

T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ BİLİM DALI

BİSİKLETİN TÜRKİYE'YE GELİŞİ
VE
KONYA'YA ETKİLERİ

Hülya ATASOY

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman:
Prof. Dr. Ferudun ATA

Konya 2022

İÇİNDEKİLER

Ön Söz.....	iii
Özet.....	v
Summary.....	vi
Kısaltmalar.....	vii
Giriş	1
BİRİNCİ BÖLÜM	5
TÜRKİYE’DE BİSİKLETİN GELİŞİMİ VE KONYA’DA BİSİKLET SPORU 5	
1.1. Bisikletin Tarihçesi	5
1.2. Bisikletin Osmanlı Ülkesinde İlk İzleri.....	6
1.2.1. Emniyet ve Orduda Kullanımı.....	8
1.2.2. Bisikletin Edebiyattaki Yeri	10
1.2.3. Bisiklet Ruhsatı ve Ehliyeti	12
1.2.4. İlk Bisiklet Müsabakaları	15
1.3. Bisiklet Federasyonu	20
1.4. Türkiye’de İlk Veledrom.....	23
1.5. Bisiklet Sporunun Konya’ya Etkisi.....	24
1.5.1. Konya’da Kurulan Bisiklet Kulüpleri	26
1.5.2. 1920-1980 Yılları Arasında Yarışlarda Konya’yı Temsil Eden Sporcular	34
İKİNCİ BÖLÜM	58
BELEDİYESİCİLİK, İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE KÜLTÜREL TURİZM ALANLARINDA BİSİKLET	58
2.1. Konya’da Bisikletin Belediyecilikteki Rolü	58
2.1.1. Bisiklet ile İlgili Son 7 Yıllık Faaliyetler	62
2.1.2. Bisiklet Ağı Master Planı	69
2.1.3. Bisiklet Yolu.....	72
2.1.4. Bisiklet Kiralama Sistemi ve Akıllı Bisiklet Uygulaması	78
2.1.5. Bisiklet Tramvayı	81
2.1.6. Bisiklet Park Yerleri ve Tavsiyeler	82
2.2. Bisikletin Konya Özelinde Çevre ve İklim Değişikliğine Etkisi	83

2.2.1. Sürdürülebilir Ulaşım da Bisiklet	87
2.2.2. Geri Dönüşümde Bisiklet	91
2.3. Konya’da Bisiklet Kültürü ve Turizmi	92
2.3.1. Turizm Alanında Bisiklet	93
2.3.2. Bisikletin Kültürel Turizme Katkısı	94
2.3.3. Bisiklet Etkinlikleri	97
2.3.4. Bisiklet Kültürü ve Bisiklet Turizmin Gelişmesi İçin Tavsiyeler	100
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	103
SAĞLIK, SOSYAL VE EKONOMİ ALANLARINDA BİSİKLET	103
3.1. Konya’nın Sağlık Alanında Bisiklet Faktörü	103
3.1.1. Bisiklet Kullanmanın Fiziksel ve Psikolojik Etkisi	103
3.1.2. Temiz Hava İçin Bisiklet Kullanımı	107
3.1.3. T.C. Sağlık Bakanlığı’nın Fiziksel Aktiviteyi Teşvik Projesi	108
3.1.4. Bisikletin Hormonlara Faydası	109
3.1.5. Aşırı Bisiklet Egzersizinin Zararı	110
3.1.6. Bisiklet Kazaları	111
3.1.7. Doğru Bisiklet ve Ekipman Seçimi	118
3.2. Bisikletin Konya’da Sosyal Hayata Etkisi	119
3.2.1. Bisiklet Toplulukları ve Etkinlikleri	122
3.2.2. Toplumsal ve Psiko-Sosyal Gelişim Sürecine Etkisi	124
3.2.3. Bisiklet ve Kadın	126
3.3. Bisikletin Konya Ekonomisine Katkısı	131
3.3.1. Petrol Krizlerinin Bisiklet Kullanımına Etkisi	133
3.3.2. Bisiklet Kullanımının Arttırılması İçin Tavsiyeler	135
3.3.3. Bisiklet Modelleri ve Pazarlama	136
Sonuç	138
Kaynakça	141
Ekler	165

Ön Söz

Bir spor alanı olarak eğlencenin yanı sıra sağlıklı yaşam sunan, ekonomikliği ve çevre dostluğu ile bilinen bisiklet bu çalışmanın konusu olmuştur. Çeşitli yaş gruplarının kullanabileceği bisiklet, ulaşımı kolaylaştırmış ve turizmde farklılaştırmayı sağlamıştır. Ele alınan bu konu, ulaşım araçlarından biri olan bisikletin tarihçesi ile başlamıştır. Konya ili merkeze alınarak bisikletin spor, belediyecilik, kültürel turizm, sağlık, toplum ve ekonomi gibi alanlardaki etkisi ele alınmıştır.

“Bisikletin Türkiye’ye Gelişi ve Konya’ya Etkileri” adlı bu çalışma, üç bölümden oluşmuştur. Birinci bölümde; “Türkiye’de Bisikletin Gelişimi ve Konya’da Bisiklet Sporuna” başlığıyla bisikletin tarihi serüveni ile ilgili bilgiler verilerek özellikle Konya’da gelişen bisiklet sporuna çeşitli destek vermiş olan şahıslar ve kurumlar incelenmiştir. İkinci bölümde; “Belediyecilik, İklim Değişikliği ve Kültürel Turizm Alanlarında Bisiklet” başlığı altında Konya’nın bisikletli ulaşımı, Master Planı ve bisiklet etkinlikleri anlatılmıştır. Üçüncü bölümde ise “Sağlık, Sosyal ve Ekonomi Alanlarında Bisiklet” başlığı ile bisikletin sağlığa etkisine, özgürlük ve kadın temalarına, ayrıca petrol krizlerinde çözüm noktası olarak görülmesine değinilmiştir.

Bu çalışmada her bisikletçinin spor kariyeri ile ilgili geniş bilgiye yer verilememiştir. Keza sporcuların hayatları ile ilgili yeterli kaynak temini sağlanamamıştır. Ayrıca bisiklet medya tarafından da yeteri kadar işlenmemiş ve bu durumun neticesinde bisiklete olan ilgi, alaka ve destek beklenen ölçüde gelişmemiştir. Bisiklet sporunu yeniden canlandırmak, sporcuları tanımak/tanıtmak ve bisikletin belediyecilik, iklim değişikliği, kültürel turizm, sağlık, sosyal ve ekonomi alanlarındaki faydalarını anlatmak için bu konunun işlenmesi gerektiği düşünülmüştür.

