

▼ Dolar 17,4000 ▲ Euro 17,5500 ▲ Altın 955,56 ▼ Bist 2.382



05 Haziran 2022

BİSİKLET YOLLARI VE BİSİKLETLE ULAŞIM

Prof.Dr. Cevdet Yılmaz

Giriş

Türkiye'de hızlı kentleşmenin getirdiği en önemli sorunlardan birisi de kent içi ulaşım problemidir. Gün geçtikçe içinden çıkılmaz bir hâl alan şehirlerimizdeki trafik sorununun kısa vadede çözümü mümkün görünmemektedir. Bugün ülkemizin içinde bulunduğu (trafik sıkışıklığı, yolların yetersiz kalması, enerji israfı, kazalar, zaman kaybı, çevre ve gürültü kirliliği vb.) sorunları daha önce yaşamış olan Batı ülkeleri zamanla bu problemleri azaltarak sürdürülebilir seviyeye indirmeyi başarmışlardır.

Bizim de bu tecrübelerden faydalanmamız ülkemizin yararına olacaktır. Batılı ülkeler özellikle kent içi trafik sorunlarını halletmek için; transit trafiği çevre yollarına kaydırmak, kent içi trafiği yeraltına indirmek (metro), tramvay ve otobüslerle toplu ulaşımı teşvik etmek gibi çeşitli çözüm yollarına başvurumaktadırlar.

Her ne kadar toplam trafik içinde önemsiz gibi görünse de bu çözümlerden birisi (topografik yapısı uygun olan yerlerde) kent içi ulaşımında bisikletten yararlanmadır. Bu uygulamanın en güzel örneklerini Almanya, Hollanda ve Danimarka başta olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerinde görmek mümkündür. Avrupa ile Türkiye karşılaştırıldığında, ülkemiz kentlerindeki ulaşım probleminin çözümü bir tarafa, giderek daha da artmakta olduğunu rahatlıkla söylenebilir. Bizim kentlerimizde de toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi yanında,

jeomorfolojik yapısı uygun olan yerlerde bisiklet yolları vb. ulaşım alternatifleri göz önüne alınmalıdır. Türkiye'nin, özellikle belli bir hat boyunca gelişme gösteren veya düz alanlarda kurulmuş bulunan birçok kentinde bisikletten yararlanılabilir. Samsun örneği dikkatle incelendiğinde, bu ve benzeri şehirlerimizde bisiklet yolları inşa edilebilir, bir kısım yollar bisikletlere tahsis edilebilir ve kent içi yolcu akışının bir kısmı bu alana kaydırılarak normal trafikte rahatlatma sağlanabilir.

Bisikletin tarihsel geçmişi 17.Yüzyıl sonlarına kadar gitmektedir. İlk 50 yıl içinde bisiklet teknolojisi geliştirilmeye başlanmış, günümüzde elektrikli bisikletler başta olmak üzere çok çeşitli kullanımlara yönelik sayısız özellik ve modelde bisikletler üretilmiştir. Bu gelişmelere paralel olarak tüm dünyada bisiklet kullanan nüfus sayısı da aynı oranda artış göstermiştir. Burada önemli olan husus bisikletin boş zamanlarda bir hobi ve rekreasyon aracı olarak değil, daha çok kent içi ulaşımında nakil ve taşıma aracı olarak kullanılmasıdır. Bisikletin tarihsel geçmişi 250 yılı bulsa da son 100 yılda en çok hatırladığı dönemler enerji krizlerinin patladığı yıllardır. Ne zaman enerji fiyatları artsa ve ulaşım maliyetleri yükselse (toplu taşıma önerileri yanında) ilk akla gelen araçlardan biri bisiklet olmaktadır. 5 Haziran 2022 yılı itibarıyla tekrar aynı durumla karşı karşıya kalmamız, yani enerji fiyatlarının otomobil kullanımını zor a soktuğu bugünlerde yeniden bisikleti konuşmamız bu yüzdendir. Bisiklet ucuz bir ulaşım vasıtası olma yanında artan kent içi trafikte alternatif bir ulaşım yolu ve bu yol üzerinden işleyen alternatif bir ulaşım aracı olması da bisiklete çözüm odaklı yaklaşılmasında önemli rol oynamaktadır.

