



**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**



**BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞTIRILMASINA
YÖNELİK MODEL GELİŞTİRME
(BAŞKENT ANKARA ÖRNEĞİ)**

Senem ÇEYİZ

**SPOR BİLİMLERİ ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ**

**DANIŞMAN
Doç. Dr. Oğuz ÖZBEK**

**ANKARA
2017**

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞTIRILMASINA
YÖNELİK MODEL GELİŞTİRME
(BAŞKENT ANKARA ÖRNEĞİ)**

Senem ÇEYİZ

**SPOR BİLİMLERİ ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ**

**DANIŞMAN
Doç. Dr. Oğuz ÖZBEK**

**ANKARA
2017**

Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü'ne

Doktora tezi olarak hazırlayıp sunduğum “Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)” başlıklı tez, bilimsel ahlâk ve değerlere uygun olarak tarafımdan yazılmıştır. Tezimin fikir/hipotezi tümüyle tez danışmanım ve bana aittir. Tezde yer alan çalışma/araştırma tarafımdan yapılmış olup; tüm cümleler, yorumlar bana aittir.

Yukarıda belirtilen hususların doğruluğunu beyan ederim.

Öğrencinin Adı Soyadı : Senem ÇEYİZ

Tarih : .../11/2017

İmza :

Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü

Spor Bilimleri Anabilim Dalı

Doktora Programı

çerçevesinde Senem ÇEYİZ tarafından hazırlanan

“Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)” adlı çalışma aşağıdaki jüri tarafından Doktora Tezi olarak oy birliği/oy çokluğu ile kabul/ret edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi: .../.../2017

İmza

Prof. Dr. Erdal ZORBA
Gazi Üniversitesi Spor
Bilimleri Fakültesi
Jüri Başkanı

İmza

Ankara Üniversitesi Spor
Bilimleri Fakültesi
Üye

İmza

Doç. Dr. Bülent GÜRBÜZ
Ankara Üniversitesi Spor
Bilimleri Fakültesi
Üye

İmza

Doç. Dr. Oğuz ÖZBEK
Ankara Üniversitesi Spor
Bilimleri Fakültesi
Üye

İmza

Yrd. Doç. Dr. Velittin BALCI
Ankara Üniversitesi Spor
Bilimleri Fakültesi
Üye

İÇİNDEKİLER

Başlıklar	Sayfa
Etik Beyan	ii
Kabul ve Onay	iii
İçindekiler	iv
Önsöz	ix
Simgeler ve Kısaltmalar	xii
Şekiller	xiii
Çizelgeler	xiv
1. GİRİŞ	1
1.1. Bisikletin Tarihçesi	2
1.2. Performans Sporü Olarak Bisiklet	2
1.3. Rekreatif Bir Etkinlik Olarak Bisiklet ve Bisiklet Kullanım Oranları	3
1.4. Bisiklet Kullanımı Neden Yaygınlaştırılmalı?	7
1.5. Kentsel Sürdürülebilirlik ve Ulaşım Açısından Bisiklet	8
1.5.1. Ulaşımnda Bisikletin Sürdürülebilirliği İçin Altyapı Gereklilikleri	10
1.5.1.1. Toplu Taşımaya Entegrasyon	10
1.5.1.2. Bisiklet İstasyonları	11
1.5.1.3. Bisiklet Yolları ve Park Yerleri	13
1.6. Yasalarda Bisiklet	14
1.7. Bisiklet Sürücülerinin Karşılaştıkları Sorunlar	15
1.8. Teorik Çerçeve	17
1.8.1. Sağlıklı Yaşam Açısından Ekolojik Yaklaşımlar	19
1.8.1.1. Sosyo-Ekolojik Yaklaşım	21
1.8.1.1.1. Bireysel Faktör	23
1.8.1.1.2. Sosyal Çevre Faktörü	24
1.8.1.1.3. Fiziki Çevre Faktörü	24
1.8.1.1.4. Politika	25
1.9. İlgili Araştırmalar	26
2. GEREÇ ve YÖNTEM	31
2.1. Araştırmanın Amacı	31
2.1.1. Alt Amaçlar	31
2.2. Araştırmanın Önemi	32
2.3. Araştırmanın Modeli	33
2.4. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	35
2.5. Veri Toplama Araçları	37
2.6. Verilerin Analizi	37
2.7. 1. Aşama: Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Ölçeğinin Geliştirilmesi (BKYÖ)	38
2.7.1. BKYÖ'nün Geçerlik Çalışması	39
2.7.1.1. İçerik (Kapsam) Geçerliği	40
2.7.1.2. Yapı Geçerliği	40
2.7.1.2.1. Madde-Toplam Test Korelasyonu	40
2.7.1.2.2. Faktör Analizi	40
2.7.1.2.2.1. Açımlayıcı Faktör Analizi-AFA	41
2.7.1.2.2.2. Doğrulamalı Faktör Analizi-DFA	43
2.7.2. BKYÖ'nün Güvenirlik Çalışması	46

2.8.	2. Aşama: BKYÖ'nün Uygulanması	47
2.8.1.	Araştırmanın Yapıldığı Yer ve Özellikleri	47
2.8.2.	Nicel Veriler İçin Evren-Örnekleme	48
2.8.3.	Nicel Veriler İçin Veri Toplama Aracı	49
2.8.4.	Nicel Verilerin Toplanması	50
2.8.5.	Nicel Verilerin Analizi	52
2.9.	3. Aşama: Nitel Verilerin Elde Edilmesi	52
2.9.1.	Araştırmanın Yapıldığı Yer ve Özellikleri	54
2.9.2.	Nitel Veriler İçin Çalışma Grubu	54
2.9.3.	Nitel Veriler İçin Veri Toplama Aracı	57
2.9.4.	Nitel Verilerin Toplanması	58
2.9.5.	Nitel Verilerin Analizi	58
3.	BULGULAR	60
3.1.	Nicel Bulgular	60
3.1.1.	Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	60
3.1.1.1.	Bisiklet Kullanıcılarının Cinsiyetlerine Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	60
3.1.1.2.	Bisiklet Kullanıcılarının Medeni Durumlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	61
3.1.1.3.	Bisiklet Kullanıcılarının Eğitim Durumlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	62
3.1.1.4.	Bisiklet Kullanıcılarının Gelir Durumlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	64
3.1.1.5.	Bisiklet Kullanıcılarının Yaşlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	65
3.1.2.	Üniversite Öğrencilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	67
3.1.2.1.	Üniversite Öğrencilerinin Cinsiyetlerine Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	67
3.1.2.2.	Üniversite Öğrencilerinin Medeni Durumlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	68
3.1.2.3.	Üniversite Öğrencilerinin Yaşlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	69
3.1.3.	Bisiklet Kullanıcıları İle Üniversite Öğrencilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	69
3.1.3.1.	Bisiklet Kullanıcıları İle Üniversite Öğrencilerinin BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	70
3.2.	Nitel Bulgular	70
3.2.1.	Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Görüşler	71
3.2.1.1.	Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri	71
3.2.1.1.1.	Çevre Dostu Alternatif Ulaşım	73
3.2.1.1.2.	Spor Kültürünün Yaygınlaştırılmasında Araç	73
3.2.1.1.3.	Halk Sağlığı	73
3.2.1.1.4.	Birlik Ve Beraberlik Duygusu	74
3.2.1.2.	Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri	74
3.2.1.2.1.	Halk Sağlığı	75

3.2.1.2.2. İşlevsel Bir Ulaşım Aracı	76
3.2.1.2.3. Çevresel Sürdürülebilirlik	76
3.2.1.2.4. Bilgisayar Bağımlılığına Önlem	78
3.2.1.2.5. Enerjide Dışa Bağımlılığın Azaltılması	78
3.2.2. Devlet Politikasına Yönelik Görüşler	79
3.2.2.1. Devlet Politikasına Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri	79
3.2.2.1.1. Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı'nın Çalışmaları	80
3.2.2.1.2. Sağlık Bakanlığı'nın Çalışmaları	80
3.2.2.2. Devlet Politikasına Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri	81
3.2.2.2.1. Yerel Yönetimin İnsiyatifindeki Çalışmalar	82
3.2.2.2.2. Uygulamada Yer Bulamayan Söylemler	83
3.2.2.2.3. Sağlık Bakanlığı'nın Desteklenmeyen Çabaları	84
3.2.3. Engeller ve Sorunlara Yönelik Görüşler	84
3.2.3.1. Engeller ve Sorunlara Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri	84
3.2.3.1.1. Fiziki Alt Yapı Eksiklikleri	86
3.2.3.1.2. Motorlu Araç Odaklı Ulaşım Politikaları	87
3.2.3.1.3. İl Yönetiminin Yaptırımları	89
3.2.3.1.4. Yerel Yönetimlerce Desteklenmeyen Teşvik Çalışmaları	90
3.2.3.1.5. Motorlu Araç Kullanıcılarının Olumsuz Bakış Açısı	90
3.2.3.1.6. Uygulamada Yer Bulamayan Kural Ve Kanunlar	91
3.2.3.1.7. Bireylerdeki Farkındalık Eksikliği	91
3.2.3.2. Engeller ve Sorunlara Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri	91
3.2.3.2.1. Motorlu Araç Sürücülerinin Olumsuz Yaklaşımı	93
3.2.3.2.2. Devlet Politikasının Olmaması Sorunu	94
3.2.3.2.3. Motorlu Araç Odaklı Ulaşım Politikaları	95
3.2.3.2.4. Düşük Statü Algısı	97
3.2.3.2.5. Fiziki Alt Yapı Eksiklikleri	98
3.2.3.2.6. Farkındalık Eksikliği	98
3.2.3.2.7. Toplumsal Cinsiyet Sorunları	99
3.2.4. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Görüşler	99
3.2.4.1. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri	99
3.2.4.1.1. Yerel Yönetimler Aktif Rol Almalı	100
3.2.4.1.2. Merkezi Yönetime Bağlı İlgili Kurumlardan Oluşan Bir Koordinasyon Merkezi Oluşturulmalı	102
3.2.4.1.3. Bisiklet Federasyonu, Bisikletin Toplumla Yaygınlaştırılması Noktasında Çalışmalar Yapmalı	104
3.2.4.2. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri	104
3.2.4.2.1. Devlet Politikası	105
3.2.4.2.2. Kurumlar Arası Koordinasyon	107
3.2.5. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Görüşler	108
3.2.5.1. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri	108
3.2.5.1.1. Yerel Yönetimlerin Bakış Açısının Uygulamadaki Önemi	110
3.2.5.1.2. Farkındalık Çalışmaları İle Bilinç Oluşturma	111
3.2.5.1.3. Sivil Toplum Kuruluşlarının Talepleri Önemlidir	113
3.2.5.1.4. Fiziki Alt Yapı Çalışmaları Konunun Odağını Oluşturmaktadır	114
3.2.5.1.5. Kullanımın Yaygınlaşması İçin Devlet Politikası	116

3.2.5.2. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri	116
3.2.5.2.1. Fiziki Alt Yapı Çalışmaları	118
3.2.5.2.2. Farkındalık Çalışmaları	119
3.2.5.2.3. Devlet Teşviği	120
3.2.5.2.4. Eğitim-Öğretim Müfredatı	121
3.2.5.2.5. Uzun Vadeli Politika	121
3.2.5.2.6. Farkındalık Çalışmaları	121
3.2.5.2.7. Yasa ve Mevzuat Düzenlemeleri	122
3.2.6. Kurumlar Bünyesinde Yapılan Çalışmalar	122
3.2.6.1. Yapılabilecekler İle İlgili Fikir Üretmek	124
3.2.6.2. Bisiklet Dağıtımı	125
3.2.6.3. Seçmeli Dersler ve Okul Sporlarına Dahil Edilmesi	125
3.2.6.4. Rekreatif Alanların Yapımı	126
3.2.6.5. Çeşitli Etkinlikler	126
4. TARTIŞMA	128
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	135
5.1. Sonuçlar	135
5.1.1. Nicel Veriler ile Elde Edilen Sonuçlar	135
5.1.1.1. Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri	135
5.1.1.2. Üniversite Öğrencilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri	136
5.1.1.3. Bisiklet Kullanıcıları ile Üniversite Öğrencilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar	136
5.1.2. Nitel Veriler ile Elde Edilen Sonuçlar	137
5.1.2.1. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar	137
5.1.2.2. Devlet Politikasına Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar	138
5.1.2.3. Engeller Ve Sorunlara Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar	138
5.1.2.4. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar	139
5.1.2.5. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar	139
5.1.2.6. Kurumlar Bünyesinde Yapılan Çalışmalara Ait Sonuçlar	140
5.2. Öneriler	142
5.2.1. Gelecek Araştırmalar İçin Öneriler	142
5.2.2. Araştırma Sonuçlarının Uygulamaya Yansımaya Yönelik Öneriler	142
ÖZET	144
SUMMARY	146
KAYNAKLAR	148
EKLER	158
EK-1 Ankara Üniversitesi Etik Kurulu Kararı	158
EK-2 Bireylerin Bisiklet Algılarını Belirlemeye Yönelik Kompozisyon Formu	159
EK-3 Kişisel Bilgi Formu ve BKYÖ	160
EK-4 Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşlerine Yönelik Görüşme Formu	163
EK-5 Kamu Yöneticilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşlerine Yönelik Görüşme Formu	164
Ek 6 Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması İçin Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerini Almaya Yönelik Kullanıcıları Bilgilendirme ve Olur Alma Formu	165

EK-7 Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması İçin Kamu Yöneticilerinin Görüşlerini Almaya Yönelik Yöneticileri Bilgilendirme ve Olur Alma Formu	167
EK-8 Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması İçin Üniversite Öğrencilerinin Görüşlerini Almaya Yönelik Öğrencileri Bilgilendirme ve Olur Alma Formu	169
EK-9 Gazi Üniversitesi İzin Yazısı	171
EK-10 Orta Doğu Teknik Üniversitesi İzin Yazısı	172
EK-11 Yıldırım Beyazıt Üniversitesi İzin Yazısı	173
EK-12 Çankaya Gençlik Hizmetleri ve Spor İlçe Müdürlüğü İzin Yazısı	174
EK-13 Çankaya Kaymakamlığı İzin Yazısı	175
EK-14 Gölbaşı Belediyesi İzin Yazısı	176
EK-15 Gençlik ve Spor Bakanlığı Spor Genel Müdürlüğü İzin Yazısı	177
EK-16 Sağlık Bakanlığı Türkiye Halk Sağlığı Kurumu İzin Yazısı	178
ÖZGEÇMİŞ	179



ÖNSÖZ

Gelişmiş ülkelerde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik yapılan çalışmaların enerji verimliliği, kentsel sürdürülebilirlik, hava ve çevre kirliliğinin azaltılması, sağlıklı yaşam ve ilaç kullanımının azaltılması gibi konularda olumlu etkileri olduğu görülmektedir.

Günümüzde bireyler ulaşım, spor-performans ve rekreatif amaçlarla bisiklet kullanmaya motive olmaktadır. Özellikle trafiğin yoğun olduğu kentlerde ulaşım amaçlı bisiklet kullanımı bireylere zaman, sağlık ve maliyet açısından oldukça büyük yarar sağlamaktadır. Bu bağlamda bu araştırmanın amacı; Ankara ilinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir model elde etmektir. Bu amaç doğrultusunda bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için neler yapılabileceği konusundaki boyutlar belirlenmiştir. Sonrasında Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırma Ölçeği-BKYÖ geliştirilmiştir. Ayrıca bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını engelleyen sorunlar ile kullanımın yaygınlaştırılması için neler yapılabileceği bisiklet kullanıcıları ve konu ile ilgili kamu yetkilileri ile yapılan görüşmelerle derinlemesine incelenmiştir. Araştırma sonuçlarına göre, bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılmasına yönelik uygulamaların, çevresel sürdürülebilirliğe ve halk sağlığına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Araştırmanın her aşamasında desteğini hissettiren, zaman zaman benden çok çabalayan değerli tez danışmanım Doç Dr. Oğuz ÖZBEK'e,

Kavramsal çerçeveyi şekillendirmemde fikirlerini paylaşmaktan imtina etmeyen ve araştırma süresince motivasyon kaybı yaşamama izin vermeyen değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Velittin BALCI'ya,

Araştırmanın kuramsal olarak şekillenmesinde, fikirleriyle bana ışık tutan değerli mesai arkadaşım Yrd. Doç. Dr. Funda KOÇAK'a,

Araştırmanın yöntemini şekillendirmek için çabalarken, ilk kez tanıdığı halde bana vaktini ayırmak inceliğini gösteren ve fikirlerimin netleşmesine katkı veren Yrd. Doç. Dr. Ömer KUTLU'ya,

Doktora eğitimim ve bu süre zarfındaki meslek yaşamım süresince unutamayacağım anılar biriktirmemi sağlayan Ankara Üniversitesi Spor Bilimleri Fakültesi'nin değerli hocalarına ve öğrencilerine,

Bu araştırmayı yaparken, Ankara Üniversitesi Spor Bilimleri Fakültesi'nde görev yaptığım süre zarfında, meslek yaşamımın doyurucu geçmesinde pay sahibi olan Ankara Üniversitesi Kadın Futsal Takımı'nın değerli oyuncularına,

Araştırmama gönülden destek veren Gölbaşı Bisiklet Topluluğu üyelerine ve diğer bisiklet dostlarına,

Mevcut durumun içinden çıkamayacağımı düşündüğüm tüm zamanlarda, farkında olarak ya da olmayarak enerjisini aktaran, artık aramızda olmayan küçük dostum Kıvılcım'a,

Yaşamım boyunca aldığım her karara saygı gösteren, desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen anneme ve babama,

Teşekkür ederim.

Bu araştırma, artık aramızda olmayan bisiklet dostu sevgili Hasan Berk BAYSAL ve trafikte yaşamını yitiren diğer tüm bisiklet dostlarına adanmıştır...

SİMGELER ve KISALTMALAR

AGFI	: Adjusted Goodness of Fit Index-Düzeltilmiş İyilik Uyum İndeksi
AFA	: Açımlayıcı Faktör Analizi
BKYÖ	: Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırma Ölçeği
CFI	: Comparative Fit Index-Karşılaştırmalı Uyum İndeksi
GFI	: Goodness of Fit Index- İyilik Uyum İndeksi
DFA	: Doğrulayıcı Faktör Analizi
KMO	: Kaiser-Meyer- Olkin
NFI	: Normed Fit Index-Normlaştırılmış Uyum İndeksi
RMR veya RMS	: Root Mean Square Residuals-Ortalama Hataların Karekökü
RMSEA	: Root Mean Square Error of Approximation-Yaklaşık Hataların Ortalama Karekökü
STK	: Sivil Toplum Kuruluşu
χ^2	: Chi-Square Goodness- Ki-Kare Uyum Testi

ŞEKİLLER

Şekil 1.1. Avustralya’da Bireylerin Bisiklete Binme Nedenleri	4
Şekil 1.2. Hollanda’da Seyahat Motifleri Ve Bisiklet Gezilerinin Payı	5
Şekil 1.3. Türkiye’de Bireylerin Bisiklete Binme Nedenleri	5
Şekil 1.4. 2010-2011 Yılları Arasında Bireylerin Bisiklet Sürme Oranları	6
Şekil 1.5. Türkiye’deki Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Sürme Oranı	7
Şekil 1.6. Avrupa, Kuzey Amerika Ve Avustralya’da, Günlük Yolculuklarda Bisiklet Ve Yürüyüşün Payı 1999-2009	9
Şekil 1.7. Türkiye’deki Motrolu Araç Sayısının Yıllara Göre Dağılımı	10
Şekil 1.8. Kilometre Başına Düşen Ölümler ve Yaralanmalar (2004-2009)	16
Şekil 1.9. Sosyo-Ekolojik Yaklaşımına Göre Bisiklet Kullanımını Etkileyen Faktörler	23
Şekil 1.10 Yakın Çevrede Yürüyüş/Bisikleti Etkileyebilecek Fiziksel-Çevresel Faktörler	26
Şekil 2.1. Araştırma Modeline İlişkin Akış Şeması	35
Şekil 2.2. Araştırmada Kullanılan Örneklemeler Ve Çalışma Grubuna İlişkin Şema	36
Şekil 2.3. BKYÖ Ölçeği DFA Modeli	45
Şekil 3.1. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	72
Şekil 3.2. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	74
Şekil 3.3. Devlet Politikasına Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	79
Şekil 3.4. Devlet Politikasına Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	81
Şekil 3.5. Engeller Ve Sorunlara Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	85
Şekil 3.6. Engeller Ve Sorunlara Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	92
Şekil 3.7. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	99
Şekil 3.8. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	104
Şekil 3.9. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	108
Şekil 3.10. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	117
Şekil 3.11. Kurumlar Bünyesinde Yapılanlara Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar	123
Şekil 5.1. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Modeli	141

ÇİZELGELER

Çizelge 1.1. Bisiklet Yolları Ve İstasyonlarının Sayısı	12
Çizelge 1.2. Ekolojik Modeller	20
Çizelge 2.1. BKYÖ'nün Madde-Toplam Test Korelasyonu ve AFA Sonuçları	42
Çizelge 2.2. Ölçüm Modeli İçin Uyum Ölçütleri	43
Çizelge 2.3. Alt Boyutların Korelasyonu	46
Çizelge 2.4. BKYÖ'nün Bütününe İlişkin İç Tutarlık Katsayısı	47
Çizelge 2.5. Bisiklet Kullanıcılarının Kişisel Bilgileri	51
Çizelge 2.6. Öğrencilerin Kişisel Bilgileri	51
Çizelge 2.7. Bisiklet Kullanıcılarından Oluşan Katılımcıların Kişisel Bilgileri	55
Çizelge 2.8. Kurum Yönetici/Personellerinden Oluşan Katılımcıların Kişisel Bilgileri	56
Çizelge 3.1. Boyutlara Göre Çarpıklık Basıklık Değerleri (Bisiklet Kullanıcıları)	60
Çizelge 3.2. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyut Puanlarının Cinsiyete Göre t-Testi Sonuçları	61
Çizelge 3.3. Yarar Alt Boyutunun Cinsiyete Göre U-Testi Sonucu	61
Çizelge 3.4. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyut Puanlarının Cinsiyete Göre t-Testi Sonuçları	62
Çizelge 3.5. Yarar Alt Boyutunun Medeni Duruma Göre U-Testi Sonucu	62
Çizelge 3.6. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Eğitim Durumuna Göre Betimsel İstatistikleri	63
Çizelge 3.7. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Eğitim Durumuna Göre Anova Sonuçları	63
Çizelge 3.8. Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Eğitim Durumuna Göre Kruskal Wallis Testi Sonucu	63
Çizelge 3.9. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Gelir Durumuna Göre Betimsel İstatistikleri	64
Çizelge 3.10. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Gelir Durumuna Göre Anova Sonuçları	64
Çizelge 3.11. Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Gelir Durumuna Göre Kruskal Wallis Testi Sonucu	65
Çizelge 3.12. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Yaşa Göre Betimsel İstatistikleri	66
Çizelge 3.13. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanlarının Yaşa Göre Anova Sonuçları	66
Çizelge 3.14. Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Yaşa Göre Kruskal Wallis Testi Sonucu	67
Çizelge 3.15. Boyutlara Göre Çarpıklık Basıklık Değerleri	67

Çizelge 3.16. Yaygınlaştırma, Güvenlik ve Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Cinsiyete Göre t-Testi Sonuçları	68
Çizelge 3.17. Yaygınlaştırma, Güvenlik ve Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Medeni Duruma Göre t-Testi Sonuçları	68
Çizelge 3.18. Yaygınlaştırma, Güvenlik ve Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Yaşa Göre t-Testi Sonuçları	69
Çizelge 3.19. Yaygınlaştırma, Güvenlik ve Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Örneklem Grubuna Göre t-Testi Sonuçları	70
Çizelge 3.20. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Neden Gerekli Sorusuna Ait Kodlar (Yönetici)	72
Çizelge 3.21. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Neden Gerekli Sorusuna Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)	75
Çizelge 3.22. Devlet Politikası Var mı Sorusuna Ait Kodlar (Yönetici)	79
Çizelge 3.23. Devlet Politikası Var mı Sorusuna Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)	82
Çizelge 3.24. Engeller ve Sorunlara Ait Kodlar (Yönetici)	85
Çizelge 3.25. Engeller ve Sorunlara Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)	92
Çizelge 3.26. Hangi Kurumların Üstlenmesi Gerektiğine Ait Kodlar (Yönetici)	100
Çizelge 3.27. Hangi Kurumların Üstlenmesi Gerektiğine Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)	105
Çizelge 3.28. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Ait Kodlar (Yönetici)	109
Çizelge 3.29. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)	117
Çizelge 3.30. Kurumlar Bünyesinde Yapılanlara Ait Kodlar	123

1. GİRİŞ

Bisiklet, birçok bireyin yaşamında çocukluk döneminde bir karne hediyesi olarak yerini almıştır. Bisikletin, bireyler tarafından ilerleyen yaşlarda da farklı amaçlarla kullanılmaya devam ettiği görülmektedir. Başlangıçta bireylerin daha çok ulaşım amaçlı bir güdülenmeyle bisiklet kullanımına yöneldiği ülkemizde, günümüzde bisiklet; doğa ile bütünleşme, sosyal çevre edinme, boş zamanı değerlendirme gibi birçok farklı amaçla kullanılmaktadır.

Bisiklet kullanımının yaygınlaşmasının; çevresel sürdürülebilirlik, halk sağlığı, ülke ekonomisi, enerji verimliliği gibi konularda bireysel ve toplumsal faydaları bulunmaktadır (Pucher ve ark., 2010; Shaw ve ark., 2015; Tomlinson, 2003; Titze, 2008). Gelişmiş ülkelerde bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaların gerçekleştirildiği görülmektedir. Dünya üzerinde birçok ülke yönetimi bisiklet kullanımının yaygınlaşması ile elde edilecek olumlu çıktıların farkındadır ve bu yönde yatırımlar yapmaktadır. Ülkemizde de konu ile ilgili çeşitli münferit çalışmaların yapıldığı söylenebilir (Ardahan ve Mert, 2014a; Ardahan ve Mert, 2014b; Balcı ve ark., 2016; Çeyiz ve Koçak, 2015; Koçak, 2016). Ancak ilgili çalışmaların bisiklet kullanımının toplumda benimsenip yaygınlaşmasını sağlayacak oranda olmadığı düşünülmektedir. Bu doğrultuda bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik politikalar oluşturulması bir gereklilik durumundadır. Bu nedenle çalışmada, Ankara ilinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir model geliştirmek amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırma Ölçeği geliştirilmiş ve bu ölçek Ankara ilinde öğrenim görmekte olan lisans öğrencileri ile kent yaşamında bisiklet kullanan bireylere uygulanmıştır. Ayrıca Ankara'da bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik sorunlar ve yapılabilecekler ile ilgili bilgi toplayabilmek için çeşitli kamu kurumlarında görev yapan personel ve Ankara'da günlük yaşamında bisiklet kullanan bireylerle derinlemesine görüşmeler yapılmıştır.

1.1. Bisikletin Tarihçesi

Bisikletin tarihi ve ilk ortaya çıkışı ile ilgili birçok görüş ileri sürülmekle birlikte, 1790 yılında Fransa'da, binicinin sert bir yüzey üzerinde ayaklarını iterek ilerlediği "Celerifere" adında ilk ahşap bisikletin tasarlandığı görüşü ağırlık kazanmaktadır (Bartholomew ve Kidd, 2004; Bogović, 2001; Harper, 1982; Missoni, Bogovic ve Visnjic, 2012; Mozer, 2009; Pritchard ve Cartwright, 2004). Ayrıca ilk iki tekerlekli aracın, 1818'de Paris'te "drezin" adı ile sergilendiği ve 1839 yılında pedalın bulmasıyla bugünkü görünümüne benzemeye başladığı ileri sürülmektedir (Morpa Spor Ansiklopedisinden aktaran Süme ve Özsoy, 2010).

19. yüzyılın başlarında öncelikle Avrupa'da üst sınıfın, sonrasında Osmanlı'da ülkede yaşayan levantenlerin kullandığı bir araç olan bisiklet, zamanla toplumda yaygınlaşmaya başlamıştır (Süme ve Özsoy, 2010). Yetmişli yıllarda, ulaşımda yeni stratejilerin benimsenmeye başlaması ile yenilenemeyen enerji tüketimi odaklı ulaşımın yerine bisiklet kullanımı yeniden gündeme gelmiştir (Mert ve Öcalır, 2010).

Performans sporu bakımından ise bisiklet yarışları Osmanlılar döneminde ilk kez Selanik'te yapılmıştır. Bir süre yasaklanan bisiklet yarışları, II. Meşrutiyet'in ilanından sonra yeniden düzenlenmeye başlamıştır (Spor Tarihinde İlkler, 2016). Bu dönemde bisiklet; ordu, postane ve polis teşkilatlarında da kullanılmıştır (Özdemir, 2015).

Günümüzde bisiklet dünya üzerinde yürüyüşten sonra en yaygın fiziksel aktivite olmakla birlikte, performans sporu olması dışında, popüler bir rekreatif etkinliktir (IOC Spor, Çevre ve Sürdürülebilir Gelişim Rehberi, 2008).

1.2. Performans Sporunu Olarak Bisiklet

Bisiklet gündelik yaşamda ulaşım, gezi, fiziksel aktivite gibi amaçlarla kullanılabilirdiği gibi, performans sporu olarak da tüm dünyada kitlelerin ilgisini çeken bir spor dalıdır. Ülkemizde bisiklet branşına yönelik etkinlik ve yarışların resmi düzenleyicisi Bisiklet Federasyonudur. Bisiklet Federasyonu'nun kuruluşu 1923'te

İdman Cemiyetleri İttifakı'nın kurulmasından sonra gerçekleşmiştir. 1995 yılında motosiklet branşının, Bisiklet Federasyonu'ndan ayrılması sonrası, federasyonun adı Bisiklet ve Triatlon Federasyonu olarak değiştirilmiştir. Daha sonra Triatlon Federasyonu'nun kurulması ile, 2000-2005 yılından bu yana Bisiklet Federasyonu ismiyle çalışmalarını sürdürmektedir (<http://bisiklet.gov.tr/federasyon-2/tarihce/federasyonumuzun-tarihi/>).

Bisiklet sporunun dünyadaki uluslararası yarışlarını düzenleme, kategorilendirme ve yarışmaların ev sahiplerini ve takvimini belirlemekte tek yetkili kurum olan UCI (Union Cycliste Internationale) tarafından gerçekleştirilen yarışma kategorileri; yol yarışları, pist yarışları, mtb yarışları, bisiklet krosu, bmx yarışları, trials, artistik bisiklet, cycle-ball ve para-cycling şeklindedir (<http://www.uci.ch>).

Çeşitli yarışma kategorileri arasında öne çıkan yol yarışlarından Fransa bisiklet turu, her yıl düzenlenen dünyanın en büyük sportif organizasyonu olmakla birlikte, izleyicilerinin %30'u kadındır (Tour De France The Facts, 2015). Her yıl 3,5 milyar izleyici tarafından dünya televizyonlarından izlenmekte, tur güzergahı boyunca 12 milyon izleyiciyi çekmektedir ve seyirciler turda bir sahne görmek için ortalama 130 km seyahat etmekte, ayrıca yol kenarında bir seferde ortalama altı saat harcamaktadırlar (Tour De France The Facts, 2015).

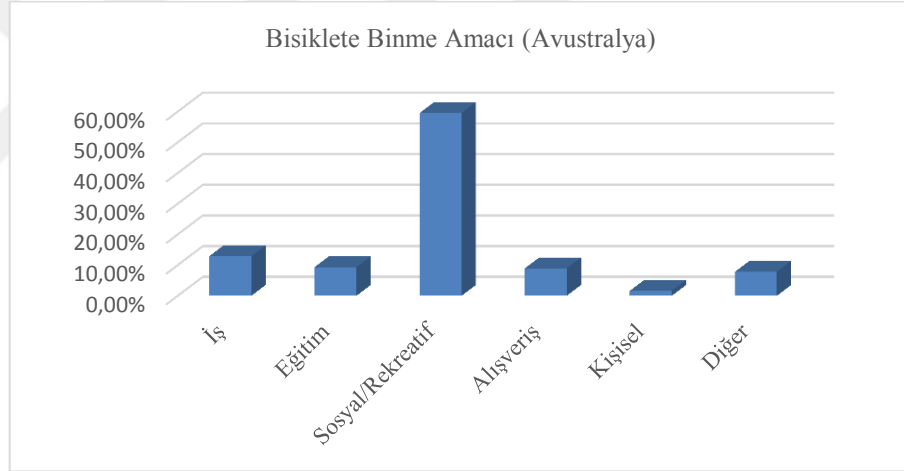
Ülkemizde ise dünyanın tek kıtalararası bisiklet turu olma özelliğine sahip Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu düzenlenmektedir. Bu tur 1963 yılında ilk kez "Marmara Turu" adıyla düzenlenmeye başlamış; 1965 yılında uluslararası tur statüsünü almıştır. 1966 yılından bu yana cumhurbaşkanlığı bünyesinde gerçekleştirilmektedir (<http://www.tourofturkey.org/2014/TR/tur>).

1.3. Rekreatif Bir Etkinlik Olarak Bisiklet ve Bisiklet Kullanım Oranları

Günümüzde bireyler çok çeşitli nedenlerle günlük yaşamda bisiklete binmeyi tercih etmektedirler. Bunlar arasında rekreasyonel amaçlar, ulaşım, spor, gibi nedenler

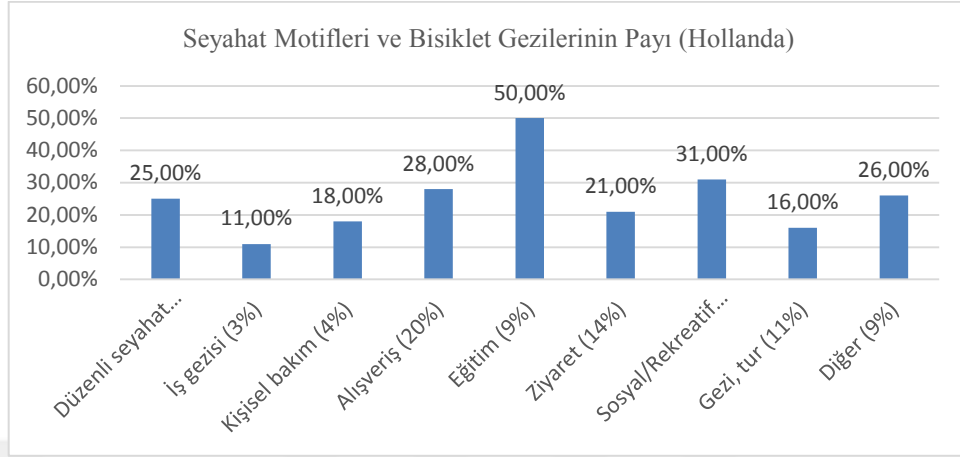
sayılabilir. Kent yaşamında özellikle çalışan bireyler, rekreatif etkinlikler için ayrı bir planlama yapmak ve bu etkinliklere zaman ayırmak durumundadır. Bisiklet sürmek bu etkinlikler içinde yer almaktadır. Rekreatif etkinlik olarak bisiklet ve doğa yürüyüşlerini tercih eden bireylerin, mutlu, sağlıklı, yenilenmiş hissetmek, özgüvenli olmak, çevre ile ilgili farkındalık kazanmak, iş veriminde artış gibi kazanımlar elde ettikleri tespit edilmiştir (Ardahan ve Lapa, 2011). Ayrıca bisiklet, toplumda beşeri ilişkilerin empati temelli gerçekleşebilmesine katkı sağlamaktadır (İyınam ve İyınam,1999).

Şekil 1.1.'de görüldüğü gibi Avusturalya'da bisiklete binen bireylerin %60'ı bu etkinliği sosyal ve rekreasyonel amaçlarla gerçekleştirmektedir (Sydney Cycling Survey Methods and Findings, 2011).



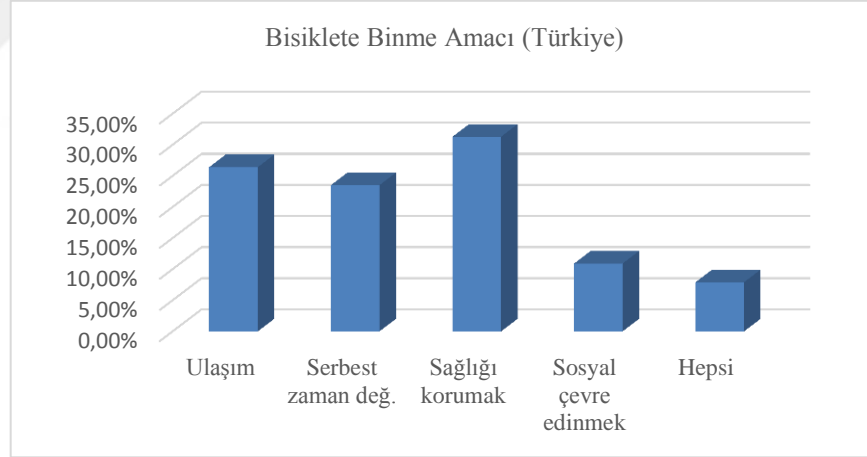
Şekil 1.1. Avustralya'da Bireylerin Bisiklete Binme Nedenleri (Sydney Cycling Survey Methods and Findings, 2011)

Bisiklete binme nedenleri ülkeden ülkeye değişmektedir. Örneğin Şekil 1.2.'de görüldüğü gibi Hollanda'da günlük gerekli yolculuklar dışında, rekreasyonel gezilerde de bisiklet önemli bir rol oynamaktadır (Dufour, 2010).



Şekil 1.2. Hollanda'da Seyahat Motifleri Ve Bisiklet Gezilerinin payı (Dufour, 2010)

Ülkemizde de serbest zamanı değerlendirme amaçlı bisiklete binen bireylerin oranı, sağlıklı yaşam ve ulaşım amaçlı bisiklet sürenlerin oranına yakındır (Balcı ve ark., 2016).

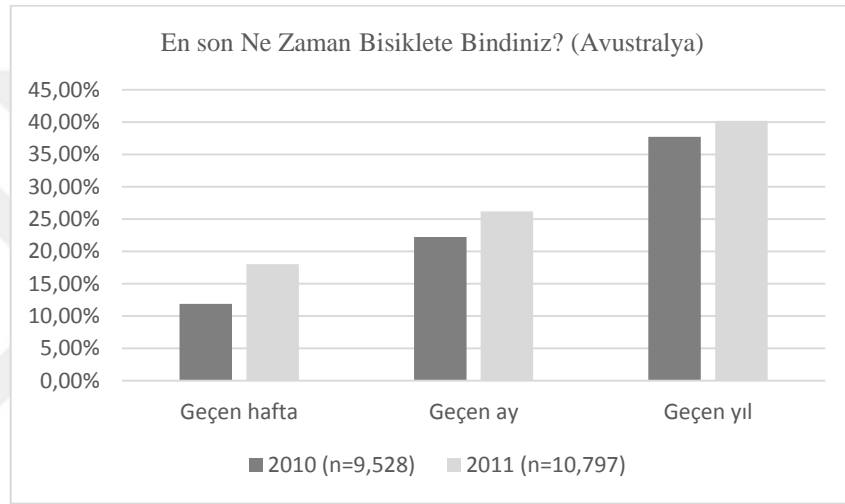


Şekil 1.3. Türkiye'de Bireylerin Bisiklete Binme Nedenleri (Balcı ve ark., 2016)

Bisiklet kullanımının teşvik edilmesi ve kent yaşamında rekreatif bir etkinlik olarak gerçekleştirilebilmesi, halk sağlığı açısından önem teşkil etmektedir. Bireylerin fiziksel aktivite düzeylerinin artması ile sağlık maliyetlerinde azalma söz konusudur. Gündelik yaşamında ulaşımını bisiklet ile sağlayan bireylerin sağlık ile ilgili risk faktörlerinden daha az etkilendikleri tespit edilmiştir (Huy ve ark., 2008). Çevresel faktörlerin göz önünde bulundurulması şartıyla, ergenlerde obeziteye neden olabilecek

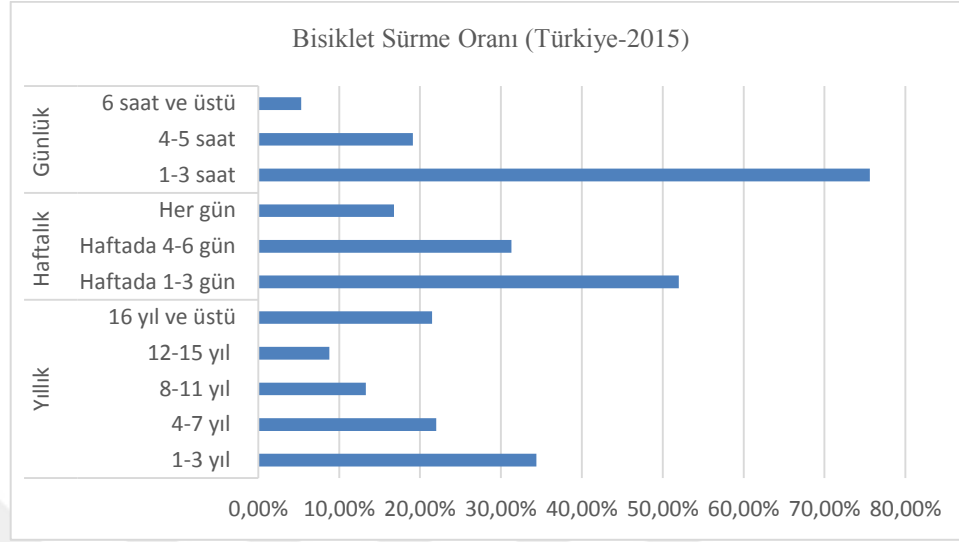
atıştırma davranışına önlem olarak ulaşımın bisiklet ile sağlanması önerilmektedir (Bruijn ve ark., 2005).

Şekil 1.4.'te görüldüğü gibi; Avusturalya'da yapılan bir araştırmada 2010-2011 yıllarında bireylerin bisiklet kullanım oranları incelenmiş; 2011 yılında bireylerin bisiklet kullanım oranlarında artış olduğu tespit edilmiştir (Sydney Cycling Survey Methods and Findings, 2011).



Şekil 1.4. 2010-2011 Yılları Arasında Bireylerin Bisiklet Sürme Oranları (Sydney Cycling Survey Methods and Findings, 2011)

Şekil 1.5.'te ülkemizde günlük yaşamında bisiklet kullanan bireylerin kaç yıldır kent yaşamında bisiklet sürmekte olduğu, haftada kaç gün ve günde kaç saat bisiklet sürdüğü gösterilmektedir. Bisiklet kullanıcılarının %34.4'ünün 1-3 yıldır günlük yaşamında bisiklet sürmekte olduğu görülmektedir (Balcı ve ark., 2016). Bu sonuca göre Türkiye'de bisiklet kullanmaya yeni başlayan birey sayısının, daha uzun süredir bisiklet kullanan birey sayısından fazla olduğu; dolayısıyla bisiklet kullanmaya başlayan birey sayısının artış gösterdiği söylenebilir.



Şekil 1.5. Türkiye'deki Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Sürme Oranı (Balcı ve ark., 2016)

1.4. Bisiklet Kullanımı Neden Yaygınlaştırılmalı?

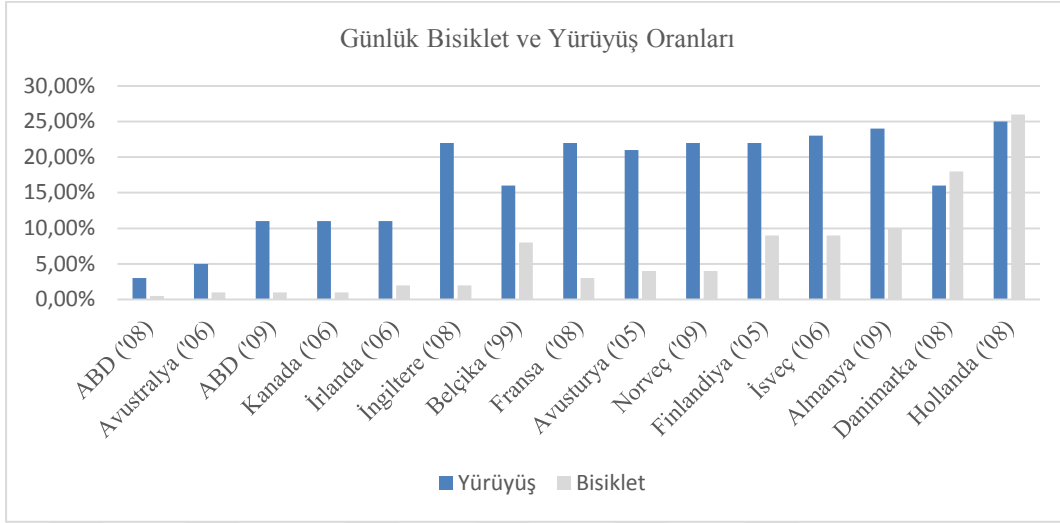
Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının; alternatif ulaşım, çevre ve hava kirliliğinin azaltılmasına katkı sağlamak, kentsel sürdürülebilirlik, verimli serbest zaman etkinliği sağlamak, halk sağlığı, enerji verimliliği gibi konularda olumlu katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Bisikletin; orta şiddette bir fiziksel aktivite olarak; ölüm riskini azalttan (Andersen ve ark., 2000), kardiyovasküler performansı artıran (Hendriksen ve ark., 2000), vücut kitlesi kazanımı ve bel çevresi üzerinde olumlu etkiler sağlayan (Wagner ve ark., 2001); fiziksel aktivitenin eğlenceli ve erişilebilir bir biçimi olduğu ileri sürülmektedir. Ayrıca, bisikletin beşeri ilişkiler (O'Connor ve Brown, 2007), ruh hali ve özsaygı (Garrard ve ark., 2008) ve stres seviyeleri (Scully ve ark., 1998) üzerinde olumlu etkileri olduğu ifade edilmektedir. Ayrıca bisiklet; doğal afetler sırasında ve sonrasında kullanılabilir işlevsel bir araçtır (McAnxun View, 2011).

Günümüzde; trafik sıkışıklığı, toplum sağlığı, kaliteli yaşam gibi kaygılar taşıyan toplumlar, bireyleri bisiklet kullanımına teşvik ederek çözüm üretmeye yönelmektedir (Krizek ve ark., 2007). Üzerine yoğunlaştığında bisiklet kullanımının önündeki engellerin yüksek maliyetler gerektirmeyen uygulamalarla giderilebileceği

düşünülmektedir. Ayrıca farkındalık ve eğitim çalışmaları, trafik yönetimi ve kanunların işlevselleştirilmesi alanlarında yapılacak kapsamlı planlamaların (Uz ve Kardeş, 2004) bisiklet kullanımının yaygınlaşmasına destek olacağı düşünülmektedir.

1.5. Kentsel Sürdürülebilirlik ve Ulaşım Açısından Bisiklet

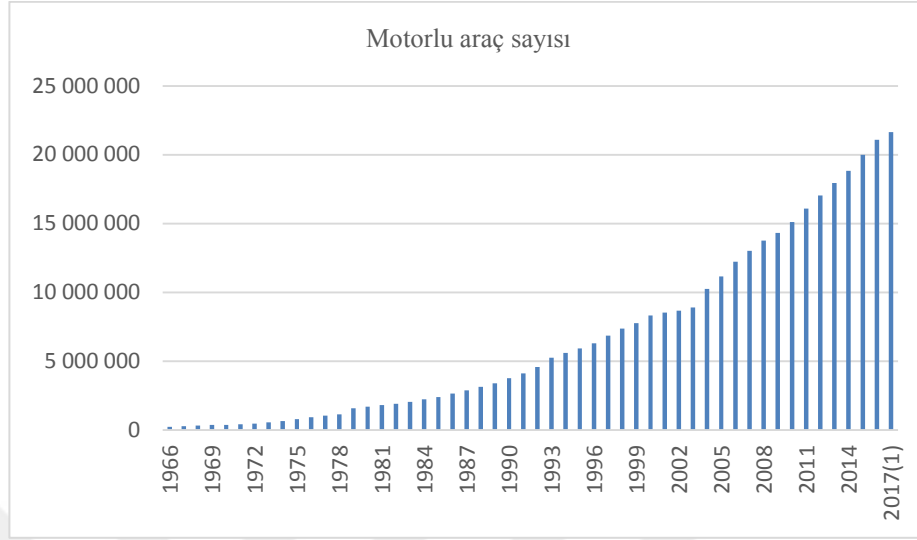
Bisiklet daha kentsel sürdürülebilirlik açısından önem teşkil etmektedir. Bisiklet kullanımının yaygınlaşması; ulaşım maliyetlerini, hava ve gürültü kirliliğini, trafik kazalarını, trafik tıkanıklığını ve iklimin olumsuz değişimini azaltmaya katkı sağlamaktadır (Bauman ve ark., 2008). Yenilenemeyen enerji kaynaklarına olan ihtiyacın azaltılması ve beraberinde çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması noktasında bisiklet etkili bir ulaşım aracıdır (Mert ve Öcalır, 2010). Özellikle gelişmiş ülkelerin şehirlerinde motorlu taşıt trafiği nedeniyle ortaya çıkan trafik sıkışıklığı ve kirlilik problemlerinin çözümüne katkı sağlayan bir ulaşım aracıdır. Kısa mesafeli motorlu araç seyahatlerinin bisikletle gerçekleştirilmesi sera gazı salımını düşürmekte oldukça etkilidir (Sağlık Çevre Kültürü, 2008). Günlük ulaşım oranlarının otomobilden çok bisikletle gerçekleştirildiği Hollanda, Danimarka ve Almanya gibi Avrupa ülkelerinde, karayolu yolcu taşımacılığında kişi başına düşen karbon salınımı oranının ABD'ye kıyasla daha düşük olduğu rapor edilmiştir (International Energy Agency, 2011). Şekil 1.6.'da ilgili ülkelerdeki bisiklet kullanımı ve yürüyüş oranları gösterilmektedir (Buehler ve Pucher, 2012).



Şekil 1.6. Avrupa, Kuzey Amerika Ve Avustralya'da, Günlük Yolculuklarda Bisiklet Ve Yürüyüşün Payı 1999-2009 (Buehler ve Pucher, 2012)

Bisiklet, çevreci mücadelenin sürdürülebilmesi için hem bir sembol hem de bir araçtır (Horton, 2006). Gelişmekte olan ülkelerde bisiklet kullanımını bırakmak gelişimin bir simgesi olarak görülmekte iken (IOC Spor. 2008); gelişmiş ülkelerde ise toplumun tüm bireyleri bisiklet kullanımına teşvik edilmektedir. Ülkemizde bisikletin ilk kullanılmaya başlandığı zamandan günümüze kadar geçen sürede gündelik kullanım oranında artış olmakla birlikte, gelişmiş ülkeler düzeyinde sağlıklı bir ulaşım aracı olarak kullanılabilmediğini söylemek mümkün değildir (Özdemir, 2015). Ülkemizde karayolu ulaşımı en çok motorlu araçlarla sağlanmaktadır. Kentlerde giderek artan motorlu araç sayısı ile birlikte yoğun trafiğin yarattığı hava ve çevre kirliliğinin boyutları oldukça fazladır (Şalva, 2012).

Şekil 1.7.'de görüldüğü gibi, ülkemizde motorlu araç sayısının her geçen yıl hızla arttığı görülmektedir (Türkiye İstatistik Kurumu, 2017). Bu şekle göre, kullanıcıların doğrudan yaptığı harcamalar ve kamu altyapı yatırımları açısından, özel araç veya toplu taşıma göre daha az maliyetli olan bisikletli ulaşımın (Buehler ve Pucher, 2012) yaygınlaştırılmasının, kentsel sürdürülebilirlik açısından bir gereklilik olduğu düşünülmektedir.



Şekil 1.7. Türkiye'deki Motrolu Araç Sayısının Yıllara Göre Dağılımı (Türkiye İstatistik Kurumu, 2017)

1.5.1. Ulaşımında Bisikletin Sürdürülebilirliği İçin Altyapı Gereklilikleri

Kent içinde sürdürülebilir bir ulaşım oluşturmak için belirlenmesi gereken politika ve stratejilerin temeldeki amacı, otomobilin ulaşımdaki payını düşürmek ve beraberinde toplu taşımının ve motorsuz ulaşım türlerinin (bisiklet ve yaya) yaygınlaştırılması şeklinde ifade edilmektedir (Cirit, 2014).

Bisikletin kent yaşamında, ulaşımda kullanılabilecek bir araç olarak bireyler tarafından benimsenebilmesi için, trafiğin akışı ile ilgili bazı planlama ve uygulamaların gerekli olduğu düşünülmektedir. Dünya çapında gerçekleştirilen uygulamalar incelendiğinde; toplu taşımaya entegrasyon, bisiklet istasyonları, bisiklet yolları ve diğer kolaylaştırıcılar, gerekli trafik düzenlemeleri bu uygulamaların öne çıkanları arasındadır.

1.5.1.1. Toplu Taşımaya Entegrasyon

Bisiklet bireyin kendi fiziksel gücü ile yol almasını sağlayan bir araçtır; bu nedenle yolculuk mesafesi bisiklet kullanımını etkileyen önemli bir faktördür. Bisiklet yolculuklarının yoğunluklu olarak ortalama 10-15 km/saat hızda ve 20-30 dakika

arasında (yaklaşık 5-8 km) olduğu görülmektedir (Uz ve Kardeş, 2004). Daha uzak mesafelere bisikletle ulaşabilmek için daha fazla ayırmak gerekmektedir. Bu noktada toplu taşımalarda bireylerin bisikletleri ile yolculuk etmelerine olanak sağlamak, bisikletlinin uzak mesafelere bisikleti ile birlikte ulaşımını sağlayacak ve bisiklet kullanımına yönelimi artırabilecek uygulamalardandır. Bu nedenle toplu taşıma istasyon tasarımları; hem istasyonlarda hem de yol üzerindeki duraklarda güvenli, uygun ve rahat bisiklet olanakları sunmalıdır (Buehler ve Pucher, 2012).

Toplu taşıma araçları üzerinde bisiklet taşımak için birçok sistem ve mekanizma mevcuttur. Araçların içinde bisikletlerin, kancalar veya kayışlar ile yatay veya dikey olarak takılabildiği mekanizmaların yanısıra, aracın dışına (ön veya arka tarafa) takılan ve bisikletin buraya yerleştirilmesine olanak sağlayan ayrı bir römork da uygulamalar arasındadır (Dufour, 2010). Toplu taşıma ile bisikletin koordinasyonunu sağlayacak uygulamalar dört ana kategoride toplanabilir (Pucher ve Buehler, 2008).

1. Tren istasyonları ve otobüs duraklarında yer alan güvenli bisiklet park alanları.
2. Tren ve otobüslerin içerisinde bisikleti yerleştirebilecek alanlar.
3. Toplu taşıma duraklarına yakın yerlerde bulunan bisiklet kiralama istasyonları.
4. Toplu taşıma ile bisiklet yollarının koordinasyonunun sağlanması.

Ülkemizde İzmir ilinde bisikletin metro ve otobüslere entegre edilmesi yerel yönetim tarafından sağlanmış olup, kent merkezlerindeki yürüyen merdivenlerin bir kısmı, bisikletlilerin de kullanabileceği duruma getirilmiştir (<https://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/14895/tr>,<https://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/16009/tr>).

1.5.1.2. Bisiklet İstasyonları

Bisiklet paylaşım sistemi/istasyonu, kentte bisikleti bir toplu taşıma biçimi olarak kullanan bireylerin faydalandığı, bisiklet kullanımını yaygınlaştıran uygulamalardan biridir (Lin ve ark., 2013, Lin ve Yang, 2011). Bisiklet paylaşım sistemleri şehirlerde

sürdürülebilir ulaşım seçeneklerinin artırılmasında önemli rol oynamaktadır (O'brien ve ark., 2013). Yerel yönetimler tarafından şehrin farklı yerlerine konumlandırılabilen bisiklet kiralama istasyonları, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılabilmesini sağlamaktadır. Bu anlamda, bisiklet yolları ve istasyonlarına yönelik alt yapı çalışmalarını gerçekleştiren bazı ülkeler ve kentlere ait sayısal veriler aşağıda gösterilmektedir (Midgley, 2011).