Bu tez araştırmasında Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde nereden ve kaç tane bisiklet ithal edildiği, aynı zamanda bisikletin ne amaçla kullanıldığına dair bilgiler için T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı’ndan Osmanlı Arşivi, Cumhuriyet Arşivi ve Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi belgelerine

başvurulmuştur. Konya özelinde bisiklet sporunun tarihi ile alakalı çalışmalara ise *Ekekon, Babalık, Konya'nın Sesi, Konya Postası, Merhaba, Selçuk, Şehir Postası, Tercüman, Yeni Meram* adlı yerel gazetelerden ulaşılmıştır. Ayrıca eski bisiklet şampiyonları ile röportajlar yapılarak anılar değerlendirilmiş ve bu alanda yazılmamış bilgilere ulaşılmıştır. Bisiklet temasını işleyen Nurbike Ceylan, “*Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bisikletin Serüveni*” ve Kaya Mert “*Konya’da Bisiklet Ulaşımı-Planlama ve Uygulama Sürecinin İncelenmesi*” adlı tez çalışmaları analiz edilmiştir. Yapılan bu tezlerde bisiklet tarihi ile ilgili ulaşılan bilgilerde belli bir dönemi kapsayan yazılar mevcut olmuş ve bu konuda eksiklikler tespit edilmiştir. Daha kapsamlı bir bilimsel çalışma ortaya çıkarmak ve özellikle Konya’nın spor tarihine katkı sağlamak amacıyla bu konu seçilmiştir. Belediyecilikte bisiklet alanı ile alakalı yürütülen işleri yerinde tespit etmek amacıyla Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim Altay ile görüşülmüştür. Ayrıca Selçuk Üniversitesi-Birlik Parkı-Meram arasındaki bisiklet yolu tarafımdan bisiklet sürülüp gözlem yapılmış ve bisikletin toplum üzerindeki etkileri tetkik edilmiştir.

Tezimin danışmanlığını yürüten Prof. Dr. Ferudun ATA’ya, bu süreçte yardımcı olan hocam Prof. Dr. Necmi UYANIK’a, hatıralarını tarafımla paylaşarak kaynak temininde yardımcı olan eski Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanı ve bisiklet şampiyonu Erol KÜÇÜKBAKIRCI’ya, Konya Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü Bisiklet Temsilcisi ve bisiklet şampiyonu Nurettin KİRPIKSİZ’e, teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Hülya ATASOY

KONYA 2022

Özet

Bisikletin icat edildiği tam tarih bilinmemekle birlikte 12. yüzyılda Çin’de görülmüş ve patentini 1645’te Fransız Jean Theson almıştır. İlerleyen zamanlarda insanlar bisikleti çeşitli isimlerle anmış ve ihtiyaçlarına göre şekil değiştirerek geliştirmiştir. Bisiklet ulaşım, yük taşıma ve spor alanında ilk olarak 19. yüzyılın son yarısında Avrupa’da görülmüştür. Osmanlı Tanzimat Dönemi’nde Avrupa’yı yakından izlenmesine rağmen 1890 yılında ilk bisiklet ithalini yapmış ve 1893 yılında kayıtlı ilk bisiklet yarışını düzenlemiştir. Konya’ya ilk bisiklet 1920 yılında gelmiş ve halkın ilk tepkisi “şeytan vapuru” olarak adlandırma olmuştur. Zamanla bu algı zayıflayarak bisiklet spor, ticaret ve ulaşımında kullanılmıştır. 1950 yılında Türkiye’nin ilk veledromu Konya’da yapılmasıyla ve çeşitli bisiklet kulüplerin kurularak yetenekli bisiklet sporcuların yetiştirilmiş olmasıyla bu şehir “bisiklet şehri” olarak ün kazanmıştır.

Bu çalışmada bisikletin tarihi serüveninden başlayarak Konya özelinde spor tarihinden bahsedilmiş ve belediyecilik, çevre, turizm, sağlık, sosyal ve ekonomik etkileri anlatılmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bisiklet, Bisikletin Konya’ya Etkileri, Konya’da Bisiklet Spor.

Summary

The exact date when the bicycle was invented is unknown, but it was seen in China in the 12th century and patented by French Jean Theson in 1645. In the future, people called the bicycle by various names and developed it by changing its shape according to their needs. Cycling was first seen in Europe in the last half of the 19th century in the field of transportation, freight transport and sports. Although Europe was closely followed in the Ottoman Tanzimat Period, it imported the first bicycle in 1890 and organized the first registered bicycle race in 1893. The first bicycle came to Konya in 1920 and the first reaction of the people was to call it "devil's ferry". Over time, this perception weakened and bicycles were used in sports, trade and transportation. With the construction of Turkey's first velodrome in 1950 in Konya and the establishment of various cycling clubs and the training of talented cyclists, this city gained a reputation as a "bicycle city".

In this study, starting from the historical adventure of the bicycle, the history of sports in Konya is mentioned and the municipality, environment, tourism, health, social and economic effects are tried to be explained.

Keywords: Cycling, Cycling Sport in Konya, Effects of Cycling on Konya

Kısaltmalar

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ABUS	: Akıllı Bisiklet Ulaşım Sistemi
ADİ/ASI	: Azaltma, Değiştirme, İyileştirme
ATO	: Ankara Ticaret Odası
ATUS	: Akıllı Toplu Ulaşım Sistemi
bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
BOA	: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
cm	: Santimetre
CO₂	: Karbondioksit
COVID-19	: 2019 yılında çıkan yeni koronavirüs hastalığı
çev.	: Çeviri
EuroVelo	: Avrupa bisiklet yolu ağı
FIAC	: Uluslararası Amatör Bisiklet Federasyonu
ft	: Financial Times/Metrekare
g	: Gram
GPS	: Global Positioning System/Küresel Konumlama Sistemi
ISSN	: Uluslararası Standart Süreli Yayın Numarası
İLBANK	: İller Bankası Anonim Şirketi
KBB	: Konya Büyükşehir Belediyesi

kcal : Kalori

kg : Kilogram

km : Kilometre

KOMEK : Konya Büyükşehir Belediyesi Meslek Edindirme Kursları

M.Ö. : Millattan Önce

m² : Metrekare

NO₂ : Azotdioksit

PM₁₀ : Partikül Madde

PM_{2.5} : İnce Partikül Madde

QR : Quick Response/ iki boyutlu karekod

s. : Sayfa

S. : Sayı

SO₂ : Kükürtdioksit

SOBE : Selçuklu Otizmli Bireyler Eğitim

T.B.F.B. : Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanı

UCI : Uluslararası Bisiklet Birliği

UNESCO : Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu

vs. : Vesaire

WHO : Dünya Sağlık Örgütü

YHT : Yüksek Hızlı Tren

Giriş

M.Ö. 4000’li yıllarda Orta Kalkolitikte başlayıp Tunç Çağında artan çömlekçi çarkının, tekerleğin icadında ilham kaynağı olduğu düşünülmektedir. Öncelikle çömlekçi çarkının devinimini sağlayan tekerleğin de buradan esinlenerek geliştiği tahmin edilmektedir.¹