1. Bisiklet kullanımını teşvik eden hususlar

1.1.Ucuz ve basit bir araç olması: Bisiklet, yaşlı veya genç, kadın veya erkek herkes tarafından rahatlıkla satın alınabilen ve kullanılabilen, çok özel beceriler gerektirmeyen, bireylere zevk ve özgürlük duygusu veren, stresi ve vergisi olmayan, arızalandığında arızası rahatlıkla giderilebilen bir araçtır. (Bu söylenenlerden bisikletin basit bir araç olduğu sonucu da çıkartılamaz. Çünkü bugün Batı Avrupa'da üretilen bisikletlerin üçte biri krom-molibden karışımından yapılmakta olup, oldukça değerli ve pahalı olan bu tür bisikletler adeta kullanılmış araba fiyatına satılmaktadırlar).

1.2.Şehir içi trafikte kullanım kolaylığı: Şehirlerde araç sayısındaki artış, yolların yetersiz kalması, park yeri problemi gibi nedenlerle, özellikle kısa mesafelerde bisiklet daha avantajlıdır. Bisiklete bu avantajı kazandıran faktörlerin başında ise dar yerlerden gidebilmesi, park etme kolaylığı, trafikte az yer kaplaması gibi hususlar gelmektedir. Özellikle trafik sıkışıklığı bisiklete binmeyi teşvik eden en önemli hususlardan birisidir. Bisiklet aynı zamanda toplu taşıma araçlarına da en iyi uyum sağlayan araçtır. Nitekim gelişmiş ülkelerde görüleceği gibi, evden metro istasyonlarına veya otobüs-tramvay duraklarına ulaşma veya tersi durumlarda ideal bir kullanıma sahiptir. Yapılan bir araştırmada, yoğun trafiğe sahip bir şehir merkezinde bisikletler otobüslerle aynı hızda (50 km/h) sürat yapabilmekte, bisikletliler, aralardan gidebilme kolaylığı ile de onlardan daha çabuk hedefe ulaşabilmektedirler. Özellikle son yıllarda normal araç hızına yakın bir hız yapan 18-21 vitesli bisikletlerin piyasaya çıkması ile bisiklet yolu tartışmaları tekrar alevlenmiş, bazı yerel idareler kendine güveniyorsan otoyolda da bisiklet kullanabilirsin anlayışına destek vermeye başlamışlardır.

1.3.Sağlığı güçlendirmek (fitness) için bedensel bir araç olması: Çeşitli hastalıkların temelinde rol oynayan faktörler arasında hareketsizlik önemli bir yer tutmaktadır. Bugün kalp kasını besleyen koroner damarların tıkanması ile oluşan enfarktüs denilen kalp kası ölümlerinde, arteriyel kan basıncı yükselmesinde, damar kireçlenmesinde, şişmanlıkta, şeker hastalığında, osteoporoz ismi verilen kemiklerin kireç kaybında hareketsizliğin hastalık sebepleri arasında önemli bir yer tuttuğunu araştırmalar göstermiştir. Hatta, yukarıda sözü edilen hastalıkların yalnız önlenmesinde değil, tedavisinde de harekete yer verilmektedir. Bisiklet de yürüme, koşma jogging, yüzme gibi mükemmel bir aerobik egzersiz şeklidir ve bu spor dalında tüm kas kitlesinin hemen hemen % 50 kadarı aktiviteye katılır. Cep telefonu bağımlılığı yanında televizyon programlarını bile yerinden tuşla idare eden toplumumuz her geçen gün biraz daha hareketsizliğe itilmekte, bu da söz konusu hastalıklara zemin hazırlayarak sosyal güvenlik kurumları üzerindeki mali baskıyı arttırmaktadır.