Çizelge 1.1. Bisiklet Yolları Ve İstasyonlarının Sayısı (Midgley, 2011)

Ülke	Şehir	Bisiklet İstasyonu Sayısı	İstasyona Ait Bisiklet Sayısı	Bisiklet Yolu (kms)
Brezilya	Rio de Janeiro	250	19	140
İtalya	Montreal	5000	400	600
Kanada	Milan	1400	104	123
Fransa	Lyon	4000	343	265
Kore Cumhuriyeti	Daejon	224	18	192
Norveç	Oslo	1200	120	250
Polonya	Krakow	155	13	99
İspanya	Barcelona	6000	400	177
İsveç	Stockholm	2000	180	760
İngiltere	Reading	21	3	60
ABD	Denver	500	50	160

Ülkemizde ise, Konya ili kent merkezinde 40 ayrı istasyonda bulunan 500 bisiklet ve bu bisikletleri kullanmak isteyenlerin, bisikletler ve istasyonların uygunluğu ile ilgili anlık bilgi alabilecekleri “Mobil Konya Uygulaması” bulunmaktadır (<http://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=4330>). Kayseri ilinde 30 adet bisiklet istasyonu ve 600 bisiklet, yerel yönetim tarafından bireylerin kullanımına sunulmuştur (<http://www.kayseribisiklet.com/ulasim/kaybis/hakkimizda>). İzmir’de 2014 yılında 14 istasyon ve 311 bisiklet ile hizmete sunulan bisiklet istasyonlarında, 2016 yılına kadar kadar yaklaşık 600 bin kiralama gerçekleştirilmiştir (<https://www.izmir.bel.tr/HaberArsivi/16067/ara/tr>, <http://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/10055/tr>).

1.5.1.3. Bisiklet Yolları ve Park Yerleri

Ülkenin sürdürülebilir kalkınmasına katkı sağlamak amacıyla, bireyleri günlük yaşamda bisiklet kullanmaya teşvik etmek için öncelikle bisiklet sürücüsünün trafikte kendini güvende hissetmesini sağlamak gerekmektedir. Bu da ancak güvenli bisiklet yollarının tesis edilerek, motorsuz ulaşım türlerinin özendirilmesi ile gerçekleştirilebilmektedir (İyınam ve İyınam, 1999). Bisiklet yolu ya da şeridi, yol işaretleri ve muhtemelen renkli veya bisiklet logoları ile gösterilen, motorlu araçların geçişinin ya da parkının yasak olduğu, bisikletlilerin ulaşımı için ayrılmış bir alandır (Dufour, 2010). Bisiklet kullanıcısının trafikte güvenli bir şekilde yolculuk yapabilmesi için ayrılmış güvenli bisiklet yolları yapılması ve diğer alt yapı ihtiyaçlarının tamamlanması, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için atılabilecek önemli adımlardandır.

Şehrin belirli noktalarında ve alışveriş merkezleri gibi yerlerde güvenli bisiklet park yerlerinin olması, kullanımın yaygınlaşması açısından bir bisiklet ağı kadar önem teşkil etmektedir. Bireyler kent merkezinde bisikletinin çalınmasından endişe etmeden ilgili noktalara bisikletini park edebilirse, tereddüt etmeden ulaşımını bisikletle sağlayabilmektedir (Dufour, 2010).

Ülkemizde Konya ili, 500 km bisiklet yolu ile önde gelen illerimiz arasındadır (<http://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=5651>). Kayseri Belediyesi'nin bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik gerçekleştirdiği çalışmalar kapsamında; yatay işaretleme ile belirlenmiş 90 km bisiklet yolu mevcuttur (<http://www.kayseribisiklet.com/ulasim/kaybis/hakkimizda>). Bu iller dışındaki bazı yerel yönetimlerin de konu ile ilgili çeşitli çalışmaları mevcuttur (<https://www.izmir.bel.tr/Projeler/5/192/ara/tr>, <http://www.marmaris.bel.tr/icerik/45/4718/bisiklet-yollari-hakkinda-ogrenmek-istedikleriniz.aspx>, <http://www.mersin.bel.tr/mbb-sayfa-haber-a.asp?id=8192&yid=3&katid=&baslik=G%DCNCEL%20HABER>, http://www.eski-sehir.bel.tr/icerik_dvm.php?icerik_id=210&cat_icerik=1&menu_id=24, <http://www.sakarya.bel.tr/a/Haber/sehrin-bisiklet-yolu-agi-genisliyor/8573>).

1.6. Yasalarda Bisiklet

Ülkemizde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik politikalar kalkınma planlarında yer almıştır. Bu doğrultuda, 2014-2018 yıllarını kapsayan “Onuncu Kalkınma Planı”nda “Yaya ve bisiklet gibi alternatif ulaşım türlerine yönelik yatırım ve uygulamaların özendirilmesi, uygun yerleşim yerlerinde akıllı bisiklet şebekeleri kurulması ve trafiğe kapalı yaya yolları oluşturulması, spor alanlarının, parkların, yürüyüş ve bisiklet parkurlarının geliştirilmesi” ifadeleri yer almaktadır (Onuncu Kalkınma Planı, 2013).

Ancak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının stratejik planları incelendiğinde bisikletli ulaşım ile ilgili her hangi bir planlamanın yer almadığı görülmektedir (Stratejik Plan, 2014-2018).

Ülkemizde bisikletli ulaşımı düzenleyen dört ayrı mevzuat yürürlükte. Bu mevzuat;

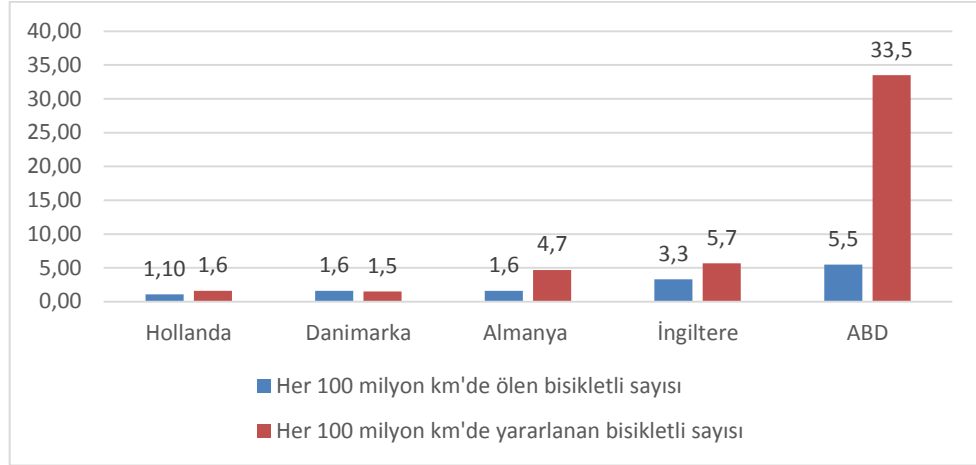
- “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu”
- “Karayolları Trafik Kanunu Yönetmeliği”
- “Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik”
- “Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik”

“2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu”nda (R.G. Tarih:18.10.1983, R.G. No:18195), bisiklet ve bisiklet yolu ile ilgili maddelere, bisiklet sürücüleri ile ilgili kurallara ve tanımlamalara yer verilmiştir. “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Yönetmeliği”nde (R.G. Tarih: 18.07.1997, R.G. No: 23053), yine bisiklet yolu ve bisiklet tanımına, bisiklet sürücüsünün uyması gereken kurallara, bisiklet üzerinde bulunması gereken tesisatların tanımına ve bisikletlilerin giysilerinde bulunması gereken teçhizatlara yer verilmiştir. 2008 yılında yayınlanan “Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” (R.G. Tarih: 09.06.2008, R.G. No: 26901) kapsamında; yerel yönetimlere bisiklet yolları ve bisiklet park alanları

yapma görevi verilmiştir. 2015 yılında yayınlanan “Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları Bisiklet İstasyonları Ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik” (R.G. Tarih: 03.11.2015, R.G. No: 29521), bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılmasına yönelik alt yapı çalışmalarına örnek teşkil edecek bir kılavuz niteliğindedir. Yerel yönetimlerin bu kılavuz doğrultusunda çeşitli altyapı çalışmalarını yürütmesi hedeflenen ilgili yönetmelik, yayımlandıktan hemen sonra birçok bisiklet topluluğu ve dernekleri tarafından eksiklikler nedeniyle eleştirilmiştir. Bu topluluk ve dernekler konu ile ilgili uzman kişilerden oluşan bir komisyon oluşturularak, yönetmeliğin eksiklikleri üzerinde bir rapor hazırlamışlardır (Ertekin ve ark., 2015). İlgili rapordaki gerekçeler ileri sürülerek söz konusu yönetmeliğin iptali için idare mahkemesine başvurulmuştur. Mahkeme süreci devam etmektedir.

1.7. Bisiklet Sürücülerinin Karşılaştıkları Sorunlar

Bisiklet kullanımı kent yaşamında alternatif ve pratik ulaşım olanağı sağlarken, bisikletlilerin, konu ile ilgili politika ve dolayısıyla fiziki alt yapı eksiklikleri nedeniyle sorunlar yaşadığı görülmektedir. Bu sorunlar, trafikte seyrederken gerçekleşen yaralanmalar, hatta bisikletlinin hayatını kaybetmesi ile sonuçlanan kazalar ve kasten yapılan olumsuz davranışlar şeklinde olabilmektedir (“Demir atında can verdi”, 2014, “ODTÜ Meril İçin Ağladı, Bisiklet İçin Eylem Yaptı”, 2013, “Trafik Canavarı Emniyet Tanımadı”, 2013). Kendini güvende hissetmemenin, bisiklete binmek konusunda önemli bir caydırıcı olduğu görülmektedir. Bisiklete binen bireyler tarafından karşılaşılan riskler, algılanan ve gerçekte olan risk seviyeleri değerlendirilerek araştırılmış, bireylerin kendini trafikte güvende hissettiği sürece bisiklete binmeye motive oldukları tespit edilmiştir (Bauman ve ark., 2008). Hollanda, Danimarka, Almanya, İngiltere ve ABD’de 2004-2009 yılları arasında bisikletli ölüm oranları ile ölümcül olmayan yaralanma oranlarına bakıldığında (Şekil 1.8.), bisiklet kullanım oranı yüksek olan ülkelerde kaza oranlarının düşük olduğu görülmektedir. (Buehler ve Pucher, 2012).



Şekil 1.8. Kilometre Başına Düşen Ölümler ve Yaralanmalar (2004-2009)
(Buehler ve Pucher, 2012)

Hollanda, Danimarka ve Almanya gibi bisiklet alt yapısının ön planda tutulduğu ülkelerde, bisikletlilerin yaşadığı kaza ve ölüm oranlarının diğer ülkelere göre oldukça az olduğu görülmektedir. Bisikletlilerin yol kuralları ihlallerine en sık neden olan faktör zayıf altyapı tasarımı olmakla birlikte, bunu sırasıyla motorlu trafik hızı ve diğer yol kullanıcılarının davranışlarının izlediği görülmektedir (Shaw ve ark., 2015). Bu durumda bisiklet kullanımına yönelik alt yapının oluşturulmasının, bisikletlinin trafikte güvenle seyahat edebilmesi sonucunu bereberinde getirdiği söylenebilir.

Kentlerde, her geçen gün sayısı artan motorlu araçlara yönelik yeni yollar yapmak yönündeki ulaşım çözümlerinin, kentsel sürdürülebilirlik ve çözüm odaklı ulaşım politikalarına hizmet etmediği görülmektedir (Uz ve Karaşahin, 2004). Birçok kentte bisikletlinin trafikte diğer araçlarla birlikte seyahat etmek durumunda olması, güvenli olmadığı sonucunu da beraberinde getirmektedir. Bu durum bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılmasını engellediği gibi, rekreatif bir etkinlik olarak kullanılmasını da zorlaştırmaktadır.

Kentlerde bisiklet kullanan bireyler için; güvenli bisiklet park yerlerinin olmaması, sosyo-kültürel sorunlar, topografya, iklim, alt yapı eksiklikleri öne çıkan sorunlardır (Uz ve Karaşahin, 2004). İklim, topoğrafya ve kültür bisiklet kullanım oranlarını etkileyen faktörler arasında yer alsa da sert hava koşullarına sahip ülkeler arasında yer alan Hollanda ve Danimarka gibi ülkelerin yağışlı iklimlerine rağmen

bisiklet kullanım oranlarının yüksek olduğu görülmektedir. Benzer şekilde kışların sert geçtiği Helsinki-Finlandiya; Stockholm-İsveç; Montreal-Kanada; Minneapolis-Minnesota şehirlerinde de bisiklet kullanım oranı oldukça yüksektir (Buehler ve Pucher, 2012).

Yerel yönetimlerin bisiklet kullanım sorunlarını gidermek için fiziki alt yapı uygulamalarına yeterli özeni göstermemesi, bireyleri motorlu araç odaklı ulaşımı tercih etmeye teşvik etmekte, bisikletin günlük yaşamda yer bulabilmesi bireyler tarafından engel olarak görülmektedir. Oysa bilim adamları, bürokratlar, politikacılar gibi toplumda bireylerin yaşam tarzını şekillendirdiği düşünülen meslek gruplarındaki kişilerin teşvik edici davranışlarının, bireyler tarafından engel olarak görülen durumlar üzerinde olumlu etkisi olabilmektedir (Tomlinson, 2003).

Bireylerin bisiklete olan talebini artırmak ve günlük yaşam rutinlerinde yer alan ulaşımını bisikletle gerçekleştirebilmelerini sağlamak için risklerden arındırılmış güvenli alanlar oluşturmak gerektiği tespit edilmiştir (Ardahan ve Mert, 2014a). Bisiklet kullanımına ilişkin sorunlara çözüm olabilecek çalışmalar hem bireysel hem de toplumsal yarar sağlayacak niteliktedir.

Konu ile ilgili olabileceği düşünülen teoriler, teorik çerçeve başlığı altında incelenmiş olup; araştırma “Sosyo-Ekolojik Yaklaşım” çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.

1.8. Teorik Çerçeve

Bireylerin bisiklete binme davranışları bireysel ve çevresel değişkenlerden etkilenmektedir. Avustralya’da bisiklete binen bireylerin %60’ı bu etkinliği rekreasyonel amaçlarla gerçekleştirirken (Sydney Cycling Survey Methods and Findings, 2011), Hollanda’da günlük gerekli yolculuklar dışında, alışveriş gezilerinde bisikletli ulaşım önemli bir rol oynamaktadır (Dufour, 2010). Bu çerçevede bireylerin bisiklete binme davranışını serbest zaman teorileri, ekolojik teoriler gibi çeşitli teorilerle açıklamak mümkündür.

Sosyal kimlik teorisi, benlik kavramını ve ilişkili bilişsel süreçleri; grup kavramı ve gruplar arası ilişkilerde toplumsal inançların rolünü araştıran bir sosyal psikoloji kuramıdır (Hogg, 2016). Bireylerin kendi imajını ve benlik kavramını, belirli bir düzeyde, üyesi olduğu sosyal bir grup ya da gruplarla özdeşleştirilmesi durumu teorisinin temelini oluşturmaktadır (Tajfel ve Forgas, 2000). Sosyal kimlik, kişiler arası ilişkiyi gruplar arası davranışa dönüştüren bir süreç olarak görülür (Trepte, 2006). Bisiklet kullanan bireylerin çeşitli gruplar, topluluklar ve dernekler çatısı altında grupça çeşitli etkinlikler gerçekleştiriyor olması sosyal kimlik teorisi ile ilişkilendirilebilir.

Planlanmış davranış teorisi insan davranışlarının belirli faktörlere bağlı olarak şekillendiğini ileri sürmektedir. Bu teoriye göre insan davranışları üç faktör tarafından yönlendirilir: Davranışın muhtemel sonuçları hakkındaki inançlar (davranışsal inançlar), başkalarının normatif beklentileri hakkındaki inançlar (normatif inançlar) ve davranışın performansını kolaylaştıracak veya engelleyebilecek faktörlerin varlığına dair inançlar (kontrol inançları) (Ajzen, 2006). Planlanmış davranış teorisine göre ayrıca, yaş, cinsiyet, etnisite, sosyoekonomik statü, eğitim, kişilik, geçmiş deneyimler gibi çok sayıda arka plan faktörü, bireylerin inançlarını etkileyebilmektedir (De Leeuw ve ark., 2015). Bisiklet kullanmak bir serbest zaman aktivitesi olarak düşünüldüğünde, bireylerin ilgi ve niyetleri doğrultusunda gerçekleştirdikleri aktiviteler olduğu söylenebilir.

Ciddi serbest zaman teorisine göre, bireyler özel beceri, bilgi ve tecrübelerinin bir kombinasyonunu edinme ve ifade etmeye odaklı bir boş zaman kariyeri hedeflemektedir (Stebbins, 2007). Ciddi serbest zaman bireyler tarafından önemli, ilginç ve tatmin edici bulunan; amatör, veya gönüllü faaliyetlerin sistematik bir şekilde takip edilmesi anlamına gelmektedir (Stebbins, 2007). Ciddi serbest zaman kavramını serbest zamandan ayıran temel özellikler; faaliyetler konusunda sebat etmek, gerçekleştirilen etkinlikte kariyer kazanmak, çaba göstermek, fayda elde etmek, kendine özgü değer ve inançlara sahip bir topluluğun üyesi olmak, aktiviteye güçlü bir şekilde bağlı olmak şeklindedir (Akyıldız, 2013). Ülkemizde kent yaşamında bisiklet kullanmanın zorlukları ve riskleri göz önünde bulundurulduğunda, bu etkinliği sürdürmek için çaba göstermek gerektiği bir gerçektir. Ayrıca bisiklet kullanıcılarının birçoğu gruplar ve topluluklar

çatısı altında oluşturdukları sosyal ortamlarda çeşitli etkinlikler düzenleyerek, toplu halde bisiklete binmektedir. Bu çerçevede bisiklet kullanımı bir ciddi serbest zaman etkinliği olarak değerlendirilerek, bu teori kapsamında da ele alınabilir.

Ülkemizde bisiklete binen bireylerin büyük bir çoğunluğu, bu fiziksel aktivite ile sağlıklı yaşam şartlarını elde etmeyi hedeflemektedir (Balcı ve ark., 2016). Bu bağlamda araştırmanın kuramsal çerçevesi sağlıklı yaşam açısından ekolojik yaklaşımlar ele alınarak şekillendirilmiştir.

1.8.1. Sağlıklı Yaşam Açısından Ekolojik Yaklaşımlar

Kent yaşamında bireyler iş ve diğer sorumlulukların yerine getirilmesi, aile, arkadaş ve yakın çevre ile vakit geçirmek, serbest zaman etkinliklerine katılım göstermek gibi durumlarda çevre ile etkileşimde bulunmaktadır. Bireylerin sağlıklı yaşam koşullarına uygun tercihlerde bulunmalarının, çevrenin ortaya çıkardığı sosyal, fiziksel ve kültürel unsurlarla yakından ilişkili olduğu düşünülmektedir. Çevre, bireysel olarak insanların sağlığını, inançlarını ve bu inançların uygulamalarına göre farklı biçimde etkileyebilmektedir (Stokols, 1992'den aktaran Golden ve Earp, 2012).

Sağlığın teşviki ve geliştirilmesine yönelik alanlarda hem genel hem de spesifik sağlık davranışı müdahalelerinin hedeflerini anlamak ve tanımlamak için ekolojik modeller kullanılmıştır (Sallis ve ark., 2008). Ekoloji terimi biyoloji bilimlerinden ortaya çıkmıştır ve organizmalar ve çevreleri arasındaki karşılıklı ilişkileri ifade eder (Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010). Ekolojik modeller, son yıllarda halk sağlığı söylemlerinde yaygınlaşmaya başlamış olup; Dünya Sağlık Örgütü sağlığı kavramsallaştırmakta, çevre ve bireysel faktörlerin etkileşiminin söz konusu olduğunu ifade etmektedir (Blas ve Kurup, 2010).

Sağlıklı yaşam gereklerini yerine getirmenin bir yönünün fiziksel aktiviteyi gündelik yaşama dahil etmek olduğu düşünüldüğünde, bunun davranış odaklı bir durum olduğu görülmektedir. Geçmişten günümüze sağlıklı yaşam koşullarına yönelik unsurlar

benimsenerek, belli sayıda araştırmacı tarafından farklı ekolojik yaklaşımlar geliştirilmiştir. Bu yaklaşımlardan bazıları; ekolojik psikoloji, çevre psikolojisi, sosyo-ekoloji, sağlık davranışının ekolojik modeli, sağlığın teşviki ve geliştirilmesi için sosyo-ekoloji modeli, ekososyal model şeklinindedir. Bu modeller ile ilgili anahtar kavramlar Çizelge 1.2.'de gösterilmektedir (Sallis ve ark.,2008).

Çizelge 1.2. Ekolojik Modeller (Sallis ve ark., 2008)

Model	Anahtar kavramlar
Ekolojik Psikoloji Kurt Lewin (1951)	"Ekolojik Psikoloji", dış ortamın kişiye etkisinin incelenmesidir.
Çevre psikolojisi Roger Barker (1968)	"Davranış ayarları", davranışların gerçekteşiği sosyal ve fiziksel durumlardır. Davranışlar, bireysel özelliklerinden çok insanların bulunduğu ortamlardan daha doğru bir şekilde tahmin edilebilir.
Sosyo-ekoloji Rudolph Moos (1980)	Dört çevresel faktör söz konusudur. 1.Fiziksel koşullar-doğa özellikleri (hava durumu) ve inşa edilmiş çevre (bina). 2. Kurumsal ortam-işyerleri ve okulların büyüklüğü ve işlevi. 3. İnsan topluluğu-Bir çevredeki halkın sosyokültürel özellikleri; 4.Sosyal iklim-Belirli bir davranış için sosyal ortamın desteklenmesi.
Sistem teorisi Urie Bronfenbrenner (1979)	Üç çevresel etki düzeyi söz konusudur. 1. Mikro-sistem-Aile üyeleri ve çalışma grupları arasındaki etkileşimlerdir; 2. Mesosistem-Aile, okul ve çalışma ortamlarının fiziksel yapısıdır. 3. Eksosistem-Ekonomi, kültür ve siyasetin daha büyük toplumsal sistemidir.
Sağlık Davranışının Ekolojik Modeli Kenneth McLeroy ve diğerleri (1988)	Sağlık davranışlarına etki eden unsurlar: Kişisel faktörler, kişiler arası süreçler, kurumsal faktörler, toplum etkenleri ve kamu politikası.
Sağlığın Teşviki ve Geliştirilmesi İçin Sosyo-Ekoloji Modeli Daniel Stokols (1992, 2003)	Dört varsayım söz konusudur: 1. Sağlık davranışı; fiziksel ortamlar, sosyal ortamlar ve kişisel özelliklerden etkilenir. 2. Ortamlar; sosyal ya da fiziksel, gerçekte ya da algılanan, farklı nitelikler (mekânsal düzenlemeler) ya da yapılar (sosyal iklim) gibi çok boyutludur; 3. İnsan-çevre etkileşimleri farklı düzeylerde bireylerin biraraya gelmesini sağlar (bireyler, aileler, kültürel gruplar, bütün nüfus). 4. İnsanlar kendi ayarlarını etkiler ve değişen ayarlar daha sonra sağlık davranışlarını etkiler.

Çizelge 1.2. Ekolojik Modeller (devamı) (Sallis ve ark., 2008)

Ekososyal Model Thomas Glass, Matthew McAtee (2006)	Sosyal ve fiziksel çevre boyutlarına sahip olan yaşam bilimi ve toplum içindeki davranışların hiyerarşik etkilerini kavramsallaştırır. Yapısal ihtimaller, fırsatlar ve kısıtlamaları sağlar; biyolojik süreçler davranışın anlatımını düzenler.
--	---

Bisiklete binme davranışını açıklayan birçok teoriden biri olan sosyo-ekolojik model, bireyler ve çevre arasındaki etkileşim yoluyla davranış tercihlerini etkileyen faktörlerin karmaşık ağını gösteren bir çerçeve sunmaktadır (Stokols, 1992'den aktaran, Solmon, 2015). Kişisel, bireyler arası, sosyal ve politik düzeyde katılım davranışının; kültürel, alt düzey kültürel ve ekolojik faktörlerinin doğasında bulunan karmaşıklık ve çeşitlilik, sosyo-ekolojik teori gibi kapsamlı bir teorinin kullanılmasını önermektedir (Sallis ve ark., 2006). Kent yaşamında bisiklet kullanımı kişisel ve çevresel birçok unsurdan etkilenen bir fiziksel aktiviteye katılım davranışdır. Bu nedenle sosyo-ekolojik yaklaşımın, bisiklet kullanım davranışını açıklayabilecek bir çerçeve sunduğu görülmektedir.

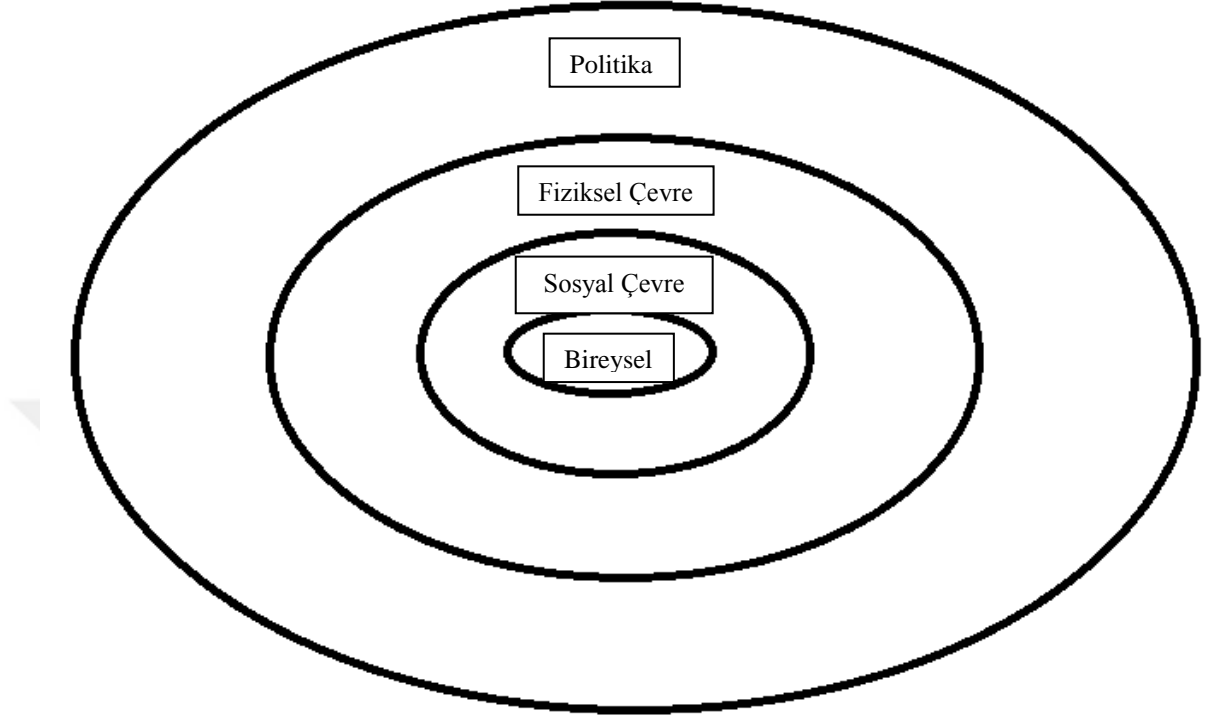
1.8.1.1. Sosyo-Ekolojik Yaklaşım

İnsan davranışının ekolojik ve sosyo-ekolojik modelleri sosyoloji, psikoloji, eğitim ve sağlık alanlarında uzun yıllar boyunca gelişmiştir ve insanların çevreleriyle olan etkileşimlerinin doğasına odaklanmaktadır (Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010). Davranışı açıklamak için geliştirilen ekolojik modellerden biri olan sosyo-ekolojik model; bireysel, sosyal ve çevresel değişkenlerin çeşitli düzeylerinin dinamik ilişkilerini tasvir eden (Golden ve ark., 2015) ve düzeyleri iyileştirmeyi amaçlayan (Stokols, 1996, McLeroy ve ark. 1988) bir yaklaşımdır. Temelde model; kişisel, kişilerarası, örgütsel, toplumsal konular ile; fiziksel çevre ve politika düzeyi konularına odaklanmaktadır (Stokols, 1996, McLeroy ve ark. 1988, Berkes, 2008). Bu yaklaşım; bireylerin etkileşimde bulunduğu kişi ve kuruluşların, mevcut kaynaklar ve kurumların, toplumsal normlar ve kuralları etkilemekte ve bunlardan etkilenmekte olduğu, insanın gelişimine yönelik bir sistem yöneliminden türetilmiştir (Golden ve ark.,

2015). Kamu politikası, yasalar ve yönetmelikler, sosyo-ekolojik modelin toplumsal düzeyinin odağıdır (Solmon, 2015). Bu modelde katılımın kişisel olarak belirleyicilerine ve daha ötesine bakmak için; sosyal çevreyi, fiziksel çevreyi ve politika ortamını kapsayan bir çerçeve kullanılmaktadır (Giles-Corti ve ark., 2005).

Sağlığın teşviki ve geliştirilmesine yönelik sosyo-ekolojik modeller, sosyal ve fiziksel çevrenin etkisini ve fiziksel aktivite politikalarını daha iyi anlamak için giderek daha çok benimsenmektedir (Giles-Corti, ve Donovan, 2002, Sallis ve ark. 1998, Stokols, 1996). Bu model, başarı için temel unsurları belirlemek ve toplum temelli fiziksel aktivite müdahaleleri (Haggis ve ark., 2013), aktif iş yolculukları (Bopp ve ark.,2013), ve beden eğitimi de (Lounsbury ve ark., 2013) dahil olmak üzere fiziksel aktiviteyi geliştirme çabalarını yönlendirmek için çeşitli ortamlarda uygulanmıştır (Solmon, 2015).

Bisiklet kullanımı hangi amaçla gerçekleştirildiğine bakılmaksızın, fiziksel aktivite içeren bir katılım ve davranış biçimidir. Bireyin kişisel öncelikleri, tercihleri ve imkânları, fiziki ve sosyal çevresi ile mevcut yönetimin bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik politik yaklaşımı gibi unsurların bileşkesinden oluşan bir bakış açısı, konunun derinlemesine incelenebilmesine olanak sağlamaktadır. Sosyo-ekolojik modelin temeli; bireysel, sosyal çevre ve fiziksel çevre faktörlerinin kombinasyonunun fiziksel aktiviteyi en iyi açıkladığı varsayımdır (Sallis ve ark., 2008). Bu yaklaşım, bir bireyin davranışını etkileyen birçok faktörü tanıyarak fiziksel aktiviteye katılımı teşvik etme fırsatlarını belirlemeye yardımcı olur (Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010). Bu bakış açısı dahilinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik yapılacak çalışmaların, sosyo-ekolojik yaklaşım kapsamında ele alınması gerektiği tespit edilmiştir. Sosyo-ekolojik yaklaşıma göre bireyin bisiklet kullanmak gibi bir davranış gösterebilmesinde etkin olan faktörler Şekil 1.9.'da gösterilmektedir (Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010).



Şekil 1.9. Sosyo-Ekolojik Yaklaşım Göre Bisiklet Kullanımını Etkileyen Faktörler
(Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010)

1.8.1.1.1. Bireysel Faktör

Birey, sosyo-ekolojik modelin merkezindedir. Bu seviye, bireyin fiziksel olarak aktif olma olasılığını artıran veya azaltan kişisel faktörleri içermektedir. Fiziksel aktiviteye katılımı etkileyen bireysel faktörler; bilgi, tutum, davranış, inanç, algılanan engeller, motivasyon, keyif, beceriler (temel motor beceriler ve spora özgü beceriler), yetenekler, engellilikler veya yaralanmalar, yaş, cinsiyet, eğitim seviyesi, sosyo-ekonomik durum, çalışma durumu, özyeterlik şeklindedir (Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010). Yapılan birçok araştırmada; tutum, norm ve alışkanlıkların bisiklet kullanımını önemli ölçüde etkilediği saptanmıştır (Gatersleben ve Appleton, 2007; Gatersleben ve Uzzell, 2007). Serbest zamanlarında bisiklete binen ve doğa yürüyüşleri gerçekleştiren bireylerin mutlu, sağlıklı, yenilenmiş hissetmek, iş veriminde artış gibi kazanımlar elde ettikleri tespit edilmiştir (Ardahan ve Lapa, 2011).

Bireyleri bisiklet sürmeye motive eden faktörler; sağlıklı yaşam, sosyal çevre edinme, çevre bilinci, yenilenme, fiziksel aktivite, ulaşım, takdir görme, fark edilme, zorluklarla mücadele deneyimi ve örnek teşkil etme olarak belirlenmiştir (Ardahan ve Mert, 2014b).

1.8.1.1.2. Sosyal Çevre Faktörü

Sosyal çevre, fiziksel aktivite davranışı üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Örneğin fiziksel olarak aktif olan bir akranın, aile üyesi veya iş arkadaşının fiziksel aktivite davranışı üzerinde etkisi olabilir. Fiziksel aktiviteye katılımı etkileyen sosyal çevre faktörleri; ebeveyn ve kardeşin fiziksel aktivite düzeyleri ve aile desteği, eş veya ortak, akranlar, okul, işyeri, toplum örgütleri gibi kurum ve kuruluşlar, toplumsal normlar, kültürel miras, toplumun sosyo-ekonomik durumu, sağlığın etkisi, doktorlar, öğretmenler ve antrenörlerin etkisi şeklindedir (Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010). Bisiklet kullanımı tek başına gerçekleştirilebilen bir fiziksel aktivite olduğu gibi, topluluklar ve dernekler bünyesinde, çeşitli etkinliklerde gruplar halinde sürüşler de yapılabilmektedir. Rutin geziler ya da özel günlerde gerçekleştirilen bu grup etkinlikleri bireylerin sosyal çevreleri ile iletişime geçmeleri açısından fırsat sağlamaktadır.

1.8.1.1.3. Fiziki Çevre Faktörü

Doğal ve yapay çevreyi içeren fiziksel çevre, fiziksel etkinlik miktarını ve türünü pozitif veya negatif yönde etkileyebilir. Örneğin, spor alanları, bisiklet yolları, yüzme havuzları ve spor salonu gibi fiziksel ortamlar fiziksel aktivite için tasarlanırken, işyeri, okullar, tiyatrolar gibi yapıların yoğunluğu fiziksel aktiviteyi engelleyebilmekte, kısıtlayabilmekte veya yasaklayabilmektedir. Fiziki çevre faktörleri; hava durumu, coğrafya, parklar, oyun alanları, spor sahaları, spor salonları, yürüme veya bisiklet parkurları gibi olanaklara erişim, tesislerin estetik açıdan nitelikleri, doğal çevre, çevredeki suç oranları, trafik miktarı ve hızı, sokak bağlantıları, kutsal alanda yaşama,

konut yoğunluğu, toplu taşıma ağı şeklindedir (Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010). Kent yaşamında biraylerin bisiklet kullanabilmesi için fiziki çevre oldukça önemlidir. Güvenli ve bisiklet kullanımına uygun olmayan çevre koşullarının bireyleri engelleyen başlıca unsur olduğu görülmektedir. Yapılmış bir çok araştırma, bisiklet kullanımına yönelik fiziki alt yapı eksikliklerinin, kullanıcılar için en büyük engel olduğunu ortaya koymuştur (Harkey ve ark., 1998, Jones, 2001, Salensminde, 2004, Kienteka ve ark. 2012, Çeyiz ve Koçak, 2015).

1.8.1.1.4. Politika

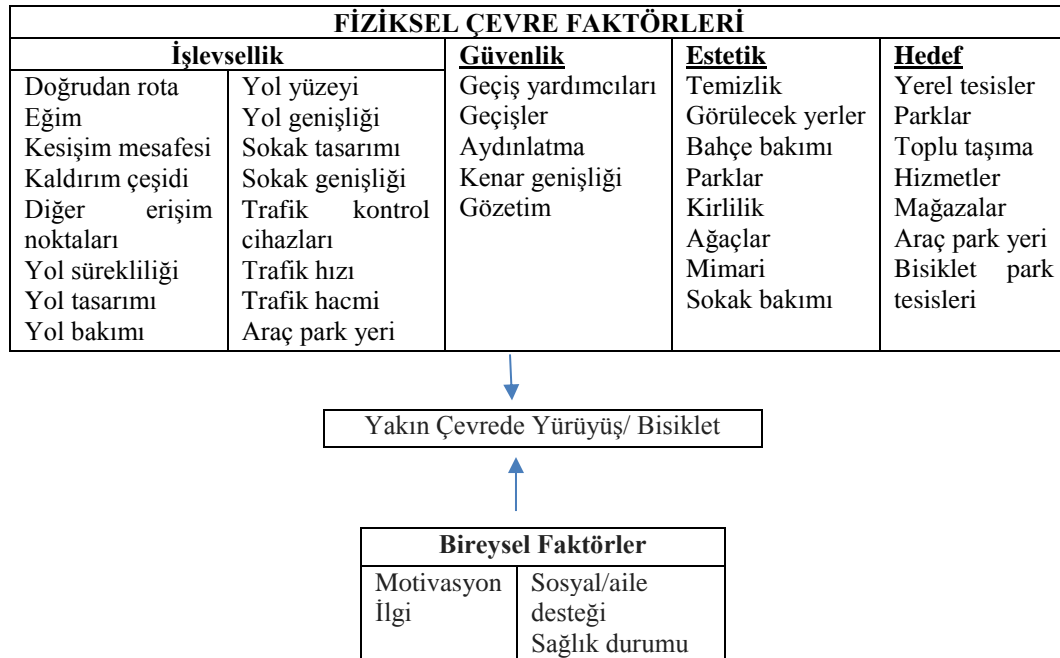
Politika, fiziksel aktiviteyi etkileme potansiyeline sahip mevzuat, yasa veya politika oluşturma eylemlerine atıfta bulunmaktadır. Politika ile ilgili faktörler; kentsel planlama politikaları, aktif ulaşım politikaları, zorunlu beden eğitimi dersleri gibi eğitim politikaları, sağlık politikaları, çevre politikaları, işyeri politikaları, yatırım politikaları şeklindedir (Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010).

Fiziksel aktiviteye katılımı teşvik eden politikaları uygulamak için siyasi irade geliştirmek bazen zor olabilmektedir. Fiziksel aktivite katılımını diğer sektörlerden gelen önceliklerle uyumlu hale getiren stratejiler, başarı şansını artırabilmektedir. Örneğin, iklim değişikliği önemli bir konudur ve fosil yakıtlara olan bağımlılığın ve sera gazı emisyonlarının azaltılması gerekliliği, fiziksel aktivitenin katılımını teşvik etmek için hem sağlık hem de çevre politikalarını birleştirme fırsatı sağlamaktadır (Victorian Curriculum And Assessment Authority, 2010). Çok yönlü ve birbirini güçlendiren politikaların bisiklet kullanımının yaygınlaşmasında en önemli etmenler arasında olduğunu tespit edilmiştir (Pucher ve Buehler, 2008). Ülkemizde bazı kentlerde yerel yönetimlerin insiyatif kullanarak bisiklet alt yapısına yönelik çalışmalar gerçekleştirdiği görülmektedir. Sağlık Bakanlığı da bisiklet dağıtım projesi kapsamında, insiyatif kullanan yerel yönetimleri desteklemektedir.

1.9. İlgili Araştırmalar

Noland ve Kunreuther (1995) tarafından 500 katılımcı ile yapılan, günlük yolculuklarda bisiklet kullanımını artırmak için kısa ve uzun vadeli politikalar belirlemeyi amaçlayan araştırmada; bisiklet kullanımını daha güvenli duruma getiren, otomobil alışveriş kolaylığını azaltan uygulamaları içeren politikaların bisiklet kullanım oranını artıracığını tespit edilmiştir. Ayrıca araştırmada katılımcıların büyük bir çoğunluğunun, motorlu araç trafik yoğunluğunun yarattığı güvenlikle ilgili endişelerinin, bisikletle yolculuk etmemekte önemli bir etken olduğu belirlenmiştir (Noland ve Kunreuther, 1995).

Pikora ve ark. (2003), yürüyüş ve bisiklet kullanmanın çevresel belirleyicilerine yönelik bir çerçeve geliştirmeyi amaçlayan araştırmalarını 31 katılımcı ile nitel olarak gerçekleştirmiştir. Araştırma sonuçlarına göre; kentsel planlama ve ulaştırma politikaları ve uygulamaları, geniş bir yelpazedeki potansiyel faktörlerin yürüyüş ve bisiklet uygulamalarını etkileyebileceğini ortaya koymuştur. Anahtar temalar Şekil 1.10'da gösterildiği gibi tespit edilmiştir.



Şekil 1.10 Yakın Çevrede Yürüyüş/Bisikleti Etkileyebilecek Fiziksel-Çevresel Faktörler (Pikora ve ark. 2003)

Bireylerin yaşadığı yakın çevrede yürüyüş/bisikleti etkileyebilecek fiziksel çevresel faktörleri işlevsellik, güvenlik, estetik, varış noktası olmak üzere dört ana başlıktan oluşmaktadır. İşlevsellik, sokağın fiziksel özelliklerini ve yerel çevrenin temel yapısal özelliklerini yansıtan yolu ilişkilendirmektedir. Bu özelliği etkileyen faktörler; yolun nitelikleri, sokağın türü ve genişliği, trafik hacmi, hızı ve türü ve güzergahların varış noktasına doğru yönlendirmesi şeklindedir. Güvenlik özelliği, insanlar için güvenli fiziksel ortamların sağlanması ihtiyacını yansıtmakta ve kişisel (aydınlatma) ve trafik (geçişler) olmak üzere iki unsuru içermektedir. Yürüyüş ve bisiklet, ilginç ve hoş bir fiziksel çevreye erişimden etkilenmektedir. Estetik; ağaçların varlığı, durumu ve boyutu, parklar ve özel bahçelerin varlığı, kirlilik seviyesi; mahalledeki doğal manzaraların ve mimari tasarımların çeşitliliği ve ilgisi gibi unsurları içermektedir. Varış noktası özellikleri; semte ait tesisler, posta kutuları, parklar, okullar, mağazalar ve otobüs durakları ve tren istasyonları gibi ulaşım olanaklarını içermektedir. (Pikora ve ark. 2003).

Salensminde (2004), bisiklet kullanımına yönelik oldukça iyi bir altyapıya sahip olan Kopenhag ile henüz yeni yapılanan Brisbane şehrinde, karışık trafikte bisikletlilerin bildirdiklerini ve güvenlik algılamalarındaki farklılıkları araştırmıştır. Araştırma sonuçlarına göre, Kopenhag'daki bisiklet kullanıcıları ile karşılaştırıldığında, Brisbane'daki bisiklet kullanıcılarının; karışık trafik altyapı düzenlerini daha az güvenli olarak algıladıkları, trafik korkularını daha fazla hissettikleri ve başa çıkma stratejisi olarak bisikletten kaçınmayı daha olası gördükleri tespit edilmiştir.

O'Connor ve Brown, (2007) 47 katılımcının dahil olduğu, nitelikli serbest zaman etkinliği olarak bisiklet süren katılımcı nedenlerini inceleyen bir nitel araştırma gerçekleştirmiştir. Araştırma sonucuna göre elde edilen temalar; “coğrafi”, “normatif ve kimlik alanları”, “katılımcılar tarafından yapılan duygusal ve sosyal yatırım”, “hareket duygusu”, “özgürlük ve esneklik”, “bu faaliyetle uğraşma sebepleri olarak bisikletli yolculuk” şeklinde belirlenmiştir.

Heesch ve Han (2007) tarafından 460 katılımcı ile yapılan, fiziksel aktiviteyi teşvik eden politikalar konusunda toplumun desteğini inceleyen araştırma sonuçlarına

göre; ulaşım için yürüyüş ve bisiklet kullanmayı teşvik eden politikaların toplum tarafından destekleniği tespit edilmiştir. Ayrıca çalışmada, aktif yolculuklara katılımın ve bisiklete karşı olumlu tutumun, bisiklet yollarının oluşturulmasına yönelik güçlü destek ile ilişkili olduğu bulunmuştur.

De Geus ve ark. (2007) tarafından 343 katılımcı ile ulaşımında bisiklet kullanımının psikososyal ve çevresel öngörülerini incelemek amacıyla gerçekleştiren araştırma sonuçlarına göre, bireyler yeterli bisiklet altyapısına sahip bir ortamda yaşadıklarında, ulaşımında bisiklet kullanımının bireysel belirleyicilerinin (psikososyal, öz-yeterlik, algılanan faydalar ve engeller), çevresel belirleyicilerin rolünü daha iyi yerine getirdiğini tespit etmiştir. Ulaşımında bisiklet kullanım artışı amaçlayan tanıtım kampanyalarının, ortaklıklarla bisiklet kullanımını teşvik ederek sosyal destek yaratmak, öz yeterliliğinin artırılması, ekolojik ve ekonomik farkındalık yaratılması, zaman ve ilgi engellerinin azaltılması ve işyerinde bisikletliler için olanaklar sağlanması konularına odaklanması gerektiği bulunmuştur.

Titze ve ark. (2008) tarafından 1000 katılımcı ile yapılan araştırmada, yapısal çevre, sosyal çevre ve kişisel faktörlerin, Avusturya'da kent sakinleri arasında bisikletli ulaşım ile ilişkisini belirlemek amaçlanmıştır. Bisikletle ilişkili sosyal destek ve algılanan fayda ve engellerin yanı sıra, bisiklet yolları ile bağlantının, yetişkin kent sakinleri arasında ulaşım aracı olarak bisikletin kullanılmasında önemli olduğunu belirlemiştir.

Hill, (2010), 15 katılımcı ile nitel araştırma yöntemleriyle gerçekleştirdiği araştırmada, otomobiller ve bisikletlerle ilgili kültürel normlara hitap eden ve "tam cadde" yaklaşımına odaklanan aktivist stratejilerin, bisiklet yollarına odaklanmaktan daha etkili bir bisiklet politikası olabileceğini belilemiştir.

Daley ve Rissel (2011) 70 katılımcı ile gerçekleştirdikleri çalışmalarında; bireylerin bisiklet algılarını, bisikletin potansiyel etkilerini nitel araştırma yöntemi ile incelemiştir. Araştırma sonuçlarına göre; rekreasyonel amaçlı olarak bisiklete binme oranı daha fazla iken ulaşım amaçlı bisiklete binme oranının düşük olduğu

belirlenmiştir. Kamu tarafından bisiklet kullanımının teşvik edilmesi gerektiği tespit edilmiştir.

Buehler (2012), 4711 katılımcı ile gerçekleştirdiği çalışmada, iş yerinde bisiklet park alanları, duş imkanı ve ücretsiz motorlu araç otoparkı bulunmasının bisikletli ulaşımı nasıl etkilediğini araştırmıştır. Araştırma sonuçlarına göre; bisikletlilerin güvenli bir ulaşım gerçekleştirmelerini ve kurallara uymalarını sağlayacak bir yapılanmanın gerektiği ortaya koyulmuştur. Bisiklet için ayrılmış park yerleri ve duş imkanının bulunması, günlük yolculuklarda bisikletin tercih edilme oranını artıran faktörler olarak belirlenmiştir. Hem bisiklet park alanı hem de işyerinde duş imkanı bulunan çalışanların bisiklet kullanım oranı, park alanı bulunan ancak duş imkanı olmayan çalışanlara göre daha fazla olduğu tespit edilmiştir.

Broache, A. (2012), 365 kadın katılımcı ile gerçekleştirdiği araştırmada; kadınlarının ulaşımında bisiklet kullanımına karar verme perspektiflerini incelemiştir. Araştırma sonuçlarına göre; trafikte güvende hissetmemek, kadın bisiklet kullanıcılarını engelleyen en önemli etken olarak belirlenmiştir. İklim, topografya, ulaşım mesafeleri, yük taşıma sorunları gibi sorunlar da, özellikle her gün bisiklet kullanmayan kadın bisiklet kullanıcıları için engel teşkil etmektedir.

Elbeyli (2012), 1509 bisiklet kullanıcısı ile gerçekleştirdiği araştırma kapsamında kent ulaşımında bisikleti konu almıştır. Araştırma sonuçlarına göre; motorsuz ulaşım türlerinin en önemlisi olan bisiklet ulaşımının, sürdürülebilir ulaşım konseptine tam olarak uymakta olduğu ve ulaşım sorunlarına etkili bir çözüm sunduğu değerlendirilmiştir. Bisikletli ulaşımı kısıtlayan İklim ve topografya gibi faktörlerin önemli olduğu, fakat çeşitli yöntemlerle olumsuz etkilerinin azaltılabileceği belirlenmiştir. Bisiklet yollarının ve diğer alt yapı gerekliliklerinin yapılması, bisiklet kullanım oranının artırılmasında temel şartlar olarak bulunmuştur.

Kienteka ve ark. (2012) tarafından 66 katılımcı ile yapılan çalışmada, yetişkinlerde boş zaman ve ulaşım için bisikletle ilgili engellerin nasıl algılandığını değerlendiren bir ölçme aracı geliştirilmiştir. Araştırma sonuçlarına göre; bireyler

tarafından algılanan bisiklet kullanım engelleri; çevresel ve bireysel engeller olarak tespit edilmiştir. Çevresel engeller; fiziki yetersizlikler, iklim ve topografya, sosyal engeller olarak bulunmuştur. Bireysel engeller ise; psikolojik, bilişsel ve duygusal engeller olarak tespit edilmiştir.

Fishman ve ark.(2014) tarafından 875 katılımcı ile yapılan çalışmada, bisiklet paylaşım noktalarının kullanımında bireyleri motive eden ve engelleyen faktörleri belirlemek amaçlanmıştır. Motorlu ulaşımın çok kullanışlı olması, bisiklet paylaşım noktalarının ev, iş ve uğrak yerlere yeterince yakın olmaması bisiklet istasyonlarının kullanımının önündeki en büyük engel olarak belirlenmiştir. İstasyonlarının stratejik konumu, kayıt kolaylığının sağlanması ve toplu taşımayla entegrasyonun sağlanması ile mevcut engellerin giderilebileceği bulunmuştur.

Çeyiz ve Koçak (2015) tarafından Ankara'da kent yaşamında bisiklet kullanan 12 katılımcı ile nitel araştırma yöntemleri kullanılarak gerçekleştirilen çalışmada, Ankara ilinde bisiklet kullanan bireylerin karşılaştıkları sorunları belirlemek ve bu sorunlara çözüm önerilerinde bulunmak amaçlanmıştır. Araştırma sonuçlarına göre; başlıca sorunlar alt yapı yetersizlikleri, yoğun kent trafiği, sosyo-kültürel sorunlar ve yasal sorunlar olarak belirlenmiştir. Sorunların çözümü için yapılması gereken çalışmalar; gerekli alt yapı çalışmalarına öncelik verilmesi, aktif yerel yönetim anlayışı, farkındalık çalışmaları, işlevsel yasalar olarak tespit edilmiştir.

Balcı ve arkadaşları (2016) tarafından 787 bisiklet kullanıcısının katılımıyla gerçekleştirilen çalışmada, kentlerde bisiklet kullanımının önündeki engellerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Engel olarak ilk sırada alt yapı yetersizlikleri, sonrasında yasa ve mevzuattaki eksiklikler, fiziksel ve ekonomik yetersizlikler, sosyo-kültürel yapı ve bireysel eksikliklerin izlediği bulunmuştur.

2. GEREÇ ve YÖNTEM

Araştırma üç aşamada planlanmıştır. Aşağıda her aşama ayrıntılı olarak ele alınmış; evren-örneklem, veri toplama aracı, verilerin elde edilmesi ve verilerin analizi konuları yer almıştır.

2.1. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı, Ankara ilinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını sağlayacak planlamalara yönelik bir model oluşturmaktır.

2.1.1. Alt Amaçlar

Nicel ve nitel veri toplama teknikleri ile elde edilen verilere ait alt amaçlar aşağıdaki gibidir:

- Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik algıları arasında; cinsiyete göre anlamlı bir fark var mıdır?
- Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik algıları arasında medeni duruma göre anlamlı bir fark var mıdır?
- Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik algıları arasında eğitim durumuna göre anlamlı bir fark var mıdır?
- Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik algıları arasında gelir durumuna göre anlamlı bir fark var mıdır?
- Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik algıları arasında yaşa göre anlamlı bir fark var mıdır?

- Üniversite öğrencilerinin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik algıları arasında; cinsiyete göre anlamlı bir fark var mıdır?
- Üniversite öğrencilerinin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik algıları arasında; medeni duruma göre anlamlı bir fark var mıdır?
- Üniversite öğrencilerinin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik algıları arasında; yaşa göre anlamlı bir fark var mıdır?

Araştırmanın nitel araştırma yöntemleri kullanılarak gerçekleştirilen aşamasında, Ankara ilinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir model oluşturmak için, bisiklet kullanıcıları ve kamu görevlilerine sorulan aşağıdaki sorulardan detaylı yanıtlar elde etmek amaçlanmıştır.

- Bisiklet kullanımını neden yaygınlaştırma nedenleri nelerdir?
- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin ülkemizde bir devlet politikası var mıdır?
- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önündeki engeller nelerdir?
- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumları üstlenmelidir?
- Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için yapılması gerekenler nelerdir?

2.2. Araştırmanın Önemi

Günümüzde bireylerin sağlıklı bir yaşam sürdürmek için kent yaşamında, rutin sorumluluklarından arta kalan zamanlarda çeşitli fiziksel aktiviteler gerçekleştirdiklerini söylemek mümkündür. Bireylerin fiziksel olarak aktif bir yaşam benimsemesi sağlıklı nesillerin yetişmesi açısından önem taşımaktadır. Bisiklet kullanımı hemen her birey tarafından gerçekleştirilebilen bir fiziksel aktivite olmanın yanı sıra, ulaşım amaçları, rekreatif etkinlikler, sosyal çevre edinme gibi farklı amaçlara hizmet eden bir araçtır. Bisikletin gündelik yaşamda özellikle kısa ve orta mesafeli seyahatlerde bir ulaşım aracı olarak kullanılması, kentsel sürdürülebilirliğe katkı sağlamaktadır. Bu doğrultuda

bisiklet kullanımının, hem birey sağlığına hem de çevresel sürdürülebilirliğe katkı sağladığı görülmektedir.

Dünyadaki gelişmiş toplumlar, kentsel sürdürülebilirlik ve halk sağlığı konularında yaptığı planlamalara, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaları eklemektedir. Yurt dışında bisiklet kullanımına yönelik alt yapı gereklilikleri, engeller ve imkanlar, sosyal ve fiziksel çevre koşulları gibi etkenlerin, bisiklet kullanımını ne şekilde etkilediğine dair birçok araştırma mevcuttur (Ahlport ve ark., 2008; Bauman ve ark., 2008; 2015; De geus ve ark., 2007; Hill, 2010; Jones, 2001; Kienteka ve ark., 2012; Krizek ve ark., 2007; Midgley, 2011; Milakis,2015; Mozer, 2009; Nkurunziza ve ark., 2012; Noland ve Kunreuther, 1995; O'brien ve ark., 2013; Pikora ve ark., 2003; Pucher ve Buehler, 2009; Pucher ve ark., 2010; Shaw ve ark., 2015; Tomlinson, 2003; Titze, 2008). Ülkemizde ise konu ile ilgili yapılmış çalışma sayısı oldukça azdır (Ardahan ve Lapa, 2011; Ardahan ve Mert, 2014a; Ardahan ve Mert, 2014b; Balcı ve ark.; Cirit, 2014; Çeyiz ve Koçak, Elbeyli, 2012; Koçak, 2016; Mert ve Öcalır, 2010; Özdemir, 2015; Şalva, 2012; 2016; Uz ve Kardeşahin, 2004).