Tekerleğin icadı bakır çağın ortaları ile bronz çağın başlarında maden devrine denk gelmiştir. Elamdan Anadolu bölgesine kadar yapılan kazılarda tahta, pişirilmiş toprak, bakır ve bronzdan yapılmış tekerleklerle rastlanmıştır. Bu tekerlekler bir yük arabasının parçalarından oluşmuş ve bu kalıntılarının ömrü M.Ö. 3000-2900 yıllarına kadar uzanarak günümüzden 5 bin yıl öncesine dayanmıştır. Dolayısıyla tekerlek daha erken bir zamanda yapılmıştır. M.Ö. 3500 yılına ait Sevan Gölü kıyısında bulunan bir mezarda tahtadan yapılmış büyük tekerleklerle sahip yük arabası bulunmuştur. Ancak tekerlek yük arabalarından önce Güney Kafkasya’da bulunan Kura-Aras nehirlerinin ortak havzası ile Hazar Denizi ve Kızıldeniz’in arasında eski bir uygarlık tarafından kullanılmış ve M.Ö. 3. bin yılın ilk yarısında bu uygarlık tarafından keşfedilmiştir. Tekerlek bu zamanlarda sadece Kafkasya ve Mezopotamya’da görülmemiş, M.Ö. 3300 yılında Orta Avrupa’da olan Tuna boylarındaki Macaristan’da da rastlanmıştır. O zamanlarda bile dünyanın diğer bölgelerinde kurulan uygarlıklar tarafından da benimsenmiş ve hızlı bir şekilde yayılmış olacağı aşıkardır.²

Tekerleğin ne zaman icat edildiği aşağı yukarı tahmin edilmiş yalnız hangi toplumun bulduğu kesin olarak çözülememiştir. 1951’de İngiliz arkeolog Gordon Childe en eski tekerlekli araçların sentezini yaparak tüm bilgileri incelemiştir. Profesör Stuart Piggott ise tekerleğin Mezopotamya’dan başka bir yerde bulunabilme

¹ Serap Ünal, “Çağların Akışında Anadolu’da Pişmiş Toprak Kültürü”, *USBAD Uluslararası Sosyal Bilimler Akademi Dergisi*, C. 4, S. 4, 2020, s. 930-931.

²<https://services.tubitak.gov.tr/edergi/yazi.pdf?jsessionid=K+SzKsh+eKG7hHaQa3H2ybVu?dergiKodu=4&cilt=3&sayi=35&sayfa=38&yaziid=539> (Erişim Tarihi: 14 Mayıs 2022).

fikrini ortaya atmış ancak araştırmalar sonucu ağırlıklı olarak Güney Anadolu bölgesinden çıkmış olacağı bilinmektedir.³

Tekerleğin bulunmasındaki temel ihtiyaç yüklerin nehir ve kanal yoluyla veya binek hayvanlar aracılığıyla taşınmasındaki sınırlılıktan kaynaklanmıştır. Her şeyin su kanalları ile taşınamayacağı ve eşek gibi binek hayvanların da tüm ağırlığı yüklenemeyeceği ilk çağda yaşayan insanları meşgul etmiştir.

Sümerler çift tekerleği dingille birleştirerek sabana bağlamış ve binek bir hayvanın çektiği bir araç ortaya çıkarmıştır. Böylelikle taşımacılık amacıyla ilk tekerlek Sümerler tarafından M.Ö. 3000 yılında geliştirilmiştir. Bu dönemde bazı insanların mezarlarında yük arabası kalıntılarına rastlanmıştır. Örneğin; Sümerlerin antik kentlerinden Kish mezarlarında 2730-2600, Ur mezarlarında ise M.Ö. 2600-2500 yıllarına ait tekerlek kalıntıları yer almıştır.⁴ Bu zamanlarda sürücüler bir ata biner gibi iki tekerlekli eyerin üzerinde oturmuş ve bu tasarım bisikletin en ilkel haline benzemiştir. Arkeolog R. de Mecguenem tarafından yapılan kazıda Elamlıların başkenti olan Sus şehrindeki bir mezarda M.Ö. 2100-2000 yıllarına ait tekerlekleri sabitlemede kullanılan 12 adet bakırdan oluşan tekerlek sargısı bulunmuştur. Mezarın güney ucunda bir tekerlek ve kuzey ucunda ise diğer tekerlek bulunarak bu zamanlarda da yük arabası olarak kullanıldığı tahmin edilmiştir.⁵

M.Ö. 2000’li yıllarda tekerlekli araçlar savaş, ulaşım, avlanma ve yarış gibi birçok amaca hizmet etmiştir. Daha çok savaş aracı olarak kullanılan ilk tekerlekli araçlar günümüzde olduğu gibi o dönemde de devletlerin askeri, sosyo-ekonomik ve siyasi açıdan gelişmesine katkı sağlamıştır. Bu araçların hangi işlevlerde kullanıldığı ve ne tür özelliklere sahip olduğu taş kabartmalara, bronz objelere, metal kaplara,

³ Gökür Çetinkaya, Anadolu’da 3. Binyıl Minyatür Arabaları”, *Arkeoloji Dergisi*, C. 1, S. 28, 2022, s. 63; <https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 14 Mayıs 2022); <https://services.tubitak.gov.tr/edergi/yazi.pdf;jsessionid=K+SzKsh+eKG7hHaQa3H2ybVu?dergiKodu=4&cilt=3&sayi=35&sayfa=38&yaziid=539> (Erişim Tarihi: 14 Mayıs 2022).

⁴ https://www.academia.edu/36250696/Tekerle%C4%9Fin_tarihi (Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2022).

⁵ <https://services.tubitak.gov.tr/edergi/yazi.pdf;jsessionid=K+SzKsh+eKG7hHaQa3H2ybVu?dergiKodu=4&cilt=3&sayi=35&sayfa=38&yaziid=539> (Erişim Tarihi: 14 Mayıs 2022).

mühürlere ve duvarlara çizilen en az iki en fazla dört tekerlekli araç tasvirlerinden öğrenilmiştir.⁶

İnsan yaşamında önemli etkilere neden olan tarım, ulaşım, ticaret gibi faaliyetler tekerleğin bulunması ile daha kolay hale gelmiştir. Tekerleğin icadından binlerce yıl sonra ortaya çıkan bisikletin yük taşımada, ulaşım ve ticari hayatta olumlu etkileri olmuştur. Zamanla bisiklet uluslararası arenalarda yapılan yarışlarda ülkeyi temsil etmiş ve değişen turizm algısında da alternatif bir turizm aracı olarak görülmüştür. İnsanoğlu ilerleyen süreçlerde yaşadığı petrol krizleri, küresel ısınma ve iklim değişikliği gibi olumsuz durumlarda bile maliyetsiz ve doğa dostu olmasından dolayı bisikleti ön planda tutmuştur. Dolayısıyla bisiklet yaşamın en önemli ve vazgeçilmez araçlarından biri olmaya hak kazanmıştır.