1.4.Rekreasyonel faaliyet aracı: Beden ve zihni dinlendirmek için yapılan rekreasyonel faaliyetler bilindiği gibi açık yerlerde yapılanlar ve kapalı yerlerde yapılanlar olarak iki gruba ayrılmaktadır. Açık yerlerde yapılan yürüme, koşma, avcılık, balıkçılık, dağcılık, yüzme vb. rekreasyonel faaliyetlerden birisi de bisiklete binmedir. Bisiklet sadece yakın çevre gezilerinde kullanılan bir vasıta

değil, aynı zamanda uzun mesafeli tatile gidenlerin, gittikleri yerlerde kullanmak amacıyla yanlarında bulundurdukları bir araçtır. Nitekim yaz turizm mevsiminin başlangıcı olan mayıs ve haziran aylarından itibaren Kuzey Avrupa'dan Güney Avrupa'ya doğru karayolunu kullanan tatil göçünde özel araçların hemen hepsinin bagajlarında bisikleti görmek mümkündür. Özellikle yeni vites sistemleri sayesinde bisiklet adeta mükemmel bir arazi aracı haline gelmiştir.

1.5.Çevreye duyarlı olması: Bisiklet motorsuz olduğu için zehirli gazlarla çevreyi kirletmez ve gürültü çıkarmaz. Almanya'da yapılan bir araştırmaya göre 100.000 nüfuslu bir şehirde 20.000 kişi ulaşımda bisiklet kullanırsa sonuç şöyle olacaktır: Trafik yoğunluğu % 20,5; primer enerji tüketimi % 34,7; havaya verilen karbondioksit % 34,9; oksijen kullanımı % 34,7; kükürt dioksit % 36,7; karbon monoksit % 36,3; kirli hava % 36,1 azalacak ve hava kirliliğini önlemek için yapılan harcamalardan yılda yaklaşık 10 milyon Euro tasarruf edilecektir.

1.6.Enerji tasarrufu sağlaması: Günümüzde bisiklet kullanmayı teşvik eden en önemli unsurlardan birisi de dünyanın karşı karşıya olduğu enerji krizidir. Dünya enerji kaynaklarının tükenebilir olması ve alternatif enerji kaynaklarının henüz ekonomik olarak elde edilememesi, savaş ve ambargolar gelişmiş ülkeleri gelecek açısından endişeye sevk etmiş, bu da bisikletten yararlanma gibi yeni arayışları gündeme getirmiştir.

1.7.Kullanıcıların ulaşım giderlerini azaltması Dünyanın hemen her yerinde bisiklet kullanımı aynı zamanda ulaşım giderlerini de azaltmaktadır. Özellikle Batı ülkelerinde öğrencilerin en önemli ulaşım araçlarından birisi bisiklettir. Herkes tarafından satın alınabilme özelliği nedeniyle bireysel araçlar içinde de dünya çapında en hesaplısı yine bisiklettir.

1.8.Nakliye ve yük taşıma aracı: Dünya genelinde ele alındığında, Batı Avrupa ülkelerinde bisiklete daha çok zevk için binilirken (çünkü toplu taşıma ve otomobil gibi araçlara binme imkânlarına sahipler), özellikle Uzakdoğu'da

bisiklet başlı başına bir ulaşım ve yük taşıma aracıdır. Dünya çapında arabaların taşıdığı yolcudan daha fazlasını Asya'da bisikletler taşımaktadır. Özellikle geri kalmış ülkelerde bisiklet ekonominin bir parçasıdır. Asya, Afrika ve Latin Amerika'da insanların çoğu (yiyecek taşıma, küçük yükler taşıma, insan taşıma vb. yollarla) geçimlerini bisikletle sağlamaktadırlar.

1.9.Ulusal ve uluslararası bir spor aracı: Bisiklet aynı zamanda sportif yarışmalarda başlı başına bir spor dalıdır. Ulusal ve uluslararası bisiklet turları yanında, olimpiyatlarda da başlıca müsabaka branşlarından birisi de bisiklet yarışlarıdır. Fransa Bisiklet Turu bunlar içinde en bilineni ve dünya çapında izleyicisi olanıdır.

2.Bisiklet kullananların karşılaştıkları sorunlar

2.1.Yasal düzenlemeler: Bisiklet kullananların karşılaştıkları en büyük sorunlardan birisi kendilerini koruyan yeterli yasal düzenlemenin olmayışıdır. Hollanda ve Danimarka gibi bisiklet kullanımının yoğun olduğu ülkelerde kısmen de olsa yeterli yasal güvence vardır. Almanya'da ise ihtiyaçlara göre yasal düzenlemeye gidilmektedir. Diğer Avrupa ülkeleri için bunları söylemek zordur. Bisiklet trafiği arttıkça tercihli yol ve ana güzergâhlarda ayrıcalık istekleri artmaktadır.