Yapılan bu çalışmada, bireylerin günlük yaşamda bisiklet kullanımını mümkün duruma getirmek ve bisiklet kullanım oranını artırmak için yapılması gerekenleri belirlemek amaçlanmıştır. Araştırma sonuçlarından, elde edilen model çerçevesinde, yerinde ve sürdürülebilir yatırımlarla, bisikletin gündelik yaşamın bir parçası olacak düzenlemeler gerçekleştirilebilir.

2.3. Araştırmanın Modeli:

Ankara'da bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik model geliştirmeyi amaçlayan bu araştırma tarama modelindedir. Araştırma karma yöntem çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Karma yöntem nicel ve nitel araştırma yöntemlerinin her ikisinin de benimsendiği bir bilimsel araştırma metodudur.

Karma yöntem, farklı çeşitlerdeki verileri aynı çalışmada orataya çıkarmak ve analiz etmek için çoklu yöntemler kullanılması anlamına gelmektedir (Schwandt, 2001).

Her olay ve olgunun hem nitel hem de nicel boyutu olduğu düşüncesi karma yöntem yaklaşımının temelini oluşturmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2013). Bu birleştirmedeki amaç, nitel ve nicel yaklaşımların güçlü yanlarından yararlanmak, zayıf yönlerini gidermektir (Punch, 2011).

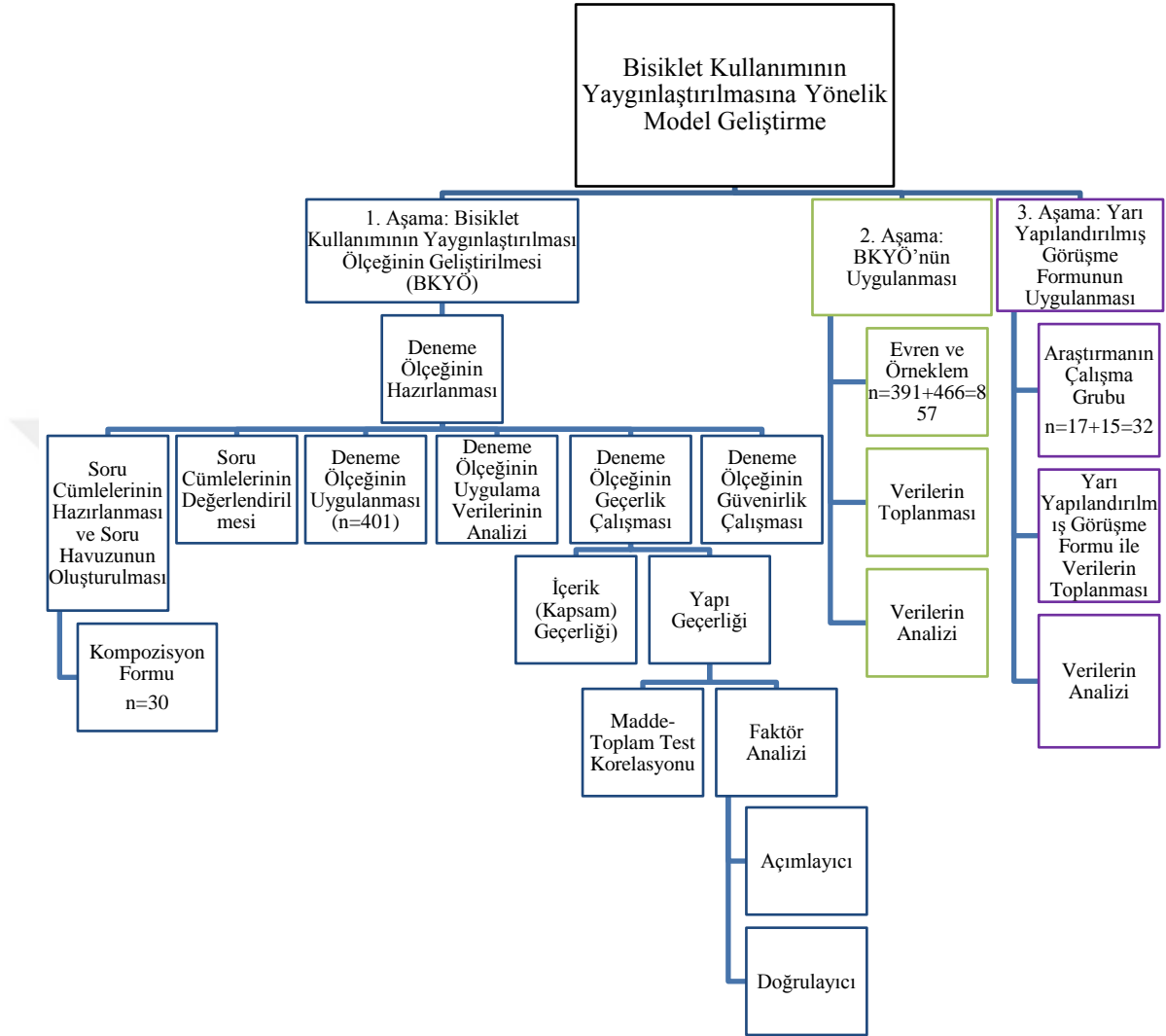
Karma yöntem desenleri “Yakınsayan Paralel Karma Yöntem Deseni”, “Açımlayıcı Sıralı Karma Yöntem Deseni”, “Keşfedici Sıralı Karma Yöntem Deseni” olmak üzere üç ana başlıkta toplanmaktadır (Creswell, 2013). Araştırma kapsamında; nitel ve nicel verilerin aynı veya paralel değişkenler, yapılar veya kavramlar kullanılarak toplandığı; elde edilen verilerin ayrı ayrı analiz edildiği ve daha sonra birlikte ele alındığı “Yakınsayan Paralel Karma Yöntem Deseni” (Creswell, 2013) benimsenmiştir.

Araştırma kapsamında elde edilen bilgiler, yerli ve yabancı literatür taranarak, geliştirilen nicel ölçeğin uygulanmasıyla ve yarı yapılandırılmış görüşmeler yoluyla elde edilen nitel verilerle sağlanmıştır. Üç aşamada gerçekleştirilen araştırmanın aşamaları aşağıda yer almaktadır:

1. Aşama: Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırma Ölçeğinin Geliştirilmesi (BKYÖ)
2. Aşama: BKYÖ'nün Uygulanması
3. Aşama: Yarı Yapılandırılmış Görüşme Formunun Uygulanması

Birinci aşamada BKYÖ geliştirilmiştir. İkinci aşamada Ankara'da günlük yaşamında aktif olarak bisiklet kullanan bireyler ile bisiklet kullanmayan üniversite öğrencilerinin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin görüşleri belirlenmiştir. Üçüncü aşamada ise, BKYÖ uygulanan örneklem grubu içerisinde seçilen bisiklet kullanıcıları ve çeşitli kamu kurumlarında görev yapan çalışanlar olmak üzere iki ayrı çalışma grubunun, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik görüşleri, yarı yapılandırılmış görüşme formu aracılığı ile belirlenmiştir.

Araştırma basamakları Şekil 2.1.'de ayrıntılarıyla verilmiştir.

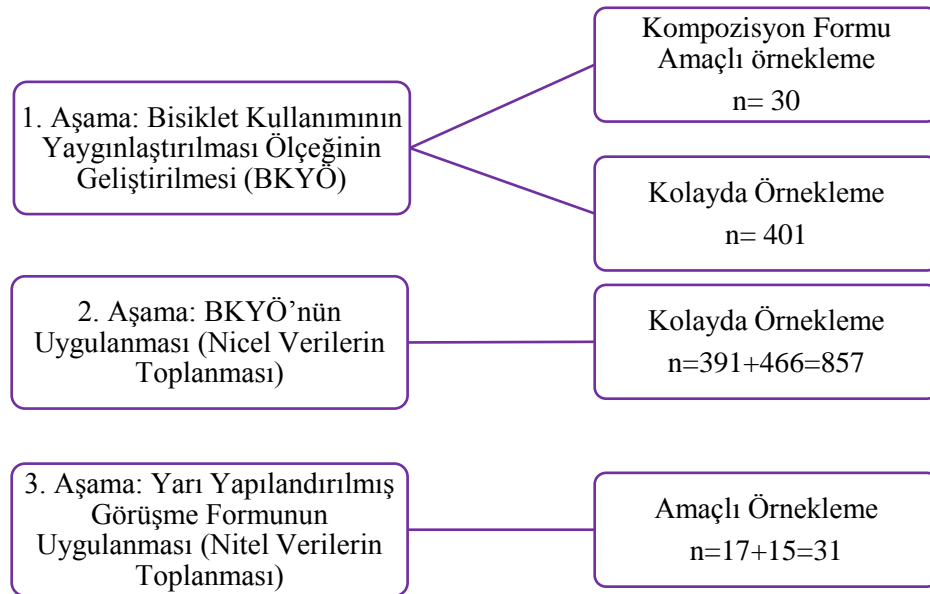


Şekil 2.1. Araştırma Modeline İlişkin Akış Şeması

2.4. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi:

Araştırmada üç ayrı örneklem grubundan veri toplanmıştır. Birinci aşamada öncelikle, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin, bisiklet kullanıcılarının görüşlerini almak ve ölçek cümlelerinin oluşturulmasını sağlamak üzere, amaçlı örnekleme yöntemi ile seçilmiş 30 bisiklet kullanıcısına kompozisyon yazdırılmıştır. Elde edilen deneme ölçeğinin uygulama evrenini, Türkiye’de günlük yaşamında aktif olarak bisiklet kullanan bireyler, örneklemini ise kolayda örnekleme yöntemiyle seçilmiş

401 bisiklet kullanıcısı (83 kadın, 318 erkek) oluşturmaktadır. İkinci aşamada ise araştırmanın iki ayrı evreni ve örneklemini bulunmaktadır. Bu evren-örneklem gruplarından birincisinin evreni Ankara ilinde günlük yaşamında aktif olarak bisiklet kullanan 1690 bireyden, örneklemini ise kolayda örnekleme yöntemi ile seçilmiş 391 bisiklet kullanıcısından (77 kadın, 314 erkek) oluşmaktadır. Diğer evren-örneklem grubunda ise, Ankara ilindeki devlet üniversitelerinde öğrenim görmekte olan 147.471 lisans öğrencisi evreni temsil ederken, kolayda örnekleme yöntemi ile seçilmiş 466 lisans öğrencisi (215 kadın, 295 erkek) örneklem grubunu temsil etmektedir. Araştırmanın nitel veri toplama kısmı olan üçüncü aşamasında ise iki ayrı çalışma grubu yer almaktadır. Nicel verilerin toplandığı bisiklet kullanıcıları arasında amaçlı örnekleme yöntemi ile seçilen 17 bisiklet kullanıcısı ilk çalışma grubunu oluşturmaktadır. İkinci çalışma grubu ise, çeşitli kamu kurumlarında, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ile ilgili çalışmalardan sorumlu bölümlerde görev yapan, amaçlı örnekleme yöntemi ile seçilen 15 kamu görevlisinden oluşmaktadır. Araştırmanın örneklem ve çalışma grupları Şekil 2.2.'de verilmiştir.



Şekil 2.2. Araştırmada Kullanılan, Örneklem ve Çalışma Grubuna İlişkin Şema

2.5. Veri Toplama Araçları

Araştırmanın birinci aşamasında verilerin toplanmasında; oluşturulan 31 maddelik deneme ölçeği, ikinci aşamada ise, geliştirilen 24 maddelik BKYÖ kullanılmıştır. Üçüncü aşamada ise yarı yapılandırılmış sorulardan oluşan görüşme formu kullanılmıştır.

2.6. Verilerin Analizi

Araştırmanın birinci aşamasında verilerin geçerli ve güvenilir olduğunu tespit etmek için gerçekleştirilen analizler aşağıdaki şekildedir.

- Madde geçerliği için madde-toplam test korelasyonları,
- Verilerin faktör analizine uygun olup olmadığını tespit etmek için, KMO ve Barlett Sphericity testi,
- Faktör yapısını tespit etmek için, döndürülmüş temel bileşenler analizi,
- Faktör yapısına kanıt sağlamak için doğrulayıcı faktör analizi,
- Güvenirlik için Cronbach's Alpha katsayısı

İkinci aşamada verilerin analizi için öncelikle çarpıklık ve basıklık değerleri analizi normal dağılımına bakılmıştır. Normal dağılım testi sonuçlarına göre normal dağılım gösteren verilere parametrik testlerden ikiden fazla gruplar için tek yönlü varyans analizi ve LSD/Scheffe (post-hoc), ikili gruplar için t testi kullanılmıştır. Normal dağılım testi sonuçlarına göre normal dağılım göstermeyen verilere parametrik olmayan testler uygulanmıştır. İkili gruplar için Mann Whitney U testi, ikiden fazla gruplar için ise Kruskal Wallis testi, kullanılmıştır.

Çalışmanın üçüncü aşamasında elde edilen nitel verilerden kod ve temalar oluşturularak, içerik analizi uygulanmıştır.

2.7. 1. Aşama: Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Ölçeğinin Geliştirilmesi (BKYÖ)

Ölçek geliştirme aşamasında örneklem grubu, tüm bölgeleri temsil eden 46 ayrı ildeki bisiklet kullanıcılarından seçilmiştir. Günlük yaşamında çeşitli amaçlarla (ulaşım, rekreatif, gezi vb.) bisiklet kullanan bireyler çalışmada yer alırken, performans sporcuları çalışmaya dahil edilmemiştir. Bisiklet kullanıcılarından oluşan örneklem grubuna, kolayda örnekleme yöntemi kullanılarak karar verilmiştir.

Alan yazında, ölçekte bulunan soru sayısının en az 5 katı kadar kişinin örneklem kapsamına alınması (Aiken, 2000; Tezbaşaran, 1997) gerektiği vurgulanmaktadır. Buna göre 31 maddelik deneme ölçeğinin güvenilirlik çalışması için en az 155 bisiklet kullanıcısının örneklem grubuna dahil edilmesi gerekmektedir. Ancak, katılımcı sayısının fazla olmasının ön deneme çalışmasının güvenilirliğini artıracakları düşünülerek, 401 bisiklet kullanıcısına ulaşılmıştır. Ölçek geliştirme aşamasında 83'ü kadın (%20,7), 318'i erkek (%79,3) 401 bisiklet kullanıcısı çalışmaya alınmıştır. Katılımcıların %33,7'sinin evli, %66,3'ünün bekarıdır. Katılımcıların öğrenim durumları; %1,2'si ilköğretim, %3,5'i ortaokul, %30,7'si lise, %53,9'u üniversite, %10,7'si lisansüstü mezundur.

Ölçek geliştirme aşamasında, yerli ve yabancı literatür incelenerek bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin kavramsal çerçeve oluşturulmuştur. Daha sonra "Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için neler yapılabilir?" sorusuna cevap aranmıştır.

Bu amaçla BKYÖ için sorular hazırlanmadan önce, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik yapılabilecekler konusunda, bisiklet kullanıcılarının görüşleri hakkında fikir sahibi olmak ve ölçek maddelerinin oluşturulması için kompozisyon formu hazırlanmıştır. Kompozisyon formunun hazırlanmasında ilgili literatürden yararlanılmıştır (Ahlport ve ark., 2008; Ardahan ve Mert, 2014a; Çeyiz ve Koçak, 2015; Huy ve ark., 2008; Kienteka ve ark., 2012; Krizek ve ark., 2007).

Spor Yönetim Bilimleri alanından iki öğretim üyesinin kompozisyon formuna ilişkin görüşleri alınmıştır. Kompozisyon formu yardımıyla günlük hayatında aktif olarak bisiklet kullanan 30 bisiklet kullanıcısının görüşleri alınmış; elde edilen verilere içerik analizi yapılarak, ölçek maddesi olabilecek ifadeler tespit edilmiştir.

Spor Bilimleri Fakültesi öğretim üyelerinin görüşlerine başvurularak, 54 soruluk ölçek maddelerinin amacına uygunluğu ve alanı temsil etme durumu belirlenmiştir. Her bir madde Spor Yönetim Bilimleri alanından dört öğretim üyesi tarafından incelenerek; kapsam ve geçerlilik yönünden değerlendirilmiştir. Değerlendirme neticesinde, 31 maddeli, 5'li Likert tipi bir deneme ölçeği elde edilmiştir. Ölçekteki algı ifadeleri, tam katılıyorum “5 puan (5.00-4.20)”, çok katılıyorum “4 puan (4.19-3.40)”, orta düzeyde katılıyorum “3 puan (3.39-2.60)”, az katılıyorum “2 puan (2.59-1.80)”, hiç katılmıyorum “1 puan (1.79-1.00)” olarak puanlandırılmıştır. Puan aralıkları belirlenirken $(n-1/n)$ formülünden yararlanılmıştır $(5-1/5=4/5=0,80)$.

Veriler Şubat-Nisan 2016 tarihleri arasında toplanmıştır. Ölçek bisiklet kullanıcılarına elektronik ortamda hazırlanan form aracılığı ile uygulanmıştır. Katılımcıların çalışmaya gönüllülükleri esas alınmış ve çalışmadan istedikleri zaman çekilebilecekleri belirtilerek onamları alınmıştır.

Araştırmada kullanılan ölçeğin geliştirilmesinde; güvenilirlik için Cronbach's Alpha katsayısı kullanılmıştır. Geçerlik için “Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) değeri” ve “Barlett Sphericity testi”, “Açımlayıcı Faktör Analizi (AFA)”, AFA sonrası elde edilen faktör yapısını doğrulamak için “Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA)” uygulanmıştır.

2.7.1. BKYÖ'nün Geçerlik Çalışması

Bir ölçme aracının “kullanış amacına uygunluğu geçerlik olarak” tanımlanmaktadır (Sönmez ve Alacapınar, 2011). Bu araştırmanın geçerlik ölçütleri; yapı geçerliği ve kapsam geçerliği başlıkları altında verilmiştir.

2.7.1.1. İçerik (Kapsam) Geçerliği:

İçerik geçerliği, “ölçeğin maddelerinin, ölçülmek istenilen özelliği ölçmede nicelik ve nitelik olarak yeterliği” şeklinde tanımlanmaktadır (Büyüköztürk, 2011). Ölçek maddelerinin kuramsal çerçeveye uygunluğu, alan uzmanlarının görüşleri doğrultusunda değerlendirilmektedir. Elde edilen ölçek maddelerinin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik yapılabilecekleri ölçüp ölçmediğinin değerlendirilmesi amacıyla, spor bilimciler ve bisiklet kullanıcılarının görüşlerine başvurulmuştur. İfadeler; açıklık, yazım kuralları, uzunluk, anlaşılabilirlik açısından değerlendirilmiştir.

2.7.1.2. Yapı Geçerliği

2.7.1.2.1. Madde-Toplam Test Korelasyonu

31 maddeden oluşan deneme ölçeğinin iç tutarlığını saptamak için ölçekteki her maddenin madde toplam test korelasyonları hesaplanmıştır (Çizelge 2.1.). Yüksek korelasyon katsayısı, ilgili maddenin iyi derecede bireyleri ayırt ettiğini göstermektedir. Madde-toplam korelasyon katsayısı .25’in altındaki maddeler, ölçeğin güvenilirliğini düşürmektedir. Katsayısı “0.25” değerinin altında olan maddelerin ölçekten çıkarılması uygundur (Alpar, 2003).

Deneme ölçeğinin madde toplam test korelasyonlarına göre; “11., 14., 22., 23.” numaralı maddeler dışında kalan maddelerin madde toplam korelasyon yükleri 0.28 ile 0.56 arasında olduğu tespit edilmiştir. Bu analiz sonucunda, madde toplam test korelasyonu .25’ten küçük olan bu 4 madde ölçekten çıkarılmıştır. Böylece madde sayısı 27’ye düşmüştür.

2.7.1.2.2. Faktör Analizi

BKYÖ’nün yapı geçerliğini saptamak ve boyutları ile ilgili bilgi edinmek için açılımlayıcı faktör analizi-AFA yapılmıştır. AFA sonucu elde edilen faktör yapısına doğrulayıcı faktör analizi-DFA uygulanmıştır.

2.7.1.2.2.1. Açıklayıcı Faktör Analizi-AFA

Bu aşamada 401 kişiden oluşan örneklemin, büyüklük bakımından veri yapısı uygunluğu için KMO katsayısı kullanılmıştır. Araştırmada KMO değeri .89 olarak bulunmuştur; bu sonuca göre, veri yapısının faktör analizi yapmaya uygun olduğu görülmüştür. Barlett Sphericity testi sonuçlarına göre, χ^2 değeri [4017,607; (p<.001)] olarak tespit edilmiştir. Bu sonuca göre, veriler normal dağılım göstermekte olup, verilerin faktör analizine uygun olduğu görülmektedir. (Çokluk ve ark., 2010). Boyutlandırma aşamasında, alt boyutlar arasında ilişki tespit edildiği için faktör yapısını belirlemek adına Principal Axis Factor Extraction ve A Direct Quartimin rotasyonu yapılmıştır. Faktör yükü alt sınırı noktası, her bir madde için 0.35 olarak saptanmıştır (Büyüköztürk, 2011). AFA'ya göre; bir maddenin ölçme aracında yer alması ve birden fazla faktörde bulunmaması için, faktör yükleri arasındaki farkın en az .10 olması gerekmektedir (Büyüköztürk, 2011). Buna nedenle diğer faktörlerle binişen 3 maddenin (15., 21., 25.) ölçekten çıkarılması sonucunda 24 maddelik ölçek elde edilmiştir. BKYO'nun AFA sonuçları Çizelge 2.1.'de verilmiştir.

Ölçekte bulunan faktörlerden “yarar” ölçeğin toplam varyansının %21,51'ini, “güvenlik” %13,66'sını, “yaygınlaştırma” %12,25'ini, karşılamaktadır. Bu 3 faktörün toplam varyansı %47,42'dir. Sosyal bilimler alanında, faktör yapısını belirlemede, %40 ile %60 arasındaki varyans oranlarının yeterli olduğu görülmektedir. (Tavşancıl, 2010). Bu sonuçlara göre BKYO'nun tanımlanan faktörlerinin, toplam varyansa yaptığı katkının yeterli olduğu tespit edilmiştir.

Çizelge 2.1. BKYÖ'nün Madde-Toplam Test Korelasyonu ve AFA Sonuçları

Faktörler	Ölçekteki Madde No	Madde No	BİSİKLET KULLANIMININ YAYGINLAŞTIRILMASI ÖLÇEĞİ	Faktör Yüğü	Madde Toplam Korelasyonu	Varyans (%)
Yarar	10	1	Bisiklete binmek sağlıklı yaşam imkânı sağlar.	,760	,621	21,51
	9	2	Bisiklete binmek enerji verimliliğı sağlar.	,727	,620	
	8	3	Bisiklete binmek mutluluktur.	,722	,547	
	7	4	Bisiklete binmek özgürlüktür.	,704	,506	
	3	5	Bisiklete binmek eğlencelidir.	,664	,472	
	1	6	Bisiklete binmek kişiyi yenilenmiş hissettirir.	,661	,420	
	12	7	Bisiklete binmek çevreye duyarlı davranmak demektir.	,625	,484	
	5	8	Bisiklete binmek bedensel hareketsizliğı önler.	,561	,431	
	2	9	Bisiklete binmek boş zamanı değerlendirmeyi sağlar.	,545	,282	
	13	10	Bisiklete binmek sosyal çevre edinmeyi kolaylaştırır.	,522	,409	
	4	11	Bisiklete binmek ekonomiktir.	,477	,369	
	20	12	Bisiklete binmek kent yaşamında ulaşım kolaylığı sağlar.	,439	,392	
	6	13	Bisiklete binmek herkesin yapabileceğı bir sportif etkinliktir.	,380	,308	
Güvenlik	16	14	Kent trafiğindeki sorunlar nedeniyle bisiklete binmek zordur.	,812	,326	13,66
	19	15	Bisiklet kullanımını kolaylaştıracak uygulamalar olmadığı için kentte bisiklete binmek zordur.	,797	,377	
	18	16	Kent trafiğinde bisiklete binmek can güvenliğı açısından risklidir.	,793	,280	
	17	17	Motorlu taşıt sürücülerinin olumsuz yaklaşımı nedeniyle bisiklete binmek zordur.	,772	,350	
Yaygınlaştırma	26	18	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yasal düzenlemelere ihtiyaç vardır.	,712	,499	12,25
	30	19	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, basın-yayın organları aracılığıyla toplumsal bilinç oluşturulmalıdır.	,706	,569	
	27	20	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için bisiklet, trafik tabela ve sinyalizasyonlarına dahil edilmelidir.	,683	,543	
	29	21	Bisiklet kullanma kültürünün oluşturulması için, ilk ve orta dereceli okullara bisiklet dersi konulmalıdır.	,625	,362	
	28	22	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması, yerel yönetimlerin görevidir.	,608	,450	
	24	23	Bisiklet kullanıcıları, araç sürücülerinin davranışlarından kaynaklanan tehlikeler yaşamaktadırlar.	,485	,440	
31	24	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için, özel bisiklet yolları yapılmalıdır.	,403	,457		

2.7.1.2.2.2. Doğrulayıcı Faktör Analizi-DFA

AFA sonucuna göre üç boyuttan oluşan BKYÖ’de yer alan maddelerin doğru alt boyutlarda yer alıp almadığını tespit etmek amacıyla DFA yapılmıştır. DFA’da uyum indekslerinin gerçek veriler ile kuramsal model arasındaki uyumu değerlendirilirken, modelin uyumunun saptanması için birçok uyum indeksi değeri kullanılır (Çokluk ve ark., 2010; Şimşek, 2007; Çelik ve Yılmaz, 2013). Bu uyum indeksleri içinde en sık kullanılanları, “Ki-Kare Uyum Testi (χ^2)”, “Düzeltilmiş İyi Uyum İndeksi (AGFI)”, “Ortalama Hataların Karekökü (RMR veya RMS)”, “Normlaştırılmış Uyum İndeksi (NFI)”, “İyi Uyum İndeksi (GFI)”, “Karşılaştırmalı Uyum İndeksi (CFI)”, “Yaklaşık Hataların Ortalama Karekökü’dür (RMSEA)”. NFI, RFI, GFI, CFI, IFI ve AGFI indeksleri için kabul edilebilir uyum değeri >0.90 ve mükemmel uyum değeri >0.95 ve GFI<0.85 kabul edilebilir değer olarak kabul edilmektedir (Çelik ve Yılmaz, 2013). RMSEA değerinin kabul edilebilir uyum değeri 0.08 ve mükemmel uyum değeri ise 0.05 olarak kabul edilmiştir (Çelik ve Yılmaz, 2013).

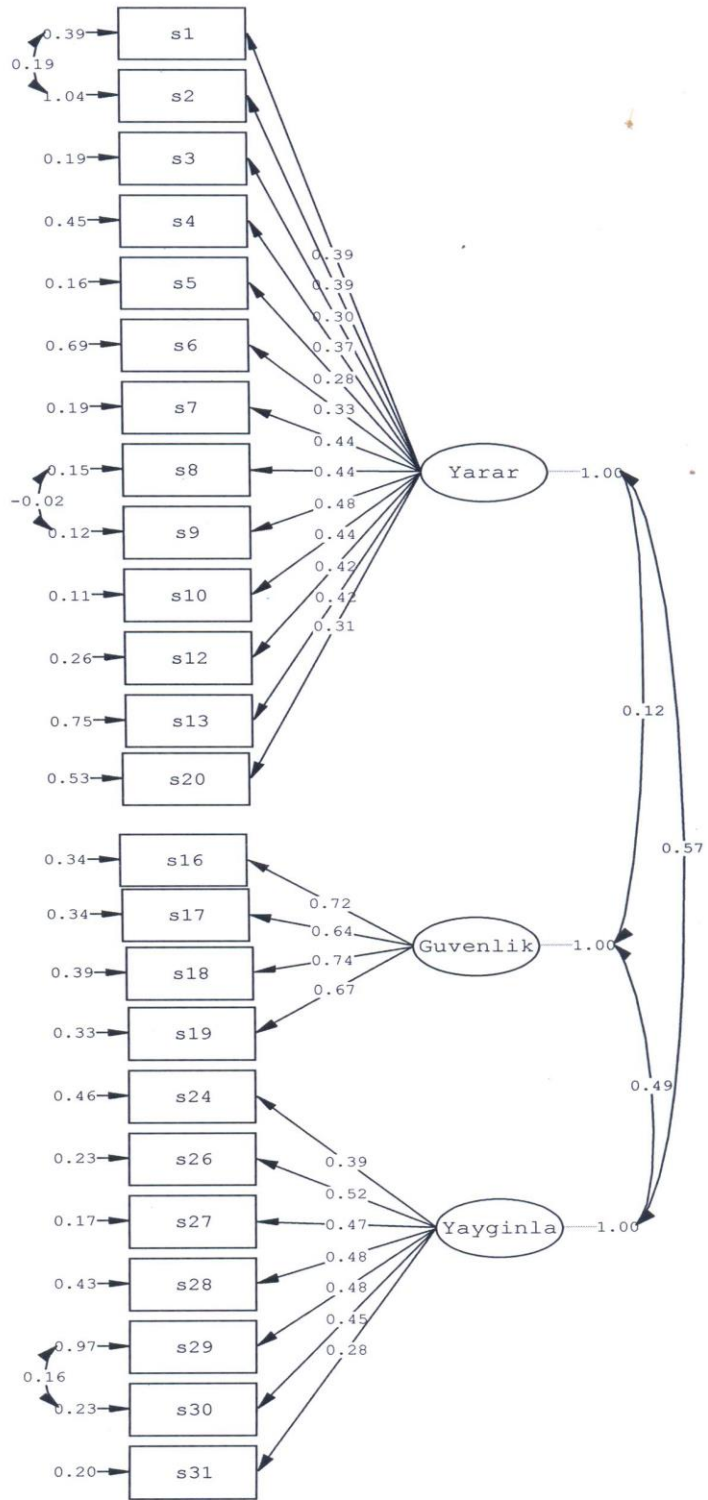
DFA kritik N değeri 244 olarak hesaplanmıştır. Buna göre 401 kişilik örneklem grubu yeterlidir. DFA sonucu S1 ile S2, S8 ile S9, S29 ile S30 maddeleri arasında gerekli modifikasyonlar yapılmıştır. Modifikasyonların yapılmasında önerilen en büyük modifikasyon değerleri kullanılmış ve kuramsal çerçeveye uygunluğu göz önüne alınmıştır. Böylelikle birinci faktörde 13 madde, ikinci faktörde 4 madde, üçüncü faktörde ise 7 maddenin yer aldığı doğrulanmıştır. DFA sonucunda hesaplanan uyum iyiliği istatistikleri Çizelge 2.2.’de verilmiştir.

Çizelge 2.2. Ölçüm Modeli İçin Uyum Ölçütleri

Uyum Ölçüsü	Değeri	Uyum
χ^2/ sd	2.07	Mükemmel uyum
RMSEA	0.052	İyi uyum
SRMR	0.052	İyi uyum
NFI	0.94	İyi uyum
NNFI	0.96	Mükemmel uyum
CFI	0.97	Mükemmel uyum
GFI	0.90	Kabul edilebilir uyum
AGFI	0.88	Kabul edilebilir uyum

Çizelge 2.2.'de elde edilen bulgulara göre ölçme aracı bütünsel olarak uygun ve anlamlı bir modeldir. Ölçme modelindeki her bir değişken istatistiksel olarak da anlamlı bulunmakla birlikte, değişkenlerin sahip olduğu path katsayıları da kuram doğrultusunda doğru işarete sahiptir. Uyum ölçütlerine göre; betimleyici uygunluk ölçütleri olan RMSEA, SRMR; model karşılaştırmasını temel alan NNFI, NFI, CFI, AGFI ve GFI Ölçüm Modeli'nin uygun model olduğu istatistiksel olarak görülmektedir. DFA sonucu elde edilen madde-faktör katsayıları Şekil 2.3'de verilmiştir.





Chi-Square=509.23, df=246, P-value=0.00000, RMSEA=0.052

Şekil 2.3. BKYÖ Ölçeği DFA Modeli

BKYÖ'nün ayırma geçerliğini saptamak için, ölçekteki alt boyutların korelasyonları incelenmiştir. “Korelasyon katsayısının 1.00 olması mükemmel pozitif bir ilişkiyi; -1.00 olması, mükemmel negatif bir ilişkiyi; 0.00 olması ilişkinin olmadığını gösterir. Korelasyon katsayısının mutlak değer olarak 0.70-1.00 arasında olması yüksek; 0.70-0.30 arasında olması orta; 0.30-0.00 arasında olması ise düşük düzeyde ilişki olarak tanımlanır.” (Büyüköztürk, 2011). Alt boyutlar arasında korelasyonlar 0.11 ile 0.48 arasındadır. En zayıf ilişki “Güvenlik” ile “Yarar” boyutları arasında (0.11), en güçlü ilişki ise “Yaygınlaştırma” ile “Yarar” boyutları arasındadır (0.48). Bütün boyutlar arasında pozitif yönde ilişki olduğu, boyutların birbirinden bağımsız olduğu saptanmıştır. Ölçeğin alt boyutlarına ilişkin korelasyon tablosu Çizelge 2.3.'de gösterilmektedir.

Çizelge 2.3. Alt Boyutların Korelasyonu

		Yarar	Güvenlik	Yaygınlaştırma
Yarar	Korelasyon Katsayısı	1	.111*	.487**
	Sig		.026	.000
	N	401	401	401
Güvenlik	Korelasyon Katsayısı	.111*	1	.425**
	Sig	.026		.000
	N	401	401	401
Yaygınlaştırma	Korelasyon Katsayısı	.487**	.425**	1
	Sig	.000	.000	
	N	401	401	401

2.7.2. BKYÖ'nün Güvenirlik Çalışması

DFA sonucunda BKYÖ 24 maddeden oluşmaktadır (ek-3). Boyutların puanlamasını ifade eden, BKYÖ'nün bütününe ilişkin iç tutarlık katsayısı Çizelge 2.4.'de verilmiştir. Cronbach's Alfa'nın “0.40”ın altında olması ölçeğin “güvenilir olmadığını”, “0,40-0,59” arası “düşük güvenilirlikte”, “0,60-0,79” arasında “güvenilir” ve “0,80-1,00” arasında “yüksek güvenilirlikte” olduğunu göstermektedir (Tezbaşaran, 1997). BKYÖ'nün alt boyutlarına ait iç tutarlık katsayıları Çizelge 2.4.'de yer almıştır.

Çizelge 2.4. BKYÖ'nün Bütününe İlişkin İç Tutarlık Katsayısı

	Cronbach'ın Alfası (Cr μ)
BKYÖ'nün geneli için iç tutarlık katsayısı	.840
1. Boyut (Yarar)	.841
2. Boyut (Güvenlik)	.842
3. Boyut (Yagınlaştırma)	.781

Güvenirlilik ve geçerlik analizleri sonucu BKYÖ'nün geçerli ve güvenilir bir ölçme aracı olduğu sonucuna varılmıştır. Ölçekte, “yarar” ve “yagınlaştırma” alt boyutlarından alınan yüksek puan yüksek algıyı, düşük puan düşük algıyı göstermektedir. Ölçeğin “güvenlik” alt boyutundan alınan yüksek puan düşük algıyı, düşük puan yüksek algıyı göstermektedir.

2.8. 2. Aşama: BKYÖ'nün Uygulanması

2.8.1. Araştırmanın Yapıldığı Yer ve Özellikleri

Bu araştırmanın nicel veri toplama yöntemleri kullanılarak yürütülen bölümü, Ankara İli Büyükşehir Belediye sınırları içinde yer alan, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara Üniversitesi, Hacettepe Üniversitesi, Gazi Üniversitesi ve Yıldırım Beyazıt Üniversitesi'nde 2016-2017 öğretim yılında öğrenim gören lisans öğrencileri ile Ankara İli sınırları içinde günlük yaşamında aktif olarak bisiklet kullanan bireyler olmak üzere iki ayrı örneklem grubu üzerinde yapılmıştır.

Araştırmanın uygulandığı üniversitelerdeki 2016 yılına ait öğrenci sayıları; Gazi Üniversitesi: 56.924 öğrenci, Ankara Üniversitesi: 47.442 öğrenci, Hacettepe Üniversitesi: 34.419 öğrenci, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi: 6339 öğrenci, Orta Doğu Teknik Üniversitesi: 2347 öğrenci olmak üzere toplam 147.471 öğrenci şeklindedir.

Araştırmada kullanılan ölçeğin uygulandığı bisiklet kullanıcılarının tamamı Ankara ilinde ikamet etmekte olup, sayıları ise aşağıdaki gibidir (2016 yılı):

Topluluk Adı	Üye Sayısı
Angora Bisiklet	30 kişi
Ankara Bisiklet Topluluğu	30 kişi
Ankara Bisiklet ve Doğa Sporları	50 kişi
Ankara Üniversitesi Bisiklet Topluluğu (HİBİT)	40 kişi
Başkent Bisiklet	20 kişi
Batı Ankara Bisiklet	200 kişi
Bisiklet Gönül Birliği	700 kişi
Çankaya Bisikletçiler Topluluğu	35 kişi
Çayyolu Bisikletçileri	30 kişi
Doğu Ankara Bisiklet Topluluğu	25 kişi
Eryaman Bisiklet Grubu Ankara	30 kişi
Gölbaşı Bisiklet Topluluğu	50 kişi
Gazi Üniversitesi Bisiklet Topluluğu (GÜMBİT)	90 kişi
Hacettepe Üniversitesi Bisiklet Topluluğu	30 kişi
İncesu Bisiklet Topluluğu Ankara	20 kişi
Kuzey Ankara Bisiklet	20 kişi
ODTÜ Bisiklet Topluluğu	20 kişi
Orta Ankara Bisiklet Topluluğu	30 kişi
Osteam Bisiklet Topluluğu	25 kişi
Öteki Bisiklet	15 kişi
Perşembe Akşamı Bisikletçileri Ankara	200 kişi
Toplam	1690 kişi

2.8.2. Nicel Veriler İçin Evren-Örneklem

Araştırmanın lisans öğrencilerinden oluşan evrenini, Ankara Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde yer alan devlet üniversitelerinde 2016-2017 öğretim yılında öğrenim gören toplam 147.471 lisans öğrencisi oluşturmaktadır. Krejcie ve Morgan (1970)'ten aktaran Ural ve Kılıç'a göre (2006); "0.05" tolerans gösterilebilir hata için, 147.471 kişilik bir evrenin örneklem sayısı en az "384" olarak saptanmıştır. Ancak

güvenirliği artırmak için ölçek 510 öğrenciye uygulanmıştır. Eksik doldurulan ve geri alınamayan formlar değerlendirmenin dışında bırakılmış; 466 form araştırmaya dahil edilmiştir.

Araştırmanın bisiklet kullanıcılarından oluşan evrenini ise Ankara’da günlük yaşamında bisiklet kullanan ve dernek ve topluluklara üye olan 1690 bisiklet kullanıcısı oluşturmaktadır. Krejcie ve Morgan (1970)’ten aktaran Ural ve Kılıç (2006)’ya göre “0.05” tolerans gösterilebilir hata için, 1690 kişilik bir evrenin örneklem sayısı en az “313” olarak saptanmıştır Ancak güvenilirliği artırmak için ölçek 400 bisikletliye uygulanmıştır. Eksik doldurulan ve geri alınamayan formlar değerlendirmenin dışında bırakılarak, 391 form araştırmaya alınmıştır.

Araştırmanın nicel kısmında yer alan her iki örneklem grubu belirlenirken kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır.

2.8.3. Nicel Veriler İçin Veri Toplama Aracı:

Nicel yöntemle toplanan verilerde ölçme aracı olarak anket formu ve araştırmacı tarafından geliştirilen BKYÖ kullanılmıştır. Bisiklet kullanıcıları ve lisans öğrencileri olmak üzere iki ayrı evrenden toplanan nicel verilerde kullanılan anket formu farklılık gösterirken, ölçek soruları ortaktır. Lisans öğrencilerinden oluşan örneklem grubu için hazırlanan anket formunda katılımcıların sosyo-demografik özellikleri olan; cinsiyet, yaş, öğrenim gördükleri üniversite ve bölüm, kaçınıcı sınıfa devam ettikleri ile ilgili kişisel bilgilerine yönelik sorular bulunmaktadır.

Bisiklet kullanıcılarından oluşan örneklem grubu için hazırlanan anket formunda ise katılımcıların sosyo-demografik özellikleri ile ilgili sorulara ek olarak, bisikletlilerin bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin algılarını etkileyebileceği düşünölen, ne kadar zamandır aktif olarak bisiklet kullandıkları ve son zamanlarda ne kadar sıklıkla bisiklet kullandıklarına yönelik sorular bulunmaktadır.

Araştırmacı tarafından geliştirilen ve her iki örneklem grubuna uygulanan BKYÖ 24 maddeli, 5’li Likert tipi bir ölçektir. BKYÖ’de, olumlu algı cümleleri tam

katılıyorum “5 puan (5.00-4.20)”, çok katılıyorum “4 puan (4.19-3.40)”, orta düzeyde katılıyorum “3 puan (3.39-2.60)”, az katılıyorum “2 puan (2.59-1.80)”, hiç katılmıyorum “1 puan (1.79-1.00)” olarak puanlandırılmıştır. Ölçeğin “yarar” ve “yaygınlaştırma” alt boyutlarından alınan yüksek puan yüksek algıyı, düşük puan düşük algıyı göstermektedir. Ölçeğin “güvenlik” alt boyutundan alınan yüksek puan düşük algıyı, düşük puan yüksek algıyı göstermektedir. Ölçeğin “yarar” boyutundan en yüksek 65, en düşük 13 puan; “yaygınlaştırma” boyutundan en yüksek 35, en düşük 7 puan; “güvenlik” boyutundan en yüksek 20, en düşük 4 puan alınabilmektedir. Ölçekten alınan yüksek bir puan katılımcıların bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik yüksek algısını göstermektedir. “Güvenlik” boyutundaki maddeler, ters kodlanan maddelerdir.

2.8.4. Nicel Verilerin Toplanması:

Araştırmanın nicel kısmının örneklem gruplarından biri olan üniversite öğrencilerinin eğitim-öğretim hizmeti aldıkları üniversitelerden araştırma için gerekli yazılı izinler alınmıştır (Ek: 9, 10, 11). Araştırmanın örneklemini kapsamına alınan öğrencilere, anket formu ve araştırmacı tarafından geliştirilen BKYÖ uygulanmıştır. Katılımcıların veri toplama araçlarını bireysel olarak doldurmaları sağlanmıştır.

Araştırmanın nicel kısmının diğer örneklem grubunu oluşturan bisiklet kullanıcılarına ise BKYÖ hem internet üzerinde hazırlanan form aracılığıyla hem de yüzyüze görüşmeler yoluyla uygulanmıştır. Örneklem kapsamına alınan her iki gruptaki katılımcılara araştırmanın amacı açıklanarak, araştırmaya katkı vermekten istedikleri zaman vazgeçebilecekleri belirtilmiş, aydınlatılmış onam formu ile katılımcıların izinleri alınmıştır (EK-6). Nicel verilerden oluşan iki ayrı örneklem grubuna ait katılımcıların kişisel bilgileri Çizelge 2.5. ve Çizelge 2.6.’da verilmiştir.

Çizelge 2.5. Bisiklet Kullanıcılarının Kişisel Bilgileri

Kişisel Bilgiler	Alt Gruplar	Frekans (f)	Yüzde (%)
Cinsiyet	Kadın	77	19.7
	Erkek	314	80.3
Toplam		391	100
Medeni Durum	Bekar	241	61.6
	Evli	150	38.4
Toplam		391	100
Eğitim	Lise	91	23.3
	Üniversite	245	62.7
	Lisansüstü	55	14.1
Toplam		391	100
Gelir	0-1300 TL	100	25.6
	1301-1800 TL	39	10
	1801-2700 TL	74	18.9
	2701-3400 TL	46	11.8
	3401-4300 TL	63	16.1
	4301 TL ve üstü	69	17.6
Toplam		391	100
Yaş	18-23 yaş	89	22.8
	24-29 yaş	94	24
	30-35 yaş	76	19.4
	36-40 yaş	51	13
	41 yaş ve üstü	81	20.7
Toplam		391	100

Çizelge 2.6. Öğrencilerin Kişisel Bilgileri

Kişisel Bilgiler	Alt Gruplar	Frekans (f)	Yüzde (%)
Cinsiyet	Kadın	187	59.9
	Erkek	279	40.1
Toplam		466	100
Medeni Durum	Bekar	402	13.7
	Evli	64	86.3
Toplam		466	100
Üniversite	Ankara	154	33
	ODTÜ	74	15.9
	Gazi	145	31.1
	Hacettepe	35	7.5
	Yıldırım	58	12.4
	Beyazıt		
Toplam		466	100
Yaş	18-23 yaş	390	83.7
	24 yaş ve üstü	76	16.3
Toplam		466	100

2.8.5. Nicel Verilerin Analizi:

Bu araştırmanın nicel bölümünde elde edilen veriler araşırmacı tarafından kodlandıktan sonra istatistik programına aktarılarak gerekli analizler yapılmıştır. Araştırmada verilerin normal dağılım analizi çarpıklık ve basıklık değerleri analizi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Çarpıklık (Skewness) değerleri $-2/+2$ arasında ve basıklık (Kurtosis) değerleri $-7/+7$ arasında olan veriler normal dağılım göstermektedir (Byrne, 2010; Hair ve ark., 2010). Normal dağılım gösteren verilere parametrik testler uygulanmıştır. İkili gruplara Bağımsız Örnekleme T-testi, ikiden fazla gruplara One Way Anova testi uygulanmıştır. Anova testi sonucu gruplar arasında farklı olanı bulmak için Scheffe/LSD kullanılmıştır. Normal dağılım göstermeyen verilere ise nonparametrik testler uygulanmış olup, ikiden fazla gruplar için Kruskal-Wallis testi, ikili gruplar için ise Mann-Whitney U testi yapılmıştır.

2.9. 3. Aşama: Nitel Verilerin Elde Edilmesi

Nitel araştırmalarda, nicel araştırmalardaki geçerlik ve güvenirlik ifadelerinin yerine, sonuçların doğruluğu, inanılrlık, ve araştırmacının yeterliği gibi ifadelerden söz edilmektedir (Krefting, 1991).

Nitel çalışmaların geçerlik ve güvenirliğinin sağlanması için ileri sürülen yaklaşımlar “trustworthiness” “inandırıcılık” kavramı üzerinde yoğunlaşmış olup; “inanılrlık”, “aktarılabilirlik”, “güvenilebilirlik”, “onaylanabilirlik” başlıkları altında incelenmektedir (Lincoln ve Guba, 1985).

İnanılrlığın artırılmasına yönelik farklı yöntemler kullanılabilir. Bu yöntemler; “Uzun süreli etkileşim”, “Katılımcı teyidi” ve “Uzman incelemesi” şeklindedir (Holloway ve Wheeler, 1996’dan aktaran Başkale, 2016). Araştırmacı aktif bir bisiklet kullanıcısı olarak çalışmanın yapıldığı ortamın bir parçası konumundadır. Bu durum katılımcılarla uzun süreli etkileşimi gerçekleştirdiğini göstermektedir. Katılımcının görüşme sorularına verdiği yanıtlardan elde edilen sonuçların araştırmacı

tarafından teyit edilmesi, sonuçların ne düzeyde gerçeği temsil ettiğini anlamaya yardımcı olmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2013). Araştırmacı katılımcılara, görüşme sonrasında elde edilen sonuçların, anlatmak istediklerini yansıtıp yansıtmadığını sorarak tüm katılımcılardan teyit almıştır. Uzman incelemesi, araştırmanın içeriği ve nitel araştırmalar konusunda uzman kişiler tarafından araştırmanın farklı boyutlarıyla incelenmesidir (Creswell, 2013). Araştırmacı spor bilimleri ve nitel araştırmalar alanında uzman 3 öğretim üyesinin görüşlerine başvurarak; araştırmanın deseni, elde edilen veriler, verilerin analizi ve sonuçların aktarılması süreçlerinde geri bildirim almıştır. Nitel bir araştırmada, elde edilen sonuçların doğruluğunu teyit etmek için bu yaklaşımların bir ya da daha fazlasının benimsenmesi önerilmektedir (Creswell, 2013).

Güvenilebilirliğin sağlanması ve araştırmanın benzer şartlarda benzer katılımcılarla tekrarlanması sonrasında sonuçların değişmemesi için izlenen yöntemlerden en çok bilineni üçgenleme tekniğidir (Başkale, 2016). Üçgenleme; farklı veri gruplarından elde edilen sonuçların karşılaştırılması ile gerçekleştirilebildiği gibi; farklı veri toplama yöntemleri kullanılarak, ilgili yöntemlerin güçlü ve zayıf yönlerinin birbirini dengelemesi ile de gerçekleştirilebilmektedir (Mays ve Pope, 2000). Araştırmacı çalışmada hem nitel hem de nicel araştırma yöntemlerinden faydalanarak araştırmanın güvenilebilirlik kriterlerini güçlendirmiştir.

Bir çalışmadaki onaylanabilirlik kriterleri; ses kayıtları ya da görüşme notlarından oluşan verilerin olması, analiz edilmiş verilere ait bulguların olması, bulguların elde edilmesinde, önemli cümlelerin kodlara ve temalara dönüştürülmüş olması, araştırma sürecindeki amaç ve beklentiler, izlenen yöntem ve prosedürler şeklindedir (Holloway ve Wheeler, 1996'dan aktaran Başkale, 2016). Katılımcıların kendi ifadelerini içeren alıntılar ve öyküler, nitel bir araştırmanın onaylanabilirliği açısından önemlidir (Lincoln ve Guba, 1985). Alanyazında yer alan onaylanabilirlik kriterlerinin tamamı araştırmacı tarafından çalışmaya yansıtılmıştır.

Nicel araştırmaların temelini oluşturan genelleme çabasının nitel araştırmalarda bir karşılığı yoktur (Koca, 2017). Nitel araştırmalarda sıklıkla geçen aktarılabilirlik

kavramı nicel araştırmaların genelleme kavramına karşılık olarak ifade edilse de (Lincoln ve Guba, 1985), bu iki kavram temelde farklı varsayımlara dayanmaktadır (Koca, 2017). Nitel araştırmalarda, sadece benzer çalışma grupları ve benzer ortamda yapılabilecek araştırmalar ile ilgili genelleme yapılabileceği, ancak bunun da araştırmacının bilimsel önceliği olmadığı ifade edilmektedir (Koca, 2017). Aktarılabilirlik kriterlerinden biri, elde edilen verilerin ayrıntılı bir biçimde betimlenmesidir (Başkale, 2016). Bu aşamada araştırmacı ham verileri yorumlamadan, elde ettiği temalar ve kavramlar ışığında çalışmaya yansıtır (Yıldırım ve şimşek, 2013). Diğer bir kriter ise; araştırmadaki çalışma grubunun seçiminde “amacına uygun olduğu düşünölen örnekleme grubunun araştırmacı tarafından seçilmesini” ifade eden (Marshall ve Rossman 2006) amaçlı örnekleme yönteminin kullanılmasıdır (Koca, 2017). Alanyazında yer alan aktarılabilirlik kriterleri, araştırmacı tarafından çalışmaya yansıtılmıştır.

2.9.1. Araştırmanın Yapıldığı Yer ve Özellikleri

Bu araştırmanın nitel veri toplama yöntemleri kullanılarak yürütölen bölümünde, BKYO uygulanan örnekleme grubu içerisinden seçilen bisiklet kullanıcıları (17 birey) ve çeşitli kamu kurumlarında görev yapan çalışanlar (15 birey) olmak üzere iki ayrı çalışma grubunun bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik göröşleri, yarı yapılandırılmış göröşme formu aracılığı ile belirlenmeye çalışılmıştır. Her iki çalışma grubundaki tüm katılımcılar Ankara ilinde ikamet etmektedir.

2.9.2. Nitel Veriler İçin alışma Grubu

Araştırmanın bisiklet kullanıcılarından oluşan çalışma grubu, Ankara ilinde ikamet eden, günlük yaşamında çeşitli amaçlarla aktif bir şekilde bisiklet kullanan bireylerdir. Bisiklet kullanıcıları; rekreasyon, sağlıklı yaşam, fiziksel aktivite, ulaşım

gibi çeşitli amaçlarla gruplar halinde günlük yaşamda Ankara’da bisiklet kullanan çeşitli topluluk ve derneklere üye 17 bireyden oluşmaktadır.

Araştırmanın nitel kısmının diğer çalışma grubu ise, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında rol oynayabileceği düşünülen kamu kurumlarında görev yapan 15 kamu personeli/yöneticisinden oluşmaktadır. Bu kapsamda 2 İlçe Gençlik Hizmetleri ve Spor Müdürü, 2 kaymakam, 2 ilçe belediye başkan yardımcısı, 1 Sağlık Bakanlığı yetkilisi, 1 Bisiklet Federasyonu yetkilisi, 1 Gençlik ve Spor Bakanlığı yetkilisi, 1 Ulaştırma Bakanlığı yetkilisi, 2 Milli Eğitim Bakanlığı yetkilisi, 1 Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilisi, 2 ilçe belediye yetkilisi ile görüşülmüştür.

Araştırmanın bu aşamasında her iki çalışma grubu amaçlı örnekleme yöntemi ile seçilmiştir. Yaygın olasılıksız örnekleme yöntemlerinden olan amaçlı örnekleme; “amacına uygun olduğu düşünülen örneklem grubunun araştırmacı tarafından seçilmesini” ifade etmektedir ve nitel araştırmalarda kullanılmaktadır (Marshall ve Rossman 2006).

Veriler toplanırken ve analiz edilirken her bir katılımcıya sayısal kodlar verilmiştir. Bisiklet kullanıcılarından oluşan çalışma grubu için, isimleri yerine ise B1, B2, ... B17 şeklinde; kurum yöneticileri için ise Y1, Y2, ... Y15 şeklinde kodlar kullanılmıştır. Her iki çalışma grubuna ait katılımcıların kişisel bilgileri Çizelge 2.7. ve Çizelge 2.8.’de verilmiştir.