Bisiklet Avrupa’da 1850’li yıllarda yaygınlaşmaya başlamış ve toplum tarafından en çok kullanılan vasıta haline gelmiştir. Osmanlı ise özellikle Balkan topraklarında Tanzimat Döneminde bisikletin varlığından haberdar olmuş ve bisikletin 1890 yılında İstanbul’a girmesi ile yaklaşık 10 yıl sonra Anadolu topraklarında da benimsenmeye başlamıştır. Bu dönemlerde Osmanlı dış politika olarak zor durumda olup Balkanlarda Rusya’nın Panslavizm’i yaymaya çalıştığı ve İngiltere, Almanya ve Rusya gibi sömürü arayışına giren devletlerle baş başa mücadele ettiği bir döneme denk gelmiştir. İngiltere’nin Osmanlı’nın toprak bütünlüğünü koruması için yaptığı siyasetten vazgeçtiği dönemlerde ve Osmanlı’nın kendine müttefik aradığı zamanlarda ilk bisiklet ithalini İngiltere’den yapmıştır. Bu durumun İngiltere’de Sanayi Devrimi’nin de verdiği gelişme ile büyük bisiklet pazarına sahip bir ülke olmasının payı vardır. Daha sonra karşılıklı çıkar ilişkisi içinde Almanya ile yakınlaşma politikası güdülmüş ve Almanya’dan eğitici askerler ve silah alındığı gibi emniyette ve orduda kullanmak için bisiklet de ithal edilmiştir.⁷

⁶ Serhan Gündüz, “M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Önyasa Araba Okları, Ok Destek Elemanları ve Ok Uçları”, *Anadolu Araştırmaları*, S. 16, 2011, s. 241-243.

⁷ T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), *HR.SFR.3*, 338.27, Lef 2, 3; BOA, *HR.SFR.3*, 338.32, Lef 1, 2; BOA, *HR.SFR.3*, 338.33, Lef 1; BOA, *HR.SFR.3*, 338.56, Lef 1, 7.

Osmanlı Devleti'nde geleneksel spor türleri genellikle bedensel dayanıklılığı arttırmak ve askere gitmeye hazır olmayı amaçlayan ve güreş, cirit, binicilik, atıcılık, okçuluk ve avcılık gibi spor türlerinden oluşmuştur. Bu sporlar Türklerin tarih boyunca eğlence ve gösteri kültüründe de yer almıştır. Osmanlı Devleti, Batılaşma rüzgarının estiği Tanzimat Döneminde ise Avrupa'da gelişen spor faaliyetlerini takip etmeye çalışmıştır. Daha sonra Avrupa'dan yüzme, yelken, jimnastik, eskrim, futbol, tenis ve bisiklet yarışları gibi spor türleri benimsenerek Osmanlı'da yayılmaya başlamıştır.⁸

Osmanlı'da 1890 yılında bisiklet ithal edilmeye başlanmış ve 1893'te ilk bisiklet yarışları düzenlenmiştir. Konya'da ise 1920 yılında ilk bisiklet kullanılmaya başlanmış ve akabinde yarışlar yapılmıştır. Bu tarihten sonra Konya, bisikletin her alanında kayda değer gelişmeler yaşandığı bir şehir haline gelmiştir.

⁸ Fikret Soyer, "Osmanlı Devleti'nde (1839-1908 Tanzimat Dönemi) Beden Eğitimi ve Spor Alanındaki Kurumsal Yapılanmalar ve Okul Programlarındaki Yeri Konusunda Bir İnceleme", *Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C. 24, S. 1, Ankara 2004, s. 211, 216; <https://www.aa.com.tr/tr/kultur-sanat/osmanlidan-bugune-turklerin-spor-hafizasi-devlet-arsivlerinde-/1413935> (Erişim Tarihi: 17 Mayıs 2022).

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE BİSİKLETİN GELİŞİMİ VE KONYA’DA BİSİKLET SPORU

1.1. Bisikletin Tarihçesi

Bisiklet, kişinin mekanik gücü kullanarak pedal yardımıyla sürülen, en az enerji harcayarak en fazla mesafe kat eden motorsuz bir araçtır. Bisikletin icat edildiği tarih tam olarak belli olmasa da en ilkel bisiklet 12. yüzyılda Çin’de rastlanmıştır. Ancak 17. yüzyıla kadar bu bisikletin gelişiminde bir ilerleme görülmemiştir. Bu ilk bisiklet modelinin patentini 1645’te Jean Theson almıştır. 1690’lı yıllarda ise iki tekerleğin birbirine kalasla bağlandığı “Celenfer” adlı bisikleti Fransız asilzadelerden olan Comte de Sivrac’ın icat ettiği bilgisi Fransız gazeteci L. Baudry de Saunier tarafından verilmiştir.⁹ Bu düzenekte direksiyonu ve pedalı olmadan ata biner gibi oturan kişi, hızını ayaklarıyla yerden almıştır. 1817’de ön tekere bağlanan bir çubukla sağa sola doğru hareket ettirilebilen, manevra yeteneğine sahip “teneke at” olarak adlandırılan bir bisiklet de görülmüştür. Ancak bilinen ilk iki tekerlekli araç ise Baron Karl de Drais de Sauerbrun tarafından 6 Nisan 1818’de Paris’te sergilenen tahta malzemeli, pedalsız “Drezin” adlı araç olmuştur.¹⁰ İcadın ilk başlarında tahta tekerleklere sahip olan bisikletler zamanla demir çemberlerle kaplanmaya başlamış ancak süspansiyon sağlamadığı ve ağırlığından dolayı sürüklenmesi zor olduğu için rağbet görmemiştir. 1839 yılında İngiltere’de yaşayan demir ustası Kirk Patrik McMillan, kendine özgü tasarımıyla, 27 kilo ağırlığında tahta gövdeli, önü 80 cm, arkası 105 cm çaplı demir tekerlekli bisiklet ortaya çıkarmıştır.¹¹ Kirk Patrik McMillan’ın Oğlu Ernest bu tarihte pedalı olan bir bisiklet yapmıştır. Günümüzde kullandığımız bisiklete en çok benzeyen tahta ve demirden oluşan “velospit”¹² adlı icatı ise 1861’de Fransız Pierre Michaux ve oğlu geliştirmiştir.¹³ İlk

⁹ Ergun Hiçyılmaz, *1912-2012 Türkiye’de Bisikletin Yüzyıllık Tarihi*, Bisiklet Federasyonu Yayınları, İstanbul 2012. s. 9.

¹⁰ Mehmet Süme-Selami Özsoy, “Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporuna”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 24, Konya 2010, s. 346; Geçmişten günümüze kadar gelişen bisikletin görselleri için Ek-1’e bkz.