2.2.Bisiklet kazaları: Bisiklet için ayrı yolların olmadığı, bisiklet sürücülerinin normal trafik içinde seyrettiği yerlerde en önemli sorunlardan birisi bisiklet kazalarıdır. Özellikle düşme ve çarpmalardan kaynaklanan travma ve yaralanmalar en tehlikeli olanlarıdır. Gözlemlerden varılan sonuçlara göre yaralanmaları önlemek için bisiklet yolları yapılmalı, trafik daha yavaş, daha kontrollü ve daha düzenli seyretmeli, bisiklete binenler daha iyi eğitilmeli, bisikletler zaman zaman kontrolden geçirilmeli, baş bir kask ile korunmalı ve bisiklet yolları iyi aydınlatılmış olmalıdır.

2.3.Park yeri problemi: Otomobillerden daha az yer kaplamalarına rağmen,

şehirlerde bisikletler için de park yeri problemi vardır. Bisikletin yoğun olarak kullanıldığı ülkelerde park yeri konusundaki sıkıntılar çözülmeye çalışılmaktadır.

2.4.Hırsızlık: Bisikletin en önemli dezavantajlarından birisi onun kolay çalınabilir olmasıdır. 1989'da Almanya'da 353.000 bisiklet çalınmıştır. Bisikletin yoğun olarak kullanıldığı Hollanda'da özel bekçisi olan 92 garajda 100.000 bisiklet günlük olarak muhafaza altında tutulmaktadır.

2.5.Kötü hava şartları: Kötü hava şartlarının bisiklet kullanımını engelleyebileceği şeklinde yaygın bir kanaat vardır. Yapılan araştırmalar bunun tersini göstermektedir. Ör. Karlı ve buzlu yollarda 5 km'lik mesafeyi bisiklet otomobilden daha hızlı gitmektedir. Almanya'da çeşitli hava durumlarında yapılan yol sayımlarında hava şartlarına göre bisiklete binenlerin miktarında çok farklılık olmadığı gözlenmiştir. Ör. Ocak ayında insanların % 7'sinin hâlâ bisiklete bindiği görülmüştür. Fakat güneşli havalar doğal olarak bisiklete binmeyi ayrıca teşvik etmektedir. Bu konu ile ilgili olarak Almanların şu sözü de unutulmamalıdır; "iyi havada bisiklet zevkten uçmak, kötü havada ise bisiklet yularlı eşek gibidir".

Sonuç

Türkiye şehirlerinin çoğu, sahip oldukları engebeli jeomorfolojik yapıları nedeniyle bisiklet ulaşımına elverişli değildir. Fakat bir kısım şehirlerimiz ise bu açıdan oldukça şanslıdır. Bunlar kıyılarda yer alan ve belli hatlar boyunca gelişme gösteren şehirler ile iç kısımlarda düz alanlar üzerinde ınsal olarak gelişme gösteren şehir ve kasabalarımızdır. Nitekim bunların bir kısmı bugün bile çok yoğun bir mobilet trafiğine sahiptir. Özellikle Konya, Kayseri, Manisa, Adapazarı vb. şehirlerimizde iki tekerlekli araç trafiği büyük yer tutmaktadır.

Gerek dünyadaki gelişmelere bağlı olarak, gerekse Türkiye'de bisiklet sahipliğinin artmasıyla bazı şehirlerimizde küçük de olsa birkaç olumlu örnek

görmek mümkün olmaktadır. İstanbul'da Bostancı sahil şeridi, Mersin'de sahil yolundaki yaya alanının bir kısmı, Rize'de sahil bandının bir kısmı, Kdz. Ereğli'de sahili boydan boya geçen eski demiryolu hattının sökülerek yerine yaya ve bisiklet yolu yapılması, Samsun'da Atakum sahil bandı vb. gibi. Son yıllarda bu örnekler yenileri eklenmiş ve bu yönde çalışmalara da devam edilmektedir. İyi niyetle başlanıp tam olarak arzu edilen netice alınamayan şehirleri de sayarsak günümüzde bisiklet ulaşımıyla ilgili olarak bir farkındalık oluşmuş durumdadır. Çünkü Türkiye'nin birçok şehrinde artık bu bir ihtiyaçtır.