Çizelge 2.7. Bisiklet Kullanıcılarından Oluşan Katılımcıların Kişisel Bilgileri

Kod	Cinsiyet	Yaş	Meslek	Eğitim	Bisiklete Binme Amacı
B1	E	41 Yaş ve üstü	Öğretmen	Lisans mezunu	Ulaşım, gezi, ekonomik
B2	E	30-35 yaş	Emekli	Lisans mezunu	Sağlıklı yaşam, spor, ulaşım
B3	K	30-35 yaş	Öğretmen	Lisans mezunu	Ulaşım, spor, sosyal çevre
B4	E	41 Yaş ve üstü	Emekli	Lisans mezunu	Spor, gezi
B5	E	41 Yaş ve üstü	Emekli	Lisans mezunu	Spor

Çizelge 2.7. Bisiklet Kullanıcılarından Oluşan Katılımcıların Kişisel Bilgileri (devamı)

B6		E	36-40 yaş	Serbest meslek	Lise mezunu	Sağlıklı yaşam, sosyal çevre
B7		K	30-35 yaş	Özel sektör	Lisans mezunu	Spor, ulaşım, gezi, sosyal çevre
B8		E	36-40 yaş	Kamu çalışanı	Ön lisans mezunu	Hobi, ulaşım, sosyal çevre
B9		E	41 Yaş ve üstü	Serbest meslek	Lise mezunu	Boş zamanı değerlendirme, sosyal çevre
B10		E	41 Yaş ve üstü	Esnaf	Lise mezunu	Doğa ile bütünleşme, sağlıklı yaşam, sosyal çevre
B11		K	24-29 yaş	Sağlık teknikeri	Ön lisans mezunu	Boş zamanı değerlendirme, sosyal çevre, gezi, spor
B12		E	30-35 yaş	Satış yöneticisi	Lisans mezunu	Boş zamanı değerlendirme, sosyal çevre, gezi
B13		E	30-35 yaş	Elektrik teknikeri	Ön lisans mezunu	Boş zamanı değerlendirme, gezi
B14		E	36-40 yaş	Bilişim uzmanı	Lisans mezunu	Boş zamanı değerlendirme, gezi, ulaşım, sosyal çevre, spor
B15		E	30-35 yaş	Teknisyen	Lise mezunu	Sosyal çevre
B16		K	41 Yaş ve üstü	Turizm	Ön lisans mezunu	Sosyal çevre, eğlence
B17		E	41 Yaş ve üstü	İşçi	Lise mezunu	Boş zamanı değerlendirme, gezi, sosyal çevre, spor

Çizelge 2.8. Kurum Yönetici/Personellerinden Oluşan Katılımcıların Kişisel Bilgileri

Kod	Cinsiyet	Meslek	Görev
Y1	E	Kamu	İlçe belediye/Dış ilişkiler müdürlüğü koordinatörü
Y2	E	Kamu	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı/Şube Müdürü
Y3		Kamu	Milli Eğitim Bakanlığı Temel Eğitim birimi
Y4	K	Kamu	Türkiye Halk Sağlığı Kurumu/Obezite, Diyabet ve Metabolik Hastalıklar daire başkanı
Y5	E	Kamu	Bisiklet Federasyonu/Milli takım antrenörü
Y6	E	Kamu	İlçe belediye/Başkan yardımcısı
Y7	E	Kamu	Gençlik Hizmetleri ve Spor/İlçe müdürü
Y8	K	Kamu	Gençlik ve Spor Bakanlığı/Personel
Y9	E	Kamu	Milli Eğitim Bakanlığı Ortaöğretim Genel Müdürlüğü/Personel
Y10	E	Kamu	Gençlik Hizmetleri ve Spor/İlçe müdürü
Y11	E	Kamu	İlçe belediye/Başkan yardımcısı

Çizelge 2.8. Kurum Yönetici/Personellerinden Oluşan Katılımcıların Kişisel Bilgileri (devamı)

Y12	E	Kamu	İlçe belediye/Kültür ve sosyal işler müdürü
Y13	E	Kamu	Kaymakam
Y14	E	Kamu	Kaymakam
Y15	E	Kamu	Karayolları Genel Müdürlüğü/Personel

2.9.3. Nitel Veriler İçin Veri Toplama Aracı

Araştırmada 17 bisiklet kullanıcısı ve 15 kamu personeli ile olmak üzere toplam 31 bireysel görüşme yapılmıştır. Nitel veriler görüşmeler yoluyla elde edilmiştir. Görüşmelerde araştırmacı tarafından hazırlanmış olan görüşme formu kullanılmıştır. Formda yer alan yarı yapılandırılmış sorulara, Spor bilimleri ve ölçme değerlendirme alanında görev yapmakta olan öğretim üyelerinin görüşlerine başvurularak, kapsam geçerliği açısından son şekli verilmiştir. Ayrıca araştırmada, bireysel görüşmelerin yapıldığı bisiklet kullanıcılarından, günlük yaşamda bisiklet kullanım amaçlarının neler olduğunu tespit etmek için “Kişisel Bilgi Formu” doldurmaları istenmiştir. Çalışmanın kuramsal çerçevesi ve amacı doğrultusunda yapılan görüşmelerde, her iki çalışma grubundaki katılımcılara, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yapılabilecekler, engeller ve sorunlar, hangi kurumların konu ile ilgili muhtemel çalışmaları üstlenmesi gerektiği, bir devlet politikası olup olmadığı konularına ilişkin sorular sorulmuştur. Bireysel görüşmeler yaklaşık olarak 30-40 dakika arasında sürmüştür. Görüşme kapsamında bireylere aşağıdaki sorular yöneltilmiştir.

- 1- Bisiklet kullanımı neden yaygınlaştırmalı?
- 2- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin devlet politikası var mıdır?
- 3- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önünde ne gibi engeller/sorunlar vardır?
- 4- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu/ları üstlenmelidir?
- 5- Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için neler yapılmalıdır?
- 6- Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için kurumunuz/departmanınız çatısı altında ne gibi çalışmalar yapılmaktadır?

2.9.4. Nitel Verilerin Toplanması

Araştırmanın nitel kısmının her iki çalışma grubundan veriler, araştırmacının hazırladığı görüşme formu ile toplanmıştır. Formda yer alan yarı yapılandırılmış sorular katılımcılara, yüzyüze görüşülerek yöneltilmiştir. Onay veren katılımcıların görüşme sırasındaki yanıtları ses kayıt cihazı ile kayıt altına alınmıştır. Onay vermeyen katılımcıların yanıtları ise görüşme sırasında not alınarak elde edilmiştir. Elde edilen ses kayıtları ve notlar, araştırmacı tarafından bilgisayar ortamına yazılı olarak aktarılıp, analize hazır duruma getirilmiştir. Çalışma grubu kapsamına alınan her iki gruptaki katılımcılara araştırmanın amacı açıklanmış olup; araştırmaya katılmaktan istedikleri zaman vazgeçebilecekleri belirtilerek, aydınlatılmış onam formu ile katılımcılardan izin alınmıştır (Ek 6-7).

2.9.5. Nitel Verilerin Analizi

Verilerin analizinde; elde edilen verileri açıklayacak kavram ve ilişkilere ulaşmayı amaçlayan, içerik analizi yöntemi (Yıldırım ve Şimşek 2013) kullanılmıştır. “İçerik analizinde, özetlenen ve yorumlanan veriler daha detaylı bir analize tabi tutularak, kavram ve temalar keşfedilir” (Yıldırım ve Şimşek 2013). Araştırmadan elde edilen nitel veriler araştırmacı tarafından incelenerek kodlara dönüştürülmüş; kodlar temalar şeklinde kategorilendirilmiştir. Bu analiz süreci “Açık kodlama”, “Tematik kodlama”, “Kodların ve temaların ilişkilendirilmesi”, “Bulguların yorumlanması” aşamaları ile gerçekleştirilmiştir. Doküman haline getirilen görüşme verilerinin kodlanması sonucu, elde edilen temalardan oluşturulan modeller, NVivo 11.0 nitel veri analizi programı kullanılarak yapılmıştır.

Açık kodlama aşamasında; çalışma grubundaki katılımcılar ile gerçekleştirilen görüşmeler bilgisayar ortamına yazılı olarak aktarılmıştır. Araştırmanın problemi kapsamında önemli ve ilginç görülen kodlar araştırmacı tarafında tespit edilmiştir.

Tematik kodlama aşamasında, birbiriyle ilişkili kodlar bir araya getirilerek, temalar elde edilmiştir. Verilerden elde edilen kodlarla ilişkili temalar araştırmacı

tarafından belirli olgulara göre tanımlanmıştır. Ortaya çıkan kavram ya da temalar görüş ve yorum belirtilmeksizin kodlarla ilişkilendirilmiştir. Bu aşamada verilerden elde edilen kodlar ve bu kodlarla ilişkilendirilen temalar, araştırmacı tarafından yorumlanarak, bulgular açıklanmış ve anlamlandırılmıştır. Bulgular arasında neden-sonuç ilişkisi kurularak sonuçların önemine ilişkin açıklamalara yer verilmiştir.



3. BULGULAR

3.1. Nicel Bulgular

3.1.1. Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Bisiklet kullanıcılarının ölçeğin alt boyutlarından aldıkları puanlara göre yapılan normallik testleri sonucunda, çarpıklık (Skewness) değerleri -2/+2, basıklık (Kurtosis) değerleri -7/+7 aralığında olan (Hair ve ark., 2010; Byrne, 2010) “Yaygınlaştırma” ve “Güvenlik” boyutları normal dağılım gösterirken, “Yarar” boyutunun normal dağılım göstermediği tespit edilmiştir (Çizelge 3.1.). Normal dağılım gösteren alt boyutlara ait gruplar arasındaki farkları bulmak için parametrik testler uygulanmış olup, ikili gruplar için bağımsız örneklem T-testi, ikiden fazla gruplar için One-Way Anova testi uygulanmıştır. Normal dağılım göstermeyen alt boyutlara ait gruplar arasındaki farkları bulmak için parametrik olmayan testler uygulanmış olup, ikili gruplar için Mann-Whitney U testi, ikiden fazla gruplar için Kruskal Wallis testi uygulanmıştır.

Çizelge 3.1. BKYÖ Alt Boyutlarına Göre Çarpıklık Basıklık Değerleri (Bisiklet Kullanıcıları)

	\bar{X}	S	Skewness		Kurtosis	
Yaygınlaştırma	4,4969	,46204	-1,528	,123	4,595	,246
Yarar	4,4948	,45100	-1,930	,123	9,082	,246
Güvenlik	4,3382	,75440	-1,319	,123	1,702	,246

3.1.1.1. Bisiklet Kullanıcılarının Cinsiyetlerine Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Bisiklet kullanıcılarının, cinsiyetlerine göre BKYÖ’ye ilişkin “Yaygınlaştırma” ve “Güvenlik” alt boyutlarından aldıkları puanlar Çizelge 3.2.’de verilmiştir.

Çizelge 3.2. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyut Puanlarının Cinsiyete Göre t-Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Cinsiyet	n	\bar{X}	Ss	sd	t	p
Yaygınlaştırma	Kadın	77	4.59	.37	389	1.98	.024*
	Erkek	314	4.47	.47			
Güvenlik	Kadın	77	4.54	.50	389	2.66	.001*
	Erkek	314	4.28	.79			

p<0.05

Bisiklet Kullanıcılarının BKYÖ'nün alt boyutlarından aldıkları algı puanlarına ilişkin, yaygınlaştırma [t(389)=1.98, p<.05] ve güvenlik [t(389)=2.66, p<.05] boyutlarında cinsiyete göre, anlamlı bir farklılık saptanmıştır. Ortalamalar dikkate alındığında yaygınlaştırma boyutunda, kadın bisiklet kullanıcılarının algılarının (\bar{X} =4.59), erkek bisiklet kullanıcılarına (\bar{X} =4.47) göre daha yüksek olduğu görülmüştür. Güvenlik boyutunda ise kadın bisiklet kullanıcılarının algılarının (\bar{X} =4.54), erkek bisiklet kullanıcılarına (\bar{X} =4.28) göre daha düşük olduğu görülmüştür. Kadınlar bisiklet kullanırken kendilerini daha az güvende hissetmektedirler.

Bisiklet kullanıcılarının, cinsiyetlerine göre BKYÖ'ye ilişkin “Yarar” alt boyutundan aldıkları puanlar Çizelge 3.3.'te verilmiştir.

Çizelge 3.3. Yarar Alt Boyutunun Cinsiyete Göre U-Testi Sonucu

Alt Boyut	Cinsiyet	n	Sıra Ortalaması	Sıra Toplamı	U	P
Yarar	Kadın	77	209.26	16113.00	11068.00	.249
	Erkek	314	192.75	60523.00		

p<0.05

Bisiklet kullanıcılarının cinsiyete göre BKYÖ'nün yarar alt boyutundan aldıkları algı puanları üzerinde yapılan Mann-Whitney U testi sonucuna göre, yarar boyutunda anlamlı bir farklılık olmadığı saptanmıştır (U=11068.00, p>.05).

3.1.1.2. Bisiklet Kullanıcılarının Medeni Ddurumlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Bisiklet kullanıcılarının, medeni durumlarına göre BKYÖ'ye ilişkin “Yaygınlaştırma” ve “Güvenlik” alt boyutlarından aldıkları puanlar Çizelge 3.4.'te verilmiştir.

Çizelge 3.4. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyut Puanlarının Cinsiyete Göre t-Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Medeni Durum	N	\bar{X}	Ss	sd	T	p
Yaygınlaştırma	Evli	150	4.55	.39	389	1.87	.061
	Bekar	241	4.46	.49			
Güvenlik	Evli	150	4.44	.69	389	2.28	.023*
	Bekar	241	4.26	.78			

p<0.05

Bisiklet Kullanıcılarının BKYÖ'nün alt boyutlarından aldıkları algı puanlarına ilişkin, güvenlik boyutunda medeni duruma göre, anlamlı bir farklılık saptanmıştır; [t(389)=2.28, p<.05]. Ortalamalar dikkate alındığında güvenlik boyutunda, evli olan bisiklet kullanıcılarının algılarının (\bar{X} =4.44), bekarlara (\bar{X} =4.26) göre daha düşük olduğu görülmüştür. Yaygınlaştırma boyutunda ise algı puanlarının medeni duruma göre, anlamlı bir farklılık göstermediği saptanmıştır; [t(389)=1.87, p>.05].

Bisiklet kullanıcılarının, medeni durumlarına göre BKYÖ'ye ilişkin "Yarar" alt boyutundan aldıkları puanlar Çizelge 3.5.'te verilmiştir.

Çizelge 3.5. Yarar Alt Boyutunun Medeni Duruma Göre U-Testi Sonucu

Alt Boyut	Medeni Durum	N	Sıra Ortalaması	Sıra Toplamı	U	P
Yarar	Evli	150	201.12	30168.00	17307.00	.479
	Bekar	241	192.81	46468.00		

p<0.05

Bisiklet kullanıcılarının medeni durumlarına göre BKYÖ'nün yarar alt boyutundan aldıkları algı puanları üzerinde yapılan Mann-Whitney U testi sonucuna göre, anlamlı bir farklılık olmadığı saptanmıştır (U=17307.00, p>.05).

3.1.1.3. Bisiklet Kullanıcılarının Eğitim Durumlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Bisiklet kullanıcılarının eğitim durumlarına ait betimsel istatistikler Çizelge 3.6.'da, "Yaygınlaştırma" ve "Güvenlik" alt boyutlarına ait puanlarının eğitim durumlarına göre ANOVA sonuçları Çizelge 3.7.'de verilmiştir.

Çizelge 3.6. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Eğitim Durumuna Göre Betimsel İstatistikleri

Alt Boyutlar	Eğitim	n	\bar{X}	Ss
Yaygınlaştırma	Lise Mezunu	91	4.43	.48
	Üniversite Mezunu	245	4.49	.48
	Lisansüstü Mezunu	55	4.59	.37
Güvenlik	Lise Mezunu	91	4.21	.84
	Üniversite Mezunu	245	4.33	.75
	Lisansüstü Mezunu	55	4.58	.48

Çizelge 3.7. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Eğitim Durumuna Göre Anova Sonuçları

Alt Boyutlar	Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	P	Fark (Scheffe)
Yaygınlaştırma	Gruplarası	.827	2	.413	1.945	.144	-
	Gruplariçi	82.430	388	.212			
	Toplam	83.256	390				
Güvenlik	Gruplarası	4.738	2	2.369	4.232	.015*	Lisansüstü <Lise
	Gruplariçi	217.218	388	.560			
	Toplam	221.956	390				

p<0.05

Analiz sonuçlarına göre, bisiklet kullanıcılarının BKYÖ'nün güvenlik boyutundan aldıkları puanlar arasında, eğitim düzeyi bakımından anlamlı bir farklılık saptanmıştır [F(2,388)=4.23, p<.05]. Eğitim düzeylerine göre hangi gruplar arasında farklılık olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, lisansüstü mezunu bisiklet kullanıcılarının (\bar{X} =4.58) güvenlik algılarının lise mezunlarına (\bar{X} =4.21) göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Bisiklet kullanıcılarının BKYÖ'nün yaygınlaştırma boyutundan aldıkları puanlar arasında, eğitim düzeyi bakımından anlamlı bir farklılık olmadığı saptanmıştır [F(2,388)=1.94, p>.05].

Bisiklet kullanıcılarının "Yarar" alt boyutuna ait puanlarının eğitim durumuna göre anlamlı farklılık gösterip göstermediğine ilişkin yapılan Kruskal Wallis testi sonuçları Çizelge 3.8.'de verilmiştir.

Çizelge 3.8. Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Eğitim Durumuna Göre Kruskal Wallis Testi Sonucu

Alt Boyut	Yaş	N	Sıra Ort.	sd	X^2	p	Fark
Yarar	Lise Mezunu	91	194.29	2	.401	.818	-
	Üniversite Mezunu	245	198.40				
	Lisansüstü Mezunu	55	188.13				

p<0.05

Analiz sonuçları incelendiğinde, bisiklet kullanıcılarının eğitim durumuna göre, yarar boyutuna ilişkin algıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p>.05$).

3.1.1.4. Bisiklet Kullanıcılarının Gelir Durumlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Bisiklet kullanıcılarının gelir durumlarına ait betimsel istatistikler Çizelge 3.9.'da "Yaygınlaştırma" ve "Güvenlik" alt boyutlarına ait puanlarının gelir durumlarına göre ANOVA sonuçları Çizelge 3.10.'da verilmiştir.

Çizelge 3.9. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Gelir Durumuna Göre Betimsel İstatistikleri

Alt Boyutlar	Gelir Durumu	n	\bar{X}	Ss
Yaygınlaştırma	0-1300 TL arası	100	4.46	.51
	1301-1800 TL arası	39	4.38	.47
	1801-2700 TL arası	74	4.55	.36
	2701-3400 TL arası	46	4.54	.58
	3401-4300 TL arası	63	4.43	.43
	4301 TL ve üstü	69	4.56	.39
Güvenlik	0-1300 TL arası	100	4.26	.78
	1301-1800 TL arası	39	4.14	.87
	1801-2700 TL arası	74	4.35	.84
	2701-3400 TL arası	46	4.55	.49
	3401-4300 TL arası	63	4.48	.63
	4301 TL ve üstü	69	4.26	.73

Çizelge 3.10. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Gelir Durumuna Göre Anova Sonuçları

Alt Boyutlar	Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Fark
Yaygınlaştırma	Gruplararası	1.591	5	.318	1.500	.189	-
	Gruplarıçi	81.665	385	.212			
	Toplam	83.256	390				
Güvenlik	Gruplararası	5.917	5	1.183	2.109	.064	-
	Gruplarıçi	216.039	385	.561			
	Toplam	221.956	390				

$p<0.05$

Analiz sonuçlarına göre, bisiklet kullanıcılarının BKYÖ'nün yaygınlaştırma [$F(5,385)=1.50$, $p>.05$] ve güvenlik [$F(5,385)=2.10$, $p>.05$] boyutlarından aldıkları puanlar arasında, gelir durumu bakımından anlamlı bir farklılık olmadığı saptanmıştır.

Bisiklet kullanıcılarının “Yarar” alt boyutuna ait puanlarının gelir durumuna göre anlamlı farklılık gösterip göstermediğine ilişkin yapılan Kruskal Wallis testi sonuçları Çizelge 3.11.'de verilmiştir.

Çizelge 3.11. Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Gelir Durumuna Göre Kruskal Wallis Testi Sonucu

Alt Boyut	Gelir Durumu	n	Sıra Ort.	sd	X^2	p	Fark
Yarar	0-1300 TL arası	100	205.86	5	9.03	.108	-
	1301-1800 TL arası	39	182.42				
	1801-2700 TL arası	74	221.84				
	2701-3400 TL arası	46	196.55				
	3401-4300 TL arası	63	171.37				
	4301 TL ve üstü	69	183.80				

$p<0.05$

Analiz sonuçları incelendiğinde, bisiklet kullanıcılarının eğitim durumuna göre, yarar boyutuna ilişkin algıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($p>.05$).

3.1.1.5. Bisiklet Kullanıcılarının Yaşlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Bisiklet kullanıcılarının yaşlarına ait betimsel istatistikler Çizelge 3.12.'de “Yaygınlaştırma” ve “Güvenlik” alt boyutlarına ait puanlarının yaşa göre ANOVA sonuçları Çizelge 3.13.'te verilmiştir.

Çizelge 3.12. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanların Yaşa Göre Betimsel İstatistikleri

Alt Boyutlar	Yaş	n	\bar{X}	Ss
Yaygınlaştırma	18-23 yaş (A)	89	4.40	.58
	24-29 yaş (B)	94	4.52	.41
	30-35 yaş (C)	76	4.50	.41
	36-40 yaş (D)	51	4.58	.45
	41 yaş ve üstü (E)	81	4.48	.40
Güvenlik	18-23 yaş (A)	89	4.19	.88
	24-29 yaş (B)	94	4.39	.74
	30-35 yaş (C)	76	4.50	.56
	36-40 yaş (D)	51	4.47	.65
	41 yaş ve üstü (E)	81	4.18	.77

Çizelge 3.13. Yaygınlaştırma ve Güvenlik Alt Boyutlarına Ait Puanlarının Yaşa Göre Anova Sonuçları

Alt Boyutlar	Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Fark (LSD)
Yaygınlaştırma	Gruplararası	1.219	4	.305	1.433	.222	-
	Gruplarıçi	82.038	386	.212			
	Toplam	83.256	390				
Güvenlik	Gruplararası	7.046	4	1.761	3.161	.014*	C>A-E D>A,E
	Gruplarıçi	214.910	386	.557			
	Toplam	221.956	390				

p<0.05

Analiz sonuçlarına göre, bisiklet kullanıcılarının BKYÖ'nün güvenlik boyutundan aldıkları puanlar arasında, yaş bakımından anlamlı bir farklılık saptanmıştır [F(4,386)=3.16, p<.05]. Yaşa göre hangi gruplar arasında farklılık olduğunu bulmak amacıyla yapılan LSD testinin sonuçlarına göre, 30-35 yaş aralığındaki bisiklet kullanıcılarının (\bar{X} =4.50) güvenlik algılarının, 18-23 yaş (\bar{X} =4.19) ile 41 yaş ve üstü (\bar{X} =4.18) bisiklet kullanıcılarına göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Ayrıca 36-40 yaş aralığındaki bisiklet kullanıcılarının (\bar{X} =4.47) güvenlik algılarının, 18-23 yaş (\bar{X} =4.19) ile 41 yaş ve üstü (\bar{X} =4.18) bisiklet kullanıcılarına göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Bisiklet kullanıcılarının BKYÖ'nün yaygınlaştırma boyutundan aldıkları puanlar arasında, yaşa göre anlamlı bir farklılık olmadığı saptanmıştır [F(4,386)=1.43, p>.05].

Bisiklet kullanıcılarının "Yarar" alt boyutuna ait puanlarının yaşa göre anlamlı farklılık gösterip göstermediğine ilişkin yapılan Kruskall Wallis testi sonuçları Çizelge 3.14.'te verilmiştir.

Çizelge 3.14. Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Yaşa Göre Kruskal Wallis Testi Sonucu

Alt Boyut	Yaş	n	Sıra Ort.	sd	X ²	p	Fark
Yarar	18-23 yaş	89	201.00	4	.329	.988	-
	24-29 yaş	94	194.24				
	30-35 yaş	76	194.43				
	36-40 yaş	51	198.72				
	41 yaş ve üstü	81	192.30				

p<0.05

Analiz sonuçları incelendiğinde, bisiklet kullanıcılarının yaşa göre, yarara ilişkin algıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır (p>.05).

3.1.2. Üniversite Öğrencilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Öğrencilerin ölçeğin alt boyutlarından aldıkları puanlara göre yapılan normallik testleri sonucunda, tüm boyutlarda çarpıklık (Skewness) değerlerinin -2/+2, basıklık (Kurtosis) değerlerinin -7/+7 aralığında olduğu (Hair ve ark., 2010; Byrne, 2010) ve verilerin normal dağılım gösterdiği tespit edilmiştir (Çizelge 3.15.). Normal dağılım gösteren alt boyutlara ait ikili gruplar arasındaki farkları bulmak için parametrik testlerden olan, bağımsız örneklem T-testi uygulanmıştır.

Çizelge 3.15. BKYÖ Alt Boyutlarına Göre Çarpıklık Basıklık Değerleri (Öğrenciler)

	X	S	Skewness		Kurtosis	
Yaygınlaştırma	4,2999	,76327	-1,450	,113	2,677	,226
Yarar	4,0210	,60838	-,837	,113	1,293	,226
Güvenlik	4,1071	,63489	-,816	,113	,986	,226

3.1.2.1. Üniversite Öğrencilerinin Cinsiyetlerine Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Öğrencilerin, cinsiyetlerine göre BKYÖ'ye ilişkin alt boyutlardan aldıkları puanlar Çizelge 3.16'da verilmiştir.

Çizelge 3.16. Yaygınlaştırma, Güvenlik ve Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Cinsiyete Göre t-Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Cinsiyet	N	X	SS	sd	t	p
Yaygınlaştırma	Kadın	187	4.03	.67	464	3.10	.002*
	Erkek	279	4.21	.54			
Güvenlik	Kadın	187	4.24	.81	464	1.94	.044*
	Erkek	279	4.38	.67			
Yarar	Kadın	187	3.97	.63	464	1.89	.059
	Erkek	279	4.08	.56			

p<0.05

Üniversite öğrencilerinin BKYÖ'nün alt boyutlarından aldıkları algı puanlarına ilişkin, yaygınlaştırma [t(464)=3.10, p<.05] ve güvenlik [t(464)=1.94, p<.05] boyutlarında cinsiyete göre, anlamlı bir farklılık saptanmıştır. Ortalamalar dikkate alındığında yaygınlaştırma boyutunda, erkek öğrencilerin algılarının (\bar{X} =4.21), kadın öğrencilere (\bar{X} =4.03) göre daha yüksek olduğu görülmüştür. Güvenlik boyutunda, kadın öğrencilerin algılarının (\bar{X} =4.24), erkek öğrencilere (\bar{X} =4.38) göre daha yüksek olduğu görülmüştür. Yarar boyutunda ise algı puanlarının cinsiyete göre, anlamlı bir farklılık göstermediği saptanmıştır [t(464)=1.89, p>.05].

3.1.2.2. Üniversite Öğrencilerinin Medeni Durumlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Öğrencilerin, medeni durumlarına göre BKYÖ'ye ilişkin alt boyutlardan aldıkları puanlar Çizelge 3.17.'de verilmiştir.

Çizelge 3.17. Yaygınlaştırma, Güvenlik ve Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Medeni Duruma Göre t-Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Medeni Durum	N	X	SS	sd	t	p
Yaygınlaştırma	Evli	64	4.14	.64	464	.48	.628
	Bekar	402	4.10	.63			
Güvenlik	Evli	64	4.39	.72	464	1.06	.286
	Bekar	402	4.28	.76			
Yarar	Evli	64	4.11	.64	464	1.28	.199
	Bekar	402	4.00	.60			

p<0.05

Üniversite öğrencilerinin BKYÖ alt boyutlarından aldıkları algı puanlarının medeni duruma göre, yaygınlaştırma [$t(464)=.48, p>.05$], güvenlik [$t(464)=1.06, p>.05$], yarar [$t(464)=1.28, p>.05$] boyutlarında anlamlı bir farklılık göstermediği saptanmıştır.

3.1.2.3. Üniversite Öğrencilerinin Yaşlarına Göre BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Öğrencilerin, yaşlarına göre BKYÖ'ye ilişkin alt boyutlardan aldıkları puanlar Çizelge 3.18.'de verilmiştir.

Çizelge 3.18. Yaygınlaştırma, Güvenlik ve Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Yaşa Göre t-Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Yaş	n	X	SS	sd	t	p
Yaygınlaştırma	18-23 yaş	390	4.08	.64	464	1.92	.055
	24 yaş ve üstü	76	4.23	.58			
Güvenlik	18-23 yaş	390	4.29	.76	464	.239	.811
	24 yaş ve üstü	76	4.31	.76			
Yarar	18-23 yaş	390	4.00	.59	464	1.14	.306
	24 yaş ve üstü	76	4.09	.69			

$p<0.05$

Üniversite öğrencilerinin BKYÖ alt boyutlarından aldıkları algı puanlarının yaşa göre, yaygınlaştırma [$t(464)=1.92, p>.05$], güvenlik [$t(464)=.239, p>.05$], yarar [$t(464)=1.14, p>.05$] boyutlarında anlamlı bir farklılık göstermediği saptanmıştır.

3.1.3. Bisiklet Kullanıcıları İle Üniversite Öğrencilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Araştırmanın nicel kısmının iki ayrı örneklem grubunu oluşturan bisiklet kullanıcıları ve üniversite öğrencilerinin, ölçeğin alt boyutlarından aldıkları puanlara göre bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik algıları karşılaştırılmıştır. Yapılan normallik testleri sonucunda, tüm boyutlarda verilerin normal dağılım gösterdiği tespit

edilmiştir. Bu nedenle alt boyutlara ait ikili gruplar arasındaki farkları bulmak için parametrik testlerden olan bağımsız örneklem T-testi, uygulanmıştır.

3.1.3.1. Bisiklet Kullanıcıları İle Üniversite Öğrencilerinin BKYÖ Alt Boyutlarına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

Bisiklet Kullanıcıları İle Üniversite Öğrencilerinin BKYÖ'ye ilişkin alt boyutlardan aldıkları puanlar Çizelge 3.19.'da verilmiştir.

Çizelge 3.19. Yaygınlaştırma, Güvenlik ve Yarar Alt Boyutlarına Ait Puanların Örneklem Grubuna Göre t-Testi Sonuçları

Alt Boyutlar	Örneklem Grubu	n	\bar{X}	SS	sd	t	P
Yaygınlaştırma	Kullanıcı	391	4.49	.46	855	4.46	.000*
	Öğrenci	466	4.29	.76			
Güvenlik	Kullanıcı	391	4.33	.75	855	4.87	.000*
	Öğrenci	466	4.10	.63			
Yarar	Kullanıcı	391	4.49	.45	855	12.74	.000*
	Öğrenci	466	4.02	.60			

p<0.05

Bisiklet kullanıcıları ile üniversite öğrencilerinin BKYÖ alt boyutlarına ilişkin görüşleri üzerinde yaygınlaştırma [t(855)=4.46, p<.05], güvenlik [t(855)=4.87, p<.05], yarar [t(855)=12.74, p<.05] boyutlarında anlamlı farklılık saptanmıştır. Ortalamalar dikkate alındığında, yaygınlaştırma boyutunda, bisiklet kullanıcılarının algılarının (\bar{X} =4.49), öğrencilere (\bar{X} =4.29) göre daha yüksek olduğu görülmüştür. Benzer şekilde yarar boyutunda, bisiklet kullanıcılarının algılarının (\bar{X} =4.49), öğrencilere (\bar{X} =4.02) göre daha yüksek olduğu görülmüştür. Güvenlik boyutunda ise, bisiklet kullanıcılarının algılarının (\bar{X} =4.33), öğrencilere (\bar{X} =4.10) göre daha düşük olduğu görülmüştür.

3.2. Nitel Bulgular

Araştırmanın nitel bulguları; konu ile ilgili kamu kurumlarında görev yapan yetkililer ile kent yaşamında aktif olarak bisiklet kullanan bireyler olmak üzere iki ayrı

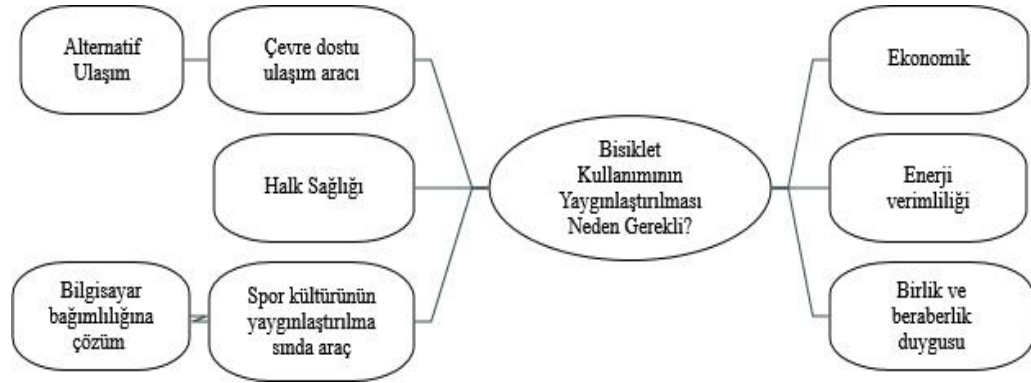
çalışma grubundan elde edilmiştir. Kamu kurumlarındaki yetkililere ait nitel bulguları elde etme aşamasında, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ile ilgili çalışmalardan sorumlu olduğu düşünülen, merkez yönetime bağlı kurum personel/yöneticileri ile görüşmeler yapılmıştır. Ayrıca, Ankara ilindeki iki ilçe belediyesi ile de araştırma kapsamında görüşmeler yapılmıştır. Yapılan görüşmeler kapsamında ilgili kurumlardan; bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması, konu ile ilgili devlet politikası, bisiklet kullanımına yönelik sorunlar, yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaları hangi kamu kurumlarının üstlenmesi gerektiği, konu ile ilgili ne gibi çalışmalar yapılması gerektiği, kendi kurumlarında gerçekleştirilen çalışmalar başlıkları altında bilgi alınmıştır.

Bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılması noktasında fikir sahibi olduğu düşünülen bir diğer çalışma grubu Ankara ilinde günlük yaşamında bisiklet kullanan bireylerdir. Bisiklet kullanıcılarına ait nitel bulguları elde etme aşamasında, kent yaşamında bisiklet kullanırken yaşadıkları tecrübeler doğrultusunda katılımcılardan konu ile ilgili bilgiler toplanmıştır. Katılımcılardan; bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması, konu ile ilgili devlet politikasına yönelik görüşleri, bisiklet kullanımına yönelik sorunlar, kullanımın yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaları hangi kamu kurumlarının üstlenmesi gerektiği, konu ile ilgili ne gibi çalışmalar yapılması gerektiği, başlıkları altında bilgi alınmıştır.

3.2.1. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Görüşler

3.2.1.1. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri

Farklı kurumlarda görev yapmakta olan personel/yöneticilerle bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının neden gerekli olduğuna yönelik yapılan görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.1.'de gösterilmektedir. Katılımcıların birçoğu bisikletin çevre dostu alternatif ulaşım aracı olduğunu ifade etmiştir.



Şekil 3.1. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.20’de yer almaktadır.

Çizelge 3.20. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Neden Gerekli Sorusuna Ait Kodlar (Yönetici)

KODLAR	TEMALAR
Bisiklet çevre dostu bir ulaşım sağlar. Çevre açısından sürdürülebilir bir yaşam tarzıdır. Bisiklet çevre dostu bir ulaşım sağlar. Ulaşımında çevre kirliliğini azaltır. Karbon emisyonunu azaltır. Çevre kirliliğinin azaltılması için gereklidir. Enerji verimliliğini ve hava kirliliğinin azaltılmasını beraberinde getirir. Motorlu araç sayısının hızlı artışının önüne geçmek için, alternatif ulaşım noktasında bisikletin önemini yadsımamak gerekir. Trafikteki motorlu araç sayısının azaltılması ve alternatif ulaşım için gereklidir. Trafığı rahatlatır.	Çevre dostu ulaşım aracı ↓ Alternatif ulaşım
Spor kültürünün toplumda yaygınlaştırılması için araç olabilir. Fiziksel aktivitenin toplumda yaygınlaşması için önemli bir araçtır. Bilgisayar bağımlılığından kurtulmak için bir araçtır.	Spor kültürünün yaygınlaştırılmasında araç ↓ Bilgisayar bağımlılığına çözüm
Rekreatif etkinlikler çerçevesinde grup halinde bisiklet kullanan bireyler, birlik ve beraberlik duygusunu da yaşamaktadırlar.	Birlik ve beraberlik duygusu
Ekonomiktir.	Ekonomik
Enerji verimliliğinin artırılması için gereklidir. Bireylerin daha sağlıklı bir yaşam sürmesini sağlar.	Enerji verimliliği
Her yaştan bireyin gerçekleştirebileceği bir fiziksel aktivitedir. Halk sağlığı açısından önem teşkil eder. Halk sağlığına katkı sağlar.	Halk sağlığı

3.2.1.1.1. Çevre Dostu Alternatif Ulaşım

Katılımcılar bisikletin çevre dostu bir ulaşım sağladığını ifade etmiştir.

“...temiz ulaşım yani karbonsuz ulaşımın daha da kent içinde yaygınlaştırılması, bu fosil yakıtı dayalı ulaşım sisteminin yerine temiz enerji doğrudan yani insanın enerjisine dayalı bir ulaşım sistemini insanlara alternatif olarak sunabilmek.” (Y1).

“...bisiklet kullanımının yaygınlaşmasında hiçbir olumsuz yan göremiyorum. Sadece ve sadece işte tek ulaşım şeklini bir tonluk aracı tek başına kullanıp yollara ve çevreye o kadar atık gaz bırakmaktan zevk alan insanların rahatsız olması haricinde, bisiklet kullanımının bence kimseyi rahatsız edecek bir yanı olmamalı.” (Y5).

3.2.1.1.2. Spor Kültürünün Yaygınlaştırılmasında Araç

Fiziksel aktivitenin toplumda yaygınlaşması için önemli bir araç olduğu katılımcılar tarafından aktarılmıştır.

“...bisiklet kendisi hem spor hem fizik aktiviteyi sağlayan bir etkinlik. ... Öyle olunca bisiklet de bunu çok rahatlıkla karşılayabilecek hem aktif spor olarak da uygulanabilecek, fizik aktiviteyi de artıracak bir araçtır o nedenle biz bakanlık olarak bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması gerektiğini düşünüyoruz.” (Y4).

“...İnsanlar arasındaki bu spor alışkanlığını yaygınlaştırmamız için bisiklet de spor kültürünün yaygınlaştırma nedenlerinden bir tanesi olmalıdır diye düşünüyorum.” (Y7).

3.2.1.1.3. Halk Sağlığı

Halk sağlığı açısından önem teşkil eder.

“...bisiklet kullanmak çağımızın hastalıklarının önüne geçmekte birebir ne derler insanın kendi başına yapabileceği bir egzersiz gibi bir olay gibi değerlendiriyorum.... İnsanların daha doğrusu çocuklarımızın gençlerimizin sağlıksız beslenmelerinin önüne bu tür fiziki aktivite yaparak geçmelerinin en büyük şeyi gibi geliyor bana materyali gibi

geliyor. Hem biraz eğlence hem biraz boş vaktini daha olumlu bir şekilde değerlendirme gibi hem de fiziksel aktivitesini yapmış oluyor.” (Y6).

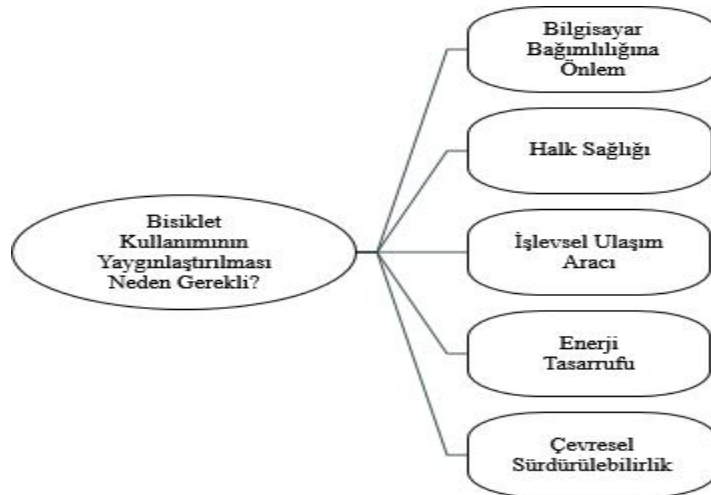
3.2.1.1.4. Birlik Ve Beraberlik Duygusu

Rekreatif etkinlikler çerçevesinde grup halinde bisiklet kullanan bireyler, birlik ve beraberlik duygusunu da yaşamaktadırlar.

“...Evet evet mesela bir sürü etkinlik olabilir; bir şey olabilir yani insanlar aynı zamanda bisiklet bir grup oluşturuyor. İnsanlara birlik beraberliği de öğretmekte. Yalnızca hani hem sağlık hem eğlence hobi amaçlı değil değişik etkileri de bulunmakta.” (Y8).

3.2.1.2. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri

Ankara ilinde farklı ilçelerde günlük yaşamında bisiklet kullanan bireylerle, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının neden gerekli olduğuna yönelik yapılan görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.2.’de gösterilmektedir. Katılımcıların birçoğu halk sağlığı ve çevresel sürdürülebilirliğin önemine vurgu yapmıştır.



Şekil 3.2. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.21’de yer almaktadır.

Çizelge 3.21. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Neden Gerekli Sorusuna Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)

KODLAR	TEMALAR
Bireylerin bilgisayar bağımlılığından kurtularak, birbirleriyle iletişime geçmeleri için oldukça yararlı bir araçtır. Bisiklet bilgisayar bağımlılığından kaynaklı hareketsizliği azaltabilir.	Bilgisayar bağımlılığına önlem
Bisiklet hem daha hızlı hem daha güvenli bir ulaşım aracıdır. Bisiklet otomobilden daha işlevsel, özgür ve pratik ulaşım sunar. Bisiklet bir ulaşım aracıdır. Bisiklet günlük yaşamda işe gidip gelme amacıyla kullanılabilir.	İşlevsel ulaşım aracı
Ülkenin enerji kaynakları açısından dışarıya olan bağımlılığını azaltır.	Enerji tasarrufu
Çocuklarda hareketsizlikten kaynaklı obezitenin önüne geçebilir. Hareketsiz yaşamın önüne geçmeyi sağlar. Bisiklet kullanmak bireylerin mutlu hissetmesini sağlayan bir aktivitedir. Bireyin kontrollü davranışlar sergilemesine katkı sağlar. Obeziteye karşı önlem alma, olumlu insan ilişkileri gibi konularda katkı sağlar. Spor ve eğlenceyi bir arada sunabilen bir araçtır.	Halk sağlığı
Çevresel sürdürülebilirliği sağlamak için bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak gerekir. Fosil yakıt tüketimini en aza indirgeyerek çevresel sürdürülebilirliğe katkı sağlar. Çevresel sorunlar ve halk sağlığı için bisikletli ulaşım geliştirilmelidir. Çevresel sürdürülebilirlik ve halk sağlığı açısından önem teşkil eder. Bisiklet hem halk sağlığı hem de çevresel sürdürülebilirlik açısından önemlidir. Çevre ve gürültü kirliliğini en aza indirgeyen ulaşım şeklidir. Çevresel sürdürülebilirlik ve halk sağlığı açısından önemlidir. Bisiklete binen birey çevresi ile ilgili farkındalık sahibidir. Bisiklet motorlu araç kullanımını azaltabilir.	Çevresel sürdürülebilirlik

3.2.1.2.1. Halk sağlığı

Bisiklet kullanmak bireylerin mutlu hissetmesini sağlayan bir aktivitedir.

...Bisiklet kullanmak bence tamamen bir kültür. Bisiklet kullanmak demek, bence insan önce sağlık demek. Yaşam tarzı demek. Bisiklet kullanırken insan nefes alabiliyor; insan sağlıklı düşünebiliyor. Nefes almak demek insanı özgür kılıyor mutlu hissedebiliyorsun. Mutlu olduğun zaman olumlu düşünebiliyorsun; olumsuz şeylerden uzak olabiliyorsun. Şu andaki gündemimizde ki olan bütün olumsuz şeylerden uzak kalıyorsun. Kötü düşüncelerden uzak kalabiliyorsun. İnsanlara kötülük yapmaktan uzak

kalabiliyorsun. Bence şu an en çok ihtiyacımız olan şey de zaten kötülükten uzak kalmak. İnsanlara kötülük yapmaktan uzak kalmak; mutlu olmak insanları da mutlu etmek (B2).

3.2.1.2.2. İşlevsel Bir Ulaşım Aracı

Katılımcıların kent yaşamında bisikletin motorlu araçlardan daha işlevsel bir ulaşım aracı olduğunu ifade etmiştir.

Bisiklet hem daha hızlı hem daha güvenli bir ulaşım aracıdır.

“Kesinlikle yaygınlaştırmamız gerekiyor birincisi hızlı. Yani şeye baktığın zaman, arabaların ortalama hızlarına baktığın zaman, trafikte seyreden arabaların ortalama hızlarına baktığın zaman, bisikletin daha hızlı olduğunu görebilirsin. İkincisi güvenli; otomobiller kadar tehlikeli değil yani kazaları, eğer medeni bir ülkede ne bileyim hani basit kazalar yaparsan, ölüm riskinin daha az olduğunu görürsün bisikletle; daha güvenli...” (B5).

Bisiklet otomobilden daha işlevsel, özgür ve pratik ulaşım sunar.

“...Sana hareketli bir yaşam sunuyor; özgürlüğü de sağlıyor. Ben öğlenleri de bisiklete biniyorum. Yemek yiyeceğim yerleri bulmam seçmem çok daha rahat oluyor. İstedğim yerde yemek yiyorum; istediğim yerde durabiliyorum; istediğim yerde istediğim arkadaşşıma gidebiliyorum. Bir otomobilden daha pratik.” (B5).

3.2.1.2.3. Çevresel Sürdürülebilirlik

Katılımcılar bisikletin, motorlu araç kullanımını azaltarak çevresel sürdürülebilirliğe katkı sağlayacağı görüşünü savunmaktadır.

Bisiklete binen birey çevresi ile ilgili farkındalık sahibidir.

“Saygının artmasını istiyorum. Çünkü bisiklete binen insan hem doğaya hem çevreye hem karşısındaki insana ya da hayvana saygı duyuyor; bunu kazanmaları açısından. Yuttuğum böceklerin haddi hesabı yok binerken ve bundan büyük bir zevk alıyorum. Bundan dolayı herkesin o böceği yutmasını istiyorum.” (B8).

Çevresel sorunlar ve halk sağlığı için bisikletli ulaşım geliştirilmelidir.

“Tabii ki yaygınlaştırma alırlz; çünkü mevcut politikalar sürekli olarak motorlu taşıtlar üzerine yoğunlaşmış. Bu hem çevresel olarak bir sorun yaratıyor. Diğer yönden de insanların hareket etmesinin de önüne geçiyor. Dolayısıyla hem spor hem de rahat ulaşım için bisikletli ulaşım geliştirilmeli.” (B11).

Fosil yakıt tüketimini en aza indirgeyerek çevresel sürdürülebilirliğe katkı sağlar.

“Kesinlikle evet; her şeyden önce fosil yakıt kaynaklı ulaşım araçlarından uzaklaşmak için yaygınlaştırmalıyız. Daha temiz bir çevre için.” (B16).

Çevresel sürdürülebilirliği sağlamak için bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak gerekir.

“Tabii ki yaygınlaştırmalıyız. Yani her şeyden önce her sene Ankara trafiğine 125.000 araç katılıyor Bu araçların yaymış olduğu karbondioksiti göz önüne alacak olursak bisiklet kullanımı tabii ki yaygınlaşmalı hani. ...Yani bir arabayı trafikten alıkoyduğunuz zaman, şöyle bir hesap yapsanız, yılda aşağı yukarı bir kaç ton karbondioksiti elimine etmiş oluyorsunuz. Tabii çevre kirliliği için bu bir ikincisi şehir merkezlerinde çok fazla hava kirliliği var. Yani hava kirliliği deyince tabii biz hemen aklımıza böyle sobadan çıkan dumanı düşünüyoruz. Oysa gece şehir dışında özellikle, yani ışıklı olmayan yerlerde, el fenerini havaya tuttuğunu zaman havanın içindeki partikülleri görüyorsunuz. Yani hareket eden çok küçük cisimler görülüyor ve bunlar gündüz görünmüyor ve o oranın artması. Ya da başka bir deyişle işte iklim değişikliği ile ilgili biliyorsunuz 350 denen bir rakam var. Yani atmosferdeki her 1 milyon partikülde karbondioksitin 350’yi geçmemesi gerekiyor ama bu şu anda 398-399’larda geziyor. Yani 350’yi geçtiği zaman doğa artık kendini yenilemekte zorlanıyor. 450’ye ulaştığı

zaman artık doğada yenileme olmadığı gibi, bitkiler de büyümemeye başlıyor. Yani tabii yani kesinlikle çevreye verdiğimiz, farkında olmadan verdiğimiz ve bilincinde olmadan verdiğimiz büyük bir şey araçlar. Yani araçları ne kadar azaltıp, bisikleti ne kadar çoğaltırsak çevremiz o kadar temiz ve yaşanabilir kalacaktır.” (B17).

3.2.1.2.4. Bilgisayar Bağımlılığına Önlem

Katılımcılar bilgisayar bağımlılığından kaynaklı hareketsiz yaşamın önüne geçmek, fiziksel aktiviteyi yaşamın bir parçası haline getirmek için bisikletin eşsiz bir araç olduğunu ifade etmiştir.

Bisiklet bilgisayar bağımlılığından kaynaklı hareketsizliği azaltabilir.

“...İnsanlar hem eğlenir hem de spor yapar bisiklet sayesinde. Hem de böyle işte günümüzde internetin vesaire ilerlemesiyle insanlar daha çok oturdukları yere bağlı olur hale geldiler...” (B10).

Çocuklarda hareketsizlikten kaynaklı obezitenin önüne geçebilir.

“...Çocuklar için, çünkü büyüklerden örnek hani görerek onlar daha fazla teknolojiden uzaklaşırlar. Dışarıya yönelirler ve daha hani obeziteyi engeller çocuklardaki.” (B12).

3.2.1.2.5. Enerjide Dışa Bağımlılığın Azaltılması

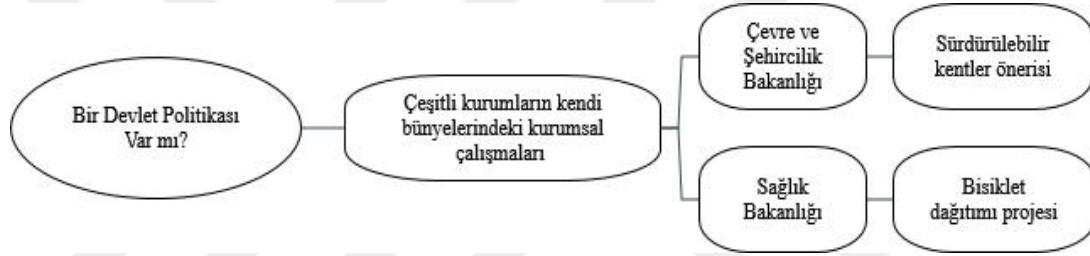
Ülkenin enerji kaynakları açısından dışarıya olan bağımlılığını azaltır.

“Yaygınlaştırmalıyız evet çünkü, bir; yakıtı harcadığımız para... Bağımsızlığımızı azaltır dışarıya.” (B7).

3.2.2. Devlet Politikasına Yönelik Görüşler

3.2.2.1. Devlet Politikasına Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri

İlgili kurum yetkilileri ile yapılan görüşmeler sonrasında, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik kurumlar arası bir işbirliğinin söz konusu olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.3.'te gösterilmektedir. Kurumların kendi bünyesinde gerçekleştirdiği öneri ve teşvik niteliğindeki çalışmalarda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Sağlık Bakanlığı öne çıkmaktadır.



Şekil 3.3. Devlet Politikasına Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.22’de yer almaktadır.

Çizelge 3.22. Devlet Politikası Var mı Sorusuna Ait Kodlar (Yönetici)

KODLAR	TEMALAR
Kamu kurumları işbirliği içinde değildir. Bazı yerel yönetimler kendi inisiyatifinde çeşitli çalışmalar yapmaktadır. Sağlık Bakanlığının yerel yönetimlere tavsiye ve teşvikleri vardır. Sağlık Bakanlığı bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması konusunda lokomotif konumundadır. Sağlık Bakanlığının bisiklet dağıtım projesi mevcuttur. Çevre ve şehircilik bakanlığının daha sürdürülebilir kentlerin oluşturulmasına yönelik öneri niteliğindeki çalışması mevcut.	Çeşitli kurumların kendi bünyelerindeki kurumsal çalışmaları mevcuttur
	Sağlık Bakanlığı- bisiklet dağıtım projesi
	Çevre ve Şehircilik Bakanlığının sürdürülebilir kentler önerisi

Konu ile ilgili Ankara ilçe belediyesi yetkilisi, kurumların işbirliği içinde çalışmalar gerçekleştirmediğini, bu nedenle konunun ülke politikasına dönüşmediğini ifade etmiştir.

Kamu kurumları işbirliği içinde değildir.

“...Böyle bir politika olduğu düşünülüyor var diyelim ama tabii bunun da yerelde bir karşılığı yok. Çünkü evet yani bisiklet dağıtmanız çok güzel bir şey evet yani bisikletli ulaşım için bisiklet çok önemli bir faktör aracın kendisi fakat yolu yapmadığınız zaman veya yolu yaptırmadığınız zaman çünkü şeyi gördük mesela Ankara’da metroyı yıllarca bitmedi en sonunda bakanlık el koydu ve bu metroyu bitirdi. Demek ki Ankara Büyükşehir Belediyesi ile bakanlıklar arasında böyle bir ilişki olabiliyor. Bir bakanlık bisiklet dağıtırken, büyükşehir belediyesinin bisiklet yollarını yapmaması hatta tam tersine tamamen arabaların bir yerden bir yere gitmesine dayalı bir ulaşım sistemini yani insanların değil arabaların transfer olmasına yönelik ulaşım sistemini dayatması aslında devlet politikasının çok da hayata dokunmadığını gösteriyor yani var ama hayata dokunmuyor diyebiliriz.” (Y1).

3.2.2.1.1. Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı’nın Çalışmaları

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın daha sürdürülebilir kentlerin oluşturulmasına yönelik öneri niteliğindeki çalışması mevcuttur. Bakanlık yetkilisi gerçekleştirdikleri çalışmaların bir devlet politikasına dönüşmesini ümit ettiklerini ifade etmiştir.

“...Biz oluşturmaya çalışıyoruz bir politika. Kentsel dönüşüm içerisinde daha sürdürülebilir bir standart ile kentleşme gerçekleşsin diye gayret içindeyiz. Bunu bir yönetmeliğe de hatta getireceğiz ve bu şekilde hatta bunu mali olarak da teşvik etmek istiyoruz. Bu anlamda eğer yönetmeliğimiz yayınlanırsa, yayımlandığı gün ve teşviğimiz çıkarsa politikamızın var olduğundan bahsedebiliriz inşallah yoksa bir çalışma olarak kalır.” (Y2).

3.2.2.1.2. Sağlık Bakanlığı’nın Çalışmaları

Sağlık Bakanlığı okullara, bisiklet yolu yapan yerel belediyelere bisiklet dağıtım projesi gerçekleştirmektedir. Bakanlık yetkilisi ilgili proje ile, toplumda farkındalık

yaratmayı, yerel yönetimleri ise gerekli alt yapı çalışmalarını yapmaya teşvik etmeyi hedeflediklerini ifade etmiştir.

“...2015-2018 yılları için fiziki aktivitenin toplumda teşvik edilmesi bisiklet desteği projesi başlattık ve bu proje kapsamında da biz 2015 yılından itibaren milli eğitim bakanlığına bağlı orta okul ve liselere ve ilkokullara üniversitelere bisiklet yolu yapan belediyelere ve 2016 bu yıl içerisinde de sivil toplum kuruluşları dahil olmak üzere bisiklet dağıtımını yapıyoruz. Tabii bu bizim açımızdan farkındalığı artırma için yapılan bir şey. Yani bu işte bir farkındalık yaratmak için diyoruz ki bisiklet yolu yapan belediye, lütfen yolunu yapın bisikletin benden gibi bir kampanya içerisindeyiz. Şu ana kadar da yaklaşık bir 150.000-160.00 civarında bisiklet alımlarımız var. Bu şekilde hani devlet politikası olarak da biz zaten bu proje ile bisiklet kullanımını yaygınlaştırmayı tüm Türkiye’de istiyoruz.” (Y4).

3.2.2.2. Devlet Politikasına Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri

Bisiklet kullanıcıları ile yapılan görüşmeler sonrasında, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir devlet politikasının söz konusu olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Yerel yönetimlerin inisiyatifinde uygulanabilecek öneri ve teşvik niteliğindeki çalışmaların gerçekleştirildiği ifade edilmiştir. Katılımcılara göre, Sağlık Bakanlığı’nın öne çıkan çalışmaları diğer kurumlarca yeterli destek bulamamaktadır. Görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.4.’de gösterilmektedir.



Şekil 3.4. Devlet Politikasına Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.23'te yer almaktadır.