¹¹ Funda Ünal Ankaya-Bahriye Gülgün Aslan, “Kent İçi Ulaşımında Bisiklet Yollarının Planlaması; Dünya ve Türkiye Örnekleri”, *Ulusal Çevre Bilimleri Araştırma Dergisi*, C. 3, S. 1, 2020, s. 2

¹² Fransızca bir kelime olup bisiklet demektir. Genellikle “velospit” yerine “velespit” kelimesi kullanılmış ve vele hem ayak hem de pedal, spit ise hızlı ve çabuk anlamına gelmiştir. Türkçe karşılığı hızlı pedal çevirmek olan velespit kelimesi, daha sonra Türkçeleşerek “bisiklet” şeklinde kullanılmaya

bisiklet fabrikası Fransa’da Michaux Company olmuş ve bu fabrikada yılda yüz kırk bisiklet üretilmiştir.¹⁴ Michaux’ların 1864’te kurdukları fabrikada seri bir şekilde ürettikleri bisikletler Alman-Fransız savaşında Fransız ordusu tarafından kullanılmıştır. 1865 yılında İngilizler "Conventry Dikiş Makineleri Şirketi" açarak demir tellerle gerilmiş tahta tekerlekli bisiklet üretmiştir.¹⁵ Daha sonraki zamanlarda mesleği veterinerlik olan John Boyd, arka tekerleğin üzerine içi dolu yastık yerleştirerek selenin, buna paralel süreçlerde gidonun gelişmesine ön ayak olmuştur. 1884’te ise H. J. Lawson arka tekerlekle bağlantısı olan zincirleri pedala entegre olmuş dişlerle daha hızlı giden bisiklet tasarlamıştır. İlerleyen süreçlerde yani 1888’de James Moore, hava ile şişirilen lastikleri bisiklet tekerinde kullanarak yeni bir tür bisiklet ortaya çıkarmıştır. 1901’de de vites sistemi devreye sokulup gidiş hızının kişiye ve yola uygun olarak ayarlanması sağlanmıştır. 1962’de İngiliz mühendisin yardımı ile süspansiyonlu sele ve ön tekerlek sistemi yapılmıştır.¹⁶ Diğer alanlara da yayılan bisiklet; posta aracı, kişisel ulaşım aracı ve ayrıca memurların özellikle polislerin de kullanımı ile resmi bir araç olmuştur.

1.2. Bisikletin Osmanlı Ülkesinde İlk İzleri

1885 yılının Ağustos ayında Mösyö Tomas Stefans adında bir Amerikalı velespitçi İzmit’ten Ankara’ya bisiklet ile beş günde gelmiş ve dönemin valisi, memurlar ve binlerce halk tarafından karşılanmıştır. Ankaralı halkın isteği üzerine 3 defa dönerek karayolu üzerinde toplam 1.097 km’lik mesafelik yolu bisiklet sürerek bitirmiştir. Daha sonra vali ve halk ile vedalaşıp Yozgat’a gitmek için yola koyulmuştur.¹⁷ 1888 yılında ise İskoçya’da bulunan Scotthlan Kilisesi Papaz yardımcısı Hugh Callon Paris’ten başlayarak İstanbul’a kadar bisiklet seyahati için Osmanlı’ya izin talebinde bulunmuştur. Bu tür bisiklet gezileri sayesinde Anadolu’da

başlanmıştır. “Velespitçi” kelimesi de bisiklet süren kişi olarak kullanılmıştır. <https://www.nisanyansozluk.com/kelime/velosipet> (Erişim Tarihi: 8 Ağustos 2020).

¹³ Süme, *Bisiklet Sporü, s. 346.*

¹⁴ Hiçyılmaz, *1912-2012, s. 9.*

¹⁵ Kaya Mert, *Konya’da Bisiklet Ulaşımı-Planlama ve Uygulama Sürecinin İncelenmesi, (Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2007, s. 13.*

¹⁶ Coşkun İşçi, “Bisiklet ve Otomobilin Enerji Tüketimi Yönünden Kıyaslanması”, *Journal Of Yasar University, C. 1, S.1, s. 41, 42.*

¹⁷ Gökhan Akçura, “Evvel Zaman Bisikletleri” *Cumhuriyet, 16 Mayıs 1993, s. 6.*

bulunan halk da bisiklet ile tanışmıştır.¹⁸ Söz konusu bisiklet gezileri sonrasında yabancı bisiklet firmaları bisiklet satışı için ilanlar dağıtmış ve 1890 yılında ilk bisiklet ithali gerçekleşmiştir.¹⁹

1887 yılında dönemin Maarif Nazırı olan Mehmet Tahir Münif Paşa Londra’da bulunan Thilman, Herbert ve Copper Bisiklet-Trisiklet Şirketi’nden üç tekerlekli bisiklet sipariş vermiştir. Ülkede başlangıçta üç tekerlekli bisiklet görülmüş ve akabinde 1890 yılında Osmanlı Devleti’ne farklı şirketlerden de iki tekerlekli bisiklet ithal edilmeye başlanmıştır.²⁰

27 Eylül 1895 tarihinde Yıldız Sarayı’na yapılan ziyarette bir bisikletin hediye edildiği bilinmektedir.²¹ Bu dönemlerde padişah ziyaretlerinde bile bisikletin hediye ediliyor olması kıymetli bir araç olduğu gerçeğini ortaya koymaktadır.

1896 yılının Haziran ayında Osmanlı’da yerli halkın ilk bisiklet gezisini Şakir Bey ve üç arkadaşı İstanbul’dan Bursa’ya, Bursa’dan Bandırmaya 7,5 saatte vararak gerçekleştirdiği kaynaklarda belirtilmiştir.²² Elbette ki bu seyahatin tamamı bisiklet ile yapılmamakla birlikte gemi gibi dönemin diğer ulaşım araçları da kullanıldığı bilinmektedir.

Avrupa’dan ve Amerika’dan birçok bisiklet gezgini Anadolu topraklarında seyahat ettiği bilinmekle birlikte ancak bazen de gezi esnasında kötü olaylar ile karşılaşmıştır. Örneğin; 1897 yılında Amerikalı Frank Liync’in bisiklet ile gezi yaptığı esnada Erzurum’da öldürüldüğü mahkeme kayıtlarında görülmektedir.²³

Cumhuriyet döneminde Niğde Polis İdaresinde bulunan 1 adet resmi araç arızalanmış ve şehir içinde bir bisiklet tamircisi bulunamayıp tamir işleri için Konya’ya gönderilmiştir.²⁴ Bu yıllarda Konya’da bir bisiklet tamircisinin olması demek o şehirde bisiklet kullanım oranının diğer yerlere oranla yüksek olduğu

¹⁸ BOA, *HR.SFR.3*, 341.27, Lef 1-3.

¹⁹ Akçura, *Evvel Zaman*, s. 6.

²⁰ BOA, *HR.SFR.3*, 338.27, Lef 2, 3; BOA, *HR.SFR.3*, 338.32, Lef 1, 2; BOA, *HR.SFR.3*, 338.33, Lef 1; BOA, *HR.SFR.3*, 338.56, Lef 1, 7.