Günümüz Türkiye'sinde gerek şehirlerarası, gerekse şehir içi ulaşımında karayolları adeta rakipsiz olup, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımı karayoluna göre son derece önemsizdir. Karayolu ulaşımı ise ülkemizi, hem tükenebilir bir enerji kaynağı ve aynı zamanda dünyanın en stratejik maddesi olan petrole bağımlı kılmakta, hem de gün geçtikçe artan trafik sorunu ile karşı karşıya bırakmaktadır. Türkiye'nin kendine yetecek kadar petrolü olmaması yanında, bu maddenin uluslararası ilişkilerde kilit rol oynaması onun tüketimi ile ilgili hususlarda son derece dikkatli olmamızı gerektirmektedir. Bu nedenle şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığında olduğu kadar, şehir içi ulaşımında da motorlu araç trafiğine alternatif yolların bulunması ve bunların geliştirilerek kullanıma sunulması kaçınılmazdır. Aksi takdirde 1980 öncesinde petrolün temin edilememesi sonucu ortaya çıkan yokluk ile bugün temin edilse de fiyatının çok pahalı olması gibi durumların yarattığı enerji sıkıntısı birçok problemi beraberinde getirecektir. Sorunların çözümünde başvurulacak alternatiflerden biri de kent içi ulaşımında kısa mesafelerde motorlu araçlar yerine bisikletin tercih edilmesidir. Tek başına bisiklet kullanımı trafik sorununun çözümüne ve enerji sıkıntısına belki çare olmayacaktır. Fakat insanlarımızı motorlu araçlara bağımlılıktan kurtarma, enerji tasarrufuna yönlendirme, sağlıklı yaşama destek olarak Sosyal Güvenlik Sistemi üzerindeki aşırı baskıyı azaltma, vb. hususların hayata geçirilmesine katkıda bulunacaktır. Bu nedenle Samsun gibi coğrafi şartları müsait olan şehirlerimizde bu alternatiften yararlanılması ülkemiz için faydalı olacaktır.

Bu itibarla Şehir ve Bölge Planlama Bölümleri, Mimarlar, Şehir Plancıları, Coğrafyacılar vb. gibi mekânla ve yerleşmelerle ilgilenen herkes ve her branş, şehir ve kasabalarımızın kuruluş ve gelişmesinde mevcut yollara ilave olarak mutlaka bisiklet yollarının da olması gerektiğini göz önüne almalıdırlar. Çünkü özellikle küçük ve orta boy şehirlerimizde çalışanların ve öğrencilerin günlük gidiş geliş yaptıkları mesafe motorlu araçlarla gitmeye değmeyecek kadar yakın,

yürüyemeyecek kadar da uzaktır. Gelişmiş Batılı ülkeler bu ara mesafeler için bisiklet kullanmaktadırlar. Bu araçtan ülkemiz de mutlaka yararlanmalıdır.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 3 Kasım 2015 yılında yayınlanan "Bisiklet Yolu Yönetmeliği" ülkemiz için geç te olsa iyi bir başlangıçtır. Bu çerçevede kamu kurum ve kuruluşları tarafından sürdürülen çalışmalar desteklenmeli, bunlardan azami verim almak için gereken yasal düzenlemeler ve kolaylıklar da bir an önce hayata geçirilmelidir.

Prof. Dr. Cevdet YILMAZ

OMÜ Eğitim Fakültesi Öğretim Üyesi,

www.cevdetyilmaz.com.tr

DİĞER YAZILARI

BİSİKLET YOLLARI VE BİSİKLETLE ULAŞIM

[SU OKURYAZARLIĞI NEDİR, BUNDAN NE ANLAMALIYIZ?](#)

YAZARIN TÜM YAZILARI

[Samsunspor](#) [Atakum Haber](#) [Samsun Hava Durumu](#) [Samsun Son Dakika](#) [Ordu Haber](#) [Tokat Haber](#) [Sinop Haber](#)

[Bafra Haber](#)

[Künye](#)

[İletişim](#)

[Gizlilik Politikası](#)

Telif Hakkı © 2022 Samsun Son Haber Tüm hakları saklıdır. İzinsiz ve kaynak gösterilmeden yayınlanamaz.