Çizelge 3.23. Devlet Politikası Var mı Sorusuna Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)

KODLAR	TEMALAR
Sadece seçim dönemlerinde kağıt üzerinde kalan politikalar mevcuttur. Oy potansiyelini artırmaya yönelik uygulanmayan politikalar mevcuttur. Yöneticilerin umut verici beyanları olsa da, bu henüz bir politika anlamına gelmiyor.	Uygulamada yer bulamayan söylemler
Yerel yönetimlerin insiyatif kullanarak gerçekleştirdiği sınırlı uygulamalar mevcuttur. Bisiklet kullanımının yaygınlaştıracak çalışmalar, yerel yönetimlerin insiyatifine bırakılmış durumdadır. Yerel yönetimlerin insiyatifine bırakıldığı için bir politika oluşturulamamaktadır.	Yerel yönetimlerin insiyatifi
Sağlık Bakanlığı'nın çabaları desteklenmektedir.	Sağlık Bakanlığı'nın çalışmaları

3.2.2.2.1. Yerel Yönetimin İnsiyatifindeki Çalışmalar

Yerel yönetimlerin insiyatifine bırakılmış olan öneriler mevcuttur. Yerel yönetimlerin insiyatifine bırakıldığı için bir politika oluşturulamamaktadır.

“Hiçbir politika ben görmüyorum. Bir tek geçenlerde Marmaris’e gittim. Marmaris Belediyesi bir bisiklet yolu yapmış. Onun haricinde bir İzmir Belediyesi iki sene evvel bir bisiklet yolu yaptı başka hiçbir şey görmedim hele ki bizim şehrimizde Ankara’da sıfır. Hiçbir şey yok.” (B4)

Bir politika olmadığını en somut örneği başkenttir.

“Bence yok hatta hiç yok. Buna en güzel örnek olarak Ankara'yı verebiliriz. Ankara’da hiçbir varlık göstermeyen bir belediye var. Bütün bisiklet grupları, gruplarca belirlenen kişiler defalarca denemesine rağmen ufacak bir bisiklet yolu yapımı bile yapmadılar bizim için ki Ankara da Türkiye'nin başkenti olduğuna göre en belirleyici ildir bence.” (B10).

Yerel yönetimlerin insiyatif kullanarak gerçekleştirdiği sınırlı uygulamalar mevcuttur.

“Yok hiç sıfır. Belediyeler belki kendince bir şeyler yapabiliyor. Bazı Belediyeler bak İzmir Belediyesi mesela sen de gitmiştin gördün orada tahminen 100

kilometrenin üzerinde bisiklet yolu var. Biz geçen yaptığımız bisiklet turunu 8 Ocak'ta yaptık orada yaklaşık 80 kilometre bindik; bunun 70 kilometresi bisiklet yoluydu; kuş cennetine gittik büyük çoğunluğu bisiklet yoluydu. Belediyeler münferit olarak yapıyor; devletin bir katkısı yok yani belediyeleri de devlet sayarsak devlet yapmış oluyor; ama bunlar münferit katkılar. Başka kaynaklardan belki alabiliyor alanlar; devlet politikası sıfır; yok.” (B15).

“...Ondan sonra o da tabii dışla, yani yabancılarla olan iletişimin bir sonu diye düşünüyorum. Yani bir ülke ne kadar başka ülkelerle temas içinde ise, bu da turizmden kaynaklanıyor Türkiye’de; o nedenle sahil kentlerinde bisiklet yolu daha çok diye düşünüyorum. Ama bu konuda tabii devletin politikası değil de daha çok belediye başkanlarının kendi inisiyatifleri ile yaptıkları bir şey bu.” (B17).

3.2.2.2.2. Uygulamada Yer Bulamayan Söylemler

Yöneticilerin umut verici beyanları olsa da, bu henüz bir politika anlamına gelmiyor.

“Ülkemizde bu yönde devlet politikası yok ama son zamanlarda biraz daha bilinçli beyanlarda bulduklarını görüyorum; ama bu bunun bir politika olduğu anlamına gelmiyor. Yine de umut verici.” (B11).

Sadece seçim dönemlerinde kağıt üzerinde kalan politikalar mevcuttur.

“Sözde var ama gerçek icraat olarak belediyelerden böyle bir şey talep ediyorlar Tabii seçim dönemlerinde oluyor. Bence çok da ciddi değiller. Eğer öyle olsaydı şimdiye kadar bir girişimde bulunurlardı. Çünkü Ankara Türkiye'nin başkenti ve burada daha çok olması gerekir diye düşünüyorum. Kalabalık da bir nüfus...” (B12).

“Herhangi bir devlet politikasına ulaşamadık. Sadece iyi niyetle bisiklet kullanımı artmalı diye, bisiklet yolları yapılmalıdır diye siyasilerin ara sıra tabii alttan gelen talepler doğrultusunda beyanları var; ama attıkları bir adım yok. Bu atılan adımlar

da zaten genellikle deniz kenarı şehirlerde oluyor ve oralarda bisiklet yolu yapılıyor...” (B17).

3.2.2.2.3. Sağlık Bakanlığı'nın Desteklenmeyen Çabaları

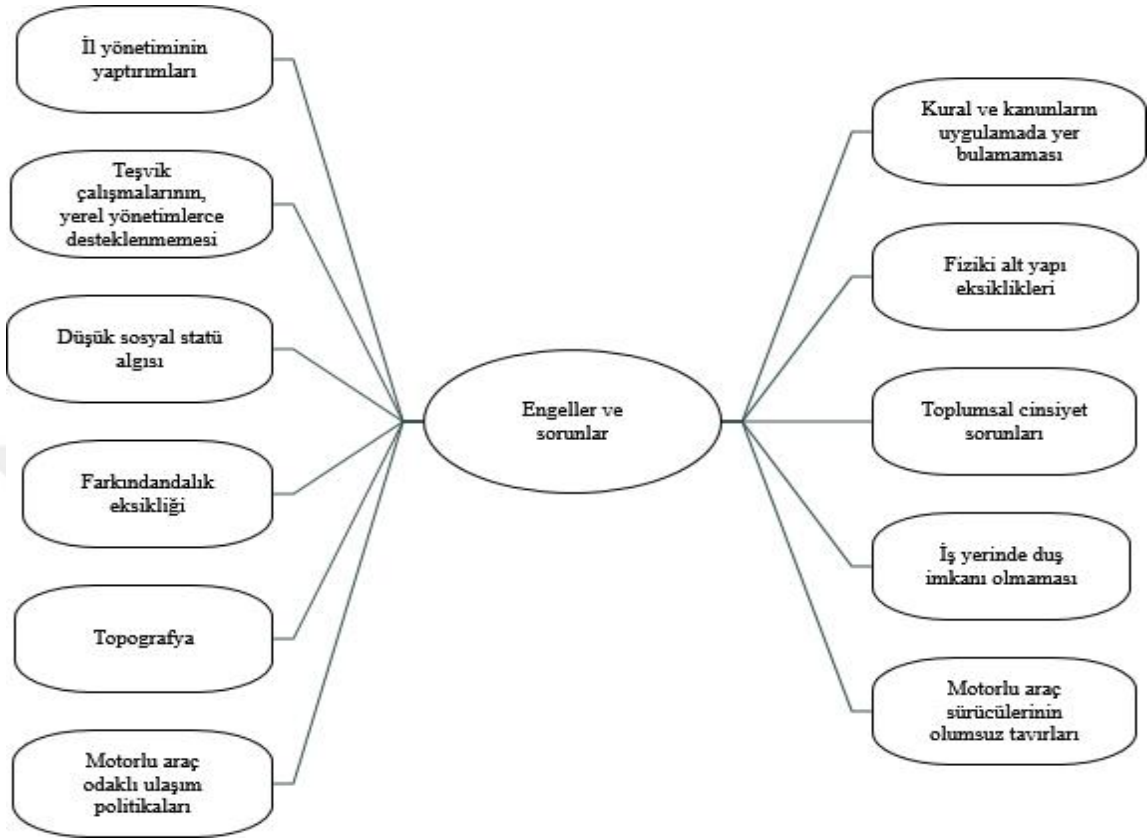
Sağlık Bakanlığı'nın çabaları desteklenmemektedir.

“Hayır yok; yani sadece ara ara Sağlık Bakanlığı işte sağlık için bisiklet kullanın diye teşvik ediyor; ama Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın bu konuda bir düzenlemesi yok yani şehirlerimiz bisiklet kullanmaya uygun değil.” (B16).

3.2.3. Engeller Ve Sorunlara Yönelik Görüşler

3.2.3.1. Engeller Ve Sorunlara Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri

İlgili personel/yöneticilerle, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önünde ne gibi engeller olduğuna yönelik yapılan görüşmelerde; fiziki alt yapı eksiklikleri ve motorlu araç odaklı ulaşım politikaları, önde gelen sorunlar olarak değerlendirilmiştir. Görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.5.'te gösterilmektedir.



Şekil 3.5. Engeller ve Sorunlara Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.24’te yer almaktadır.

Çizelge 3.24. Engeller ve Sorunlara Ait Kodlar (Yönetici)

KODLAR	TEMALAR
İlçe yönetimler il yönetimin yaptırımlarından dolayı adım atamamaktadır. Ana arterler büyükşehir belediyesinin kontrolünde olması engel teşkil etmektedir.	İl yönetiminin yaptırımları
Merkez yönetim birimlerinin teşvik çalışmaları, yerel yönetimlerce desteklenmemektedir.	Teşvik çalışmalarının, yerel yönetimlerce desteklenmemesi
Bisiklet ile ilgili kural ve kanunlar uygulamada yer bulamamaktadır. Motorlu araç sürücü eğitimleri bisikletli ile ilgili kurallara değinmemektedir. Trafik kuralları uygulamada bisikletlileri yeterince koruyamamaktadır.	Kural ve kanunların uygulamada yer bulamaması

Çizelge 3.24. Engeller ve Sorunlara Ait Kodlar (Yönetici) (devamı)

Fiziki altyapı eksiklikleri mevcuttur. Yeterince bisiklet yolu ve güvenli park alanları bulunmamaktadır. Bisiklet yolu olmaması kullanıcı sayısının artması önünde engeldir. Yollar güvenli değildir. Mevcut haliyle yolların bisiklet kullanıcıları için oldukça tehlikeli durumda olması, kullanım oranını düşürmektedir. Mevcut yollar uygun değildir. Genç ve yetişkinlerin güvenli bisiklet kullanabilecekleri alanlar olması için yaygınlaştırılmalı.	Fiziki alt yapı eksiklikleri
Toplumsal cinsiyet sorunları kadın bisiklet kullanıcıları için engeldir.	Toplumsal cinsiyet sorunları
İş yerlerinde duş imkanı olmaması, işe bisikletle gidip gelmenin önünde engeldir.	İş yerinde duş imkanı olmaması
Bisiklet kullanımı sosyal statü baskısını beraberinde getirmektedir. Bisikletlinin toplumdaki imajı düşüktür.	Düşük sosyal statü algısı
Bireylerde bisiklet sürme alışkanlığı yok. Bisiklet kullanabilecek güvenli yollar talep eden birey sayısı oldukça az. Bilinç eksikliği vardır.	Farkındalık eksikliği
Kent mimarisi uygun değildir. Topografya birçok yerde engel teşkil etmektedir. Topografik yapı engel teşkil etmektedir.	Topografya
Motorlu araç kullanıcılarının bisikletliye bakış açısı olumsuzdur. Motorlu araç sürücülerinin olumsuz tavırları söz konusudur. Bilinçsiz motorlu araç sürücülerini engel teşkil etmektedir.	Motorlu araç sürücülerinin olumsuz tavırları
Yerel yönetimler için motorlu araç odaklı ulaşım politikasından ödün vermek zor bir süreç olarak görülmektedir. Motorlu araç odaklı yerel ulaşım politikalarına ağırlık verilmektedir. Bisiklet altyapısına yönelik planlamalar maliyetli kabul edilmektedir. Motorlu araçların uygunsuz park etmesi bisiklet yolunu yapacak yer bulamama sorununun temelidir. İmar planlarında bisiklete yer verilmemesi, bisiklet yollarının ulaşım amaçlı yollara eklenmesini zorlaştırmaktadır.	Motorlu araç odaklı ulaşım politikaları

3.2.3.1.1. Fiziki Alt Yapı Eksiklikleri

Sağlık Bakanlığı yetkilisi, yerel yönetimlerin, diğer kurumların teşviklerini tamamlayıcı, fiziki altyapı çalışmalarını gerçekleştirmesi gerektiğini ifade etmiştir.

“...Belediyelerle dediğim gibi bunu mutlaka bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için belediyelerin bu işe ikna olması lazım. Gene aynı şey siz farkındalık yaratıp, talep sağladığınızda arz edilmesi lazım. Bu arzı yapacak bir şey de mutlaka belediyeler. Yani bisikleti var; kullanmayı biliyor; kullanmak istiyor; siz

kullanman gerekir demişsiniz ama nerede kullanacağım dediği zaman kişiye bu verilmiyorsa yapılan diğer bütün çalışmaların bir anlamı yok.” (Y4).

Gençlik ve Spor Bakanlığı yetkilisi, genç ve yetişkinlerin güvenli bisiklet kullanabilecekleri alanların Ankara’da bulunmadığını aşağıdaki şekilde ifade etmiştir.

“...Aileler çocuklarına bisiklet sürmesini öğretmek istiyor bunu nerede öğretecekler nerede öğretecekler. Benim tanıdığım insanlar var Ankara doğumlu Ankara’da yaşamış insanlar işte bu yaşta olup da bisiklet sürmesini bilmeyen insan var ve ben bunları duydukça şaşırıyorum nasıl nasıl olabilir. Yani yani şöyle bir düşündüğüm zaman ben de 27 senedir Ankara’da yaşıyorum geldiğim günden beri bisiklet grupları hariç insanların normal oturduğu semtte bile bisiklet kullandığını görmedim. Çocukları bazen görüyorum okul bahçesinde hafta sonları veya işte okul yaz ayları özelinde okulların çıkış saatinden sonra günler geç karardığı için o sürede çocuklar okul bahçesinde bisiklet sürebiliyorlar. Onun dışında kullanabilecekleri fiziksel altyapı ya da işte yol bulunmamakta. Bu yüzden de bisiklet yaygınlaştırılmalı.” (Y8).

3.2.3.1.2. Motorlu Araç Odaklı Ulaşım Politikaları

Gölbaşı İlçe Belediye yetkilisine göre, imar planlarında bisiklete yer verilmemesi, bisiklet yollarının ulaşım amaçlı yollara eklenmesini zorlaştırmaktadır.

“Biz de yeni yapılaşacağımız yerlerde illa ki planlarımızda bisiklet yolunu muhakkak koyuyoruz ama mevcut alanların içinde daha önce bu bir düşünce olarak oturmadığı için planın içinde yani bisiklet yolu trafikle kesiştiği için yaya yoluyla kesiştiği için sıkıntılı oluyor yani mevcut alanlarda bunu yapmakta zorlanıyoruz. Ya da kesik kesik yollar yapmak zorunda kalıyoruz ya da işte parkı rekreasyon alanıydı gibi yerlerimiz varsa oralarda yapmaya uğraşıyoruz. Türkiye’nin en büyük sıkıntısı bu bisiklet yolunda. Yapılaşma imar başlangıcında bu tür bir fonksiyon konmamış. Onun için zorlanılıyor ama devletin ciddi teşvikleri ve katkıları var bu konuda.” (Y6).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilisi, motorlu araç odaklı yerel ulaşım politikalarına ağırlık verildiğini aşağıdaki şekilde ifade etmiştir.

“...Bireysel araç kullanımını teşvik eden bir yaklaşım var. Yani mesela mevcut belediyemiz de bunu bu şekilde şey yapıyor; yani en çok yatırımını işte yol daha geniş yollar yapayım da arabalar daha rahat gitsin diye yapıyor. Yani bu toplu taşımaya daha dönük olmak bu tür işte yürüme veya bisikletle ulaşmayı sağlayacak ulaşım yatırımları ile desteklense daha iyi olabilir...Yolunuz yok yolunuzla birlikte kentsel diğer işlevlerin de ilişkisi yok.” (Y2).

Sağlık Bakanlığı yetkilisi, kent içinde motorlu araçların uygunsuz park etmesine yerel yönetimin izin vermesini, bisiklet yolunu yapacak yer bulamama sorununun temeli olarak nitelendirmektedir.

“...Belediyelerden paydaş olarak bizim Sağlık Bakanlığı olarak beklentimiz hakikaten uygun olan yerlerde araba parklarının kaldırılarak ve İl Emniyet Müdürlükleriyle sinyalizasyonların, trafik ışıklarının hemen uygulanarak, alınacak bir belediye encümen kararıyla bu işler çok rahat yapılabilir. Dediğim gibi engel olarak belki biraz farkındalığın eksik olmasını ben düşünüyorum. Bir de mutlaka bu yapılacak çalışmalarda, özellikle büyükşehirlerdeki park; trafik normalde yollarda yapılmaması gereken parkların park yeri olarak kullanılması dolayısıyla da belediyelerin bu parkları kaldırmadığı için bu sefer şehir içinde biz trafik şey bisiklet yoluna yer bulamıyoruz gibi bir açıklamada bulunmalarını ben engel olarak görüyorum. Eğer belediyeler uygunsuz parkları kaldırırlarsa kendileri açısından dediğim gibi diğer işlerinden çok daha kolay bir şekilde bu işi halledebilirler.” (Y4).

Bisiklet Federasyonu yetkilisi, bisiklet altyapısına yönelik planlamaların mevcut ulaşım entegrasyonu az maliyetle sağlamaktan ziyade, ayrı bir yapılanma olarak düşünüldüğü için maliyetli kabul edilmekte olduğu görüşünü savunmaktadır.

“Trafik en büyük sorun, trafikte yeni düzenlemeler yapılmasını gerektiriyor. Yani sağlıklı emniyetli, bir kullanım olabilmeye için, yapım sağlanabilmesi için, trafikte konu ile ilgili düzenlemeler. Tabi bu çok ürkütücü gözle bakmamak lazım şu aşamada.

Mesela diğler ÷lkelerdeki uygulamalara baktığımızda, bizdeki gibi işte şu kadar km bisiklet yolu yapalım; işte ayrı yollar olsun falandan ziyade normal trafik akışına entegre çözümler arıyorlar; buluyorlar. Yani yolun sadece çok küçük bir bölümünü bisiklet kullanımına ayırıyorlar; ona özel tutuyorlar.” (Y5)

Gölbaşı İlçe Belediye yetkilisi, yerel yönetimler için motorlu araç odaklı ulaşım politikasından ödün vermenin zor bir süreç olduğu yönündeki düşüncelerini aşağıdaki şekilde aktarmıştır.

“...Fiziki engeller problem. Yani bir bisiklet yolu diye bir yer yol ayırmaya kalksanız mutlaka trafikle kesişiyor. Daha önce az önce de söyledim ya bu şehirlerimiz planlanırken böyle bir fonksiyon yüklenmemiş. Dolayısıyla her taraf trafiğe araç trafiğine yönlendiriyor. Bisiklet yolu da araç trafiğiyle kesildiği zaman işte dediğim gibi ışık problemi geçiş üstünlüğü problemi derken orda da çok büyük sıkıntı yaşıyorsunuz. Yani çoğu yerde çok büyük fiziksel sıkıntılarla karşılaşıyorsunuz. Yani birinci öncelik şu anda trafik akışı, yani maalesef ki öyle bizim yapımızda şehir yaşantımızda. Ankara'nın içini siz de biliyorsunuz yani hangi trafiği kesebilirsiniz bisiklet yoluna vermek için? Yani kesmekte çok zorlanırsınız ve şu andaki yönetim kademesinde de bisiklet yolu önceliği henüz oturmamış durumda. Yaya önceliği yeni yeni oturuyor; kesintisiz yaya yolu yapma yeni yeni oturdu üç beş yıllık bir olgu bu da; bisiklet daha oturmadı maalesef.” (Y6).

3.2.3.1.3. İl Yönetiminin Yaptırımları

Çankaya İlçe Belediye yetkilisi, il yönetiminin yaptırımlarının ilçe yönetimine engel teşkil ettiğini ifade etmiştir.

“...Bir kere bu sokaklar ve caddeler kesişme olayı çok sıkıntılı bir süreç. Yani ben hep aynı öreneği veriyorum burda mesela Kuğulu Park'tasınız Çankaya'nın ve Ankara'nın güzel bir yeri ve Kızılay'a gelmek istiyorsunuz; bisikletle gelmek istiyorsunuz. Gececeğiniz hiçbir yol Çankaya Belediyesi'nin yolu değil. Yani işte

Büklüm Sokak değil işte onun altındaki Bestekar Sokak değil zaten onlara bakarsanız artık hepsi cadde oldu Büklüm Caddesi, Bestekar Caddesi, Tunus Caddesi oldu. Yani tabelaları değiştirip Büyükşehir'e aldılar.” (Y1).

3.2.3.1.4. Yerel Yönetimlerce Desteklenmeyen Teşvik Çalışmaları

Sağlık Bakanlığı yetkilisi, merkez yönetim birimlerinin teşvik çalışmalarının, yerel yönetimlerce desteklenmediğini ifade etmiştir.

“Engeller, sorunlar aslında aşılmayacak şeyle değil. Bir; kişilerde farkındalığın olması için biz bakanlık olarak dediğimiz gibi sağlık açısından kişilerin mutlaka hareket etmesi gerektiğini vurguluyoruz. Böyle olunca, farkındalık yarattığınızda yani talep yarattığınızda, bunun arzın karşılanması lazım. İşte arzın karşılanması noktasında maalesef bizim bakışımızın sorumluluk alanına girmiyor. Yani biz bakanlık olarak sağlık için yürüyün; sağlık için hareket etmeniz lazım, bisiklet de bunlardan biridir dediğimizde; vatandaşa bu talebi yarattığımızda eğer vatandaşın yürüyecek yolu yoksa, vatandaşın bisikletini kullanacak yolu yoksa o zaman arz edilmemiş oluyor.” (Y4).

3.2.3.1.5. Motorlu Araç Kullanıcılarının Olumsuz Bakış Açısı

Bisiklet Federasyonu yetkilisine göre, motorlu araç kullanıcılarının bisikletliye bakış açısı olumsuzdur. Ayrıca bisiklet ile ilgili kural ve kanunlar uygulamada yer bulamamaktadır.

“...Zannedildiği kadar büyük bir maliyeti, külfeti olan bir konu değil aslında bahsetmeye çalıştığımız trafik düzenlemeleri. Bakış açısı ile alakalı biraz fedakarlıkla alakalı. Özellikle araç, motorlu araç kullananların küçük fedakarlıklarıyla alakalı. Yani her km başına bir trafik zabıtası dikemezsiniz; buna belki gerek de yok. Ama insanların içerisinde bisikletliye, yayaya saygı kültürü var ise, bunu kendi içinden gelerek uygulamaya çalışıyorsa, zaten olayın yüzde 95'i çözülmüş demektir.” (Y5).

3.2.3.1.6. Uygulamada Yer Bulamayan Kural Ve Kanunlar

Kural ve kanunlarda bisiklet yer almamaktadır.

“...Yani bizde mevcut kurallarımız içerisinde olan kurallar da uygulamada belki çok yerini bulamıyor. Özellikle büyükşehirlerde. Yani bisikletle trafiğe çıkılmaz diye bir kaide yok. Bisikletin kullanılmayacağı yerler sınırlı.” (Y5).

Motorlu araç sürücü eğitimlerinin bisikletli ile ilgili kurallara değinmediği, katılımcılar tarafından sorun teşkil ettiği düşünülen bulgular arasındadır.

“...Yani hakikaten cesaret istiyor trafikte bisikletle trafiğe katılmak. En büyük sorun bu geliyor bana eğitim. Trafik eğitimimizde bu tür şeylerin şeyi çok eksik yani bizim sürücü kurslarımızda bu tür eğitimler veriliyor fakat basitçe geçiliyor işte yayaya yol vereceksin şu olacak bu olacak...” (Y6).

3.2.3.1.7. Bireylerdeki Farkındalık Eksikliği

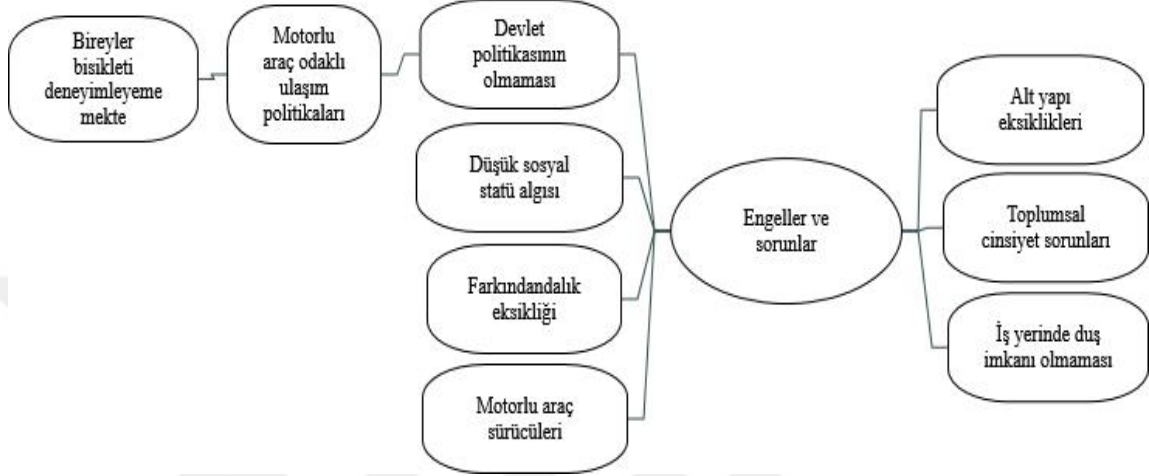
Bisiklet kullanabilecek güvenli yollar talep eden birey sayısı oldukça az olması da arz-talep dengesi açısından sorun olarak görülmektedir.

“...İnsanlardan talep gelmesi lazım tabi ki sen yalnızca bunu birisinden beklemek değil birisinden ancak istersen bişey olabilir. İşte ben çocuğuma bisiklet öğretmek istiyorum, kullanım alanı istiyorum veya işte bize yer gösterilsin diyebilirler. Tabi ki bunlar isteğe bağlı hani kişi ne isterse yapılabilir. Yani nasıl rekreasyon alanları zamanla talep edilmişse, tabi ki bunların da dezavantajı trafik alanının mevcut alanın içinde olduğu için bir yandan sağlık bir yandan sağlığa zararlı.” (Y8).

3.2.3.2. Engeller Ve Sorunlara Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri

Katılımcılarla, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önünde ne gibi engeller olduğuna yönelik yapılan görüşmelerde; fiziki alt yapı eksiklikleri ve motorlu araç odaklı ulaşım politikaları, motorlu araç sürücülerinin trafikteki olumsuz tavırları

önde gelen sorunlar olarak değerlendirilmiştir. Görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.6.'da gösterilmektedir.



Şekil 3.6. Engeller ve Sorunlara Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.25'te yer almaktadır.

Çizelge 3.25. Engeller ve Sorunlara Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)

KODLAR	TEMALAR
Yerel yönetimin alt yapı eksikliklerini giderecek çalışmalar yapmaması. Yönetimin doğaya ve çevreye saygılı politikalar üretmemesi. Bisiklet kullanımını artırmaya yönelik bir devlet politikası yoktur. Gerekli altyapı çalışmalarının yerel yönetimlerin insiyatifine bırakılmış olması. Mevcut ulaşım politikaları motorlu araç odaklıdır. Motorlu araç alımını kolaylaştıran ve teşvik eden devlet politikası engeldir. Otomobil sektörüne zarar vereceği düşüncesi hakimdir. Bireyler bisikleti deneyimleme şansı bulamamaktadır. Bisikletin bir ulaşım aracı olarak kabul görmemesi.	Devlet politikası olmaması ↓ Motorlu araç odaklı ulaşım politikaları ↓ Bireyler bisikleti deneyimleyememekte
Motorlu araç sürücüleri bisikletliyi trafikte yok saymaktadır. Motorlu araç sürücülerinin bisikletliye karşı trafikteki olumsuz tavırları sorundur Bilinçsiz motorlu araç sürücüleri. Motorlu araç sürücülerinin olumsuz tavırları	Motorlu araç sürücüleri

Çizelge 3.25. Engeller ve Sorunlara Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)(devamı)

KODLAR	TEMALAR
Bisikletin düşük sosyal statüyü temsil ettiği algısı. Bisikletin toplumda sadece çocuklara yönelik bir oyuncak olduğu algısı. Bisiklet, toplumda zayıf bir sosyal statü göstergesi olarak algılanmaktadır.	Düşük statü algısı
Fiziki altyapı eksiklikleri. Mevcut yolların bisikletliler için güvenli olmaması. Çocukların bisiklet kullanabilecekleri alanların olmayışı. Ankara bisikletli için güvenli olmayan bir şehir. Fiziki altyapı eksiklikleri	Alt yapı eksiklikleri
Bireysel farkındalık olmayışı	Farkındalık eksikliği
Bireylerin ortak kullanım alanlarındaki tahammülsüz davranışları	
Bisiklet kullanımının faydaları ile ilgili yeterince farkındalık çalışması yapılmamaktadır.	
Toplumsal cinsiyet sorunlarımız kadınların bisiklet kullanımına engel teşkil etmektedir.	Toplumsal cinsiyet sorunları
İşyerlerindeki duş imkanlarının yetersiz olması.	İş yerlerinde duş imkanı olmayışı

3.2.3.2.1. Motorlu Araç Sürücülerinin Olumsuz Yaklaşımı

Motorlu araç sürücülerini bisikletliyi trafikte yok saymaktadır.

“Ne diyeyim yani, bizim için bizim bu kaportamız hani bir dıştan bir şeyimiz yok. İnsandan saymıyorlar.insanlar kasisten geçerken bile bir duraksayabiliyor; ama yanından bir yaya geçerken ya da bir küçücük bir taşın üstünden geçerken bile yavaşlıyorlar; ama yanından bir bisiklet geçerken hiçbir şekilde öyle bir saygıları yok. Onun üzerine sürüyorlar yani eğitim yok bence tamamen eğitimsizlik olarak görüyorum; tamamen kültürsüzlük olarak görüyorum.” (B2)

“Ankara özelinde yollar müsait değil belki, aslında yapılmayacak bir şey de değil. Bir de araç kullanan insanların kültür seviyesini birazcık daha eğitilmesi gerektiği düşüncesindeyim. Bisiklete binen insanın hep bisiklete bindiğini hiç aracı olmadığını düşünüyor zannediyorum o kişiler. Halbuki hepimizin iyi veya kötü birer aracı var. Ama bisiklete binerek sağlığımızı ve zinde bir yaşam sağlamaya çalışıyoruz kendimize. Biraz

daha duyarlı, hoşgörülü olmaları gerekiyor. Ama bunun için de ben Ankara genelinde konuşuyorum; böyle bir çalışma böyle bir şey maalesef görmedik göreceğimi de kısa vadede inanmıyorum.” (B4).

Motorlu araç sürücülerinin olumsuz tavırları sorun teşkil etmektedir.

“Daha sonra insanların bisikletlilere karşı sempati ve saygı beslemesi gerekiyor. En büyük sıkıntıyı araç şoförlerinden yaşıyoruz. Yani sağ şeridin emniyet şeridinin bile gerisinde gittiğimiz halde, kornalar selektörler, sözlü tacizlere maruz kalıyoruz...” (B16).

3.2.3.2.2. Devlet Politikasının Olmaması Sorunu

Yönetimin doğaya ve çevreye saygılı politikalar üretmemesi sorundur.

“Bence yönetim kısmının bakış açısı çok önemli. Yönetimin bakış açısı ne zaman ki bisiklet kullanımına, doğaya saygı, çevreye saygı konularına yönelirse, ancak o zaman bizim de bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için projelerimiz ve şeylerimiz olacaktır diye düşünüyorum.” (B3).

Bisiklet kullanımını artırmaya yönelik bir devlet politikası yoktur.

“Bilgisizlik, eğitim. Yani bunlar bisikleti tanımıyoruz. Bisikleti tanımadığımızdan dolayı, bisiklet yollarımız yok. Bu nedir yani bisiklete yabancı olduğumuz, yani ülkemizin politikası bisiklete yabancı. Yani bisiklete herhangi bir destek yoktur.” (B7).

Bir devlet politikasına ihtiyaç vardır.

“...Bu devlet politikası ile olabilecek bir şey yoksa insanlar Çünkü bisikletin nasıl bir şey olduğunu bilmiyorlar insanların ulaşabilecekleri kaynaklar; bir çevreleri, iki televizyonlar, üç ne bileyim okulda gördükleri eğitim. Eğer bir çocuk okuluna bisikletle güvenle gidemiyorsa, yakın yere bile servisle gitmek zorunda kalıyorsa, babası onu götürmek zorunda kalıyorsa, sen güvenli sokaklar sağlayamıyorsan, sen trafik

kurallarına uyan bir yapı kuramıyorsan, onun dışında hani sokaklarını, şehirlerini bunlara göre düzenleyemiyorsan eğer bisiklet kullanımı mümkün değil yaygınlaşamaz...” (B5).

Gerekli altyapı çalışmalarının yerel yönetimlerin insiyatifine bırakılmış olması sorundur.

“Mesela yerel belediyeye bırakırsan yapmaz. Kim binecek burada der. Benden değil der; politik düşünür ama devlet politikası olursa o yerel belediyeyi zorlar. Der ki Yerel belediyeye sen işte Ordu için söylüyorum; senin nüfusun 200.000; sen buraya en azından 80 kilometre bisiklet yolu yapacaksın; tamam mı böyle kotalar koyar; belediyeleri zorlar. Hani nasıl çöp vergisi çıkardılar ya. Eskiden yoktu ki çöp vergisi. Çöp vergisi daha temiz olsun diye çöp vergisi çıkartıldı. Belediyeler çöp vergisi topluyor. Bak bunu yapabilirler ne yapar, devlet kanunla belediyeleri zorlar. Mecburen yaparlar o zaman. Yoksa böyle gönüllü, istekle belediyeye bisiklet yolu yaptırırıyorsun.” (B15).

Plansız ulaşım anlayışı, bisikletlinin kendini güvenli hissetmemesine sebep olmaktadır.

“Yani her şeyden önce bir plansızlık var. Trafiğin keşmekeş oluşu, bisikletlinin kendini şehir içi trafikte güvenli hissetmeyişi var.” (B17).

Bir politika olmaması kullanıcıların trafikteki güvenliğini tehdit etmektedir.

“...Açıkcası kendimden bahsedecek olursam, yol olmadığı için araba çarptı; malum. Bence bir politika yok; Ankara için söylersem yok...” (B1).

3.2.3.2.3. Motorlu Araç Odaklı Ulaşım Politikaları

Bireyler motorlu taşıt kullanımına teşvik edilmektedir.

“...Zaten yollarımıza baktığın zaman çok geniş yollarda seyahat ettiğimizi görürsün. Mesela bak sana şöyle bir örnek vereyim. Ben bu sabah Konya yolundan işime giderken, Konya yolunun bir paraleli yola geçtim. Aslında paralel yol da aynı yere

gidiyordu; Konya yolu da hemen hemen aynı yere gidiyordu. Ama Konya yolu beş şerit olmasına rağmen tıkalıydı; paralel yol boştu. Çünkü insanlar buna özendiriliyor. Hızlı araba kullanmak, geniş yollarda araba kullanmak insanlara bir ne bileyim prestijmiş gibi sunuluyor. Otomobil reklamlarına dikkat et; otomobil reklamları genelde prestiji ne bileyim gücü, zenginliği saygınlığı sağladığı söylenerek otomobil satılır ya da otomobil alırsan çok özgür olacağına kendine ait bir alanın olacağı söylenir....Anlamak kolay yani otomobil alıyorsun hoşlanıyorsun bunu ödüyorsun karşılığında sana sahte zevkler sunuluyor. Sen de mutlu olduğunu zannediyorsun Ama Aslına bakarsan kendini boşu boşuna köleleştirilmiş oluyorsun.” (B5).

Motorlu araç odaklı yapılan ulaşım yatırımları engeldir.

“...Mümkün mertebe bizde buna yaygınlaşmasına izin vermeyecekler. Çünkü bizim tüketimimiz, benzin alımımız, dışarıya para aktarmamız daha fazladır arabalarda. Ondan dolayı o konuyu destekliyorlar. Konforlu arabalarımız vardır; fakat konforlu bisikletlerimiz yoktur. Bu konuda yatırımlar yani hep o yöne olduğundan dolayı ben bu işin burada başaracağını zannetmiyorum; devlet de bu konuyu desteklemiyordur bence.” (B7).

Motorlu araç alımını kolaylaştıran ve teşvik eden devlet politikası engeldir.

“...Neler yapılmalı konusu bir; tabii bisikletle ilgili bir kültür yok maalesef. Ama şöyle bir şey var yani 1950'lerde 60'larda Türkiye'de bir bisiklet kültürü varmış işe gidip gelenlerin. Mesela bizim köyümüzde birkaç kişi 15 kilometrelik şehre bisikletle gidip geldiklerini söylüyorlar işe; ya da işte köyde oturup ondan sonra yakın olan benzin istasyonlarında çalışanlar ulaşımı bisikletle, bir kısmı da tarlaya çalışmaya giderken bisiklet kullandıklarını söylüyorlar. Tabii bu 80'ler ile birlikte böyle bir kültür yok oldu. Çünkü insanlar artık daha çok arabaya yöneldiler bu arabaya yönelme de tabii devlet politikası ile oldu. Bu devlet politikasında, yani arabaya yönelmeyi kolaylaştırmada, kredilendirme ile oldu; özellikle memurlara verilen işte otomotiv endüstrisini geliştirelim diye verilen taksitli satışlar oldu.” (B17).

Devlet motorlu araç ve yenilenemeyen enerji tüketimi vergileri ile ekonomik sürdürülebilirliğini sağlamayı öncelikli görmektedir.

“Bir tabii bu konuda bir yaklaşım farkı var. Yani devlet politikası olarak bisiklet pek de bizim devletin politikasına uymuyor. Çünkü sonuçta biliyorsunuz ötv işte 20 küsur bin lira bir araç başı ve 80 kuruşluk benzinin de aşağı yukarı 2-3 lirasının vergi olduğunu düşünürseniz O zaman pek devletin işine gelmiyor bisikletin yaygınlaşması ve petrol tüketiminin azalması.” (B17).

Yenilenemeyen enerji tüketimini azaltmayı gözetmeyen yönetim anlayışı.

“Siyasi bence, ben siyasi olduğunu düşünüyorum. Başka yerlerden çıkar sağladıkları için. Şimdi bisiklet kullandığında, araç kullanımı azalacaktır; haliyle petrol tüketimi de azalacaktır. Petrolün bu kadar pahalı olduğunu düşünürsek, mutlaka birilerinin çıkarları vardır.” (B12).

3.2.3.2.4. Düşük Statü Algısı

Bisikletin düşük sosyal statüyü temsil ettiği algısı var.

“...Otomobil reklamları otomobil kullanmak şeydir; hani bisiklet kullanmak daha düşük bir şeydir. Fakir biner bisiklete; zenginsen bisiklete binmezsın.” (B5).

Bisikletin toplumda sadece çocuklara yönelik bir oyuncak olduğu algısı mevcut.

“Şimdi bisiklet kullanımını çocukça bir iş olarak görüyorlar. Mesela ben 63 yaşındayım; bisiklete bindiğim zaman çocuklar bile; “Aaa koskocaman adam bisiklete biniyor” diyor. Bir o var.” (B9).

Bisiklet, toplumda zayıf bir sosyal statü göstergesi olarak algılanmaktadır.

“Ondan sonra insanlar bisikletli olmak yerine gösteriş seviyorlar. Yani bir arabayla son model arabayla olmak; yani bisikletli olmayı sanki yaya kalmış, şey kalmış da mecburen bisiklete biniyor gibi görüyorlar...” (B9).

3.2.3.2.5. Fiziki Alt Yapı Eksiklikleri

Fiziki altyapı eksiklikleri engeldir.

“Üçüncüsü de bisiklete uygun hani ne bileyim yolların yapılmayışı, fiziki alt yapının olmayışı yani park etmek bile bazen bisikletini sorun olabiliyor; nereye bırakacaksın; nereye koyacaksın vesaire bu sorun olabilir.” (B5).

Mevcut yollar ve trafik bisiklet kullanımı için güvenli değil.

“Bu açıkçası bizim şehrimizde, yani bizim Ankara'da benim görebildiğim tek şey şu; otomobil de değilsen güvensizsin havası var. Sokaktaki başıboş köpekler sorun oluyor; ondan sonra sokaklarda serseriler sorun oluyor. Ne bileyim gecenin geç saati ışıklandırma düzgün olmuyor falan filan vesaire. Yani arabaya binip de evine gidersen ve bunu saat ona kadar yaparsan sanki çok güvenli bir şehirde yaşıyorsun Ankara çok düzgün diyorlar ya hani sebebi o. Çünkü kimse geceleri sokakta gezmiyor. o zaman büyük ihtimalle temiz bir şehirde yaşamış oluyoruz yani bu kadar basit.” (B5).

“Öncelikle çoğu insanda gördüğüm, yani bisiklet kullanımına engel olarak gördükleri temel sorun, bisiklet kullanılacak güvenli yolların olmaması. Trafiğin içerisinde kimse bisiklete binmek istemiyor veya sevdiklerini işte çocuklarını, eşlerini trafiğin içerisine sokmak istemiyorlar; en büyük sorun bu. Bisiklet sadece işte hafta sonu göl kenarına binilen bir şey hobi olmaktan öteye gidemiyor.” (B11).

3.2.3.2.6. Farkındalık Eksikliği

Bireylerin ortak kullanım alanlarındaki tahammülsüz davranışları sorundur.

“...Fiziki altyapıdan öte, aslında yollarımız fazla fazla yeter. Eğer insanlar bilinçlense ve biraz daha tahammülü artsa, bisiklet yolu olmadan da biz günü kurtarabiliriz. Ama bu zihniyet değişmediği sürece, bisiklet yolu yapılsa bile, işte insanlar o yollara park edecek; insanlar o yolda yürüyecek ya da çöp kutularını koyacaklar. Bir şekilde o yollar kullanılmaz hale gelecek.” (B16).

3.2.3.2.7. Toplumsal Cinsiyet Sorunları

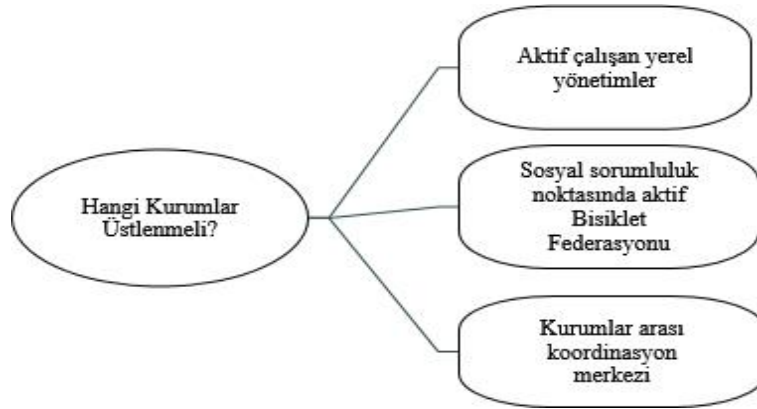
Toplumsal cinsiyet sorunlarımız kadınların bisiklet kullanımına engel teşkil etmektedir.

“...Ben bisiklete binerken özel sebeplerden dolayı korkuyorum; bayan olduğum için. Sıkıştırılırim arabalar tarafından korkusuyla 7,5 kilometrelik yolu ben arabayla gidip geliyorum. Normalde benim korkmadan hür irademle bisikletle gidip gelebilsem, beni görenlerin de sayısının artacağını, ama ben korktuğum için başta ben kullanan biri olarak ben korktuğum halde başkalarının da korktuğunu korkacağını.” (B8).

3.2.4. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Görüşler

3.2.4.1. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri

Katılımcı görüşlerine göre, bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaları yürütmesi gereken kurumlar arasında, yerel yönetimlerin öncelikli olarak faaliyet göstermesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca merkez yönetime bağlı ilgili kurumlardan bir koordinasyon merkezi oluşturulması gerektiği de elde edilen bulgular arasında ön plana çıkmaktadır. Görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.7.’de gösterilmektedir.



Şekil 3.7. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.26’da yer almaktadır.

Çizelge 3.26. Hangi Kurumların Üstlenmesi Gerektiğine Ait Kodlar (Yönetici)

KODLAR	TEMALAR
<ul style="list-style-type: none">-Yerel ve yöresel farklılıklar düşünülerek hareket edilmesi gerekliliği, yerel yönetimlerin ağırlıklı olarak konuyu üstlenmesini gerektirmektedir.-Yerel yönetimler merkez yönetim teşviklerini kullanarak uygulama noktasında aktif rol almalıdır.-Yerel yönetimler bisikletin şehir içinde kullanımının yaygınlaştırılması hususunu iş listelerine almalı.-Yükün büyük kısmı belediyelere yöneliktir.-GSB ve yerel yönetimler uygulamada aktif rol almalıdır.-Altyapı işini yerel yönetimler üstlenmelidir.-Çevre ve şehircilik Bakanlığı şehir planlamalarında bisikletli ulaşımı şart koşarak, yerel yönetimleri mevzuat anlamında zorlayabilir.-Sağlık Bakanlığı’nın çalışmaları başta yerel yönetimler olmak üzere, ilgili diğer tüm kurumlarca desteklenmelidir.	Aktif çalışan yerel yönetimler
<ul style="list-style-type: none">-Gençlik ve Spor Bakanlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı iş birliği; bisikletin sportif anlamda gelişimine katkı sağlanabilir.-Bisiklet kullanımı gündelik yaşamın bir parçası olarak düşünüldüğünde, karayolları, emniyet, sağlık, içişleri dahil hemen her kamu kurumunu ilgilendirmektedir.-Bisiklet Federasyonu, Spor Genel Müdürlüğü, Sağlık Bakanlığı, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı ve üniversiteler işbirliği içinde ortak bir politika belirleyebilirler.-GSB, Sağlık, Çevre ve Şehircilik Bakanlıkları ve üniversiteleri temsil eden temsilcilerden oluşan bir üst koordinasyon merkezi oluşturulmalıdır.	Kurumlar arası koordinasyon merkezi
Bisiklet Federasyonu sadece performans boyutu ile sınırlı kalmak yerine, toplumda yaygınlaştırılması noktasında çalışmalar yapmalıdır.	Sosyal sorumluluk noktasında aktif Bisiklet Federasyonu

3.2.4.1.1. Yerel Yönetimler Aktif Rol Almalı

Bir kentin çehresinden sorumlu olduğu düşünülen kurumların başında gelen yerel yönetimlerin, kentte güvenli bisiklet kullanımının mümkün duruma getirilmesinde öncelikli yükümlülük sahibi olduğu latılışımçı görüşleriyle ortaya çıkmıştır. Çankaya Belediyesi yetkilisi, yerel ve yöresel farklılıklar düşünülerek hareket edilmesi ve yerel yönetimlerin ağırlıklı olarak konuyu üstlenmesi gerektiğini aşağıdaki şekilde ifade etmiştir.

“...Biz Ankara’da olduğumuz için belki Ulaştırma Bakanlığı’nın kararlarını Ulaştırma Bakanlığı Ankara’yı görerek veriyor olabilir ama bu Artvin için geçerli değil.

Artvin’de yaşayan bir vatandaşın işte bisiklete binip binmemesi veya hangi yoldan gidip gitmeyeceğine Ankara’dan karar verilmesi bir sıkıntı. Yani İlk önce yetkiyi olabildiğince yerellere verip, yani halka dokunan yapılara verip, bunun üzerinde yaygınlaştırmak için de onlara yani ilk önce sorumluluk verip ondan sonra hesap sormak gerekiyor.” (Y1).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilisi, yerel yönetimlerin merkez yönetim teşviklerini kullanarak uygulama noktasında aktif rol alması gerektiğini ifade etmiştir.

“Tabii ki belediyeler; bunu yapmak görevi belediyelerin. Bizim kanunumuz da böyle çalışıyor. Belediye girişecek ki ben kentsel dönüşüm yapayım; biz de onu destekleyeceğiz. Yani kurgu bu. Dolayısıyla önce belediyelerde, belediye buna öncelik verecek biz işte zaten onların bunu yapmasını teşvik etmek amacıyla bir standart hazırladık. Bunu yönetmelikle destekleyeceğiz ve ayrıca mali desteklerle de bunun yapılmasına gayret edeceğiz ki belediyeyi bu iş yapmaya yönlendirebilelim; hedef bu.” (Y2).

Yerel yönetimlerin, bisikletin şehir içinde kullanımının yaygınlaştırılması hususunu iş listelerine alması gerektiği Sağlık Bakanlığı ve Bisiklet Federasyonu yetkilileri tarafından ifade edilmiştir.

“Bizim paydaşlarımızdan, baktığımız zaman yerel yönetimler bu konuda çok önemli. Mutlaka yerel yönetimler kendilerinin iş listelerine bunu alması lazım. Yani sağlıkla ilgili olarak sadece kişilere kendi bünyelerinde sağlık hizmeti ya da ara ara bir takım kurslar yapılması, bir takım etkinlikler düzenlenmesi değil... Bunun içerisine bu bisikletin de şehir içinde kullanım olarak yaygınlaştırılabileceği projeler üretmeleri gerekiyor. Burada en büyük sorumluluk belediyelere var.” (Y4).

“...Yani hani günlük yaşantıda düşünecek olursak, belki de yükün büyük kısmı belediyelere yöneliyor diyebiliriz yani net bir adres arıyorsak, günlük konu içerisinde evet bu sorumluluğun büyük kısmı herhalde biraz belediyeye yöneliyor gibi.” (Y5).

3.2.4.1.2. Merkezi Yönetime Bağlı İlgili Kurumlardan Oluşan Bir Koordinasyon Merkezi Oluşturulmalı

Gençlik ve Spor Bakanlığı ile Milli Eğitim Bakanlığı iş birliğinin, bisikletin sportif anlamda gelişimine katkı sağlanabileceği ifade edilmiştir.

“...Yaygınlaştırma noktasında belediyelerle bizim gibi iş birliği yapacak bir diğer kurum kuruluş da Gençlik Spor Bakanlığı. Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın hem Gençlik Merkezleri var; çok yoğun bir şekilde gençlik merkezlerinde çalışmalar yapıyorlar biliyoruz Türkiye çapında. Aynı zamanda spor federasyonları ile çalışıyorlar. Bisikletin bir de spor boyutu var biliyorsunuz. Öyle olunca bu konuda çok ciddi liderlik yapabilecek bir diğer kurum da Gençlik Spor Bakanlığı.Gençlik Spor Bakanlığı biz Milli Eğitim Bakanlığı ile iş birliği yapıp; biz Milli Eğitim Bakanlığı'na da bisiklet desteği sağladık. Beden eğitimi derslerinde bahçesi uygun olan okullarda kullanılabilmesi ve ayrıca bu okullarda bisiklet kulüplerinin kurulabilmesi için biz bunu verdik. Oradaki okullardaki beden eğitimi dersleri ile antrenörleri birleştirebilirler. Bu şekilde bir birliktelik sağlanabilir.” (Y4).

Üniversitelerin kampüslerde gerekli bisiklet alt yapısını oluşturarak, belediyelerin ise toplu taşıma bisikleti entegre ederek iş birliği içinde olması gerekliliğine vurgu yapılmıştır.

“...Yine bir diğer aktif olması gereken kurum kuruluş bisiklet ile ilgili; üniversiteler. Üniversitelerin de kampüsleri bu anlamda çok uygundur; uygun olabilir. Biz üniversitelere de bisiklet desteği bunun için verdik. Paylaşım istasyonları belki öğrencilerin kimlik kartı karşılığı kurulabilecek şekilde kampüsün içerisinde yapılacak bisiklet yoluna biz bisiklet desteği bütün üniversitelere verdik ve veriyoruz hala. Dolayısıyla üniversitelerin de mutlaka kampüslerinde bisiklet yollarını çizmesi, her fakültenin önüne bisiklet istasyonunu koyması ve belediyelerin de mutlaka kampüslere kadar şehir içinde işte ulaşımına uygun olan yeri sağlaması ve otobüsleri de biraz daha Avrupa'daki gibi bisikletlerin inebileceği binebileceği şekilde otobüsler almaları yine belediyeler için çok önemli...” (Y4).

Bisiklet kullanımı gündelik yaşamın bir parçası olarak düşünüldüğünde, karayolları, emniyet, sağlık, içişleri dahil hemen her kamu kurumunu ilgilendirmekte olduğu katılımcı ifadelerine yansımıştır.

“...Sporun yanı sıra rekreasyon amaçlı olarak da bisiklet, ulaşım aracı olarak da bisiklet, devrede olması gereken bir araç. Bu Şekilde baktığımızda karayollarından tutun emniyete sağlığa belki güvenlik açısından düşündüğünüzde İçişlerine her Şeye kadar bütün, bence bütün kamu kuruluşlarına oyle veya böyle bir Şekilde ilgilendiren bir konu. Evet yani nasıl sokaktaki bir vatandaşın günlük etkinlikleri içerisinde hani herhangi bir kamu kuruluşu ile sınırlayamazsak yařadıklarınđ yaşayacaklarınığ, bisiklet kullanımı da böyle.” (Y5).

Gölbaşı İlçe Belediye yetkilisi, Sağlık Bakanlığı'nın çalışmalarının başta yerel yönetimler olmak üzere, ilgili diğer tüm kurumlarca desteklenmesi gerektiğini ifade etmiştir.

“...Yerel yönetimlerden başlayabilir bu olay. Tabi devlet eliyle yapılması lazım. Şu anda Sağlık Bakanlığımızın teşvikleri var; yerel yönetimlere yönelik bir teşviği var. Her bisiklet yolu yapımında, bir metresine bir bisiklet vereceğim diye bir teşviği var. Yerel yönetimler daha çok bu fiziki Őartları sağlayıp planlayıp işte hayata geirecekmiş gibi gözüküyor. Ama bunun yanında tabi halkla birebir temasta olan devlet kurumları bunları isim isim söylemeyeyim ama başında Sağlık Bakanlığı geliyor. Onun haricinde bu tür kurumlarımızın hepsi bu işin üstünde biraz daha ciddiyle eğilirlerse, biraz daha ne gider. Yani Şu anda lokomotif Sağlık Bakanlığı gözüküyor; vagonlardan bir tanesi de yerel yönetimler belediyeler gözüküyor. Ama buraya biraz daha ilave olması lazım kurumlardan.” (Y6).

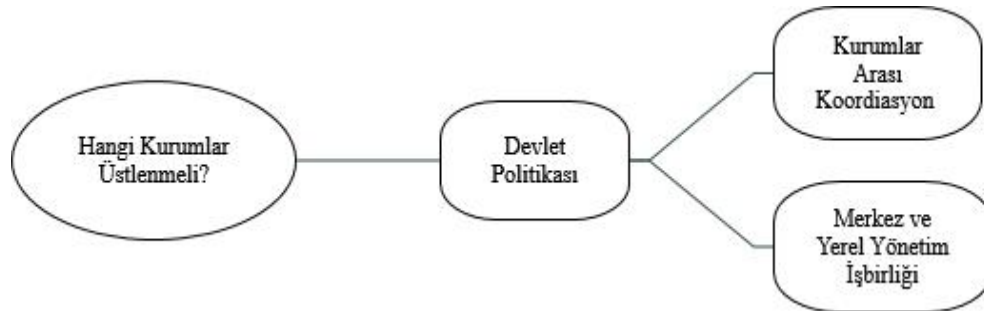
3.2.4.1.3. Bisiklet Federasyonu, Bisikletin Toplumda Yaygınlaştırılması Noktasında Çalışmalar Yapmalı

Gençlik ve Spor Bakanlığı yetkilisi, Bisiklet Federasyonu'nun sadece performans boyutu ile sınırlı kalmak yerine, toplumda bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması noktasında çalışmalar yapması gerektiğini vurgulamıştır.

“...Bisiklet Federasyonu bu işin var ama bisiklet Federasyonu daha atak olmalı sadece bisiklet Federasyonu yarışmalardan yarışmalara değil. Yani bu Bisiklet Federasyonu her ilde il ve ilçede il temsilcilikleri var. İl temsilcilikleri bütçe ayırarak işte belediyelere ilçe spor müdürlüklerimiz kanalıyla bunu birazcık daha halka tabana yaymalı.” (Y7).