²¹ BOA, *Y.PRK.TŞF*, 4.47, Lef 1.

²² Ülkü Yancı, “Osmanlı’nın Bisikletle Tanışması ve Osmanlı’da Bisikletin Kullanım Alanları”, *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 10, S. 1, 2020, s. 9.

²³ BOA, *HR.TH*, 197.46, Lef 1, 2.

²⁴ Yancı, *Osmanlı’da Bisiklet*, s. 11.

anlamına gelmiştir. Tabi ki o zamanlarda Konya'nın yolları engebeli bir yapıya sahip olsa da bu il coğrafi avantajından dolayı bisiklet kullanım oranının diğer illere göre daha fazla olmuştur.

1.2.1. Emniyet ve Orduda Kullanımı

Osmanlı ülkesinde ilk bisiklet satışı ile laventenler ilgilenmiş ve zamanla benimsenen bisiklet genellikle ordu ve posta teşkilatında kullanılmıştır. Kamu hizmetlerinin daha hızlı gerçekleşmesi için posta, polis ve ordu teşkilatının resmi aracı olmuştur. Emniyet için yurtdışından alınan bisikletler, gümrük vergisinden muaf tutulmuştur.²⁵

Sultan II. Abdülhamid Amerika'da güvenliği sağlamak amacıyla bisikletin orduda kullandığını 1894 tarihinde işitmiş ve araştırmalar yapmıştır. Osmanlı'da posta dağıtımı için bisiklet kullanılmış ve memleketin emniyetini sağlamak için polis merkezlerinde de kullanılması gerektiği düşünülerek 23 Eylül 1894'te bisikletin Osmanlı ordusunda kullanılması yönünde emir verildiği görülmüştür. Her polis merkezine bir adet bisiklet alınmasına karar verilmiş ve bunların nereden ve ne kadara alınacağı da bildirilmiştir. Zamanla bu bisiklet sayısı arttırılmış ve Kırşehir polis merkezine iki, Edirne polis müdüriyetine ise beş bisiklet ücreti verilmiştir. Yurt dışından Salim Efendi adına alınan bisikletlerden dördünün polis merkezi için kullanılacağından dolayı gümrükten muaf tutulması saray tarafından emredilmiştir. Bu bisikletler bazı emniyet binalarında demirbaş eşya olarak görülmüş ve demirbaş listesinin tutulduğu defterlere kaydedilmiştir.²⁶

18 Şubat 1895'te İstanbul Belediyesi, Dâhiliye Vekâleti'ne başvurarak Beyoğlu'nda bisikletle dolaşanların sayısının azaltılması ve Taksim-Şişli haricinde sürülmemesi yönünde beyanda bulunmuştur.²⁷ Böylelikle olası trafik kazaların önlenmesi için şehrin yetkili kişileri tedbir almaya çalışmıştır. Bu dönemde

²⁵ Süme, *Bisiklet Sporlu*, s. 347; Yancı, *Osmanlı'da Bisiklet*, s. 14; Ankaya, *Bisiklet Yollarının Planlanması*, s. 2.

²⁶ BOA, *Y.PRK.EŞA*, 20.39, Lef 1; BOA, *DH.EUM.THR*, 5.15, Lef 1, 2, 4; BOA, *DH.EUM.THR*, 15.24, Lef 1; BOA, *DH.EUM.MH*, 11.59, Lef 5; BOA, *DH.EUM.LVZ*, 23.76, Lef 1; Yancı, *Osmanlı'da Bisiklet*, s. 13.

²⁷ BOA, *DH.MKT*, 345.83, Lef 3.

İstanbul'un bazı bölgelerinde bisiklet sürücülerinin fazla olduğu ve güvenli sürüş sağlanmadığı için şikâyet edilecek noktaya geldiği bilinmektedir.

17 Mart 1910 tarihinde müfreze yani birkaç alaydan oluşan asker birliği ile merkez arasındaki çatışmayı çözmek, emniyeti sağlamak ve bölgeyi keşfetmek için her bölüğe iki adet bisiklet temini yapıldığına takip taburu kumandanı Erkan-ı Harb Kolağası Mehmet Cemil'in yazısında rastlanmıştır.²⁸

Birinci Dünya Savaşı'nın başlarında ordu için bisiklet temin edilmeye çalışılmış ve tamir edilmeye muhtaç bisikletlerin ise satılıp parasının hazineye aktarılması şart koşulmuştur. Bu da savaş şartları nedeniyle Osmanlı'nın bu dönemde mali sıkıntı içerisinde olduğu bununla birlikte tamirat için yetişmiş personel, yedek parça vb. altyapıya sahip olmadığı anlaşılmıştır. Savaşın başladığı vakitlerde, coğrafyanın ve yol yüzeyinin müsait olduğu yerlerde kurulan Jandarma merkezlerine askerlerin kullanması için bisiklet temini yapılması istenmiştir. Ayrıca 16 Şubat 1915 tarihinde, kıtlık ve savaşın etkisiyle Dahiliye Nezareti'ne bağlı askerlerin kullanımı için tahsis edilen bisikletlerin ücreti bir sene sonra verilebilmiştir.²⁹

I. Dünya Savaşı sonrasında meydana gelen düzensizliği ve asayişini sağlamak adına Emniyet Genel Müdürlüğü, bisiklet bölümü kurmuş ve bisiklet sürmeyi beceren on iki memur görevlendirmiştir.³⁰ Bu dönemler Osmanlı'nın yıkılma süreçlerinin yaşandığı zamanlar olmasına rağmen her fırsatta yurtdışından bisiklet temini yapmaya çalışılmış ve bisiklet devletin güvenlik ilkesini uygulamasında yardımcı bir kuvvet olmuştur. Bisiklet bu zamanlarda özellikle orduda kullanılan önemli bir araç haline gelmiştir.³¹ Osmanlı'nın savaştan mağlup ayrılması ile Davutpaşa'ya yerleşen Fransız ordusunun bisikletlerinin çalınması üzerine üç Fransız askerinin, halkı zorla aradığı 18 Şubat 1919'da Mütareke Komisyonu'na bildirilmiştir.³²

²⁸ BOA, *HSDTFR1*, 2.70, Lef 1.

²⁹ BOA, *DH.EUM.LVZ*, 70.56, Lef 1; BOA, *BEO*, 4296.322188, Lef 3; BOA, *DH.EUM.VRK*, 14.66, Lef 1.

³⁰ BOA, *DH.EUM.MEM*, 110.65, Lef 1, 2.

³¹ Yancı, *Osmanlı'da Bisiklet*, s. 23.

³² BOA, *DH.EUM.5.Şb*, 77.41, Lef 1, 2.

I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele döneminde bisiklet değerli bir savaş aracı olarak görülmüştür. Özellikle masrafsız olmasından kaynaklı bisiklete savaş atlarından daha çok önem verilmiştir.