3.2.4.2. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri

Katılımcı görüşlerine göre, bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmaların sağlıklı yürütülebilmesi için, uygulanabilir bir devlet politikasına ihtiyaç vardır. Bu anlamda, ilgili merkez yönetim birimlerinin politika oluşturduğu, yerel yönetimlerin ise uygulamada rol aldığı bir modelin benimsenmesi gerektiği ortaya çıkmıştır. Görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.8.'de gösterilmektedir.



Şekil 3.8. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.27'de yer almaktadır.

Çizelge 3.27. Hangi Kurumların Üstlenmesi Gerektiğine Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)

KODLAR	TEMALAR	
<ul style="list-style-type: none">-Bunu bir devlet politikası olarak kanunlaştırmak gerekir.-Ulaştırma ve Kültür Bakanlığı ve yerel yönetimler.-Gençlik ve Spor Bakanlığı liderliğinde yapılacak çalışmalara, Milli Eğitim Bakanlığı'nın eğitim, Ulaştırma Bakanlığı'nın fiziki altyapı desteği gerekir.-Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, emniyet-Sağlık Bakanlığı ve Gençlik ve Spor Bakanlığı-Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve yerel yönetimler üstlenmelidir-Gençlik ve Spor Bakanlığı Çevre Bakanlığı ve yerel yönetimlere kaynak aktarımı anlamında Maliye Bakanlığı üstlenmelidir.-Ekonomiye katkısı düşünüldüğünde tüm bakanlıklar.-Yerel yönetimler, Gençlik ve Spor Bakanlığı, Ulaştırma - Bakanlığı koordineli çalışmalar yürütmelidir.-Ulaştırma Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve belediyeler sivil toplum kuruluşları ile iş birliği içinde çalışabilir.-Merkez yönetimin politika, yerel yönetimin hizmet üreteceği bir model uygulanmalıdır.-Çıkarılacak kanunlar doğrultusunda yerel yönetimler görevlendirilmelidir.-Yerel yönetimler öncü olmalıdır.	Devlet politikası	
	Merkez ve Yerel Yönetim İşbirliği	Kurumlar arası koordinasyon

3.2.4.2.1. Devlet Politikası

İlgili merkez yönetim birimlerinin politika ürettiği, yerel yönetimlerin ilgili politikaları hayata geçirmekle yükümlü olduğu bir devlet politikasına ihtiyaç var.

“Bunu üstlenebilecek kamu. Okullarda öncelikle bunu geliştirebilirsek, çocuklarımızın okula bisikletle gelip gitmelerini sağlayabilirsek, Milli Eğitim'in bu konuda bir şeyler yapacağını, atağa kalkacağını düşünmek istiyorum. Dolayısıyla belediyelerin bisikletle gidip gelen çocukların sayısı arttıkça, okullara bisiklet parkları yapabileceklerini kısa mesafeli de olsa bisiklet yollarının adımlarının atılabileceğini ki mesela bu Marmaris'te küçük bir yol olarak başladı. Şimdi bayağı iyi bir yol haline geldi. Evet yerel yönetimler belediyenin bu işe el atması gerektiğini düşünüyorum ama gene de dönüp dolaşıp politikaya bağlandığımız için tıkanıp kalıyoruz.” (B8).

“Bisikletin yaygınlaştırılmasını birinci üstlenecek kamu kurumu, ya aslına bakarsan şu bu bir devlet politikası olarak kabul edilebilir. Birincisi bisiklet yolu yaparak başlanılabilir bu olaya. Birincisi bisiklet yolu yapılması şart koşulmalı. Yani bu nasıl ki

bir şehirde benzinliklerin yeri belli; parkların yeri belli; ondan sonra yolların kaç şerit olacağı belli; nereden ne yol geçeceği belli. Belli bir kural, belli bir nizam var. Yani fiziken ya da işte şey olarak kanun olarak belli şeyler varsa, bisiklet yolları da bunların içinde konmalı.” (B5).

Çıkarılacak kanunlar doğrultusunda yerel yönetimler görevlendirilmelidir.

“Bence belediyeler üstlenmeli. Evet belediyeler üstlenirse, bu iş çabuk olur; daha hızlı yürür. Nasıl her yere park yapmayı biliyorlarsa, gösteriş açısından park, gidip de dağın başına park yapıyorlar; insanlar parka gitmiyorlar yani. Ben yaşadığım şehirler için söylüyorum genellikle. Genel açıdan eğer ki belediyeler, tabii ki ilk önce devletin bir kanun çıkartması gerekiyor. Onunla beraber belediyelere yüklemesi gerekiyor bunu. Bunu yükledikten sonra zaten kendiliğinden çok hızlı yürür.” (B13).

“Yani zaten kanun içine koyduğun zaman, belediye yapmak zorunda kalıyor. Bunu kim yapıyorsa o yapıyor. Yani yerel yönetim yapması gerekiyorsa o yolu yerel yönetim yapar; devlet yapması gerekiyorsa devlet yapar; hibe edilecekse ne bileyim vatandaşın biri yapacaksa o yapar. Ama planda o varsa, mühendisliği onu gerektiriyorsa, yapmak zorunda kalacaklardır. Birincisi bisiklet yolu, bisiklet yolu yapılmalı. İkincisi yani hani basitçe bunun için kampanya oluşturulmalı...” (B5).

Şehir planlamalarında bisikletli ulaşımaya yer verilmelidir

“Çünkü şehir planlamasında bisiklet yollarının yapımına önem verilirse bunun üstesinden geleceğini düşünüyorum. Aynı zamanda örneğin Başbakanlık, TOKİ gibi yeni yapılan kentlerde şehirlerde bisiklet yolları planlanarak uygulanabilir. Bu da gelişimine katkı sağlayacaktır diye düşünüyorum.” (B11).

Yerel yönetimler öncü olmalıdır.

“Bence buna ilk adımı belediyeler atmalı. Evet yerel yönetim. Belediye zaten önyak olduğu zaman, diğer bütün kurumlar da konularda buna destek olacaktır. Hatta bisikletçiler de önyak olacaktır. İşte sponsorlar olacaktır bir sürü destek gelecektir ya. Yeter ki ama belediye bir destek versin; bir yerel kurumlar destek versin.” (B10).

3.2.4.2.2. Kurumlar Arası Koordinasyon

Kurumlar arası işbirliği ve koordinasyon gereklidir. Ekonomiye katkısı düşünüldüğünde tüm bakanlıklar görevlendirilmelidir.

“...Çevre Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ondan sonra aslında bütün bakanlıklar. Çünkü bisiklet kullanımının geri dönüşümü aslında bütün bakanlıklara. Yani Ekonomi Bakanlığı'nın da bununla ilgilenmesi gerekiyor. Çünkü sonuçta hesapladığımız zaman yani Türkiye'de ulaşım yüzde 5 yüzde 6 civarında bisiklete döndüğü zaman 10 milyar liraya yakın bir yakıt tasarruf sağlanıyor. O nedenle yani sadece devletin değil tabii bizim de cebimizi destekleyen bir proje bisiklet yaygınlığı.” (B17).

Yerel yönetimler, Gençlik ve Spor Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı koordineli çalışmalar yürütmelidir.

“Bunun için öncelikle hani belediyelere çok iş düştüğünü düşünüyorum... Tabii daha başka işte Spor Bakanlığı, işte Ulaştırma Bakanlığı gibi birçok kurum da buna tabii ki destek verebilir.” (B11).

Gençlik ve Spor Bakanlığı liderliğinde yapılacak çalışmalara, Milli Eğitim Bakanlığı'nın eğitim, Ulaştırma Bakanlığı'nın fiziki altyapı desteği gerekir.

“Öncelikle Gençlik ve Spor Bakanlığı buna önayak olmalı. Buna önayak olduktan sonra da, yani bununla ilgili projeler geliştirdikten sonra da, Milli Eğitim'in de okul eğitimlerinde bunu, temel eğitimlerde en azından doğa ve çevre bilincini geliştirmesi ve bisiklet kullanımı ile ilgili uygulamalar yapması olur. Son olarak da ulaşım Bakanlığının bize Yolları temin etmesi bisikletliye ayrıcalıklar tanınması gibi durumlarda destek olması gerekir.” (B3).

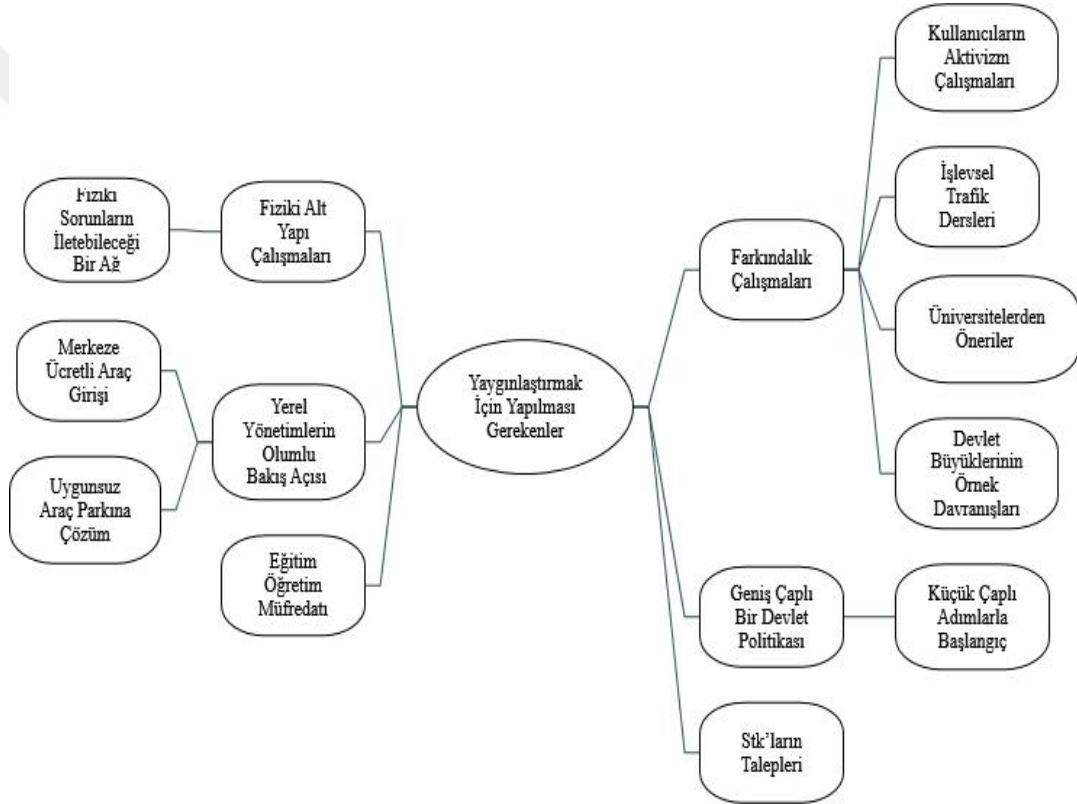
Ulaştırma Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve belediyeler sivil toplum kuruluşları ile iş birliği içinde çalışabilir

“Ulaştırma Bakanlığı, başta belediyeler. Ondan sonra Çevre Bakanlığı üçü ele alsa olur. Bu üçü ele alsa yeterli aslında. Kamu kurumları bunlar. Tabii sivil toplum kuruluşları da öncü olarak işin içine girerse daha çabuk gelişir.” (B9).

3.2.5. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Görüşler

3.2.5.1. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşleri

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yapılabilecekler konusunda katılımcı görüşleri; fiziki alt yapının iyileştirilmesi ve farkındalık çalışmalarına önem verilmesi konuları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.9.'da gösterilmektedir.



Şekil 3.9. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.28'de yer almaktadır.

Çizelge 3.28. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Ait Kodlar (Yönetici)

KODLAR	TEMALAR	
<p>İlçe belediyeleri kendi yetkileri dahilinde küçük de olsa fiziki alt yapıya katkı verebilir.</p> <p>Yerel yönetimlerin bisiklet alt yapısına yönelik uygulamaları hayat geçirmesi gerekmektedir</p> <p>Bisiklet kullanıcısının kendini güvende hissetmesi açısından, trafikte kendine ait olduğunu bildiği yolların olması gerekmektedir.</p> <p>Alt yapı çalışmalarına önem verilmelidir.</p> <p>Toplu taşıma duraklarına bisiklet park yerleri yapılmalıdır.</p> <p>Bisikletlinin kendi güzergahı olmalı.</p> <p>Fiziki şartlar iyileştirilmelidir.</p> <p>Okullarda bisiklet parkları yapılabilir.</p> <p>Toplu taşımaya entegrasyon sağlamak gerekir.</p> <p>Ulaşımın bisikletle gerçekleştirilebilmesi sağlanmalıdır.</p> <p>Bisiklet istasyonlarını yaygınlaştırmak gerekmektedir.</p> <p>Kullanıcıların fiziki alt yapı sorunlarını yerel yönetime anında iletebileceği bir ağ kurulabilir.</p>	<p>Fiziki alt yapı çalışmaları</p> <p>↓</p> <p>Fiziki sorunların iletebileceği bir ağ</p>	
<p>Bilinçlendirme çalışmalarından ziyade, bisiklet kullanıcılarının yaptığı aktivizm çalışmaları daha etkili olabilir.</p> <p>Gençlik ve Spor Bakanlığı öncülüğünde farkındalık çalışmaları yapılmalıdır.</p> <p>Toplumü özendirmek ve teşvik etmek için eğitimden başlanarak, Milli Eğitim Bakanlığı ile iş birliği içinde hareket etmek gerekmektedir.</p> <p>Medya destekli farkındalık çalışmaları yerel organizasyonlar ve yarışmalarla desteklenmelidir.</p> <p>Trafik derslerinde bisikletliler ile ilgili bilinçlendirme çalışmaları yapılmalıdır.</p> <p>Devlet kurumlarında lider konumdaki bireyler örnek teşkil etmelidir.</p> <p>Kurumlarda yönetici, toplumda lider konumunda olan bireyler bisiklet kullanarak halkı teşvik etmelidir.</p> <p>Devlet büyükleri toplumu özendirmelidir.</p> <p>Üniversiteler önerilerde bulunmalıdır.</p>	Kullanıcıların aktivizm çalışmaları	Üniversitelerden öneriler
	<p>Farkındalık çalışmaları</p> <p>↑</p> <p>↓</p>	
<p>-Ulaşımına bisikletin entegre edilmesi, yerel yönetimlerce imkansız olarak kabul edilmemelidir.</p> <p>-Yerel yönetimin bakış açısı bisiklet kullanımının yaygınlaşmasına yönelik olmalıdır.</p> <p>-Yerel yönetimlerin daha aktif olması gerekmektedir.</p> <p>-İmar planlarında yer almayan motorlu araç park yerlerine, uygulamada da izin vermemek gerekmektedir.</p> <p>-Kent merkezlerine motorlu araç girişlerini ücretli duruma getirmek, bisiklet kullanım oranını artıracaktır.</p>	İşlevsel trafik dersleri	Devlet büyüklerinin örnek davranışları
	<p>Yerel yönetimlerin olumlu bakış açısı</p> <p>↓</p>	
<p>Geniş kapsamlı bir devlet politikası olmalıdır.</p> <p>İşe küçük illerle başlanabilir.</p> <p>Ana arterlerden başlamak yerine, küçük çaplı başlangıçlar yapılabilir.</p>	Uygunsuz araç parkın çözüm	Merkeze Ücretli Araç Girişi
	<p>Geniş çaplı bir devlet politikası</p> <p>↓</p> <p>Küçük çaplı adımlarla başlangıç</p>	
<p>Eğitim, öğretim müfredatında aktif yer almalıdır.</p> <p>Okullarda bisiklet bulunmalıdır.</p> <p>Bisiklet, eğitim öğretim müfredatına eklenmelidir.</p>	Eğitim öğretim müfredatı	

3.2.5.1.1. Yerel Yönetimlerin Bakış Açısının Uygulamadaki Önemi

Katılımcıların hemen hepsi konu ile ilgili uygulamaların hayata geçirilebilmesinde önde gelen kurumun yerel yönetimler olduğunu ifade etmiştir. Bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılması için, yerel yönetimlerin olumlu bakış açısı ile daha aktif rol alması gerekmektedir.

Sağlıklı yaşam kapsamında kalkınma planlarında yer alan planlamaların hayata geçmesi için, yerel yönetimlerin daha aktif olması gerekmektedir.

“...O da hükümet politikası olarak var. Çok sektörlü sağlık sorumluluğu genelgesi yayınladı başbakanlık. Dolayısıyla Kalkınma Bakanlığı'nın beş yıllık kalkınma planlarında yer alıyor.18. öncelikli 21. Öncelikli programdır Sağlıklı yaşamın Türkiye'de sağlanması 21. Öncelikli başlık olarak zaten kalkınma planında da var. Aslında hani bizim hükümetimizin bu anlamda yaptığı adımlar çok önemli. Birçok ülkeye göre biz bu konuya daha hızlı sarıldık. Eylem planlarımızı çok hızlı bir şekilde yaptık biz uyguluyoruz. Bu anlamda hiçbir eksikimiz yok; fazlalığımız var. Ama işte uygulamaya baktığımızda, uygulamanın sonuçlarını alabilmek için de biraz daha o yerel yönetimlerin bu işe sarılması lazım...İşte eğer belediyeler bu işi yaygınlaştırırsa o zaman zaten ben inanıyorum ki aslında Türkiye'de her evde bisiklet aşağı yukarı var. Dolayısıyla önemli olan işte o talebin arz edilmesi. Eğer belediye bunu yaparsa, yollarımız rahat olursa, ağaçlıklı güzel bisiklet yollarımız olursa, o zaman herkes bisikletini güvenli bir şekilde çıkarabilir.” (Y4).

Yerel yönetimin bakış açısı bisiklet kullanımının yaygınlaşmasına yönelik olmalıdır.

“...Yerel yönetimlerin bakış açısı diyorum. Nasıl kendileri bazı mevcut parklara sağlık için bazı bir takım rekreasyon alanları oluşturabiliyorsa bisiklet alanlarını da mevcut olan yerlere bunu da yapabilir ya da işte caddede üzerinde bu geniş örnek veriyorum kaldırım varsa burayı bisiklet bir kısmını bisiklet yolu haline getirebilir. Veya işte yolun geniş bir caddeye sahipse yolun bir kısmını bisiklet iki bisikletin geçebileceği yol haline getirebilir. Yani bunlar olmayacak şeyler değil sadece bakış açısına bağlı.” (Y8).

Ulaşımına bisikletin entegre edilmesi, yerel yönetimlerce imkansız olarak kabul edilmemelidir.

“...Bisiklet kullanımını dediğimiz zaman günlük yaşantımız içerisinde bisikleti nerelerde kullanabiliriz: Dediğimiz gibi ulaşım amaçlı da kullanabiliriz bu bir basit küçük bir alışveriş içinde kullanılabilir gibi veya okula giderken gelirken iş yerine giderken gelirken kullanılabilir. Tabii o zaman ortaya şöyle bir şey çıkıyor; hepimiz bisiklet yollarının gerekli olduğunu falan düşünüyoruz; konuşuyoruz veya işte Az önce dediğimiz gibi trafiğin akışını engellemeyecek fakat trafikle entegre çareler de bulunabilir. İlla ki şu kadar bin kilometre özel müstakil bisiklet yolu yapmak şeklinde değil mevcut yollar içerisinde uygun olanlar ayrılabilir.” (Y5).

Kent merkezlerine motorlu araç girişlerini ücretli duruma getirmek, bisiklet kullanım oranını artıracaktır.

“...Şehir içlerinde veya ilçe merkezlerinde ulaşımı daha çok bisiklete teşvik etmek açısından bisiklet yollarının biraz daha trafiği kapatıp da, bisiklete ve yayaya açarak bunun önünü açabiliriz. Mesela bir dün veya evvelsi gün bir anektod olarak duydum büyük şehirlerde, dünyadaki büyük şehirlerde, büyük metropollerde yapıldığı gibi merkezlere trafiği paralı hale getirip yayayı ve bisikleti orada açmak. Mesela Kızılay Meydanı'na araç girişini paralı hale getirip de bisikleti serbest bırakırsan çoğu yerden belki oralara ulaşım bisikletle dönebilir.” (Y6).

3.2.5.1.2. Farkındalık Çalışmaları İle Bilinç Oluşturma

Bireyleri günlük yaşamda bisiklet kullanımına yönlendirmek için gerçekleştirilecek farkındalık çalışmaları, yapılması gerekenlerle ilgili, katılımcıların büyük çoğunluğunun hemfikir oldukları konuların başında gelmektedir.

Kalıcı bir devlet politikası için toplumda farkındalık yaratacak çalışmalara ihtiyaç vardır.

"...Yani bakanlığın yok mu elbette bir sürü bu konularla ilgili belgeleri var yazışmaları var ama farkındalık var mı bu konuda desen ki yani o istenilen bir seviyedeki farkındalık olduğunu ben tahmin etmiyorum. Yani Gölbaşı ilçe olarak baktığım zaman yaşadığım bir ülke Türkiye olarak baktığım zaman bütün insanlarda işte herkes bisiklet biniyor şu var herşey var ama farkındalık. Yani bu bakanlığın resmi yazıları planları farkındalık oluşturarak ne olur bunu bir kamu spotu olarak yaparak bir farkındalık oluşturabilir işte bu devlet politikasını oluşturabilir diye düşünüyorum." (Y7).

Bilinçlendirme çalışmalarından ziyade, bisiklet kullanıcılarının yaptığı aktivizm çalışmaları daha etkili olabilir.

"...Bu tarz şeyler de hep akla şey gelen konu işte bilinçlendirme çalışması falan gibi böyle okullara gidelim bilinçlendirme çalışması. Ama bunlar çok işe yarıyor mu yaramıyor mu bu konuda emin değilim yani kolay olduğu için tercih edildiği kesin ama işe yarayıp yaramadığını emin değilim. Bence mesela bu Perşembe Akşamı Bisikletçileridir, Critical Masstir bu tarz şeylerin önemli, değerli olduğunu düşünüyorum. Yani madem bekle bekle bekle ve bisiklet yaygınlaştırılması için en insani haklar bile verilmiyorsa bisiklet kullanıcılarına, fakat bir araba kullanıcısı için her şey olabiliyorsa. Yine tabi Ankara'yı biraz dışarıda bırakıyorum Ankara'da sürekli arabalar bir yere gidiyor ama bir ulaşamıyor musunuz da yani her yer tek yön olduğu için dönüp duruyorsunuz ama İsteddiğiniz yere gidemiyorsunuz. Yani Kullanıcıların yaptığı şeyler bence çok değerli bunların daha yaygınlaştırılması daha ilerletilmesi önemli." (Y1).

Toplumunu özendirmek ve teşvik etmek için eğitimden başlanarak, Milli Eğitim Bakanlığı ile iş birliği içinde hareket etmek gerekmektedir.

"... İşin kurumsal tarafı var; işin sivil tarafı var. Kişilerin, kullanıcıların, bana göre onların da bazı yükümlülükleri olması lazım. Yani olaya ne açıdan baktığınıza bağlı biraz da. Neler yapılmalı neler yapılabilir. Tabi özendirmek, teşvik etmek; bu biraz da

eğitimle; özellikle de belki okullarda Milli Eğitim’de entegre bir çalışma olabilir. Pilot çalışmalar var ama bu daha da yaygınlaşmalı.” (Y5).

Medya destekli farkındalık çalışmaları yerel organizasyonlar ve yarışmalarla desteklenmelidir.

“...Kültür için bir kamu spotu yapmamız gerekir. Kamu spotunu dersin ki ne kadar İnsanlar bakıyor ediyor; farkındalık ayaklarından bir tanesidir. İki ilçe müdürlükleri, il müdürlükleri, belediyeler işte bunu ödüllendirmek anlamında yerel yarışmalar diyelim işte; bunlar yapılabilir. Yani çocuklara birazcık daha ilgiyi artırmak anlamında, yerel anlamda bisikletle ilgili yarışmalar öğrencilere halka yönelik bu anlamda müsabakalar yapılmalı yaygınlaştırmak için.” (Y7).

Kurumlarda yönetici, toplumda lider konumunda olan bireyler bisiklet kullanarak halkı teşvik etmelidir.

“...Bir de kamu kurum ve kuruluşlarında işte bisiklet diyelim ki hani işte ben buraya bisikletimle gelsem, müdür olarak geliyorum bazen işte; teşvik edeci anlamda halkı yönlendirme noktasında, lider noktasında insanlar da bunu ne yapabilir. Bisikletiyle bir belediye başkanı binasına bisikletle geldi farkındalık oluşturacaktır. Yani bu da ne yapacaktır; her insanın bunu kullanmasını yaygınlaştırılacaktır.” (Y7).

3.2.5.1.3. Sivil Toplum Kuruluşlarının Talepleri Önemlidir

Katılımcı görüşleri STK’ların talep etmesinin, bir devlet politikası oluşması noktasında arzın gerçekleşmesini sağlayabileceği yönündedir.

“...Mevzu yollar ise fazlasıyla zaman ihtiyacımız var. Arz-talep ilişkisinde zaman zaman talep arzı harekete geçirir. Sivil toplum, STK vb. kuruluşların girişimleri ile bir arz yaratılabilir.” (Y13).

3.2.5.1.4. Fiziki Alt Yapı Çalışmaları Konunun Odağını Oluşturmaktadır

Bireyler kent yaşamında bir yerden bir yere bisikletle ulaşmak istediğinde, bunu güvenli bir şekilde sağlayabildiği sürece bisiklet kullanmayı göze alabilmektedir. Bu anlamda, bisiklet kullanımına yönelik fiziki alt yapı olanakları ne kadar iyi olursa, kullanım oranının o kadar artacağı düşünülmektedir.

Yerel yönetimlerin bisiklet alt yapısına yönelik uygulamaları hayat geçirmesi gerekmektedir.

“...Tabi ki yine dönüp dolaşıp geliyoruz yerel yönetimlere geliyoruz. Yerel yönetimler bisiklet yolları düzenlemeliler; mevcut düzen üzerinden bisiklet yolu yapmalılar. Örneğin ben daha önce de gitmişim. Dünyada en çok yaygın olarak kullanılan Rotterdam, Hollanda gibi bütün ülke bisiklet kullanıyor. Tabii ki ben bunu ibretle bakıyorum; keşke bizde de olabilse, keşke ben de kendim için de söylüyorum işe bisikletle gidebilsem diye.” (Y8).

Kent binalarında bisiklet otoparkının olması, kent içinde ulaşımda kullanılacak bisiklet istasyonlarının olması gibi uygulamalar, kullanım oranını artıracaktır.

“...Tabi Bununla birlikte bisiklet otoparkları da önemli. Yani binaların bu bisikletlerimizi park edebileceğimiz biçimde yapılması Yönetmeliklerin bunlar yani Yolda bisiklet yapmak yönetmeliği Değil de Otopark Yönetmeliğimiz var. Ona niye bu konuda bir şey konulmaz değil mi... Bu işte bisikletle toplu taşımaya kadar erişebilirim orada bisikletimi koyup, efendim o toplu taşıma aracına binip kentin daha uzak yerlerine gidip orada tekrar bisiklet alıp gidebilsem bu en güzeli...” (Y2).

“...Ama bu kullanıcıların eninde sonunda bir yerden bir yere ulaştıklarında bisikletlerine emniyetli bir şekilde bırakabilecekler park edebilecekleri yerlere ihtiyaç anlamına gelir. Bunu bence bütün okullar ilkokuldan üniversiteye kadar kendi bünyelerinde uygun bisiklet park yerleri büyük alışveriş merkezleri aynı şekilde kendi otoparkları, otopark alanları içerisinde bisiklet park yerleri oluşturmalılar. Buranın güvenliğini emniyetini yani bir kullanıcının bisikletini gelip rahatlıkla bırakabileceği

yerler durumuna getirmeliler. Bu özellikle büyük iş yerleri için kamu kuruluşları içinde uygulanabilecek bir şey. Ancak bunları yaparsak özendirme süreci de başarılı olmuş olur. Yani bisikletiyle bir yerden bir yere gitmeyi düşünen bir kişi aklına “Ya ben bu trafikte nasıl kullanabilirim; ulaşısam bile gitmek istediğim yere, orada nasıl bırakacağım, işin bitene kadar nasıl rahat hareket edebileceğim” gibi bütün sorulara bizim kurumsal çözümler getirmemiz lazım. Yani kullanımı teşvik ederken bu tür lojistik sorunlara da beraberinde çözümler aramamız lazım. Ki bunlar çok büyük bütçe gerektiren konular değil aslında yani bir otomobilin park alanı ile bisikletinkini kıyaslarsak son derece ekonomik bir ulaşım şekli olduğunu iddia edebiliriz.” (Y5).

Kullanıcıların fiziki alt yapı sorunlarını yerel yönetime anında iletebileceği bir ağ kurulabilir.

“...Şu yapılabilir yani onu geçen sene biraz yapmaya çalıştık ama çok olmadı yani bizim teknik eksikliğimiz den dolayı olmadı. Yani bisikletçilerin Çankaya Belediyesi'nin sınırları içinde gördüğü problemleri bize iletmesi ve bizim onu çözmemiz gibi böyle bir ağ, hat gibi bir şey kurmak. Yani aslında cep telefonu uygulamasında var ama çok, kayıt oluyorsunuz falan filan. Yani fotoğrafını çekiyorsunuz; bakın bu sokakta şöyle bir problem var; bunu düzeltin lütfen diye gönderiyorsunuz belediye de onu düzeltiyor. Burda aslında bisikletçilerden böyle yoğun talepler gelmesi doğrudan yani bisiklet kullanan insanlardan böyle talepler gelmesi bizim işimizi çok kolaylaştırır. Hem belediye için de kolaylaştırır ya böyle talepler var; yapsanıza bakın hani bizim söylediğimiz şeyleri insanlar da talep ediyor yapımı kolaylaştırır; hem de çok talep gelmesi zaten bunların yapılacağı için işin hızlı olmasına yol açar yani.” (Y1).

Motorlu araç sayısının hızlı artışının önüne geçmek için, alternatif ulaşım noktasında bisikletin önemini yadsımamak gerekir.

“...Mesela şu günlerde artık 2016'dayız; özellikle Ankara'da gördüğümü söyleyeyim; tabii ki tüm Türkiye'de bu önemli; her yıl araç sayısı git gide artmakta; her gün artmakta. Bunu aza indirmek için alternatif yol olması, bunlardan da en uygunu ulaşım açısından bisiklet kullanımının yaygınlaşması, bunun yaygınlaşması için de fiziki

altyapı gerekli. Hepsi birbirine bağlantılı; hepsi birbirine bağlantılı insanlar çocuklarına bisiklet öğretmeli bisikleti sevdirmeli. Bunu da yapmak için tesis lazım; yani tesis lazım.” (Y8).

3.2.5.1.5. Kullanımın Yaygınlaşması İçin Devlet Politikası

Katılımcılar, ilgili kurumların işbirliğinde yürütülecek bir devlet politikasının olması gerektiğine vurgu yapmakla birlikte; küçük adımlarla harekete geçmenin gerekliliğine dikkat çekmektedir.

Geniş kapsamlı bir devlet politikası olmalıdır.

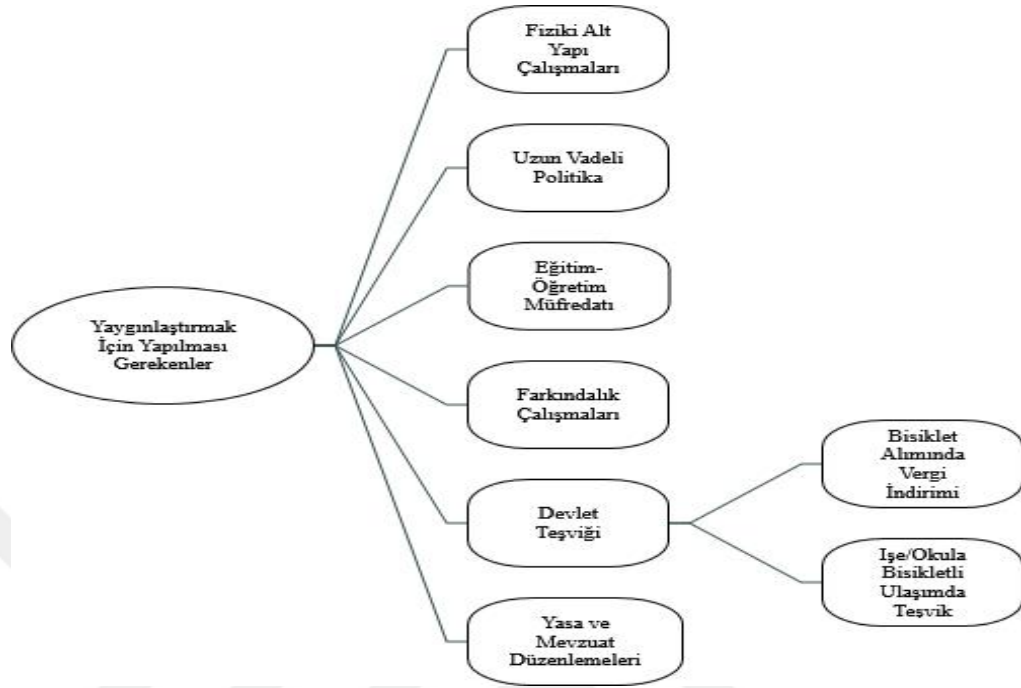
“...Tabii ki yani şey nasıl bir kişi bir kişiyi takip eder; bir kişi bir kişiyi örnek alır ne yaparsan yani ne ekersen onu biçersen öyle söyleyeyim. Tabii ki bunlar da yerel yönetimler bisiklet yolu oluşturmalı. Bununla ilgili Spor Bakanlığı daha doğrusu devlet politikası haline getirmeli.” (Y8).

Küçük çaplı adımlarla başlangıç yapmak gerekir.

“...İşe küçük illerle başlanabilir. Ana arterlerden başlamak yerine, küçük çaplı başlangıçlar yapılabilir...” (Y13).

3.2.5.2. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşleri

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yapılabilecekler konusunda katılımcı görüşleri; fiziki alt yapının iyileştirilmesi, farkındalık çalışmalarına önem verilmesi ve bisiklet alımı ve kullanımında devlet teşviğinin gerekliliği konuları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.10.'da gösterilmektedir.



Şekil 3.10. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.29’da yer almaktadır.

Çizelge 3.29. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Ait Kodlar (Bisiklet Kullanıcısı)

KODLAR	TEMALAR
Fiziki altyapı sorunlarının çözülmesi, bireylerin bisiklet üzerinde kendini güvende hissetmesini sağlayacaktır. Güvenli bisiklet yollarının yapılması gerekir Bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılabileceği altyapının oluşturulması gerekir. Altyapı ve teşvik anlamında devletin desteğine ihtiyaç bulunmaktadır. Altyapı eksiklikleri giderilmelidir.	Fiziki altyapı çalışmaları
Devlet planlamalarını uzun vadeli yapmalıdır.	Uzun vadeli politika
Eğitim öğretim müfredatına bisikletin yerleştirilmesi gerekir.	Eğitim öğretim müfredatı
Bisiklet fiyatlarının her bireyin bütçesine uygun hale getirilmesi gerekir. Bisikletten alınan KDV oranları düşürülmelidir. Devlet, kamu personelinin bisikletle işe gidip gelmesini teşvik etmelidir. Bireylerin işe ve okula bisikletle gidip gelmesi teşvik edilmelidir.	Devlet teşviği ↓ İşe ve okula bisikletle gidiş teşvik edilmeli. Bisiklet alımında vergi indirimi

**Çizelge 3.29. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Ait Kodlar
(Bisiklet Kullanıcısı) (devamı)**

Farkındalık çalışmaları yapılmalıdır. Medyanın farkındalık çalışmaları yapması gerekmektedir. Bisikletliye saygı konusunda, bilinçlendirme çalışmaları yapılmalı. Motorlu araç sürücülerinin bilinçlendirme çalışmaları yapılmalı Ehliyet kurslarında bisikletin de bir araç olduğu vurgulanmalıdır.	Farkındalık çalışmalar
Yasaların bisikletliyi koruyucu nitelikte olması gerekmektedir. Bisikletlinin trafikteki hakları korunmalıdır	Yasa ve mevzuat düzenlemeleri

3.2.5.2.1. Fiziki Alt Yapı Çalışmaları

Fiziki altyapı ya yönelik çalışmalar yapılmalıdır.

“Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için yapılması gereken ilk şey çocukların bisikletle şey okula gidebildiklerini bir kere gösterelim bence. Bir çocuk eğer bisikletle okuluna giderse, ikincisi bunu güvenle yapabilirse, yani bunu güvenle yapabilirse daha sonra çocuk otomatikman da işte büyüdüğü zaman da bunu devam ettirecektir. Çünkü bisiklet hem ucuz, hem erişimi kolay, hem de yani hakikaten güzel bir araç. Yani kullananların, hani kullanıp da ulaşımı sağlayanların ben mutsuz olduğunu görmedim bisikletle. Bir kere ulaşımı sağlayanlar, mutlaka sürekli bunu devam ettirdiğini görürsün. Of pof demeyeceklerdir. Ucuz çünkü ucuz; bir de güvenli, aslına bakarsan her şeyden güvenli.” (B5).

“Bisiklet Yolları yapılabilir. Yani ışıklar, trafik ışıkları bisikletlilere göre ayarlanabilir. Hız sınırları düşürülebilir. Bisiklet özgürlük bisiklet gerçekten büyük zevk veriyor mutlaka herkesin bir bisiklet kullanması gerekiyor.” (B6).

Fiziki altyapı sorunlarının çözülmesi, bireylerin bisiklet üzerinde kendini güvende hissetmesini sağlayacaktır.

“Yaygınlaştırmak için önce altyapıdan başlamak lazım. Tabi fiziki altyapı olmazsa bisiklet kullanımı yaygınlaşmaz. İnsanları özendirici şey olması lazım. Kişiler bisiklete binerek tehlikesizce işe gidip gelebildiğine inanması lazım. Sorunsuz gezebildiğini bilmesi lazım; Bisikletle günlük işlerini halledebileceğini görmesi lazım. O

zaman bisiklet kullanımı zaten kendiliğinden yaygınlaşır. Böylece ülke, mazottan, plastik oto tekerlerinden, otoyollardan bir sürü şeyden kâr eder. Boşuna verilen milyonlarca dolar yurt dışına gideceğine, yurt içinde kalır; ülkemizde kalır ve sadece ayaklardaki enerji ile ülke ekonomisine milyarlarca dolar gelir elde edilmiş olur.” (B9).

“...Şimdi kendimden örnek verecek olursam ben bir yere böyle 400 metreyi sürekli yürürken sıkılırım. Ama bisikletle 50 kilometre de gitsem o yolu geri gelmek zorundayım. Gidip geldiğim için de sıkılmadan spor yapabiliyorsun. Daha rahat oluyor ya da kapalı alanlara teşvik edeceklerine böyle açık havada tabi bol oksijenli daha güzel oluyor. Bunları teşvik edebilirler kullanımın yaygınlaştırılması için. Tabii bunun için de yol yapmaları lazım şehrin içine trafiğin içine insanları atamazsın.” (B12).

3.2.5.2.2. Farkındalık Çalışmaları

Ehliyet kurslarında bisikletin de bir araç olduğu vurgulanmalıdır.

“İkincisi bisikletin şu anda ehliyet sınavlarında bisikletle ilgili hiçbir soruya ben rastlamadım. Çünkü bisiklet bir araç olarak gözüküyor. Haliyle bu ehliyeti alan şoför bisikleti bir araç olarak görmüyor. Bir çocukların parkta oynayacağı bir eğlence olarak görüyordur. Onun için bisikletin yeri bizim toplumda yani bisiklet kendine yer açamamıştır... Yani arabalara bisikletle ilgili bir cezalar kesilmeli veya madde koymalı. Yani cezadan ziyade madde koymalı. Belki de tekrardan bu insanları sınava tabi tutmalı. Şoför ehliyeti olanlar çünkü bisikleti bir araç olarak görmüyorlar; yolda sıkıştırıyorlar kazaya sebep oluyorlar; efendime söyleyeyim. Yani bunların hepsine yine de şeye geliyoruz biz yani, eğitimimize geliyoruz biz. Evet, ondan dolayı pek biraz umutsuzum ama keşke dilediğim gibi olsa hepsi.” (B7).

Motorlu araç sürücülerinin bilinçlendirme çalışmaları yapılmalı.

“Benim korkmamam için öncelikle insanların bilinçlenmesi gerekiyor. Bu taksiciler, şoförler ki ben de bir şoförüm; bir bisikletli gördüğümde bir nevi koruma altına alarakta özellikle kavşaklara yaklaşıyorsa, alarakta korna yemeyi göz alarakta

koruyorum. Böyle insanlar oldukça, çünkü Türkiye'de kavşaklarımız çok tehlikeli. Yurt dışında böyle bir şey yok. Ben kavşaklardan korktuğum için binip gidemiyorum. 7,5 kilometrelik mesafeyi her gün arabayla gidip geliyorum ve bu beni çok üzüyor. Bisikleti de arabada sanki süs köpeğiyim gibi taşıyorum...” (B8).

3.2.5.2.3. Devlet Teşviği

Bisikletten alınan KDV oranları düşürülmelidir

“Valla bu kişisel bazda yapılacak bir şey değil. Biz kişisel olarak biniyoruz zaten iyi kötü binmeye çalışıyoruz; ama ülke olarak her şeyden önce bisiklete konulan vergilerin biraz daha düşürülmesi gerektiğine inanıyorum. Çünkü bu motorize bir şey değildir. KDV'si olması yani fazladan alındığını düşünüyorum ben KDV nin tamamen kaldırılması gerekli ki insanlar biraz daha alım gücü kolaylaşsın da buna özensinler...” (B4).

Devlet, kamu personelinin bisikletle işe gidip gelmesini teşvik etmelidir.

“Artı Avrupa ülkelerinde gördüğümüz gibi, bisiklet kullanımını teşvik etmek için işte kamu personelinin işte bisikletle gidiş gelişine yönelik uygunlaştırma politikaları geliştirilebilir. Zaten şunu düşünüyorum; bir noktada bir kesim kullanmaya başladığı zaman orada olan pozitif etki bütün halka yayılacaktır.” (B11).

Altyapı ve teşvik anlamında devletin desteğine ihtiyaç bulunmaktadır.

“...Lüleburgaz Belediyesi ne güzel bir çalışma başlatmış; tüm çalışanlara bisiklet dağıtmış. Devletin de bu şekilde teşvik yaparak, kişileri teşvik ederek bisiklete yönlendirmesi gerekiyor Sadece bisiklet değil aslında tüm sporlara da ama, bisiklet en kolay ulaşım aracı olduğu için bir de maliyeti çok fazla değil bisikletin. 500 liraya da bisiklet var 300 liraya da, yani ikinci eli 300 liraya da alabilir. Herkesin ulaşabileceği bir ulaşım aracı olduğu için yaygınlaştırılması lazım. Tabi bununla beraber tek başına bisiklet vererek de değil; bisiklet yollarıyla, altyapısıyla insanları hareket ettirmeleri gerekiyor...” (B15).

Bireylerin işe ve okula bisikletle gidip gelmesi teşvik edilmelidir.

“Ve işlerine, okullarına bisikletle gitmeyi teşvik etmesi için devlet politikası olarak çeşitli özendirici uygulamalar yapılabilir. Mesela bir kaç ülkede işine bisikletle giden insanların maaşlarına ek primler veriliyor. Bizde de o tarz şeyler yapılabilir.” (B16).

3.2.5.2.4. Eğitim-Öğretim Müfredatı

Eğitim öğretim müfredatına bisikletin yerleştirilmesi gerekir.

“Ve eğitim aslında okul müfredatına bile bisiklet yaygınlaştırılabilir. Yani sağlık konusu işlenirken, yani çocukluktan itibaren bisikletin sağlıklı temiz bir ulaşım aracı olduğunu en beşikten çocuklarımıza öğretmemiz lazım. Çünkü onlar ilerde gençler ve yetişkinler olacak ve biz bu şekilde devam edemeyiz. Sürekli bu benzinli araçlar kullanarak devam edemeyiz. Bir yerde bu tarz yeşil araçlara ihtiyacımız olacak; o yüzden okul müfredatlarına da bisikletin yerleştirilmesi gerektiğini düşünüyorum.” (B16).

3.2.5.2.5. Uzun Vadeli Politika

Devlet planlamalarını uzun vadeli yapmalıdır

“Onun dışında devlet tabii eğer uzun vadede bir plan yaparsa Sağlık Bakanlığı özellikle. Çünkü obezite de biliyorsunuz artık tedavi için Sağlık Bakanlığı'nın koruması altında gibi yani ona da para harcanıyor. Yani en azından onlardan önleyebilir Sağlık Bakanlığı halka ödemiş olduğu sağlık bütçesini küçültebilir.” (B17).

3.2.5.2.6. Farkındalık Çalışmaları

Yalnızca bisiklet yolu yapmak, farkındalık ve bilinç oluşturmadan çözüm olmayabilir

“Bunun için neler yapılabilir yani her şeyden önce yani bisiklet yolu yapılabilir diyeceğim ama bu tek etken değil. Yani herkes bir şeyi uzun vadede yapmak istiyorsa ona sarılması gerekiyor inanması gerekiyor. Yani bisikletin gerekliliğine önce inandırmamız gerekiyor halkı. Tabii bunu bizler bisiklet grupları olarak yapmaya çalışıyoruz ama sonuçta yani halkın da bu konuda, ya da gençlerin diyelim; bu konuda çok fazla bir kaygıları yok; çünkü şehirde araçların bulunduğu şeritlerde sürmekten daha çok zevk almaya başlıyorlar ya da araçlarla rekabet etmeyi seviyorlar. Yani bisiklet yolları birinci etken değil. Yani daha çok sanıyorum bilinç geliştirmek önemli, ön plana geliyor.” (B17).

3.2.5.2.7. Yasa ve Mevzuat Düzenlemeleri

Yasaların bisikletliyi koruyucu nitelikte olması gerekmektedir.

“Daha sonra hukuk buna el atması lazım. Yani bisikletlileri koruyan yasaların acil bir şekilde işleme koyulması gerekiyor.” (B16).

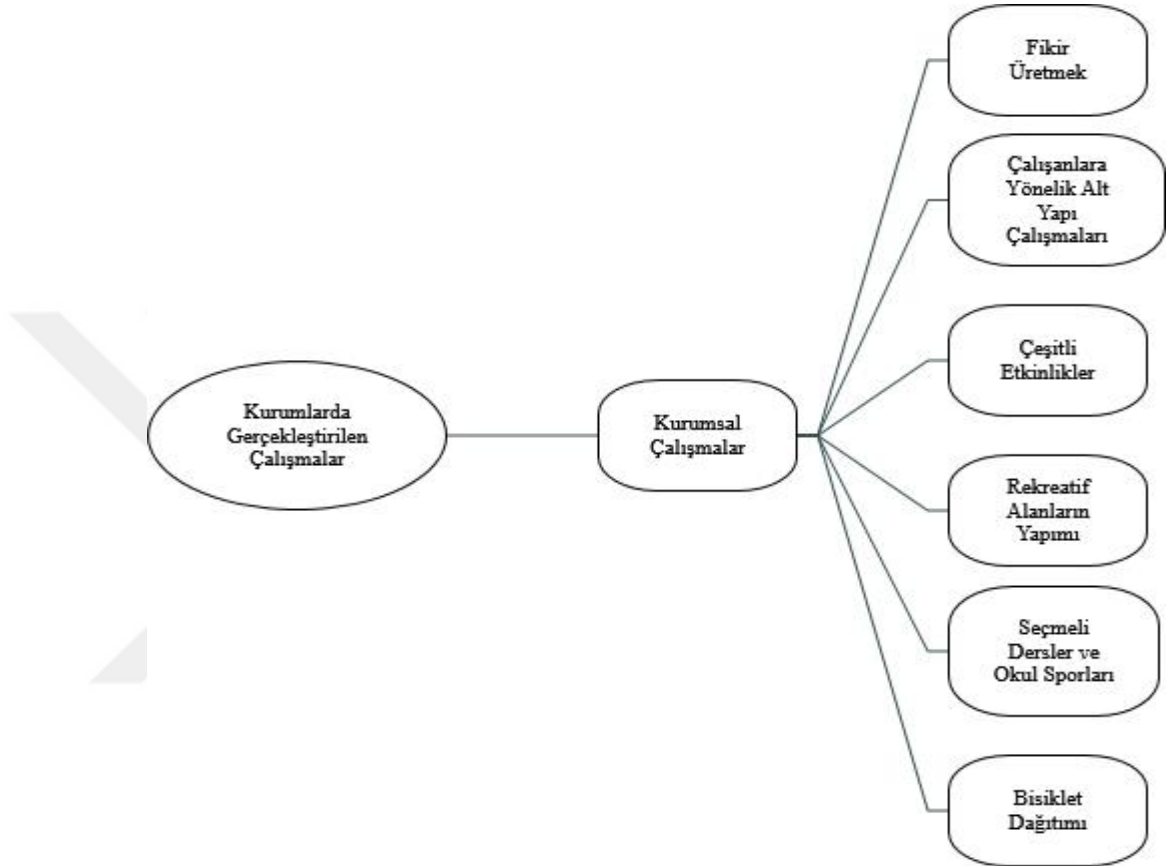
Bisikletlinin trafikteki hakları korunmalıdır.

“Bisikletin bir ulaşım aracı olduğu, yolda nasıl ve ne şekilde gidebileceği açık ve net belirtmeli. Bisikletlinin de otomobile karşılaştığı durumlarda, duruma göre söz hakkı olmalı. Yani kamyonla otomobilin kazasında nasıl ki kamyonla otomobilin kazası varsa, bisikletle otomobilin de kazası ya da işte tutanakları ayrı tutulmalı. Orada motorsuz taşıt diye geçmemeli; yani at arabası ile bisiklet aynı şey değildir tamam mı; yani at arabası ile bisiklet aynı şey değildir.” (B5).

3.2.6. Kurumlar Bünyesinde Yapılan Çalışmalar

Araştırma kapsamında görüşülen kurum yetkililerinden, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik ne gibi çalışmalar gerçekleştirdikleri ile ilgili bilgi alınmıştır. Kurumların tamamı kendi bünyelerinde, diğer kurumlardan bağımsız olarak

gerçekleştirdikleri çeşitli uygulamalar ve etkinlikler olduğunu ifade etmiştir. Görüşmeler sonrasında elde edilen temalar Şekil 3.11.'de gösterilmektedir.



Şekil 3.11. Kurumlar Bünyesinde Yapılanlara Yönelik Kurum Yöneticilerinin Görüşlerinden Elde Edilen Temalar

Temalara ait kod listesi Çizelge 3.30'da yer almaktadır.

Çizelge 3.30. Kurumlar Bünyesinde Yapılanlara Ait Kodlar

KODLAR	TEMALAR
-Uluslararası çeşitli konu ve etkinliklerin benzeri küçük uygulamalar gerçekleştirerek örnek teşkil etmeye çabalamaktayız. -İlçedeki bir okulda yılda bir gün, öğrencilere bisiklet sürüş etkinliği düzenlenmesine destek oluyoruz.	Çeşitli etkinlikler
-İlçe zümre toplantılarında, beden eğitimi öğretmenleri ile, yapılabileceklerle ilgili görüşmeler yapıyoruz. -Yapılandırmaya çalıştığımız kentsel dönüşüm paketinin küçük bir kısmını bisikletli ulaşım oluşturmaktadır. -İlerleyen zamanlarda hayata geçirmeyi düşündüğümüz kentsel dönüşüm projesi içerisinde bisikletli ulaşımın da olmasını planlıyoruz.	Fikir üretmek
-Kurum personelimizin faydalanabileceği bisiklet istasyonlarımız bulunmaktadır. -Personelimizin kullanabileceği bisiklet park alanımız bulunmaktadır.	Çalışanlara yönelik alt yapı çalışmaları

Çizelge 3.30. Kurumlar Bünyesinde Yapılanlara Ait Kodlar (devamı)

-Kentte yer alan mevcut parkların bir kısmında az da olsa rekreatif amaçlı bir kaç alan yaptık. -Parkların içine bisiklet kullanım alanları yapıyoruz.	Rekreatif alanların yapımı
-Ortaokul eğitim öğretim müfredatına seçmeli ders olarak eklenmiştir. -Spor liselerindeki öğretim programlarına entegre etmeye çalışıyoruz. -Bisiklet branşının, sportif bir branş olarak, okul sporlarına dahil edilmesini sağladık.	Seçmeli dersler ve okul sporları
Çocuklara çeşitli etkinliklerde, hediye çocuk bisikleti dağıttık.	Bisiklet dağıtımı
Üniversitelere, belediyelere ve Milli Eğitim Bakanlığı'na 2015-2016 yılından bu yana bisiklet dağıtımı yapmaktayız.	

3.2.6.1. Yapılabilecekler İle İlgili Fikir Üretmek

Bazı kurumlar kendi bünyelerinde gelecekte yapılabileceklerle ilgili fikir üretmektedir.

Yapılandırmaya çalıştığımız kentsel dönüşüm paketinin küçük bir kısmını bisikletli ulaşım oluşturmaktadır.

“...Kentsel dönüşüm standardını oluşturduk; içerisine bisikletle erişimi de dahil ettik. Diğer bu saydığım pek çok unsurla birlikte bisiklet de bunlardan bir tanesi. Bu bir hani mahalle standardı gibi oldu. Bununla birlikte belki bir yeni altyapı standardı da hani işte bina standardı da ekleyip, bunları yönetmelikle bir etiket sistemi ile şey yapmak istiyoruz ve bu etiket sisteminde de belli başarıları sağlayan ürün ve işte bina ve yerleşkelere de destekler verelim gibi bir politika güdmek istiyoruz. Bu tabi hazinenin de bizimle aynı şekilde düşünmesini gerektiriyor; hatta Bakanlar Kurulu'nun da bu konuda şey yapmasını gerektiriyor. Fakat dediğim gibi bisiklet hakikaten daha büyük bir paket içinde bir tanesi. Çünkü çok daha geniş bu konu ama temelde yani kentsel dönüşüm eğer böyle olursa kentlerimiz ve bisikletlilerimiz kurtulur...” (Y2).

İlerleyen zamanlarda hayata geçirmeyi düşündüğümüz kentsel dönüşüm projesi içerisinde bisikletli ulaşımın da olmasını planlıyoruz.

“...Eymir'den çıkıp bisikleti Mogan'a kadar kullanabilecek bir form oluşturabilir miyiz işte dediğim gibi trafik ile karşı karşıya geldik. Ama bir Gölbaşı'nda ilerleyen zamanlarda bir kentsel dönüşüm projesi vesaire üzerinde bir master plan üzerinde

çalışıyorum. Bunun içinde muhakkak olacak. Kent Meydanımız var; Kent Meydanı projesi içinde yine var. Tabii gönül istiyor ki Gölbaşı'nın her noktasından kesintisiz bu yolu yapabilesiniz..." (Y6).

3.2.6.2. Bisiklet Dağıtımı

Üniversitelere, belediyelere ve Milli Eğitim Bakanlığı'na 2015-2016 yılından bu yana bisiklet dağıtımını yapmaktayız.

"...Bisiklet kullanımı için dediğim gibi biz bir milyon bisiklet 3 yılda hedefledik ve burada da ilk 2015-2016 da iki yüz bine yakın biz bisiklet dağıtıyoruz; dağıtmış olacağız. Tabii dağıttığımız şey farkındalık ve katkı sağlıyor şey kurumlar; üniversiteler belediyeler ve Milli Eğitim Bakanlığı; bu işi yaptık. Kendi kurumumuza da örnek olmak için bir 25 30 tane bu şekilde ayarladık." (Y4).

3.2.6.3. Seçmeli Dersler ve Okul Sporlarına Dahil Edilmesi

Bisiklet branşının, sportif bir branş olarak, okul sporlarına dahil edilmesini sağladık.

"...Şu anda neler yapıyoruz; öncelikle son yıllarda okul sporları içerisine girmesi için bir çalışma başlatmıştık. Bunun sonuçlarını aldık okul sporları arasında şu anda müsabakaları yapılır hale geldi. Bunun anlamı hani Milli Eğitim tarafından da genel hakaten Milli Eğitimimizin içerisine yavaş yavaş entegre olması olarak yorumluyoruz. Tabii öğrenci kardeşlerimiz eğitimleri esnasında bisiklet kullanımıyla da ilgili deneyimler edinmiş olacaklar. Kondisyon durumları veya merakları daha üst seviyede olan arkadaşlar da müsabık öğrenci olarak okullar arası yarışları katılacaklardır. Bu; yıllar sonra okullarını bitirip belli konumlara geldiklerinde, veya en azından bir araç sahibi, motorlu araç sahibi olup da trafiğe çıktıklarında, bisiklet kullanıcılarına daha saygılı bir nesilin yetişmesini sağlayacak. Hadi hiçbir şey yapmadıysak, en azından bunu yaptık. Bunun meyvelerini yıllar sonra alacağız inşallah..." (Y5).

Ortaokul eğitim öğretim müfredatına seçmeli ders olarak eklenmiştir.

“Ortaokul ve İmam Hatip Ortaokulu Spor ve Fiziki Etkinlikler dersi (5, 6, 7, ve 8. sınıflar) öğretim programı 2013-2014 öğretim yılından itibaren 5 sınıflardan başlamak üzere ve kademeli olarak uygulanmaktadır. Söz konusu öğretim programına uygun bisiklet, yüzme, tenis, atletizm, basketbol, okçuluk modülleri oluşturulmuştur. Öğretim programı 14 tema üzerinden bir eğitim öğretim yılını (36 hafta) kapsayacak şekilde planlanmıştır.” (Y3).

3.2.6.4. Rekreatif Alanların Yapımı

Kentte yer alan mevcut parkların bir kısmında az da olsa rekreatif amaçlı bir kaç alan yaptık.

“...Şöyle biz önümüzdeki yıllarda ve bu yıl yapacağımız yatırımların içinde şehir parkımız var; sahil park düzenlemeniz var. Gölün etrafında rekreasyon alanı çalışmaları var bizim müdahil olabileceğimiz, elimizde olan işlerde; bunların hepsine bisiklet yolu koyduk. Geçen sene bitirmiş olduğumuz bir parkımız var; onun içinde 384 metre uzunluğunda bir pist yaptık. Bir bisiklet yolu olarak tabii alan o kadar olduğu için. Yukarıda TOKİ'nin orada yaptığımız son farkımız var geçen sene yapıldı ... Onun içinde bir bisiklet yolu koyduk biz oluşturduk. Hani elimizden geldiğince yapalım diye uğraşyoruz. Gölbaşı'nın merkezine yapmayı düşündük; hani iki göl arasına biliyorsunuz Eymir'de çok fazla kullanıcısı var; bisiklet kullanılıyor orada. Doğa içinde güzel de olduğunu herkese söylüyor eğlenceli bir şey olduğunu ben hiç tecrübe edemedim şu yaşa kadar, şu zamana kadar...” (Y6).

3.2.6.5. Çeşitli Etkinlikler

İlçedeki bir okulda yılda bir gün, öğrencilere bisiklet sürüş etkinliği düzenlenmesine destek oluyoruz.

“...Bisiklet de tabi bizim bu, bu sene bir iki üç yıldır var; TOKİ’de Adem Bilhan Uysal diye bir okulumuz var; onların bir bisiklet kulübü var. Onlar her yıl Mogan Pardon Eymir Gölü’nde Etkinlik yapıyoruz. Ortaokul, ilk ve ortaokul diye geçiyor Adem Bilhan Uysal Ortaokulu... Oradaki beden eğitimi öğretmen Arkadaşlar okul müdürü Bir bisiklet veliler bir bisiklet grubu kurdular Her yıl bunu Eymir Gölü’nde yapıyoruz...”
(Y7).



4. TARTIŞMA

Araştırmanın bu bölümünde, bisiklet kullanıcılarından ve üniversite öğrencilerinden, BKYÖ aracılığıyla toplanan verilerin çözümlenmesi sonucunda elde edilen bulgular ile kurum yöneticileri ve bisiklet kullanıcıları ile yapılan nitel görüşmeler sonucunda elde edilen bulgular tartışılmıştır.

BKYÖ aracılığıyla toplanan verilerin çözümlenmesi sonucunda elde edilen bulgulara göre, bisiklet kullanıcılarının ve üniversite öğrencilerinin BKYÖ'nün “yarar” boyutuna ilişkin algı düzeyleri arasında cinsiyete göre istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. Bisiklet kullanımının yaygınlaşması ile elde edilen bireysel ve çevresel faydaların cinsiyete göre farklılık göstermediği düşünülmektedir. Koçak (2016) benzer şekilde, bireylerin bisiklet kullanma nedenlerinin ve bisiklet kullanımından elde ettikleri faydaların cinsiyete göre farklılaşmadığını tespit etmiştir.

Kadın bisiklet kullanıcılarının “yaygınlaştırma” boyutuna ilişkin algı düzeyleri erkeklere göre daha yüksek, “güvenlik” boyutuna ilişkin algı düzeyleri ise erkeklere göre daha düşük olarak tespit edilmiştir.

Kadın bisiklet kullanıcılarının yaygınlaştırma boyutunda daha yüksek, güvenlik boyutunda ise daha düşük algı düzeyinde olmaları toplumsal cinsiyet sorunlarıyla ilişkilendirilebilir. Garrad ve arkadaşları (2008) tarafından, kadın bisiklet sürücülerinin bisiklet yollarını kullanıp kullanmadıklarını araştıran çalışma sonuçlarına göre; riskten kaçınma konusundaki cinsiyet farklılıklarına uygun olarak, kadın bisikletlilerin motorlu trafikten maksimum düzeyde ayrılmış güzergahları tercih ettikleri tespit edilmiştir. Broache (2012), trafikte güvende hissetmemek, her gün ve ara sıra bisiklet süren, kadın kullanıcıların bisiklet kullanımını engellemekte olduğunu belirlemiştir. Benzer şekilde Garrad (2003); güvenlik kaygılarının, kadınların bisiklet kullanmalarında önemli bir caydırıcılık olduğunu tespit etmiştir. Bisiklet kullanımını yaygınlaştıracak uygulamaların, kadınların trafikte kendini daha güvende hissetmesini sağlayacağı düşünülmektedir.

Üniversite öğrencilerinden elde edilen verilere göre ise bisiklet kullanıcılarının aksine; erkek öğrencilerin yaygınlaştırma boyutuna ilişkin algı puanlarının kadınlara göre daha yüksek, güvenlik algılarının kadınlara göre daha düşük olduğu görülmüştür. Bu sonuca göre, üniversite öğrencileri arasında, kent yaşamında bisiklet kullanımını deneyimleme şansı bulan erkeklerin oranının kadınlardan daha fazla olduğu; dolayısıyla mevcut risklerle daha fazla karşılaştıkları ve yaygınlaştırma konusunda da benzer şekilde daha fazla farkındalıkları olduğu düşünülebilir. Türkiye’de bisiklet kullanan bireylerin profillerinin belirlenmesini amaçlayan araştırmada, erkek bisiklet kullanıcılarının sayısının kadın bisiklet kullanıcılarından oldukça fazla olduğu görülmektedir (Ardahan ve Mert, 2014b).

Evli bisiklet kullanıcılarının güvenlik boyutuna ilişkin algı puanları bekar bisiklet kullanıcılarından daha yüksektir; bu sonuç evlilerin güvenlik algılarının bekarlara göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir. Evli bisiklet kullanıcılarının aileye yönelik sorumluluklarının daha fazla olduğu ve bu nedenle güvenlik hassasiyetlerinin de fazla olduğu söylenebilir. Koçak (2016) benzer şekilde; bekarların bisiklet kullanımına yönelik görüşlerinin evlilere göre daha yüksek olduğunu tespit etmiştir.

Lisansüstü mezunu bisiklet kullanıcılarının güvenlik boyutuna ilişkin algı puanları lise mezunu bisiklet kullanıcılarından daha yüksektir; bu sonuç lisansüstü mezunlarının güvenlik algılarının lise mezunlarına göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir. Benzer şekilde Koçak (2016), eğitim düzeyinin artmasının bisiklet kullanımına yönelik olumlu görüşleri azalttığını tespit etmiştir.

30-40 yaş aralığındaki bisiklet kullanıcılarının güvenlik boyutuna ilişkin algı puanları, 18-23 yaş ve 41 yaş ve üstü bisiklet kullanıcılarına göre daha yüksektir; Bu sonuç 30-40 yaş aralığındakilerin güvenlik algılarının 18-23 yaş ve 41 yaş ve üstündekilere göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir. Bu sonuca göre 18-23 yaş aralığındaki bireylerin kent yaşamında bisiklet kullanmaya yeni başladıkları, bu nedenle mevcut trafik risklerinin henüz farkında olmadıkları; 41 yaş ve üstü kullanıcıların ise trafikteki mevcut risklerden korunma yöntemlerini daha uzun süredir deneyimleyerek çözümledikleri söylenebilir.

Bu sonuçlara göre Ankara ilindeki bisiklet kullanıcılarının ve üniversite öğrencilerinin bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması konusunda yüksek bir algıya; Ankara’da bisiklet kullanmanın güvenli olduğu konusunda ise düşük bir algıya sahip oldukları söylenebilir.

Bisiklet kullanıcılarının “yaygınlaştırma”, “yarar”, “güvenlik” boyutlarına ilişkin algı puanları üniversite öğrencilerinden daha yüksektir. Bu sonuç bisiklet kullanıcılarının yarar ve yaygınlaştırmaya ilişkin algı düzeylerinin daha yüksek; güvenlik algılarının öğrencilere göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir. Bu durumun bisiklet kullanıcılarının, kent yaşamında bisiklet kullanırken elde ettiği tecrübenin bir sonucu olduğu söylenebilir.

Araştırma kapsamında yapılan nitel görüşmeler ile; bisiklet kullanımının neden yaygınlaştırılması gerektiği, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin devlet politikası olup olmadığı, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önündeki engeller/sorunların neler olduğu, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu/larının üstlenmesi gerektiği, bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için yapılması gerekenlerin neler olduğu, kurumlarda konu ile ilgili ne gibi çalışmalar yapıldığı sorularına verilen yanıtlardan temalar elde edilmiştir.

Bisiklet kullanımının neden yaygınlaştırılması gerektiğine dair sorulan açık uçlu soruya, kamu kurumlarında görev yapmakta olan yetkililerin verdikleri yanıtlardan elde edilen temalar; halk sağlığı, çevre dostu-alternatif ulaşım aracı, spor kültürünün yaygınlaştırılmasında araç-bilgisayar bağımlılığına çözüm, birlik ve beraberlik duygusu, ekonomik ve enerji verimliliği şeklindedir. Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının neden gerekli olduğu sorusuna verdikleri cevaplardan elde edilen temalar ise; halk sağlığı, çevresel sürdürülebilirlik, enerji tasarrufu, işlevsel ulaşım aracı, bilgisayar bağımlılığına önlem şeklindedir. Koçak, (2016), bireylerin bisiklet kullanımından elde ettikleri faydaları; daha sağlıklı ve güçlü hissetmek, daha mutlu hissetmek ve günün stresini atmak olarak belirlemiştir.

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin devlet politikası olup olmadığına dair sorulan açık uçlu soruya, kamu kurumlarında görev yapmakta olan yetkililerin verdikleri yanıtlardan elde edilen tema; özellikle Sağlık Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı başta olmak üzere; kurumların kendi bünyelerindeki kurumsal çalışmalarının olduğu şeklindedir. Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin devlet politikası ile ilgili görüşlerinden elde edilen temalar ise; yerel yönetimin inisiyatif, Sağlık Bakanlığı'nın çalışmaları, uygulamada yer bulamayan söylemler şeklindedir. Elde edilen bulgulara göre, bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılması için, kurumların işbirliğinde gerçekleşen sürdürülebilir ve kalıcı bir devlet politikası olmadığı görülmektedir. Pucher ve Buehler (2008), çok yönlü ve birbirini güçlendiren politikaların koordineli olarak uygulanmasının bisiklet kullanımının yaygınlaşmasında en önemli etmenler arasında olduğunu tespit etmiştir. Uygulanan politikalar kapsamında; otomobil sahipliği, kullanım ve park etme konularında vergiler ve kısıtlamalar yoluyla motorlu araç kullanımı pahalı bir duruma getirilerek, şehir merkezlerinde otomobil ile seyahat etmenin rahatsız edici olması sağlanmaktadır (Pucher ve Buehler, 2008). Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir politikanın olmaması, kullanımı yaygınlaştırmaya yönelik yapılacak uygulamalar konusunda ilgili birimlerin konu ile ilgili inisiyatif kullanmasına neden olmaktadır. Bu durumun, özellikle yerel yönetimlerce gerekli uygulamaları yerine getirmemek; yerine getirmeye çalışan kurumların ise kaynakların gereksiz harcanması gibi sorunları beraberinde getireceği düşünülmektedir.

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önündeki engeller/sorunlara dair sorulan açık uçlu soruya, kamu kurumlarında görev yapmakta olan yetkililerin verdikleri yanıtlardan elde edilen temalar; fiziki alt yapı eksiklikleri, motorlu araç odaklı ulaşım politikaları, il yönetiminin yaptırımları, teşvik çalışmalarının yerel yönetimlerce desteklenmemesi, kural ve kanunların uygulamada yer bulamaması, iş yerinde duş imkanı olmaması, düşük sosyal statü algısı, farkındalık eksikliği, toplumsal cinsiyet sorunları, topografya, motorlu araç sürücülerinin olumsuz tavırları şeklindedir. Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önündeki engeller/sorunlar

ile ilgili görüşlerinden elde edilen temalar ise; bireylerin bisikleti deneyimlemesine engel olan motorlu araç odaklı ulaşım politikaları, motorlu araç sürücüleri, düşük statü algısı, alt yapı eksiklikleri, farkındalık eksikliği, toplumsal cinsiyet sorunları, iş yerinde duş imkanı olmaması şeklindedir. Elde edilen bulgulara göre fiziki alt yapı eksikliklerinin bisiklet kullanımının yaygınlaşmasının önündeki en büyük engellerden biri olduğu görülmektedir. Alt yapı yetersizlikleri; bisiklet kullanıcılarını kentte güvenli olmayan kısa ve uzun mesafeli bisiklet yolculuklarına mecbur bırakmaktadır. Bunun sonucunda bisiklet kullanım oranındaki artışın istendik seviyeye ulaşmadığı düşünülmektedir. Tüm risklere rağmen kent yaşamında bisiklet kullanmayı tercih eden bireylerin ise, gerek sosyo-kültürel sorunlar, gerekse motorlu araç odaklı ulaşım ağı içerisinde yaşadıkları fiziki sorunlar nedeniyle engellendikleri söylenebilir. Çeyiz ve Koçak (2015), Ankara ilinde bisiklet kullanan bireylerin karşılaştıkları sorunları ortaya koyan çalışmada benzer şekilde sorunları; fiziki alt yapı eksiklikleri, trafikteki sorunlar, sosyo-kültürel ve yasal sorunlar olarak tespit etmiştir. Salensminde (2004), bisiklet kullanıcılarının karışık trafik altyapı düzenlerini daha az güvenli olarak algıladıklarını, trafik korkularını daha fazla hissettiklerini ve başa çıkma stratejisi olarak bisikletten kaçınmayı daha olası gördüklerini belirlemiştir. Kienteka ve ark. (2012) bisiklet kullanımına yönelik engelleri; çevresel (trafik yoğunluğu, bisiklet park yerlerinin olmaması, yol bozuklukları, iklim, sosyal engeller) ve bireysel engeller olarak tespit etmiştir. Jones (2001), bisiklet alt yapısının kalitesiz olmasının yanı sıra, yerel politikacılar ve üst düzey yetkililerin bisiklet kullanımına verdikleri önemin düşük olmasının da bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına engel olduğunu tespit etmiştir. Harkey ve ark., (1998), geniş bir bisiklet şeridinin veya ayrılmış banketin sağlanmasının ve sokaklarda bisiklet park yerlerinin olmasının bisikletin konfor algısını artırdığını; tersine, daha fazla trafik hacmi ve hızın konfor seviyesini düşürdüğünü belirlemiştir.

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu/ların üstlenmesi gerektiğine dair sorulan açık uçlu soruya, kamu kurumlarında görev yapmakta olan yetkililerin verdikleri yanıtlardan elde edilen temalar; aktif çalışan yerel yönetimler, kurumlar arası koordinasyon merkezi, sosyal sorumluluk noktasında aktif bisiklet

federasyonu şeklindedir. Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu/larının üstlenmesi gerektiğine ilişkin görüşlerinden elde edilen tema; merkez ve yerel yönetimin işbirliği içinde olduğu, kurumlar arası koordinasyonun sağlandığı bir devlet politikası şeklindedir. Elde edilen bulgular ışığında, merkez yönetim ve bağlı birimlerinin karar ve uygulamalarıyla desteklediği, yerel yönetimin ise uygulamada aktif rol aldığı bir koordinasyonun, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında etkili olacağı düşünülmektedir.

Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için yapılması gerekenlere dair sorulan açık uçlu soruya, kamu kurumlarında görev yapmakta olan yetkililerin verdikleri yanıtlardan elde edilen temalar; fiziki sorunların iletilebileceği bir ağın aktif olduğu fiziki alt yapı çalışmaları, farkındalık çalışmaları (kullanıcıların aktivizm çalışmaları, üniversitelerden öneriler, işlevsel trafik dersleri, devlet büyüklerinin örnek davranışları), yerel yönetimlerin olumlu bakış açısı (merkeze ücretli araç girişi,uygunsuz araç parkına çözüm), geniş çaplı bir devlet politikası (küçük çaplı adımlarla başlangıç), eğitim öğretim müfredatı, STK'ların talepleri şeklindedir. Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için yapılması gerekenlere ilişkin görüşlerinden elde edilen temalar ise; fiziki alt yapı çalışmaları, uzun vadeli politika, eğitim-öğretim müfredatı, farkındalık çalışmaları, devlet teşviği, yasa ve mevzuat düzenlemeleri (bisiklet alımında vergi indirimi, işe/okula bisikletli ulaşımında teşvik) şeklindedir. Elde edilen bulgulara göre gündelik yaşamda bisiklet kullanımına uygun fiziki ortamın sağlanmasının bisiklet kullanımının yaygınlaşması için yapılması gereken başlıca uygulamalar arasında olduğu söylenebilir. Çeyiz ve Koçak (2015), Ankara'da bisiklet kullanım engellerine çözüm olarak; fiziki alt yapının bisikletli ulaşımı da kapsayacak şekilde yapılandırılması, yerel yönetimin farkındalık çalışmaları yapması, işlevsel yasaların hayata geçirilmesi şeklinde önerilerde bulunmuştur. Pucher ve Buehler (2008), Hollanda, Danimarka ve Almanya'da geniş bisiklet kullanım hakları, bisiklet yolları, toplu taşıma ile tam entegrasyon, hem bisikletliler hem de sürücüler için kapsamlı trafik eğitimleri gibi uygulamalarla bisiklet kullanımının yaygınlaştırıldığını tespit etmiştir. Pikora ve ark. (2003), İşlevsellik, güvenlik, estetik ve varış noktası temalarına odaklanan kentsel

planlama ve ulaştırma politikaları ve uygulamalarının yürüyüş ve bisiklet kullanım oranını etkileyebileceğini tespit etmiştir. Noland ve Kunreuther (1995), bisiklet kullanımını daha güvenli duruma getiren, otomobil alışveriş kolaylığını azaltan uygulamaları içeren politikaların bisiklet kullanım oranını artıracakını ifade etmiştir. Heesch ve Han (2007) bireylerin bisiklete karşı olumlu tutumun, bisiklet yollarının oluşturulması ile ilişkili olduğunu belirlemiştir. Titze ve ark. (2008) Bisikletle ilişkili sosyal destek ve algılanan fayda ve engellerin yanı sıra, bisiklet yollarının, yetişkin kent sakinleri arasında ulaşım aracı olarak bisikletin kullanılmasında önemli olduğunu belirlemiştir. De Geus ve ark. (2007) tarafından gerçekleştirilen araştırma sonuçlarına göre, yeterli bisiklet altyapısına sahip bir ortamda yaşayan bireylerin, ulaşımda bisiklet kullanımında bireysel belirleyicilerin (psikososyal, öz-yeterlik, algılanan faydalar ve engeller), çevresel belirleyicilerin rolünü daha iyi yerine getirdiğini tespit edilmiştir. Yerel yönetim biriminin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için aktif rol alması gerektiğini düşünülmektedir. Merkez yönetimin ise; teşvik, gerekli yasal düzenlemeler, eğitim-öğretim çalışmaları gibi uygulamalar aracılığıyla, sürdürülebilir ve geliştirilebilir bir politika üretmesinin yerinde olacağı söylenebilir.

Kamu kurumlarındaki yetkililerin görev yaptıkları kurumda konu ile ilgili ne gibi çalışmalar yapıldığına ilişkin görüşlerinden elde edilen tema; kurumsal çalışmalar (Fikir üretmek, çalışanlara yönelik alt yapı çalışmaları, çeşitli etkinlikler, rekreatif alanların yapımı, seçmeli dersler ve okul sporları, bisiklet dağıtımı) şeklindedir. Elde edilen bulgulara göre, bisiklet kullanımına yönelik yapılan çalışmaların kurumsal çerçevede olduğu görülmektedir. Ancak bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılabilmesi için kurumlar arası işbirliğinin gerekli olduğu düşünülmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1. Sonuçlar

Ankara’da bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir model geliştirmek amacıyla yapılan bu araştırmadan elde edilen nicel ve nitel verilere ait sonuçlar aşağıda verilmiştir.

5.1.1. Nicel Veriler ile Elde Edilen Sonuçlar

Ankara ilinde günlük yaşamında aktif olarak bisiklet kullanan bireyler ve bisiklet kullanmayan lisans öğrencilerine uygulanan BKYÖ’den elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir.

5.1.1.1. Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri

- Kadın bisiklet kullanıcılarının yaygınlaştırma boyutuna ilişkin algı puanları erkek bisiklet kullanıcılarından daha yüksektir. Güvenlik boyutunda ise yine kadın bisiklet kullanıcılarının algı puanları daha yüksektir; bu sonuç kadınların güvenlik algılarının erkeklere göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir.
- Evli bisiklet kullanıcılarının güvenlik boyutuna ilişkin algı puanları bekar bisiklet kullanıcılarından daha yüksektir; bu sonuç evlilerin güvenlik algılarının bekarlara göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir.
- Lisansüstü mezunu bisiklet kullanıcılarının güvenlik boyutuna ilişkin algı puanları lise mezunu bisiklet kullanıcılarından daha yüksektir; bu sonuç lisansüstü mezunlarının güvenlik algılarının lise mezunlarına göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir.

- 30-35 yaş ve 36-40 yaş aralığındaki bisiklet kullanıcılarının güvenlik boyutuna ilişkin algı puanları, 18-23 yaş ve 41 yaş ve üstü bisiklet kullanıcılarına göre daha yüksektir; bu sonuç 30-35 yaş ve 36-40 yaş aralığındakilerin güvenlik algılarının 18-23 yaş ve 41 yaş ve üstündekilere göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir.

Bu sonuçlara göre bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması konusunda yüksek bir algıya; Ankara’da bisiklet kullanmanın güvenli olduğu konusunda ise düşük bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir.

5.1.1.2. Üniversite Öğrencilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri

- Erkek öğrencilerin yaygınlaştırma boyutuna ilişkin algı puanları, kadın öğrencilerden daha yüksektir.
- Erkek öğrencilerin güvenlik boyutuna ilişkin algı puanları, kadın öğrencilerden daha yüksektir; bu sonuç erkeklerin güvenlik algılarının kadınlara göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir.

Bu sonuçlara göre öğrencilerin bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması konusunda yüksek bir algıya; Ankara’da bisiklet kullanmanın güvenli olduğu konusunda ise düşük bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir.

5.1.1.3. Bisiklet Kullanıcıları ile Üniversite Öğrencilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşleri Arasındaki Farklar

- Bisiklet kullanıcılarının yaygınlaştırma boyutuna ilişkin algı puanları öğrencilerden daha yüksektir.
- Bisiklet kullanıcılarının yarar boyutuna ilişkin algı puanları öğrencilerden daha yüksektir.

- Bisiklet kullanıcılarının güvenlik boyutuna ilişkin algı puanları öğrencilerden daha yüksektir; bu sonuç bisiklet kullanıcılarının güvenlik algılarının öğrencilere göre daha düşük olduğu anlamına gelmektedir.

Bu sonuçlara göre bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ve Ankara'nın bisikletliler için güvenli bir il olmadığı konularındaki algı düzeyleri öğrencilere göre daha yüksektir.

5.1.2. Nitel Veriler ile Elde Edilen Sonuçlar

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ile ilgili planlamalardan sorumlu kamu kurumlarındaki yetkililer ve Ankara ilinde günlük yaşamında aktif olarak bisiklet kullanan bireyler ile yapılan görüşmelerden elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir.

5.1.2.1. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar

Kamu kurumlarındaki yetkililerin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının neden gerekli olduğu sorusuna verdikleri cevaplardan elde edilen temalar; halk sağlığı, çevre dostu-alternatif ulaşım aracı, spor kültürünün yaygınlaştırılmasında araç-bilgisayar bağımlılığına çözüm, birlik ve beraberlik duygusu, ekonomik ve enerji verimliliği şeklindedir.

Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının neden gerekli olduğu sorusuna verdikleri cevaplardan elde edilen temalar; halk sağlığı, çevresel sürdürülebilirlik, enerji tasarrufu, işlevsel ulaşım aracı, bilgisayar bağımlılığına önlem şeklindedir.

5.1.2.2. Devlet Politikasına Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar

Kamu kurumlarındaki yetkililerin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin devlet politikası ile ilgili görüşlerinden elde edilen tema; özellikle Sağlık Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı başta olmak üzere; kurumların kendi bünyelerindeki kurumsal çalışmalarının olduğu şeklindedir.

Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin devlet politikası ile ilgili görüşlerinden elde edilen temalar; yerel yönetimin inisiyatifi, Sağlık Bakanlığı'nın çalışmaları, uygulamada yer bulamayan söylemler şeklindedir.

5.1.2.3. Engeller Ve Sorunlara Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar

Kamu kurumlarındaki yetkililerin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önündeki engeller/sorunlar ile ilgili görüşlerinden elde edilen temalar; fiziki alt yapı eksiklikleri, motorlu araç odaklı ulaşım politikaları, il yönetiminin yaptırımları, teşvik çalışmalarının yerel yönetimlerce desteklenmemesi, kural ve kanunların uygulamada yer bulamaması, iş yerinde duş imkanı olmaması, düşük sosyal statü algısı, farkındalık eksikliği, toplumsal cinsiyet sorunları, topografya, motorlu araç sürücülerinin olumsuz tavırları şeklindedir.

Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önündeki engeller/sorunlar ile ilgili görüşlerinden elde edilen temalar; bireylerin bisikleti deneyimlemesine engel olan motorlu araç odaklı ulaşım politikaları, motorlu araç sürücüleri, düşük statü algısı, alt yapı eksiklikleri, farkındalık eksikliği, toplumsal cinsiyet sorunları, iş yerinde duş imkanı olmaması şeklindedir.

5.1.2.4. Hangi Kamu Kurumlarının Üstlenmesi Gerektiğine Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar

Kamu kurumlarındaki yetkililerin, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu/larının üstlenmesi gerektiğine ilişkin görüşlerinden elde edilen temalar; aktif çalışan yerel yönetimler, kurumlar arası koordinasyon merkezi, sosyal sorumluluk noktasında aktif bisiklet federasyonu şeklindedir.

Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu/larının üstlenmesi gerektiğine ilişkin görüşlerinden elde edilen tema; merkez ve yerel yönetim işbirliği içinde olduğu kurumlar arası koordinasyonun sağlandığı bir devlet politikası şeklindedir.

5.1.2.5. Yaygınlaştırmak İçin Yapılması Gerekenlere Yönelik Görüşlere Ait Sonuçlar

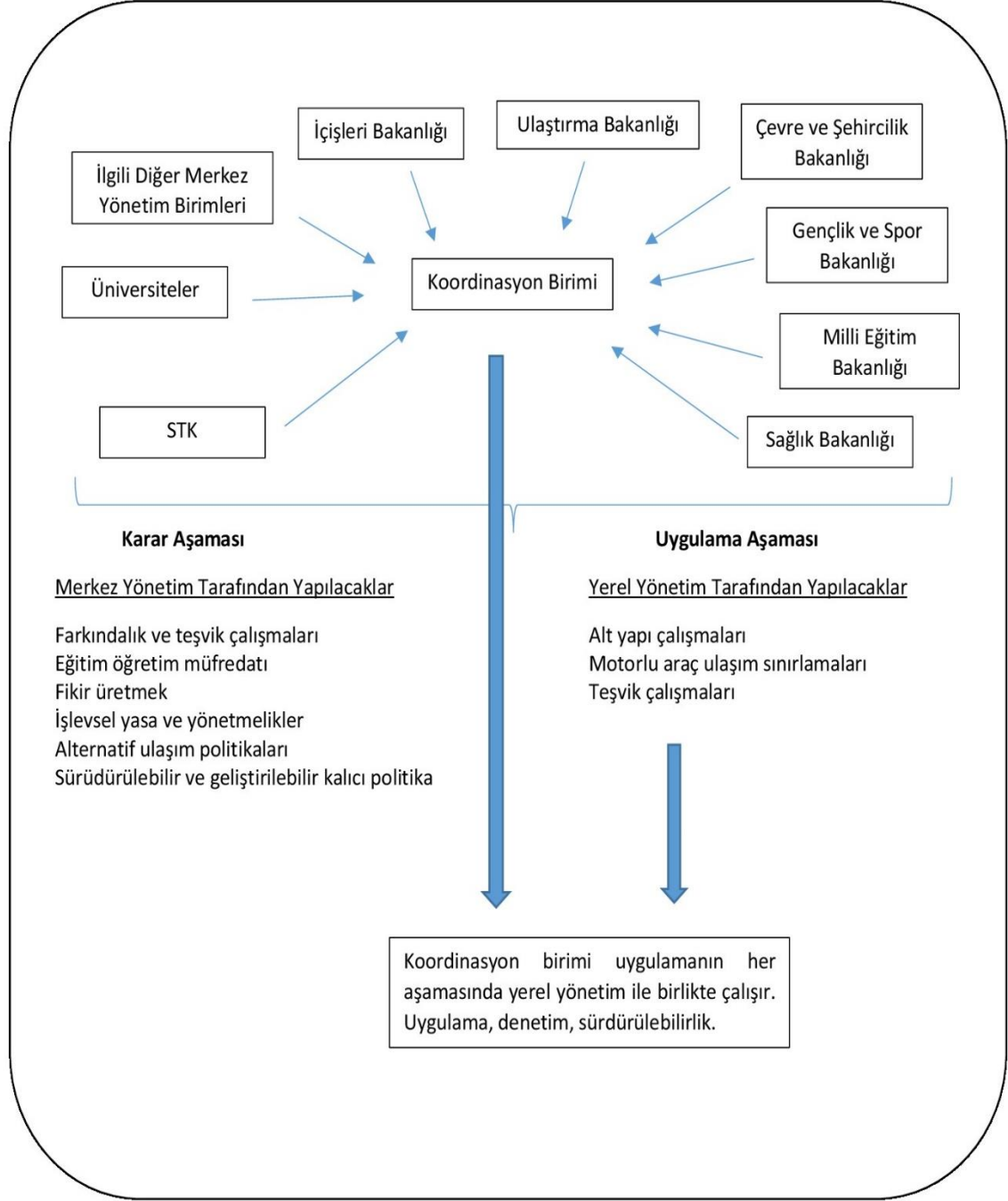
Kamu kurumlarındaki yetkililerin, bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için yapılması gerekenlere ilişkin görüşlerinden elde edilen temalar; fiziki sorunların iletebileceği bir ağın aktif olduğu fiziki alt yapı çalışmaları, farkındalık çalışmaları (kullanıcıların aktivizm çalışmaları, üniversitelerden öneriler, işlevsel trafik dersleri, devlet büyüklerinin örnek davranışları), yerel yönetimlerin olumlu bakış açısı (merkeze ücretli araç girişi, uygunsuz araç parkına çözüm), geniş çaplı bir devlet politikası (küçük çaplı adımlarla başlangıç), eğitim öğretim müfredatı, STK'ların talepleri şeklindedir.

Bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için yapılması gerekenlere ilişkin görüşlerinden elde edilen temalar; fiziki alt yapı çalışmaları, uzun vadeli politika, eğitim-öğretim müfredatı, farkındalık çalışmaları, devlet teşviği, yasa ve mevzuat düzenlemeleri (bisiklet alımında vergi indirimi, işe/okula bisikletli ulaşımında teşvik) şeklindedir.

5.1.2.6. Kurumlar Bünyesinde Yapılan Çalışmalara Ait Sonuçlar

Kamu kurumlarındaki yetkililerin görev yaptıkları kurumda konu ile ilgili ne gibi çalışmalar yapıldığına ilişkin görüşlerinden elde edilen tema; kurumsal çalışmalar (Fikir üretmek, çalışanlara yönelik alt yapı çalışmaları, çeşitli etkinlikler, rekreatif alanların yapımı, seçmeli dersler ve okul sporları, bisiklet dağıtımı) şeklindedir.

Sonuç olarak bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılması için ilgili kamu kurumlarının işbirliğinde bir politika oluşturmak gerekmektedir. Bisiklet politikasını uygulama noktasında detaylandırarak bir koordinasyon biriminin, ilgili kamu kurumlarından görevlendirilecek temsilciliklerle oluşturulmasının yerinde olacağı düşünülmektedir. Koordinasyon biriminin il bazında gerçekleştirdiği çalışmalar sonucunda elde edilen raporlar doğrultusunda yerel yönetimin uygulamaları hayata geçirmesinin sağlanması gerektiği düşünülmektedir. Bu doğrultuda elde edilen sonuçlara ait şema, Şekil 5.1.'de gösterilmektedir.



Şekil 5.1. Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Modeli

5.2. Öneriler

Araştırmanın sınırlılıkları göz önünde bulundurularak gelecekte yapılacak çalışmalara aşağıdaki öneriler yapılmaktadır.

5.2.1. Gelecek Araştırmalar İçin Öneriler

- Bu çalışma Ankara ilindeki devlet üniversitelerinde öğrenim gören lisans öğrencileri ile bisiklet kullanan bireyler üzerinde yapılmıştır. Çalışma farklı bölgelerdeki üniversite öğrencilerine ve bisiklet kullanıcılarına uygulanabilir.
- BKYÖ güvenilirlik çalışması yapılarak, toplumun farklı kesimlerini temsil eden bireylere uygulanabilir, karşılaştırmalar yapılabilir.
- Çalışma, ülke genelini temsil edecek bir örneklem grubuna uygulanarak, Türkiye’de bisiklet kullanımını yaygınlaştırmaya yönelik bir model oluşturulabilir.

5.2.2. Araştırma Sonuçlarının Uygulamaya Yansımaya Yönelik Öneriler

- Bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılmasında yasa ve yönetmeliklerle desteklenen ulusal bir politika geliştirilebilir.
- Bisiklet kullanımının yaygınlaşması ile elde edilen çevresel ve bireysel faydalara yönelik farkındalık yaratacak eğitim çalışmaları gerçekleştirilebilir.
- Bisikletin gündelik yaşamda ulaşım entegre edilmesi yönünde çalışmalar yapılmalıdır.
- Bisiklet kullanımını teşvik etmek amacıyla, kamu kurumlarının ve özel kuruluşların kendi bünyelerinde gerçekleştirdikleri çalışmaların standart duruma getirilmesi sağlanabilir.
- Kentlerin yeni yapılanmakta olan bölgelerinde, yapıların ve yolların planlanması aşamasında bisiklet kullanımına yönelik fiziki şartların sağlanması zorunluluğu getirilebilir.

- Bireyleri gündelik yaşamda bisiklet kullanmaya yönlerecek teşvik çalışmaları yapılarak, çevresel sürdürülebilirliğe katkı sağlanmalıdır.
- Motorlu araç odaklı ulaşım politikalarından uzaklaşarak, çevre ve birey odaklı ulaşım politikaları benimsenmelidir.
- Toplu taşıma ve ticari araç sürücülerine, bisikletin trafiğın bir parçası olduğunu hatırlatacak düzenli etkinlik, panel vb. tasarlanabilir.



ÖZET

Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)

Araştırmanın amacı, Ankara ilinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir model oluşturmaktır. Araştırma tarama modelinde gerçekleştirilmiş olup, nicel ve nitel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Araştırmanın nicel veri toplama kısmının örneklemelerini Ankara ilinde günlük yaşamında aktif olarak bisiklet kullanan 391 birey ile Ankara ilindeki devlet üniversitelerinde öğrenim görmekte olan 466 lisans öğrencisi oluşturmuştur. Nicel veri toplama aşamasında veri toplama aracı olarak, araştırmacı tarafından geliştirilen “Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırma (BKYÖ)” kullanılmıştır. Ölçekte Cronbach’ın Alpha değeri .840 olarak hesaplanmıştır. Verilerin normal dağılım gösterip göstermediği çarpıklık ve basıklık değerleri analizi ile tespit edilmiştir. Verilerin analizinde, ölçeğin alt boyutlarına göre normal dağılım gösteren verilere parametrik, normal dağılım göstermeyen verilere parametrik olmayan testler uygulanmıştır. Araştırmanın nicel kısmından elde edilen veriler IBM SPSS Statistics 21 bilgisayar programında; ortalama, standart sapma, ortanca, minimum ve maksimum değerler ile yüzdelik sayılar, Bağımsız Örneklem T-testi, One Way Anova, Kruskal-Wallis ve Mann-Whitney U testi kullanılarak değerlendirilmiştir.

Araştırmaya katılan bisiklet kullanıcıları ve üniversite öğrencilerinin algı puanları ortalamaları üzerine yapılan analiz sonucunda, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması konusunda yüksek bir algıya; Ankara’da bisiklet kullanmanın güvenli olduğu konusunda ise düşük bir algıya sahip oldukları tespit edilmiştir. Bisiklet kullanıcılarının, ölçeğin tüm boyutlarına ilişkin algı puanlarının öğrencilerden daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.

Araştırmanın nitel veri toplama kısmında iki ayrı çalışma grubu yer almaktadır. Çalışma grupları nicel verilerin toplandığı bisiklet kullanıcıları arasından seçilen 17 bisiklet kullanıcısı ile çeşitli kamu kurumlarında, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ile ilgili çalışmalardan sorumlu bölümlerde görev yapan 15 kamu görevlisinden oluşmaktadır. Nitel veriler, araştırmacı tarafından hazırlanmış olan yarı yapılandırılmış sorulardan oluşan görüşme formu ile toplanmıştır. Verilerin analizinde her bir soru için içerik analizi yöntemi kullanılmıştır.

Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik görüşlerden elde edilen temalar arasında öne çıkanlar; “Halk sağlığı”, “Çevresel sürdürülebilirlik”, “Birlik ve beraberlik duygusu”, “Spor kültürünün yaygınlaştırılmasında araç” şeklindedir. Devlet politikasına yönelik görüşlerden elde edilen temalar arasında öne çıkanlar; “Kurumsal çalışmalar”, “Yerel yönetimin inisiyatifi”, olarak bulunmuştur. Engeller ve sorunlara yönelik görüşlerden elde edilen temalar arasında öne çıkanlar; “Fiziki alt yapı eksiklikleri”, “Motorlu araç sürücülerinin olumsuz tavırları”, “Motorlu araç odaklı ulaşım politikaları”, “Düşük statü algısı”, “Toplumsal cinsiyet sorunları”, “İş yerinde duş imkanı olmaması” şeklindedir. Hangi kamu kurumlarının üstlenmesi gerektiğine yönelik görüşlerden elde edilen temalar arasında öne çıkanlar; “Kurumlar arası koordinasyon”, “Merkez ve yerel yönetim işbirliği”, “Sosyal sorumluluk noktasında aktif bisiklet federasyonu” olarak bulunmuştur. Yaygınlaştırmak için yapılması gerekenlere yönelik görüşlerden elde edilen temalar arasında öne çıkanlar; “Farkındalık çalışmaları”, “İşlevsel trafik dersleri”, “Yerel yönetimlerin olumlu bakış açısı”, “Alt yapı çalışmaları”, “Uzun vadeli politika”, “Eğitim-öğretim müfredatı”, “Devlet teşviği, yasa ve mevzuat düzenlemeleri” şeklindedir. Kurumlar bünyesinde yapılan çalışmalardan elde edilen tema “kurumsal çalışmalar” olarak bulunmuştur.

Sonuç olarak bisiklet kullanımının toplumda yaygınlaştırılması için, ilgili kamu kurumlarının işbirliğinde sürdürülebilir bir politika oluşturmak gerekmektedir. Bisiklet politikasının uygulama aşamasında, ilgili temsilciliklerden oluşan bir üst koordinasyon biriminin çalışmaları doğrultusunda, yerel yönetimlerin aktif rol alması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Algı, Bisiklet Politikası, Yaygınlaştırma



SUMMARY

Model Development for the Expansion of Bicycle Use (Capital Ankara Case)

The aim of the research is to establish a model for the expansion of bicycle use in Ankara. The research was carried out in a screening model and quantitative and qualitative research methods were used. The sample of the study's quantitative data collection section consisted of 391 individuals who were active cyclists in their daily life in Ankara and 466 undergraduate students studying at state universities in Ankara. As a means of collecting data during the quantitative data collection phase, the "Bike Use Expansion (BUE)" developed by the researcher was used. The Cronbach Alpha value was calculated as .840. It was determined by the skewness and kurtosis values of the data analysis whether the data showed normal distribution. In the analysis of the data, parametric tests were applied to the data showing normal distribution according to the subscales of the scale and nonparametric tests were applied to the data with no normal distribution. The data obtained from the quantitative part of the study were evaluated using mean, standard deviation, median, minimum and maximum values and percentiles, the Independent Sampling T-test, One Way Anova, Kruskal-Wallis and Mann-Whitney U test in the IBM SPSS Statistics 21 computer program.

As a result of the analysis on the average of the perception scores of the cycling users and university students participating in the research, it has been determined that they have a positive perception of the expansion of bicycle use and they have a negative perception that it is safe to use bicycles in Ankara. Bicycle users were found to have higher perception scores for all dimensions of the scale than students.

Two separate study groups are included in the qualitative data collection part of the study. Workgroups consist of 15 public officials working in the departments responsible for the work on the expansion of bicycle use in various public institutions and 17 cyclists selected from whom collected quantitative data. Qualitative data were collected through interview form consisting of semi-structured questions prepared by the researcher. In the analysis of the data, a content analysis method was used for each question.

Among the themes derived from the views on the expansion of bicycle use are; "Public health", "Environmental sustainability", "Unity and sense of togetherness", "Tool for the expansion of sport culture". Among the themes derived from the views on the state policy were found that "Institutional studies", "Initiative of local government". Among the themes derived from the views on obstacles and problems are "lack of physical infrastructure", "negative attitudes of motor vehicle drivers", "motor vehicle focused transportation policies", "low status sense", "gender issues", "Not having a shower at work". Among the themes derived from the views on which public institutions should be undertaken were found that "Inter-institutional coordination", "Central and local government cooperation", "Active bicycle federation at the point of social responsibility". Among the themes derived from the views on what needs to be done to expand are; "Awareness studies", "Functional traffic lessons", "Positive perspective of local administrations", "Infrastructure studies", "Long term policy", "Education curriculum", "Government incentive", "Laws and regulatory arrangements". The theme obtained from studies carried out within institutions was found as "institutional studies".

As a result, it is necessary to establish a sustainable policy in the cooperation of the relevant public institutions in order to expand bicycle use in the society. In the implementation

phase of the bike policy, it has been achieved that local governments should take an active role in the direction of the work of a higher coordination unit consisting of the relevant representatives.

Key Words: Bike Policy, Diffusion, Perception



KAYNAKLAR

- AHLPORT KN, LİNNAN L, VAUGHN A, EVENSON KR., WARD DS (2008). Barriers to and facilitators of walking and bicycling to school: formative results from the non-motorized travel study. *Health Education & Behavior*, **35(2)**: 221-244.
- AIKEN LR (2000). Rating Scales and Checklist Evaluating Behaviour Personality and Attitudes. New York: John Wiley&Sons Inc.
- AJZEN I (2006). Constructing a theory of planned behavior questionnaire. Erişim Adresi: https://scholar.google.com.tr/scholar?hl=tr&as_sdt=0%2C5&q=CONSTRUCTING+A+THEORY+OF+PLANNED+BEHAVIOR+QUESTIONNAIRE&btnG= Erişim Tarihi: 05/06/2017
- AKYILDIZ M (2013). Boş zamana" ciddi" bir bakış: boş zaman araştırmalarında ciddi boş zaman teorisi. *Pamukkale Journal of Sport Sciences*, **4(2)**: 46-59.
- ALPAR R (2003). Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistiksel Yöntemlere Giriş-1. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- ARDAHAN F, LAPA TY (2011). Açık alan rekreasyonu: bisiklet kullanıcıları ve yürüyüşçülerin doğa sporu yapma nedenleri ve elde ettikleri faydalar. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, **8(1)**: 1327-1341.
- ARDAHAN F, MERT M (2014a). Bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörler ölçeğinin geliştirilmesi ve türk popülasyonu için güvenilirlik geçerlilik çalışması. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, **2(1)**: 409-427.
- ARDAHAN F, MERT M (2014b). Bisiklet kullanan bireylerin profillerinin belirlenmesi ve bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörlerin çeşitli demografik değişkenlere göre değerlendirilmesi: türkiye örneği. *Türkiye Klinikleri Journal of Sports Sciences*, **6(2)**: 53-67.
- BAŞKALE H (2016). Nitel araştırmalarda geçerlik, güvenilirlik ve örneklem büyüklüğünün belirlenmesi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Elektronik Dergisi*, **9(1)**, 23-28.
- BALCI V, ÖZBEK O, KOÇAK F, ÇEYİZ S (2016). Kentlerde Bisikletli Yaşam. 10. Uluslararası Beden Eğitimi, Spor Ve Fiziksel Terapi Kongresi 18-20 Kasım 2016, 191.
- BAUMAN A, RISSEL C, GARRARD J, KER I, SPEIDEL R, FISHMAN, E (2008). Cycling: Getting Australia Moving Barriers, Facilitators and Interventions to Get More Australian Physically Active Through Cycling. Melbourne, Australia: Department of Health and Ageing. Erişim Adresi: https://www.researchgate.net/publication/235356404_Cycling_Getting_Australia_Moving_Barriers_Facilitators_and_Interventions_to_Get_More_Australian_Physically_Active_Through_Cycling. Erişim Tarihi: 23/11/2016.

- BARTHOLOMEW M, KIDD D (2004). From celerifere to tricycle: using national board for professional teaching standards as a tool to steer agricultural education. *The Agricultural Education Magazine*, **76(5)**: 22.
- BERKES F, COLDING J, FOLKE C (2008). Navigating Social-Ecological Systems: Building Resilience For Complexity And Change. Cambridge University Press.
- BLAS E, KURUP AS (2010). Equity, social determinants and public health programmes. Geneva, Switzerland: World Health Organization. Erişim adresi: [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44289/1/9789241563970_eng.pdf]. Erişim tarihi: 6/7/2017.
- BOGOVIĆ I(2001). Cycling as recreation and transportation necessity. *Promet-Traffic&Transportation*, **13(5)**: 349-354.
- BOPP M, KACZYNSKI AT, CAMPBELL ME (2013). Social ecological influences on work-related active commuting among adults. *American journal of health behavior*, **37(4)**: 543-554.
- BROACHE A (2012). Perspectives on Seattle Women's Decisions to Bike for Transportation. University of Washington/ Urban Design and Planning. Washington. (Postgraduate thesis).
- BRUIJN GJ, KREMERS SP, SCHAALMA H, VAN MECHELEN W, BRUG J (2005). Determinants of adolescent bicycle use for transportation and snacking behavior. *Preventive medicine*, **40(6)**: 658-667.
- BUEHLER R (2012). Determinants of bicycle commuting in the washington, dc region: the role of bicycle parking, cyclist showers, and free car parking at work. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, **17(7)**: 525-531.
- BUEHLER R, PUCHER J (2012). Walking And Cycling In Western Europe And The United States: Trends, Policies, And Lessons. TR News, 280.
- BÜYÜKÖZTÜRK Ş (2011). Sosyal Bilimler için Veri Analizi El Kitabı- İstatistik, Araştırma Deseni SPSS Uygulamaları ve Yorum (13. Baskı). Ankara: Pegem Akademi, 124.
- BYRNE BM (2010). Structural Equation Modeling With AMOS: Basic concepts, Applications and Programming (2th Edition). New York, Routledge Press.
- ÇİRİT F (2014). Sürdürülebilir kentiçi ulaşım politikaları ve toplu taşıma sistemlerinin karşılaştırılması: Uzmanlık Tezi. TC Kalkınma Bakanlığı.
- CRESWELL JW (2013). Araştırma Deseni: Nitel, Nicel ve Karma Yöntem Yaklaşımları. [S.B. Demir (Ed.), G. Hacıömeroğlu, (Çev.)]. Ankara: Eğiten Kitap, 219-237.
- ÇELİK HE, YILMAZ V, (2013). Lisrel 9.1 ile Yapısal Eşitlik Modellemesi (Yenilenmiş 2. Baskı). Ankara: Anı Yayıncılık.

- ÇEYİZ S, KOÇAK F (2015). Ankara ilinde bisiklet kullanan bireylerin karşılaştıkları sorunlar ve çözüm önerileri. *Mediterranean Journal of Humanities*, **V/2**: 203-221.
- ÇOKLUK Ö, ŞEKERCİOĞLU G, BÜYÜKÖZTÜRK Ş (2010). Sosyal Bilimler için Çok Değişkenli İstatistik. SPSS ve LISREL Uygulamaları. Ankara: Pegem A Yayıncılık.
- DALEY M, RISSEL C (2011). Perspectives and images of cycling as a barrier or facilitator of Cycling. *Transport Policy*, **18**: 211-216.
- DE GEUS B, DE BOURDEAUDHUIJ I, JANNES C, MEEUSEN R (2007). Psychosocial and environmental factors associated with cycling for transport among a working population. *Health Education Research*, **23(4)**: 697-708.
- DE LEEUW A, VALOIS P, AJZEN I, SCHMIDT P (2015). Using the theory of planned behavior to identify key beliefs underlying pro-environmental behavior in high-school students: implications for educational interventions. *Journal of Environmental Psychology*, **42**: 128-138.
- Demir Atında Can Verdi. (10 Temmuz 2014). Hürriyet. Erişim adresi: [<http://www.hurriyet.com.tr/ankara/26765352.asp>]. Erişim tarihi: 14.12.2014.
- DUFOUR D (2010). Give Cycling A Push. PRESTO (Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode)/Cycling Policy Guide-Cycling Infrastructure, EU's Intelligent Energy - Europe Programme. Erişim adresi: [<https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/presto>]. Erişim tarihi: 8/10/2016.
- ELBEYLİ Ş (2012). Kentiçi Ulaşımında Bisikletin Konumu Ve Şehirler İçin Bisiklet Ulaşımı Planlaması: Sakarya Örneği. İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul (Yüksek Lisans Tezi).
- ERTEKİN E, ÖNCÜ E, KIRIMSOY D (2015). 3 Kasım 2015 tarihli Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik Hakkında Eleştiri ve Öneriler. ABOP-BUP, Ankara.
- FISHMAN E, WASHINGTON S, HAWORTH N, MAZZEI A (2014). Barriers to bikesharing: an analysis from melbourne and brisbane. *Journal of Transport Geography*, **41**: 325-337.
- GARRARD J (2003). Healthy revolutions: promoting cycling among women. *Health Promotion Journal of Australia*, **14(3)**: 213-215.
- GARRARD J, ROSE G, LO SK (2008). Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure. *Preventive medicine*, **46(1)**: 55-59.
- GATERSLEBEN B, UZZELL D (2007). Affective appraisals of the daily commute: comparing perceptions of drivers, cyclists, walkers, and users of public transport. *Environment and behavior*, **39(3)**: 416-431.

- GATERSLEBEN B, APPLETON KM (2007). Contemplating cycling to work: attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, **41(4)**: 302-312.
- GILES-CORTI B, DONOVAN RJ (2002). The relative influence of individual, social and physical environment determinants of physical activity. *Social science & medicine*, **54(12)**: 1793-1812.
- GILES-CORTI B, TIMPERIO A, BULL F, PIKORA T (2005). Understanding physical activity environmental correlates: increased specificity for ecological models. *Exercise and sport sciences reviews*, **33(4)**: 175-181.
- GOLDEN SD, EARP JAL (2012). Social ecological approaches to individuals and their contexts: twenty years of health education & behavior health promotion interventions. *Health Education & Behavior*, **39(3)**: 364-372.
- GOLDEN SD, MCLEROY KR, GREEN LW, EARP JAL, LIEBERMAN LD (2015). Upending the social ecological model to guide health promotion efforts toward policy and environmental change. Erişim adresi: [<http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1090198115575098>]. Erişim tarihi: 18/8/2016.
- GÜLER A, HALICIOĞLU MB, TAŞĞIN S (2013). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- HAGGIS C, SIMS-GOULD J, WINTERS M, GUTTERIDGE K, MCKAY HA (2013). Sustained impact of community-based physical activity interventions: key elements for success. *BMC public health*, **13(1)** 892.
- HAIR JF, BLACK WC, BABIN BJ, ANDERSON RE (2010). *Multivariate Data Analysis: A Global Perspective*. Pearson: Upper Saddle River, NJ.
- HARKEY DL, REINFURT DW, KNUIMAN M, STEWART JR, SORTON A (1998). Development of the bicycle compatibility index: A level of service concept, final report (No. FHWA-RD-98-072). Erişim Adresi: [<https://trid.trb.org/view.aspx?id=496232>]. Erişim Tarihi: 20/8/2017.
- HARPER W (1982). The iron steed. *Journal of Physical Education, Recreation & Dance*, **53(6)**: 56-58.
- HEESCH KC, HAN JL (2007). Associations between demographic, perceptual, and behavioral factors and support for policies encouraging active transport. *Journal of physical activity and health*, **4(3)**: 261-277.
- HENDRIKSEN IJ, ZUIDERVELD BOB, KEMPER HC, BEZEMER PD (2000). Effect of commuter cycling on physical performance of male and female employees. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, **32(2)**: 504.

- HILL J. (2010). Contested Streets: A Case-study Approach to Understanding Bicycle and Car Politics in Toronto, Canada (Doctoral dissertation).
- HOGG MA (2016). Social identity theory. in understanding peace and conflict through social identity theory. *Springer International Publishing*, 3-17.
- HORTON D (2006). Environmentalism and the bicycle. *Environmental Politics*, **15(1)**. 41-58.
- HUY C, BECKER S, GOMOLINSKY U, KLEİN T, THIEL A (2008). Health, medical risk factors, and bicycle use in everyday life inthe over-50 population. *Journal of Aging&Physical Activity*, **16(4)**: 454-464.
- International Energy Agency, (2011). CO2 Emissions from Fuel Combustion: 1971–2009. International Energy Agency, Paris.
- IOC Spor, Çevre ve Sürdürülebilir Gelişim Rehberi (2008). Uluslararası Olimpiyat Komitesi.
- İYİNAM Ş, İYİNAM AF (1999). Kentiçi Ulaşımında Bisiklet Kullanımı. II. Ulusal Kentsel Altyapı Sempozyum Kitabı, 109-115.
- JONES M. (2001). Promoting cycling in the UK–Problems experienced by the practitioners marcus jones. *Graphics-Free 'version*, 7.
- KIENTEKA M, RECH CR, FERMINO RC, REIS RS (2012). Validity and reliability of an instrument to measure barriers to bike use in adults. *Revista Brasileira de Cineantropometria & Desempenho Humano*, **14(6)**: 624-635.
- KOCA C (2017). Spor bilimlerinde nitel araştırma yaklaşımı. *Spor Bilimleri Dergisi*, **28(1)**, 30-48.
- KREFTING L (1991). Rigor in qualitative research: The assessment of trustworthiness. *American journal of occupational therapy*, **45(3)**, 214-222.
- KOÇAK F (2016). Türkiye’de bisiklet kullanımı: bisiklet kullanma nedenleri ve elde edilen faydalar. *Journal of Human Sciences*, **13(3)**: 5760-5771.
- KRIZEK KJ, POINDEXTER G, BARNES G, MOGUSH P (2007). Analysing the benefits and costs of bicycle facilities. *Planning, Practice&Research*, **22(2)**: 197 - 213.
- LIN, J. R., YANG, T. H. (2011). Strategic design of public bicycle sharing systems with service level constraints. *Transportation research part E: logistics and transportation review*, **47(2)**: 284-294.
- LIN JR, YANG TH, CHANG YC (2013). A hublocation inventory model for bicycle sharing system design: formulation and solution. *Computers&Industrial Engineering*, **65(1)**: 77-8.
- LINCOLN YS, GUBA EG (1985). Naturalistic Inquiry (Vol. 75). Sage. Erişim Adresi: https://books.google.com.tr/books?hl=tr&lr=&id=2oA9aWINEooC&oi=fnd&pg=PA7&dq=related:bqunxc97R7gJ:scholar.google.com/&ots=0tjBVeOcAt&sig=rKRY1YPJahUsX9hFZSDxixIOJdE&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false. Erişim Tarihi: 08/06/2017.