Cumhuriyet döneminde de bisiklet asayişte kullanılmış ve 12 kişilik bisikletli muhafız gücü, 1 Haziran 1933 tarihinde Samsun'dan yola çıkarak bisiklet sporunu teşvik etmek ve yol üzerinde meydana gelen sorunları çözüp güvenliği sağlamak için iki sene sürecek bir memleket seyahatine çıkmıştır.³³

1.2.2. Bisikletin Edebiyattaki Yeri

Bisiklet yaşamın bir parçası olarak görülmüş ve Türk edebiyatında da yer almıştır. Refik Halit Karay 1893'te yazdığı komedya türü bir eser olan “*Deli*”³⁴ adlı kitabında bisikletin İstanbul'a girişi ile ilgili anekdotlar vermiştir.³⁵ Dönemin Servet-i Fünûn Dergisi'nde, bisiklet “velosipet” ve “derrace”³⁶ olarak tasvir edilmiş ve birçok sayıda bisiklet konusu işlenmiştir.³⁷ Bu dergide Yüzbaşı Yusuf Ziya, 16 Ekim 1899 tarihli “*Makale-i Askeriyye Süvariler ve Askeri Velosipidleri*” adlı yazısında orduda bisiklet kullanımına dair bilgilere yer vermiştir.³⁸ Bisiklet ile ilgili ilk seyahatname, Ahmet Tevfik'in 1900 yılında yayınladığı “*Velosiped ile Bir Cevlan*” adlı 126 sayfalık eseri olmuştur. Bu eserde İstanbul'dan Bursa'ya vapurla gelip Bursa'nın birkaç ilçesini bisiklet ile seyahat eden ve tekrar İstanbul'a vapur ile dönen bir gezginin öyküsü anlatılmıştır.³⁹

Bisikleti daha çok basından öğrenen halk, bisiklete Fransızca kelime olan “velosipet” veya “velospit” demiştir. 1901'de Ali Kemal, *İkdam* gazetesinde

³³ T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 490.1.0.0, 2.8.5, Lef 1.

³⁴ Adının velosipet olduğunu ve halkın şeytan arabası olarak baktığından bahsetmektedir. Bu da bize dönemin bisiklete olan bakış açısına ait bir kesit sunmaktadır. Ayrıca yazar 5 yaşında iken ortanca kardeşinin Avrupa'dan bisiklet ithal ettiği ve İstanbul'a getirilen ilk bisiklet olduğunu söylemektedir.

³⁵ Hakkı Bekensir, *Bisiklet ve Yarışları*, Çankara Matbaası, Ankara 1945, s. 105.

³⁶ Arapça bir kelime olup eş anlamı bisiklet demektir. <http://www.lugatim.com/s/derrace> (Erişim Tarihi: 13 Ekim 2020).

³⁷ Detaylı bilgi için bakınız: Mahmut Sadık, “Musahabe-i Fenniye”, *Servet-i Fünûn Dergisi*, S. 334, 1897, s. 344-346; Ahmed İhsan, “Resimlerimiz”, *Servet-i Fünûn Dergisi*, S. 386, 1898, s. 343-344; Servet-i Fünûn, “Mösyö Clement Ader'in Nev-icad Kanatlı Velosipeti”, *Servet-i Fünûn Dergisi*, S. 386, 1898, s. 344.

³⁸ Detaylı bilgi için bakınız: Yüzbaşı Yusuf Ziya, “Makale-i Askeriye Süvariler ve Askeri Velosipidleri”, *Servet-i Fünûn Dergisi*, S. 453, 1899, s. 171-172.

³⁹ Akçura, *Evvel Zaman*, s. 6.ss

bisikletin adını “derrace” olması yönünde teklif sunmuş ve “Derrace-i Süvari” tabirini de bisiklet sürücüsü için kullanmıştır.⁴⁰

Türk edebiyatçılarının içinde bir öyküsünü tamamen bisiklete ayıran ve öykünün adını “*Bisiklet*” koyan yazar, Hakkı Özkan olmuştur.⁴¹ Mülazım Ali İhsan Efendi’nin “*Bisiklet Meraklılarına Yadigâr*” adlı eseri, 14 Aralık 1903 tarihinde basım ve dağıtım için istenilen ruhsat iznini almıştır.⁴² 1904’te Ali İhsan Efendi tarafından yayınlanan bu eser, bisiklet ile ilgili genel bir kullanım ve başvuru kılavuzu özelliği taşımıştır. Yazar, içeriğinde bisiklet sürerken nasıl bir elbise tercih edilmesi, bisikletin nasıl sürüleceği, bisikletin aksamı yani malzemeleri, kaliteli bir bisikletin nasıl anlaşılacağı, nasıl satın alınması gerektiği ve çeşitli tamirat işlemlerini anlatmış ayrıca bisiklet ile ilgili yüze yakın resme yer vermiştir.⁴³ 1911 yılında Sabah gazetesi yazarı Nat Pinkerton cinayet koleksiyonu çevirisinin beşinci kitabı “*Bisikletli Zebani*”yi yayınlamıştır. Celal Nuri İleri “*Şimal Hatıraları*” adlı seyahatnamesinde 1912 yılına ait anılarında Danimarka’nın Kopenhag şehrinden bahsederek bisiklet süren kişilerin yarısının kadın olduğuna dair bilgi vermiştir.⁴⁴ Hüseyin Rahmi Gürpınar 1923 yılında yazdığı “*Dirilen İskelet*” adlı romanında ana karakterlerden Tayfur ve Ferhat Bey’in özellikle Topkapı, Silivrikapı ve Mevlanakapı civarında bisiklet ile dolaştıklarına değinmiştir. Orhan Kemal de “*İki Damla Gözyaşı Serseri Milyoner*” adlı eserinde kırmızı bir bisikletten bahsetmiştir.⁴⁵

Tiyatro gösterilerinde de bisiklet konusu işlenmeye başlanmış ve bir dönemin ünlü kantocusu Şamran Hanım “*Bisiklet Kantosu*”nu ritimli bir şekilde söylemiştir.⁴⁶ Bisiklet için dizeler yazan ilk şair Tefik Fikret, Rübâb-ı Şikeste’de “*Bisiklet*” adlı

⁴⁰ Nail Bülbül, *Osmanlı’dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi*, Bisiklet Federasyonu Yayınları, İstanbul 2013, s. 14.

⁴¹ Bekensir, *Yarış*, s. 105.

⁴² BOA, MF.MKT, 753.60, Lef 1-3.

⁴³ Detaylı bilgi için bakınız: Ali İhsan, *Bisiklet Meraklılarına Yadigâr*, A. Asaduryan Şirket-i Mürettebiye Matbaası, İstanbul: Kütüphane-i Askeri Tüccarzade İbrahim Hilmi M. 1902 – H. 1320.