- LOUNSBERY MA, MCKENZIE TL, MORROW JR, MONNAT SM, HOLT KA (2013). District and school physical education policies: implications for physical education and recess time. *Annals of Behavioral Medicine*, **45(1)**, 131-141.
- MAYS N, POPE C (2000). Qualitative research in health care: assessing quality in qualitative research. *BMJ: British Medical Journal*, **320(7226)**, 50.
- MARSHALL C, ROSSMAN GB (2006). *Designing Qualitative Research*. London 2006.
- Mcanixun View. (2011). *Japan Bike Sales Triple As Commuters Haunted By Quake*. **26**: 72-74.
- MCLEROY KR, BIBEAU D, STECKLER A, GLANZ K (1988). An ecological perspective on health promotion programs. *Health education quarterly*, **15(4)**: 351-377.
- MERT K, ÖCALIR EV (2010). Konya'da bisiklet ulaşımı: planlama ve uygulama süreçlerinin karşılaştırılması. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, **27(1)**: 223-240.
- MIDGLEY P (2011). Bicycle-sharing schemes: enhancing sustainable mobility in urban areas. *United Nations, Department of Economic and Social Affairs*, 1-12.
- MILAKIS D (2015). Will greeks cycle? exploring intention and attitudes in the case of the new bicycle network of patras. *International Journal of Sustainable Transportation*, **9(5)**: 321-334.
- MISSONI E, BOGOVIC I, VISNJIC V (2012). Cyclists' injuries in traffic. *Promet-Traffic&Transportation*, **16(1)**: 1-4.
- MOZER D (2009). Chronology of the growth of bicycling and the development of bicycle technology. *International Bicycle Fund*. Erişim adresi: [www. ibike. org/library/history-timeline. htm.]. Erişim tarihi: 17/5/2016.
- NKURUNZIZA A, ZUIDGEEST M, BRUSSEL M, VAN MAARSEVEEN M (2012). Examining the potential for modal change: motivators and barriers for bicycle commuting in dar-es-salaam. *Transport policy*, **24**: 249-259.
- NOLAND RB, KUNREUTHER H (1995). Short-run and long-run policies for increasing bicycle transportation for daily commuter trips. *Transport Policy*, **2(1)**: 67-79.
- O'BRIEN O, CHESHIRE J, BATTY M (2013). Mining bicycle sharing data for generating insights into sustainable transport systems. *Journal of Transport Geography*, **34**: 262-273.
- O'CONNOR JP, BROWN TD (2007). Real cyclists don't race: informal affiliations of the weekend warrior. *International Review for the Sociology of Sport*, **42(1)**: 83-97.
- Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), 2013. Kalkınma Bakanlığı. Ankara.

- ODTÜ Meril İçin Ağladı, Bisiklet İçin Eylem Yaptı. (29 Temmuz 2013). Radikal. Erişim adresi: [http://www.radikal.com.tr/turkiye/odtu_meril_icin_agladi_bisiklet_icin_eylem_yapti-1143873], Erişim tarihi:14.12.2014.
- ÖZDEMİR M (2015). Türkiye’de bisiklet turizmi “velosipet ile bir cevelan”. *Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi*. **26(2)**: 320-327.
- PIKORA T, GILES-CORTI B, BULL F, JAMROZIK K, DONOVAN R (2003). Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social science & medicine*, **56(8)**: 1693-1703.
- PRITCHARD A, CARTWRIGHT V (2004). Transforming what they read: helping eleven-year-olds engage with Internet information. *Literacy*, **38(1)**: 26-31.
- PUNCH FK (2011). *Sosyal araştırmalara giriş: Nicel ve nitel yaklaşımlar*. (D. Bayrak, H.B. Arslan, Z. Akyüz, Çev.). Ankara: Siyasal Kitabevi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınları.
- PUCHER J, BUEHLER R (2008). Making cycling irresistible: lessons from the netherlands, denmark and germany. *Transport reviews*, **28(4)**: 495-528.
- PUCHER J, BUEHLER R (2009). Integrating bicycling and public transport in north america. *Journal of Public Transportation*, **12(3)**: 79-104.
- PUCHER J, DILL J, HANDY S (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review. *Preventive medicine*, **50**: 106-125.
- Sağlık Çevre Kültürü. (2008). Bisiklet Dosyası. Zeytinburnu Tıbbi Bitkiler Bahçesi Süreli Yayını, Yaz-Güz (2).
- SALENSMINDE K (2004). Cost-benefit analyses of walking and cycling track networks taking into account insecurity, health effects and external costs of motorized traffic. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, **38(8)**: 593-606.
- SALLIS J, BAUMAN A, PRATT M (1998). Environmental and policy interventions to promote physical activity. *American journal of preventive medicine*, **15(4)**: 379-397.
- SALLIS JF, CERVERO RB, ASCHER W, HENDERSON KA, KRAFT MK, KERR J (2006). An ecological approach to creating active living communities. *Annu. Rev. Public Health*, **27**: 297-322
- SALLIS JF, OWEN N, FISHER EB (2008). Ecological models of health behavior. In K. Glanz, B. K. Rimer, & K. Viswanath (Eds.), *Health behavior and health education: Theory, research, and practice* (pp. 465-486). San Francisco, CA: Jossey-Bass. Erişim Adresi: [http://fhc.sums.ac.ir/files/salamat/health_education.pdf]. Erişim Tarihi: 15/7/2017.
- SCULLY D, KREMER J, MEADE MM, GRAHAM R, DUDGEON K (1998). Physical exercise and psychological well being: a critical review. *British Journal of Sports Medicine*, **32(2)**: 111-120.

- SCHWANDT TA (2001). Dictionary Of Qualitative Inquiry (2nd Ed.). New Delhi: Sage Publications, 164.
- SHAW L, POULOS RG, HATFIELD J, RISSEL C (2015). Transport cyclists and road rules: what influences the decisions they make? *Inj Prev*, **21**: 91-97.
- SOLMON MA (2015). Optimizing the role of physical education in promoting physical activity: a social-ecological approach. *Research quarterly for exercise and sport*, **86(4)**: 329-337.
- SÖNMEZ V, ALACAPINAR FG (2011). Örneklandırılmış Bilimsel Araştırma Yöntemleri. Ankara: Anı Yayınları.
- Spor Tarihinde İlkler, (2016). *Atlas Tarih Özel Sayı*. Sayı:38. Doğan Burda Yayıncılık
- STEBBINS RA (2007). Serious leisure: a perspective for our time (vol. 95). Transaction Publishers.
- STOKOLS D (1996). Translating social ecological theory into guidelines for community health promotion. *American journal of health promotion*, **10(4)**: 282-298.
- Stratejik Plan, (2014-2018). Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Ankara. Erişim Adresi: [http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/documan/20170127_112224_64032_1_64480.pdf.] Erişim tarihi: 03.09.2017.
- SÜME M, ÖZSOY S (2010). Osmanlı'dan günümüze Türkiye'de bisiklet sporu. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, **(24)**: 345-360.
- Sydney Cycling Survey Methods and Findings (2011), NSW Government, Bureau of Transport Statistics. Erişim Adresi: [https://www.transport.nsw.gov.au/sites/default/files/media/documents/2017/2011%20Sydney%20Cycling%20Survey.pdf] Erişim Tarihi: 3/5/2017.
- ŞALVA AD (2012). Türkiye'de Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım İçin Özel Otomobillere Yönelik Görüşler. Sürdürülebilir Ulaşım Derneği (EMBARQ Türkiye).
- Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları Bisiklet İstasyonları Ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik. (R.G. Tarih: 03.11.2015, R.G. No: 29521).
- ŞİMŞEK ÖF (2007). Yapısal Eşlik Modellemesine Giriş Temel İlkeler ve LISREL Uygulamaları. İstanbul: Ekinoks Yayınları.
- TAJFEL H, FORGAS JP (2000). Social categorization: cognitions, values and groups. *Stereotypes and prejudice: Essential readings*, 49.
- TAVŞANCIL E (2010). Tutumların Ölçülmesi ve SPSS ile Veri Analizi. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- TEZBAŞARAN A (1997). Likert Tipi Ölçek Geliştirme Kılavuzu. Ankara: Türk Psikologlar Derneği Yayını.

- TITZE S, STRONEGGER WJ, JANSCHITZ S, OJA P (2008). Association of built-environment, social-environment and personal factors with bicycling as a mode of transportation among austrian city dwellers. *Preventive medicine*, **47(3)**: 252-259.
- TOMLINSON D (2003). The bicycle and urban sustainability. *FES Outstanding Graduate Student Paper Series*, **7(6)**: 1-32.
- Tour De France The Facts. (2015). Some Key Facts And Figures On The World's Largest Annual Sporting Event. Erişim Adresi: [<http://letour.yorkshire.com/news/tour-de-france-the-facts>]. Erişim tarihi: 07.05.2015.
- Trafik Canavarı Emniyet Tanımadı. (12 Ağustos 2013). Hürriyet. Erişim Adresi: [<http://www.hurriyet.com.tr/ankara/24498648.asp>]. Erişim tarihi: 14.12.2014.
- TREPTE S (2006). Social identity theory. *Psychology of entertainment*, **255**: 271.
- Türkiye İstatistik Kurumu, (2017). Ulaştırma İstatistikleri. Erişim Adresi: [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051]. Erişim tarihi: 14.08.2017.
- Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik. (R.G. Tarih: 09.06.2008, R.G. No: 26901).
- URAL A, KILIÇ İ (2006). Bilimsel Araştırma Süreci ve SPSS ile Veri Analizi (Genişletilmiş 2. Baskı). Ankara: Detay Yayıncılık.
- UZ VE, KARAŞAHİN M (2004). Kent içi ulaşımda bisiklet. *TMH - Türkiye Mühendislik Haberleri*, **429(1)**: 41-46.
- Victorian Curriculum And Assessment Authority, (2010). Social-Ecological Model. VCE Physical Education (2011–2014). Erişim Adresi: [<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:AEPr5hNXLcAJ:www.vcaa.vic.edu.au/documents/vce/physicaledu/socialecologicalmodelandphysicalactivity.doc+&cd=1&hl=tr&ct=clnk&gl=tr>]. Erişim Tarihi: 1/1/2017.
- YILDIRIM A, ŞİMŞEK H (2013). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri (9. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık, s.: 352-354.
- WAGNER A, SIMON C, DUCIMETIERE P, MONTAYE M, BONGARD V, YARNELL J, BINGHAM A, HEDELIN G, AMOUYEL P, FERRIERES J, EVANS A, ARVEILER D (2001). Leisure-time physical activity and regular walking or cycling to work are associated with adiposity and 5 y weight gain in middle-aged men: the prime study. *International Journal of Obesity*, **25(7)**: 940.
- 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu. (R.G. Tarih:18.10.1983, R.G. No:18195).
- 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Yönetmeliği. (R.G. Tarih: 18.07.1997. R.G. No: 23053).
- [http://www.eskisehir.bel.tr/icerik_dvm.php?icerik_id=210&cat_icerik=1&menu_id=24]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<https://www.izmir.bel.tr/HaberArsivi/16067/ara/tr>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<http://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/10055/tr>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<https://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/14895/tr>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<https://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/16009/tr>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<https://www.izmir.bel.tr/Projeler/5/192/ara/tr>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<http://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=5651>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<http://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=4330>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<http://www.kayseribisiklet.com/ulasim/kaybis/hakkimizda>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<http://www.marmaris.bel.tr/icerik/45/4718/bisiklet-yollari-hakkinda-ogrenmek-istedikleriniz.aspx>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<http://www.mersin.bel.tr/mbb-sayfa-haber-a.asp?id=8192&yid=3&katid=&baslik=G%DCNCEL%20HABER>]. Erişim tarihi: 03.09.2017.

[<http://www.sakarya.bel.tr/a/Haber/sehrin-bisiklet-yolu-agi-genisliyor/8573>]. Erişim tarihi: 02.09.2017.

[<http://www.tourofturkey.org/2014/TR/tur>]. Erişim tarihi: 01.09.2017.

[<http://www.uci.ch>]. Erişim tarihi: 02.09.2017.

EKLER

EK-1

Ankara Üniversitesi Etik Kurulu Kararı

ANKARA ÜNİVERSİTESİ ETİK KURULU KARAR ÖRNEĞİ

Karar Tarihi : 11/02/2016

Toplantı Sayısı : 4

Karar Sayısı : 32

32- Üniversitemiz Sağlık Bilimleri Enstitüsü araştırma görevlilerinden **Senem Çeyiz**'in "Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)" başlıklı doktora tezi ile ilgili 01/02/2016 tarihli "İnsan Üzerinde Yapılan Klinik Dışı Araştırmalar Başvuru Formu" Etik Kurulumuzca incelenmiştir.

Üniversitemiz Sağlık Bilimleri Enstitüsü araştırma görevlilerinden **Senem Çeyiz**'in "Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)" başlıklı çalışmasının araştırma protokolüne uyulması ve etik onay tarihinden itibaren geçerli olması koşuluyla uygulanmasının etik açıdan uygun olduğuna oy birliği ile karar verildi.

ASLININ AYNI DİR
11/02/2016


Prof. Dr. Muharrem ÖZEN
Ankara Üniversitesi
Etik Kurulu Başkanı

EK-2

Kompozisyon Formu

Bireylerin Bisiklet Algılarını Belirlemeye Yönelik Kompozisyon Formu

Değerli katılımcılar,

Ankara Üniversitesi, Spor Bilimleri Fakültesi, Spor Yöneticiliği Bölümü öğretim elemanlarından olan şahsım tarafından, kent yaşamında bisikletin yeri ve bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için yapılabilecekler konulu bir dizi çalışma gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle aşağıdaki metne ilişkin düşüncelerinizi objektif bir şekilde açıklamanız araştırmanın hedeflenen sonuçlara ulaşması bakımından son derece önemlidir. Katkılarınız ve katılımınız için teşekkür eder saygılarımı sunarım.

Arş. Gör. Senem ÇEYİZ
Ankara Üniversitesi
Spor Bilimleri Fakültesi

“Bisiklet geleceğin önemli bir parçası. Olmak zorunda. Spor yapmak için spor salonuna arabayla giden toplumda bir yanlışlık var.” Bill Nye

Yukarıdaki alıntıya atfen; gelecekte bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması; kentsel sürdürülebilirlik, enerji verimliliği, insan sağlığı gibi birçok konuda sorunların çözümüne katkı sağlayacaktır. Günümüzde çocukların yanı sıra yetişkinler düzeyinde de ulaşım, spor, boş zamanı değerlendirme, gezi gibi farklı amaçlarla bisiklet kullanım oranı giderek artmaktadır. Bisiklet genellikle çocuk yaşlarda hayatımıza giren ve çocukluk anılarımızda yeri olan bir araçtır aynı zamanda. Kimimizin hayatına bir karne hediyesi olarak, kimimizin hayatına komşunun çocuğundan ödünç istemek için fırsat kolladığımız büyülmüş bir araç olarak girmiştir. Anılarınızda yer verdiğiniz bisiklet ve bisiklet kullanımı konusunda bugün neler düşündüğünüz ise bu çalışmanın önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Bisiklet size ne ifade etmektedir? Kadınların, kız ve erkek çocukların bisiklete binmesi konusunda ne düşünüyorsunuz? Kadınların, kız ve erkek çocukların bisiklete binmesini yaygınlaştırma konusunda ne düşünüyorsunuz? Bisiklete binmek özgürlük müdür? Bisiklete binmek çevre temizliğine katkı sağlar mı? Bisiklet güvenli bir ulaşım aracı mıdır? Bisiklet denince ilk aklınıza gelen şeyleri bizimle paylaşır mısınız.

EK-3

Kişisel Bilgi Formu ve BKYÖ

Üniversite Öğrencilerinin Kişisel Bilgi Formu

Değerli Katılımcılar;

Bu çalışma üniversite öğrencilerinin görüşlerinden yararlanılarak, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik öneriler geliştirmek amacıyla planlanmıştır. Araştırmaya katılıp katılmamak isteğinize bağlıdır. Elde edilen veriler sadece bu araştırma kapsamında kullanılacaktır. Araştırmanın amaçlarına ulaşması, anket sorularını içtenlikle ve eksiksiz cevaplamanıza bağlıdır. Anket formuna kimliğinizi belirtir herhangi bir şey yazmayınız. Göstereceğiniz ilgi ve özen için şimdiden teşekkür ederim.

Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü
Spor Bilimleri Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi
Senem ÇEYİZ

KİŞİSEL BİLGİ FORMU

1. Yaşınız? 18-23 yaş arası () 24-29 yaş arası () 30-35 yaş arası ()
36-40 yaş arası () 41 ve üstü ()

2. Cinsiyetiniz? E () K ()

3. Medeni durumunuz? Evli () Bekar ()

4. Eğitim durumunuz? Ön Lisans Öğrencisi () Lisans Öğrencisi ()

5. Hangi Üniversitede Öğrenim Görmektesiniz?

Gazi Üniversitesi () Ankara Üniversitesi () Hacettepe Üniversitesi ()

Yıldırım Beyazıt Üniversitesi () Orta Doğu Teknik Üniversitesi ()

6. Kaçınıcı Sınıfta Öğrenim Görmektesiniz?

Hazırlık () 1. Sınıf () 2. Sınıf () 3. Sınıf () 4. Sınıf ()

7. Hangi Bölümde Öğrenim Görmektesiniz?

Bisiklet Kullanıcılarının Kişisel Bilgi Formu

Değerli Katılımcılar;

Bu çalışma bisiklet kullananların görüşlerinden yararlanılarak, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik öneriler geliştirmek amacıyla planlanmıştır. Araştırmaya katılıp katılmamak isteğinize bağlıdır. Elde edilen veriler sadece bu araştırma kapsamında kullanılacaktır. Araştırmanın amaçlarına ulaşması, anket sorularını içtenlikle ve eksiksiz cevaplamanıza bağlıdır. Anket formuna kimliğinizi belirtir herhangi bir şey yazmayınız. Göstereceğiniz ilgi ve özen için şimdiden teşekkür ederim.

Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü
Spor Bilimleri Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi
Senem ÇEYİZ

KİŞİSEL BİLGİ FORMU

- Yaşınız?** 18-23 yaş arası () 24-29 yaş arası () 30-35 yaş arası ()
36-40 yaş arası () 41 ve üstü ()
- Cinsiyetiniz?** E () K ()
- Medeni durumunuz?** Evli () Bekar ()
- Eğitim durumunuz?** İlkokul mezunu () Ortaokul mezunu () Lise mezunu ()
Üniversite mezunu () Lisansüstü mezunu ()
- Mesleğiniz/Uğraşmanız?** Serbest meslek () Kamu çalışanı () Öğrenci () İşsiz ()
Ev işleri ile meşgul () İşçi () Emekli ()
Özel Sektör Çalışanı () Diğer ().....
- İkamet ettiğiniz il**
- Aylık geliriniz?** 0-1300 TL arası () 1301-1800 TL arası () 1801-2700 TL arası ()
2701-3400 TL arası () 3401-4300 TL arası () 4301 ve üzeri ()
- Ne kadar zamandır bisiklete biniyorsunuz?**
1 yıldan az () 1-3 yıl () 4-6 yıl () 6 yıldan fazla ()
- Son 6 ayda haftada ortalama ne kadar süre ile bisiklete bindiniz?**
Haftada 1-3 gün () Haftada 4-6 gün () Haftanın her günü ()
- Son 6 ayda günde ortalama ne kadar süre bisiklete bindiniz?**
Günde 1 saatten az () Günde 1-2 saat () Günde 3-4 saat () Günde 5 saat ve daha fazla ()

Bisiklet Kullanımını Yaygınlaştırma Ölçeği

Aşağıda bisiklet kullanımına ilişkin ifadeler yer almaktadır. İfadelerin karşısındaki size uygun gelen seçeneklerden yalnızca bir tanesi işaretleyiniz.

MADDELER		Tam Katılıyorum	Çok Katılıyorum	Orta Düzeyde Katılıyorum	Az Katılıyorum	Hiç Katılmıyorum
1	Bisiklete binmek kişiyi yenilenmiş hissettirir.					
2	Bisiklete binmek boş zamanı değerlendirmeyi sağlar.					
3	Bisiklete binmek eğlencelidir.					
4	Bisiklete binmek ekonomiktir.					
5	Bisiklete binmek bedensel hareketsizliği önler.					
6	Bisiklete binmek herkesin yapabileceği bir sportif etkinliktir.					
7	Bisiklete binmek özgürlüktür.					
8	Bisiklete binmek mutluluktur.					
9	Bisiklete binmek enerji verimliliği sağlar.					
10	Bisiklete binmek sağlıklı yaşam imkânı sağlar.					
11	Bisiklete binmek çevreye duyarlı davranmak demektir.					
12	Bisiklete binmek sosyal çevre edinmeyi kolaylaştırır.					
13	Kent trafiğindeki sorunlar nedeniyle bisiklete binmek zordur.					
14	Motorlu taşıt sürücülerinin olumsuz yaklaşımı nedeniyle bisiklete binmek zordur.					
15	Kent trafiğinde bisiklete binmek can güvenliği açısından risklidir.					
16	Bisiklet kullanımını kolaylaştıracak uygulamalar olmadığı için kentte bisiklete binmek zordur.					
17	Bisiklete binmek kent yaşamında ulaşım kolaylığı sağlar.					
18	Bisiklet kullanıcıları, araç sürücülerinin davranışlarından kaynaklanan tehlikeler yaşamaktadırlar.					
19	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yasal düzenlemelere ihtiyaç vardır.					
20	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için bisiklet, trafik tabela ve sinyalizasyonlarına dahil edilmelidir.					
21	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması, yerel yönetimlerin görevidir.					
22	Bisiklet kullanma kültürünün oluşturulması için, ilk ve orta dereceli okullara bisiklet dersi konulmalıdır.					
23	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasında, basın-yayın organları aracılığıyla toplumsal bilinç oluşturulmalıdır.					
24	Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için, özel bisiklet yolları yapılmalıdır.					

EK-4

Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşlerine Yönelik Görüşme Formu

Görüşmenin yapıldığı yer:

Tarih :

Saat(başlangıç ve bitiş):/.....

GİRİŞ

Merhaba, benim adım Senem Çeyiz, Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Spor Bilimleri Anabilim Dalında doktora öğrencisiyim. Bisiklet kullanıcılarının bisikletin yaygınlaştırılmasına yönelik görüşlerini araştırmak istiyorum. Bu araştırmadan çıkacak sonuçların bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına katkıda bulunacağını ümit ediyorum. Bu nedenle düşünce ve beklentilerinizi öğrenmek istiyorum.

Bu görüşme sürecinde söyleyeceklerinizin tümü gizlidir. Bu bilgileri araştırmacı dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün değildir. Ayrıca, araştırma sonuçlarını yazarken, görüştüğüm bireylerin adlarını kesinlikle rapora yazmayacağım. Sizce sakıncası yoksa görüşmeyi ses kayıt cihazı ile kaydetmek ve not almak istiyorum. Görüşmenin 30-35 dakika arası süreceğini tahmin ediyorum. İzin verirsiniz sorulara başlamak istiyorum.

Görüşülen kişinin mesleği:

Yaşı:

Eğitim Düzeyi:

Bisiklete binme amacınız nedir? (Birden fazla seçenek belirtilebilir) () Ulaşım

() Boş zamanı değerlendirme () Yarışma sporu () Gezi () Sosyal çevre edinmek

() Diğer:.....

- 1- Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmalı mıyız Neden?
- 2- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin devlet politikası var mıdır?
- 3- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önünde ne gibi engeller/sorunlar vardır?
- 4- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu/ları üstlenmelidir?
- 5- Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için neler yapılmalıdır?

EK-5

Kamu Yöneticilerinin Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına İlişkin Görüşlerine Yönelik Görüşme Formu

Görüşmenin yapıldığı yer:.....

Tarih :.....

Saat(başlangıç ve bitiş):...../.....

GİRİŞ

Merhaba, benim adım Senem Çeyiz, Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Spor Bilimleri Anabilim Dalında doktora öğrencisiyim. Kamu yöneticilerinin bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin görüşlerini öğrenmek istiyorum. Bu araştırmadan çıkacak sonuçların bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına katkıda bulunacağını ümit ediyorum. Bu nedenle düşünce ve beklentilerinizi öğrenmek istiyorum.

Bu görüşme sürecinde söyleyeceklerinizin tümü gizlidir. Bu bilgileri araştırmacı dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün değildir. Ayrıca, araştırma sonuçlarını yazarken, görüştüğüm bireylerin adlarını kesinlikle rapora yazmayacağım. Sizde sakıncası yoksa görüşmeyi ses kayıt cihazı ile ve not alarak kaydetmek istiyorum. Görüşmenin 30-35 dakika arası süreceğini tahmin ediyorum. İzin verirseniz sorulara başlamak istiyorum.

Görüşülen kişinin görevi:

Yaşı:

Eğitim Düzeyi:

- 1- Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmalı mıyız Neden?
- 2- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin devlet politikası var mıdır?
- 3- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasının önünde ne gibi engeller/sorunlar vardır?
- 4- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasını hangi kamu kurumu/ları üstlenmelidir?
- 5- Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için neler yapılmalıdır?
- 6- Bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için kurumunuz/departmanınız çatısı altında ne gibi çalışmalar yapılmaktadır?

EK-6

Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması İçin Bisiklet Kullanıcılarının Görüşlerini Almaya Yönelik Kullanıcıları Bilgilendirme ve Olur Alma Formu

Araştırmacının açıklaması:

Değerli Bisiklet Kullanıcısı,

Bu araştırmanın, ülkemizde bisiklet kullanımını yaygınlaştıracak bir model ortaya çıkarmak amacıyla yapılması planlanmıştır. Böylece bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının daha yaygın hale getirilmesine yönelik görüşleri belirlenerek, araştırma sonuçlarına göre ülkemizde bisiklet kullanımını yaygınlaştıracak uygulamalar bir politika ve stratejik planlamalar dahilinde gerçekleştirilebilecektir.

Size bu araştırmada yukarıda açıkladığım konulara ilişkin sorular yönelteceğim. Böylece bisikletin kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin fikirlerinizi öğrenmiş olacağım. “Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Ölçeği” ve görüşme formunun tamamı sizin tarafınızdan doldurulacaktır. Sizin de bu araştırmaya katılmanızı öneriyorum. Ancak araştırmaya katılım gönüllülük esasına dayalıdır. Bu bilgileri okuyup anladıktan sonra araştırmaya katılmak isterseniz formu imzalayınız. Ayrıca çalışmanın herhangi bir aşamasında onayınızı çekmek hakkına da sahipsiniz

Bu veriler, kimliğiniz belirtilmeden spor alanındaki öğrencilerin eğitiminde veya bilimsel nitelikte yayınlarda kullanılabilir. Bu amaçların dışında bu veriler, kullanılmayacak ve başkalarına verilmeyecektir. Bu çalışmaya katılmanız için sizden herhangi bir ücret istenmeyecektir. Çalışmaya katıldığınız için size bir ödeme de yapılmayacaktır. İmzalı bu form kağıdının bir kopyası size verilecektir. Sorulara vereceğiniz yanıtlar araştırma sonuçlarını doğrudan etkileyeceği için kendi düşüncelerinizi ifadelemenizi ve soruları boş bırakmamanızı rica ederim.

Teşekkürler.

Arş. Gör. Senem ÇEYİZ
Adres: Ankara Üniversitesi
Spor Bilimleri Fakültesi
Gölbaşı/Ankara 06830
Tel: 0-312-600 01 00/1614
sceyiz@ankara.edu.tr

Katılımcının beyanı:

Sayın araştırma görevlisi Senem ÇEYİZ tarafından, Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Spor Bilimleri Anabilim Dalı'nda bir araştırma yapılacağı belirtilerek bu araştırma ile ilgili yukarıdaki bilgiler bana aktarıldı. Bu bilgilerden sonra böyle bir araştırmaya katılımcı olarak davet edildim. Eğer bu araştırmaya katılırsam araştırmacı ile aramızda kalması gereken bilgilerin gizliliğine bu araştırma sırasında da büyük bir özen ve saygı ile yaklaşılacağına inanıyorum. Araştırma sonuçlarının eğitim ve bilimsel amaçlarla kullanımı sırasında kişisel bilgilerimin ihtimamla korunacağı konusunda bana yeterli güven verildi. Araştırmanın yürütülmesi sırasında herhangi bir neden göstermeden araştırmadan çekilebilirim. Ancak araştırmacıyı zor durumda bırakmamak için araştırmadan çekileceğimi önceden bildirmemin uygun olacağını bilincindeyim. Araştırma için yapılacak harcamalarla ilgili herhangi bir parasal sorumluluk altına girmiyorum. Bana da ayrı bir ödeme yapılmayacaktır. Araştırma sırasında araştırma ile ilgili bir sorun ile karşılaştığımda herhangi bir saatte araştırmacı Senem ÇEYİZ'e hangi telefon ve adresten ulaşabileceğimi biliyorum.

Bu araştırmaya katılmak zorunda değilim ve katılmayabilirim. Araştırmaya katılmam konusunda zorlayıcı bir davranış ile karşılaşmış değilim. Bana yapılmış tüm açıklamaları anlamış bulunmaktayım. Kendi başıma belli bir düşünme süresi sonunda adı geçen bu araştırmada katılımcı olarak yer alma kararını aldım. Bu konuda yapılan daveti büyük bir memnuniyet ve gönüllülük içerisinde kabul ediyorum.

İmzalı bu form kağıdının bir kopyası bana verilecektir.

Katılımcı:

Adı, soyadı:

Adres:

Tel:

İmza:

Görüşme Tanığı:

Adı, soyadı:

Adres:

Tel:

İmza:

Katılımcı ile Görüşen Araştırmacı:

Adı, soyadı:

Adres:

Tel:

İmza:

EK-7

Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması İçin Kamu Yöneticilerinin Görüşlerini Almaya Yönelik Yöneticileri Bilgilendirme ve Olur Alma Formu

Araştırmacının açıklaması:

Değerli Kamu Yöneticisi,

Bu araştırmanın, ülkemizde bisiklet kullanımını yaygınlaştıracak bir model ortaya çıkarmak amacıyla yapılması planlanmıştır. Böylece kamu yöneticilerinin, bisiklet kullanımının daha yaygın hale getirilmesine yönelik görüşleri belirlenerek, araştırma sonuçlarına göre ülkemizde bisiklet kullanımını yaygınlaştıracak uygulamalar bir politika ve stratejik planlamalar dahilinde gerçekleştirilebilecektir.

Size bu araştırmada yukarıda açıkladığım konulara ilişkin sorular yönelteceğim. Böylece sizin bisikletin kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin fikirlerinizi öğrenmiş olacağım. Bu görüşme formunun tamamı sizin tarafınızdan doldurulacaktır. Sizin de bu araştırmaya katılmanızı öneriyorum. Ancak araştırmaya katılım gönüllülük esasına dayalıdır. Bu bilgileri okuyup anladıktan sonra araştırmaya katılmak isterseniz formu imzalayınız. Ayrıca çalışmanın herhangi bir aşamasında onayınızı çekmek hakkına da sahipsiniz

Bu veriler, kimliğiniz belirtilmeden spor alanındaki öğrencilerin eğitiminde veya bilimsel nitelikte yayınlarda kullanılabilir. Bu amaçların dışında bu veriler, kullanılmayacak ve başkalarına verilmeyecektir. Bu çalışmaya katılmanız için sizden herhangi bir ücret istenmeyecektir. Çalışmaya katıldığınız için size bir ödeme de yapılmayacaktır. İmzalı bu form kağıdının bir kopyası size verilecektir. Sorulara vereceğiniz yanıtlar araştırma sonuçlarını doğrudan etkileyeceği için kendi düşüncelerinizi ifade etmenizi ve soruları boş bırakmamanızı rica ederim.

Teşekkürler.

Arş. Gör. Senem ÇEYİZ
Adres: Ankara Üniversitesi
Spor Bilimleri Fakültesi
Gölbaşı/Ankara 06830
Tel: 0-312-600 01 00/1614
sceyiz@ankara.edu.tr

Katılımcının beyanı:

Sayın araştırma görevlisi Senem ÇEYİZ tarafından, Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Spor Bilimleri Anabilim Dalında bir araştırma yapılacağı belirtilerek bu araştırma ile ilgili yukarıdaki bilgiler bana aktarıldı. Bu bilgilerden sonra böyle bir araştırmaya katılımcı olarak davet edildim. Eğer bu araştırmaya katılırsam araştırmacı ile aramızda kalması gereken bilgilerin gizliliğine bu araştırma sırasında da büyük bir özen ve saygı ile yaklaşılacağına inanıyorum. Araştırma sonuçlarının eğitim ve bilimsel amaçlarla kullanımı sırasında kişisel bilgilerimin ihtimamla korunacağı konusunda bana yeterli güven verildi. Araştırmanın yürütülmesi sırasında herhangi bir neden göstermeden araştırmadan çekilebilirim. Ancak araştırmacıyı zor durumda bırakmamak için araştırmadan çekileceğimi önceden bildirmemin uygun olacağını bilincindeyim. Araştırma için yapılacak harcamalarla ilgili herhangi bir parasal sorumluluk altına girmiyorum. Bana da ayrı bir ödeme yapılmayacaktır. Araştırma sırasında araştırma ile ilgili bir sorun ile karşılaştığımda herhangi bir saatte araştırmacı Senem ÇEYİZ'e hangi telefon ve adresten ulaşabileceğimi biliyorum.

Bu araştırmaya katılmak zorunda değilim ve katılmayabilirim. Araştırmaya katılmam konusunda zorlayıcı bir davranış ile karşılaşmış değilim. Bana yapılmış tüm açıklamaları anlamış bulunmaktayım. Kendi başıma belli bir düşünme süresi sonunda adı geçen bu araştırmada katılımcı olarak yer alma kararını aldım. Bu konuda yapılan daveti büyük bir memnuniyet ve gönüllülük içerisinde kabul ediyorum.

İmzalı bu form kağıdının bir kopyası bana verilecektir.

Katılımcı:

Adı, soyadı:

Adres:

Tel:

İmza:

Görüşme Tanığı:

Adı, soyadı:

Adres:

Tel:

İmza:

Katılımcı ile Görüşen Araştırmacı:

Adı, soyadı:

Adres:

Tel:

İmza:

EK-8

Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması İçin Üniversite Öğrencilerinin Görüşlerini Almaya Yönelik Öğrencileri Bilgilendirme ve Olur Alma Formu

Araştırmacının açıklaması:

Değerli Katılımcı,

Bu araştırma, Ankara Üniversitesi Spor Bilimleri Fakültesi doktora öğrencisi Senem Çeyiz tarafından Doç. Dr. Oğuz ÖZBEK danışmanlığındaki doktora tezi kapsamında yürütülmektedir. Bu form sizi araştırma koşulları hakkında bilgilendirmek için hazırlanmıştır.

Bu araştırmanın, ülkemizde bisiklet kullanımını yaygınlaştıracak bir model ortaya çıkarmak amacıyla yapılması planlanmıştır. Böylece bisiklet kullanıcılarının, bisiklet kullanımının daha yaygın hale getirilmesine yönelik görüşleri belirlenerek, araştırma sonuçlarına göre ülkemizde bisiklet kullanımını yaygınlaştıracak uygulamalar bir politika ve stratejik planlamalar dahilinde gerçekleştirilebilecektir.

Size bu araştırmada yukarıda açıkladığım konulara ilişkin sorular yönelteceğim. Böylece bisikletin kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin fikirlerinizi öğrenmiş olacağım. “Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması Ölçeği” ve görüşme formunun tamamı sizin tarafınızdan doldurulacaktır. Sizin de bu araştırmaya katılmanızı öneriyorum. Ancak araştırmaya katılım gönüllülük esasına dayalıdır. Bu bilgileri okuyup anladıktan sonra araştırmaya katılmak isterseniz formu imzalayınız. Ayrıca çalışmanın herhangi bir aşamasında onayınızı çekmek hakkına da sahipsiniz

Bu veriler, kimliğiniz belirtilmeden spor alanındaki öğrencilerin eğitiminde veya bilimsel nitelikte yayınlarda kullanılabilir. Bu amaçların dışında bu veriler, kullanılmayacak ve başkalarına verilmeyecektir. Bu çalışmaya katılmanız için sizden herhangi bir ücret istenmeyecektir. Çalışmaya katıldığınız için size bir ödeme de yapılmayacaktır. İmzalı bu form kağıdının bir kopyası size verilecektir. Sorulara vereceğiniz yanıtlar araştırma sonuçlarını doğrudan etkileyeceği için kendi düşüncelerinizi iletmenizi ve soruları boş bırakmamanızı rica ederim.

Teşekkürler.

Arş. Gör. Senem ÇEYİZ
Adres: Ankara Üniversitesi
Spor Bilimleri Fakültesi
Gölbaşı/Ankara 06830
Tel: 0-312-600 01 00/1614
sceyiz@ankara.edu.tr

Katılımcının beyanı:

Sayın araştırma görevlisi Senem ÇEYİZ tarafından, Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Spor Bilimleri Anabilim Dalı'nda bir araştırma yapılacağı belirtilerek bu araştırma ile ilgili yukarıdaki bilgiler bana aktarıldı. Bu bilgilerden sonra böyle bir araştırmaya katılımcı olarak davet edildim. Eğer bu araştırmaya katılırsam araştırmacı ile aramızda kalması gereken bilgilerin gizliliğine bu araştırma sırasında da büyük bir özen ve saygı ile yaklaşılacağına inanıyorum. Araştırma sonuçlarının eğitim ve bilimsel amaçlarla kullanımı sırasında kişisel bilgilerimin ihtimamla korunacağı konusunda bana yeterli güven verildi. Araştırmanın yürütülmesi sırasında herhangi bir neden göstermeden araştırmadan çekilebilirim. Ancak araştırmacıyı zor durumda bırakmamak için araştırmadan çekileceğimi önceden bildirmemin uygun olacağını bilincindeyim. Araştırma için yapılacak harcamalarla ilgili herhangi bir parasal sorumluluk altına girmiyorum. Bana da ayrı bir ödeme yapılmayacaktır. Araştırma sırasında araştırma ile ilgili bir sorun ile karşılaştığımda herhangi bir saatte araştırmacı Senem ÇEYİZ'e hangi telefon ve adresten ulaşabileceğimi biliyorum.

Bu araştırmaya katılmak zorunda değilim ve katılmayabilirim. Araştırmaya katılmam konusunda zorlayıcı bir davranış ile karşılaşmış değilim. Bana yapılmış tüm açıklamaları anlamış bulunmaktayım. Kendi başıma belli bir düşünme süresi sonunda adı geçen bu araştırmada katılımcı olarak yer alma kararını aldım. Bu konuda yapılan daveti büyük bir memnuniyet ve gönüllülük içerisinde kabul ediyorum.

İmzalı bu form kağıdının bir kopyası bana verilecektir.

Katılımcı:

Adı, soyadı:

Adres:

Tel:

İmza:

Görüşme Tanığı:

Adı, soyadı:

Adres:

Tel:

İmza:

Katılımcı ile Görüşen Araştırmacı:

Adı, soyadı:

Adres:

Tel:

İmza:

EK-9

Gazi Üniversitesi İzin Yazısı

Evrak Tarih ve Sayısı: 15/11/2016-E.136844



T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
Edebiyat Fakültesi Dekanlığı



Sayı : 23848960-044-
Konu : Anketler (Senem ÇEYİZ)

ÖĞRENCİ İŞLERİ DAİRE BAŞKANLIĞINA

İlgi : 31/10/2016 tarihli ve 17311665-044- 129911 sayılı yazısı.

Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Spor Bilimleri Anabilim Dalı Beden Eğitimi ve Spor Doktora Programı Öğrencisi Senem ÇEYİZ'in, Doç. Dr. Oğuz ÖZBEK'in danışmanlığında yürüttüğü "Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)" adlı tez çalışması kapsamında anket uygulamasını yapabileceği Bölümler aşağıda belirtilmiştir. Fakültemizin diğer Bölümlerinde ise söz konusu anketin uygulanması Bölüm Başkanlıklarının görüşü doğrultusunda uygun görülmemiştir.

Bilgilerinizi rica ederim.

e-İmzalıdır
Prof. Dr. İlhami DURMUŞ
Dekan V.

Anket Uygulamasının Yapılması Uygun Görülen Bölümler

Arkeoloji Bölümü
Çağdaş Türk Lehçeleri ve Edebiyatları Bölümü
Sanat Tarihi Bölümü
Sosyoloji Bölümü
Tarih Bölümü

Ankara
Tel:0 (312) 202 10 03 - 06 Faks:0 (312) 213 12 35
e-Posta :edebyat@gazi.edu.tr İnternet Adresi :http://edebyat.gazi.edu.tr

Bilgi için :Tamer Kopaş
Bilgisayar İşletmeni
Telefon No:03122021015

EK-10

Orta Doğu Teknik Üniversitesi İzin Yazısı

ÖĞRENCİ İŞLERİ DAİRE BAŞKANLIĞI
REGISTRAR'S OFFICE



ORTA DOĞU TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
MIDDLE EAST TECHNICAL UNIVERSITY

DUMLUPINAR BULVARI 06800
ÇANKAYA ANKARA/TURKEY
T: +90 312 210 34 17 - 21 31
F: +90 312 210 79 60
oidb@metu.edu.tr
www.oidb.metu.edu.tr

SAYI:54850036-300-3938

009148

21/09/2016

ANKARA ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜNE

İlgi: 26.08.2016 tarih ve 14267719-302.08.01/E.49292 sayılı yazınız.

Üniversiteniz Spor Bilimleri Anabilim Dalı Beden Eğitimi ve Spor doktora programı öğrencisi Senem Çeyiz'in "*Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)*" başlıklı tez çalışması için, Üniversitemiz öğrencilerinden veri toplama talebi uygun görülmüştür.

Bilgilerinize arz ederim.

Saygılarımla.

Prof. Dr. Meliha Altunışık
Rektör Yardımcısı



EK-11

Yıldırım Beyazıt Üniversitesi İzin Yazısı



T.C.
YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Genel Sekreterlik

Sayı : 75265783- 2827
Konu : Senem ÇEYİZ' in Tez Çalışması İzin Talebi.

21.04.2016

ANKARA ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜNE

İlgi:(a) 01.04.2016 tarihli ve E.18546 sayılı yazınız.

(b) Üniversitemiz Sosyal ve Beşeri Bilimler Etik Kurul Koordinatörlüğü' nün 18.04.2016 tarihli ve 271 sayılı yazısı.

İlgi (a) ve (b) yazılara istinaden, Üniversiteniz Sağlık Bilimleri Enstitüsü Spor Bilimleri Anabilim Dalı Beden Eğitimi ve Spor Doktora Programı öğrencisi Senem ÇEYİZ' in "Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)" konulu tez çalışması kapsamında Üniversitemiz öğrencilerinden veri toplama talebi Rektörlüğümüzce uygun görülmüştür.

Bilgilerinizi ve gereğini arz / rica ederim.

Suat CİHANGİR
Rektör a.
Genel Sekreter

Rektörlük: Esenboğa Merkez Mah. Çubuk/ANKARA
Tel: 0 312 324 15 55 / 324 15 09/ 324 15 02

Ofis: Çankırı Cad. Çiçek Sk. NO: 3 Kat: 2 Ulus/ANKARA
Faks: 0 312 324 15 05 E-Mail : gensek@ybu.edu.tr

EK-12

Çankaya Gençlik Hizmetleri ve Spor İlçe Müdürlüğü İzin Yazısı

KİMDEN : ANITTEPE 100. YIL YUZME H.

FAKS NO. : 90 312 2320764

30 EYL. 2016 10:02 S1



T.C.
ÇANKAYA KAYMAKAMLIĞI
Gençlik Hizmetleri ve Spor İlçe Müdürlüğü

SAYI : 84368956-Çankaya G.H.S.İ.M- 361
KONU: Tez Çalışması İzni Hk.

30/09/2016

ANKARA ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
(Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü)

İlçe Müdürlüğümüze bağlı Cebeci Spor Salonları , Buz Pateni Spor Salonu , Anıttepe Avni Bulduk Futbol Sahası , Anıttepe 100.Yıl Yüzme Havuzu ve Anıttepe Yaşam Boyu Koşu Parkuru tesislerinizde " Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme" adlı tez çalışmasını Senem ÇEYİZ adlı doktora program öğrenciniz çalışanlarımızla görüşerek veri toplayabilir.

Bilgilerinize arz ederim.

Emin KIRBAYIR
Gençlik Hizmetleri ve Spor İlçe Müdürü

Adres : Anıttepe 100.Yıl Yüzme Havuzu
Yücepete Mahallesi Spor Park Sokak No:1 Anıttepe Çankaya / ANKARA
Tel : 0 312 229 54 68 Fax : 0 312 232 07 64

EK-13

Çankaya Kaymakamlığı İzin Yazısı



T.C.
ÇANKAYA KAYMAKAMLIĞI
İlçe Yazı İşleri Müdürlüğü



Sayı : 14807679-529-E.3771
Konu : Tez Çalışması Hk.

21/07/2016

ANKARA ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
(Sağlık Birimleri Enstitüsü Müdürlüğü)

İlgi : 24.06.2016 tarihli ve 5871 sayılı yazı.

Kurumunuz Spor Bilimleri Anabilim Dalı doktora programı öğrencisi Senem ÇEYİZ' in Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği) adlı tez projesi kapsamında kurumumuz yetkilileri ile görüşerek veri toplama talebi hakkındaki ilgi yazınız incelenmiş olmuş söz konusu talep kurumumuzca uygun görülmüştür.

Bilgilerinize rica ederim.

Aydın ERGÜN
Kaymakam

*Bu belge elektronik imzalıdır. imzalı suretinin aslını görmek için <https://www.e-icileri.gov.tr/EvrakDogrulama> adresine girerek (8786C1-TEQQ6i-Ei/wew-7W0tBI-bsgukf+i) kodunu yazınız.

Kurtuluş Cad. No:1 Kızılay/Ankara
Telefon No: (312)425 22 30 Faks No: (312)425 19 57
e-Posta: chankaya@ankara.gov.tr İnternet Adresi: <http://www.chankayakaymakamligi.com.tr>

Bilgi için: Ayşe MÜLLÜ
BİLGİSAYAR İŞLETMENİ
Telefon No:

EK-14

Gölbaşı Belediyesi İzin Yazısı



**T.C.
GÖLBAŞI
BELEDİYE BAŞKANLIĞI**

Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü / ANKARA

Sayı : 43139109-604.02-738-6907
Konu : Tez çalışması izni hk.

15.10.2016

ANKARA ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğüne
Sağlık Bilimleri Enstitüsü Dışkapı Yerleşkesi İrfan Baştuğ Cad.
06110 Dışkapı/ANKARA

- İlgi: a) Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü'nün 24.06.2016 tarih ve 302.01.08/E.5872 sayılı yazısı.
b) Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü'nün 24.06.2016 tarih ve 302.01.08/E.5875 sayılı yazısı.

İlgi (a) ve (b) yazılar ile "Bisiklet Kullanımın Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği) adlı tez projesine ilişkin olarak Enstitünüz Spor Bilimleri Anabilim Dalı Doktora programı öğrencisi Senem ÇEYİZ'in çalışmalarını belediyemizde yapması talep edilmiştir.

Adı geçen öğrencinin anılan projesini belediyemizde yapması uygun görülmüştür.

Bilgi ve gereğini arz/rica ederim.



Mustafa ÖZCAN
Başkan a.
Belediye Başkan Yardımcısı

EK-15

Gençlik ve Spor Bakanlığı Spor Genel Müdürlüğü İzin Yazısı



T.C.
GENÇLİK VE SPOR BAKANLIĞI
SPOR GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

Sayı : 63296879-044-E.92948
Konu : Anket İzni

23.11.2016

ANKARA ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜNE
(Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü)

İlgi: 04.10.2016 tarihli ve 23757613-302.01.08/E.8974 sayılı yazınız

İlgi tarihli yazınız ile Üniversiteniz Sağlık Bilimleri Enstitüsü Spor Bilimleri Anabilim Dalı doktora programı öğrencisi Senem ÇEYİZ'in Genel Müdürlüğümüz Spor Faaliyetleri Dairesi Başkanlığı'nda çalışan bir personele uygulamayı talep ettiği bildirilen anket çalışması incelenmiş olup, ilişikte bulunan tasdiklenmiş suretinin uygulamasında bir sakınca görülmemiştir.

Bilgilerinizi arz ederim.

 e-imzalıdır

Yusuf KARADAĞ
Genel Müdür a.

Personel ve Eğitim Dairesi Başkanı

Ek :

- 1 - Senem ÇEYİZ Makam Onayı (2 sayfa)
- 2 - Senem ÇEYİZ Anket Tasdikli Suret

23.11.2016 Spor Eğitim Uzmanı : Eren YILDIZ
23.11.2016 Şube Müdürü : Abdullah Güven AYDIN

Not: Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanununun 5. maddesi gereğince güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Örnek Mah. Oruç Reis Cad. No:13/A Altındağ/ANKARA

Bilgi için: Eren YILDIZ
Spor Eğitim Uzmanı
Telefon No: (312) 596 60 00-7298

EK-16

Sağlık Bakanlığı Türkiye Halk Sağlığı Kurumu İzin Yazısı



T.C.
SAĞLIK BAKANLIĞI
Türkiye Halk Sağlığı Kurumu



Sayı : 23248055/323
Konu : Tez Çalışma İzni

ANKARA ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜNE

(Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü)

(Ankara Üni. Sağlık Bilimleri Enst. Disiplin Yerleşkesi)
(İzmit Bulvarı Cad. 06110 Diskent/Ankara)

İlgi : 20/07/2016 tarihli ve 94622954-806.01.03-3416 sayılı yazı

İlgi yazı Ek'inde yer alan Ankara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Spor Bilimleri Anabilim Dalı doktora programı öğrencisi Senem ÇEYİZ'in "Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılmasına Yönelik Model Geliştirme (Başkent Ankara Örneği)" adlı tez projesi incelenmiş olup, bu kapsamda Kurumumuz yetkilileri ile önceden randevu alınarak nitel görüşme yapılması uygun görülmüştür.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

Uzm.Dr.Bekir KESKİNKILIÇ
Bakan a.
Kurum Başkan Yardımcısı

Sağlık Mahallesi Adnan Saygun 2 Caddesi No:55 G Blok 2. Kat Sıhhiye ANKARA

Faks No:0 (312) 565 63 28

e-Posta:duygu.unal@saglik.gov.tr İnt.Adresi: Obezite, Diyabet ve Metabolik

Hastalıklar Daire Başkanlığı

Bilgi için:Duygu ÜNAL

Unvan:DIYETİSYEN

Telefon No:

Evrakın elektronik imzalı suretine <http://e-belge.saglik.gov.tr> adresinden 420cf2e1-47b9-4f5f-900c-c69b9ceb1498 kodu ile erişebilirsiniz.
Bu belge 5070 sayılı elektronik imza kanuna göre güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

İsim: Senem ÇEYİZ

Doğum Yeri: Mersin

Doğum Tarihi: 1 Ocak 1981

Unvan: Araştırma Görevlisi

E-mail Adresi: sceyiz@ankara.edu.tr

İletişim Adresi: Ankara Üniversitesi, Gölbaşı Yerleşkesi, Spor Bilimleri Fakültesi, 06830 Gölbaşı, ANKARA

Telefon: 0 312 221 16 01 /1614

1. Öğrenim Durumu:

Derece	Alan	Üniversite	Yıl
Lisans	Antrenörlük Eğitimi	Çukurova Üniversitesi	2003
Yüksek lisans	Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı	Çukurova Üniversitesi	2007
Doktora	Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı	Ankara Üniversitesi	2017

2. Yayınlar:

2.1. Uluslararası hakemli dergilerde yayınlanan makaleler

Çeyiz, S., Özbek, O. (2014). Küreselleşme Ve Spor Etkileşimi, International Journal of Science Culture and Sport, July : Special Issue 1, 487-495.

Çeyiz, S., Koçak, F. (2015). Ankara İli'nde Bisiklet Kullanan Bireylerin Karşılaştıkları Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi, Cilt V, Sayı 2,203-221.

Özbek, O., Çeyiz, S. (2017). University Students' Opinions On Cheating And Plagiarism, European Journal of Education Studies, Volume:3 Issue:8, 323-335.

Balcı V., Özbek O., Koçak F., Çeyiz S. (2017). Development of the Bicycle Constraints Scale: Validity and reliability study Bisiklet Engelleri Ölçeği'nin geliştirilmesi: Geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Journal of Human Sciences*, 14(3), 2352-2363.

2.2. Uluslararası bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında (Proceedings) basılan bildiriler

Gündüz, N., Ercimen, L., **Çeyiz, S.** (2014). Examination Of Participation Motivation Of Female Football Players In Turkey. 3. Uluslararası Bilim Kültür ve Spor Kongresi, 24-26 Mayıs, Saraybosna.

Çeyiz, S., Özbek, O. (2014). Küreselleşme Ve Spor Etkileşimi. 3. Uluslararası Bilim Kültür ve Spor Kongresi, 24-26 Mayıs, Saraybosna.

Yüksel, H. S., Yaşar, O. M., **Çeyiz, S.**, Akgül, M. Ş. (2014). Üniversite Öğrencilerinin Eleştirel Düşünme Eğilimleri İle Akademik Başarı Düzeyleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi, I. Uluslararası Spor Bilimleri Turizm Ve Rekreasyon Öğrenci Kongresi, 21-23 Mayıs, Antalya.

Özbek, O., **Çeyiz, S.** (2014). Level of Tendency Towards Academic Misconduct of The Students of The Faculty of Sports Sciences. 13. Uluslararası Spor Bilimleri Kongresi, 7-9 Kasım, Konya.

Balcı V., Özbek O., Koçak F., **Çeyiz S.** (2016). Cycling In Urban Life. 10. Uluslararası Beden Eğitimi, Spor ve Fizyoterapi Kongresi, 18-20 Kasım, Elazığ.

Balcı V., Özbek O., Koçak F., **Çeyiz S.** (2016). Bisiklet Engelleri Ölçeği'nin Geliştirilmesi: Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması. 14. Uluslararası Spor Bilimleri Kongresi 01-04 Kasım, Antalya.

2.3. Kitap Bölümü

Çeyiz, S., Özbek, O. (2014). Bisiklet Kullanımının Yaygınlaştırılması ve Bisikletli Ulaşım Mevzuatı. Ankara Barosu Spor Hukuku Kurulu Av. Hasan Aydın TANSU Armağanı, 395-406.

3. Bilimsel ve Mesleki Kuruluşlara Üyelikler ve Temsilcilikler:

MBG Derneği (Mersin Bisikletli Gezginler Derneği): Üye

ABOP (Ankara Bisikletliler Ortak Platformu): Üye