⁴⁴ Necmi Uyanık, *Siyasi Düşünce Tarihimizde Batıcı Bir Aydın Olarak Celâl Nuri (İleri)*, (Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi), Konya 2003, s. 35.

⁴⁵ Nurbike Ceylan, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bisikletin Serüveni*, (Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Temmuz 2020, s. 66-67.

⁴⁶ Gökhan Akçura, *Bisiklet Kitabı*, Bisiklet Yayınları, İstanbul 1993, s. 59.

şiiirini yayınlamıştır. Bisikleti bir kadına benzeterek betimlediği şiirinin ilk dört mısrası şu şekildedir:⁴⁷

Uçar, uçar gibi kumlar, çemenler üstünde,
Geçen şu taze kadın bir nümûne-i hevesât;
Ayaklarında kanatlarla sanki aşk u hayât
Uçar, uçar gibi kumlar, çemenler üstünde.

Yukarıdaki tüm eserler incelendiğinde bisikletin o dönemlerde sadece asayişî sağlama ve spor amaçlı kullanılmadığı aynı zamanda halkın ulaşım ve tur amaçlı bisikleti tercih ettiği yani sosyal hayatta da sıklıkla sürülen bir vasıta olduğu sonucuna varılmıştır.

1.2.3. Bisiklet Ruhsatı ve Ehliyeti

Bisiklet kazalarında veya kayıp, çalıntı gibi durumlarda oluşacak problemlerin ortadan kaldırılmasına yönelik olarak 1906 yılında bisikletlere numara verilmesi kararlaştırılmıştır. Bisiklet kullanıcılarına bir numara verilmiş ve bisiklet sahibi ile kullanıcının adları resmi kayıtlara yazılmıştır. Böylelikle bisiklet sahibi ile sürücüsü belediyeye ve polis merkezine başvurup ruhsat vergisi ödedikten sonra plakasını almıştır.⁴⁸

1907 yılında belediye teşkilatı her bisiklet kullanıcısından yarım lira vergi alarak kayıt altına almış ve bisiklet bir ulaşım aracı olarak görülmüştür. Ruhsat, daire ve sıra numarası alınmış ayrıca gece kazalarını önlemek amaçlı fener, ışık takılması zorunlu hale getirilmiştir. 1914 yılında Galata Köprüsünden geçen bisikletlilerden de ücret alınmıştır.⁴⁹

1925 yılında İstanbul'un Şişli ilçesine bağlı Büyükdere Caddesi'nde ruhsatsız bisiklet süren Giovanni Baragine ve Vassil adlı iki İtalyan, bisikletleri ile birlikte

⁴⁷ Tevfik Fikret, *Rübâb-ı Şikeste*, Salkımsöğüt Yayınları, Erzurum 2009, s. 110.

⁴⁸ BOA, *DH.MKT*, 1075.34, Lef 1.

⁴⁹ Süme, *Bisiklet Sporu*, s. 352, 353.

zabıta merkezine sevk edilmiştir. Bu dönemde bisiklete ehliyetname ile binildiği plakasız ve freni bozuk bisiklet sürücülerine de ceza kesildiği görülmüştür.⁵⁰

1930 yılında eski İsveç elçisi Gustaf Wallenberg'in yerine geçici süreliğine Orta Elçi olarak atanan İsveç elçisi Carl Gerhard von Heidenstam'ın şahsına ait iki bisikletten belediye vergisi alınmamış ancak bisiklet harcı istendiğine 4 Temmuz ile 14 Temmuz 1931 kayıtlarında rastlanmıştır. Vergiden muaf tutulmasının nedeni geçici elçi olarak atanması ve İsveç ile Türkiye arasındaki ilişkilerin tarih boyunca sorunsuz olmasının da etkisi olduğu düşünülmüştür.⁵¹

Türkiye Cumhuriyeti'nde 1930 yılında hobi veya ulaşım aracı olarak bisikleti kullanan sürücülerin 10x15 cm boyutunda plaka takma, ehliyet ve ruhsat alma zorunluluğu getirilmiştir. Belediyeler tarafından sınava tâbi tutularak verilen bisiklet ehliyet sahipleri, motorlu taşıt sürücülerine ile aynı kurallara sahip olmuştur. Gerekli görülen durumlarda belediyeler bisiklet plakasına ceza kesmiş veya ehliyete el koymuştur. Öyle ki 1961 yılında İstanbul sınırları içinde plakasız bisiklet sayısının 200.000'i geçtiği kayıtlarda yer almıştır.⁵²

1930 yılında yürürlüğe giren 1580 sayılı Belediyeler Kanunu ile bisiklet ehliyeti alma kuralı yürürlüğe girmiş ancak bu yasa 1983 yılında düzenlenerek bisiklet sürücü belgesi almaları zorunlu olmamakla beraber bisiklet sürücülerin 11 yaşını bitirmiş olmaları, bedensel ve ruhsal bakımdan sağlıklı bulunmaları zorunlu olması şeklinde geçen 37. maddenin ışığında ehliyet ve plaka sistemi tamamen kaldırılmıştır. Böylelikle bisikletin caddede binilmesi için ehliyet yerine sadece yaş sınırı konulmuştur. Bunun sonucunda bisikleti bir araç olarak görmeyen motorlu araç sürücülerin bisikletliye karşı daha sorumsuz davrandıkları ve hak ettiği saygıyı vermedikleri gözlemlenmiştir.⁵³

⁵⁰ BOA, *HR.İM*, 155.96, Lef 1.

⁵¹ Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi, 539, 219568.213379.96, Lef 1; Türk Diplomatik Arşivi, 539, 219568.213379.98, Lef 1.

⁵² Akçura, *Evvel Zaman*, s. 6; <https://www.merhabahaber.com/ehliyetsiz-bisiklet-kullanilmazdi-326479h.htm> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2022).

⁵³ 2918 Kanun Numaralı Karayolları Trafik Kanunu, Resmî Gazete, C. 22, S. 18195, Tertip: 5, 18 Ekim 1983, s. 687; <https://www.milliyet.com.tr/pembenar/doc-dr-cem-aritirk/trafik-ve-bisiklet-1-2908412> (Erişim Tarihi: 11 Şubat 2022).

1.2.3.1. Cumhuriyet Dönemi'nde Düzenlenen Bisiklet Kanunu

Türkiye Cumhuriyeti'nde trafik düzenini sağlamak amacıyla kuralları düzenleyen ve yürütülen birim T.C. Karayolları Trafik Kanunu'dur. Günümüzde bisiklet ile ilgili maddeler 2918 sayılı kanunda yer alır ve bu yasanın içeriği şu şekildedir:⁵⁴

Madde 3c/10 bendi: Bisiklet, en çok 3 tekerleği olan ve üzerinde bulunan insanın adale gücü ile pedal veya el ile tekerleği döndürülmek suretiyle hareket eden ve yolcu taşımalarında kullanılmayan motorsuz araçtır. Azami sürekli gücü 0,25 KW'ı geçmeyen, hızlandıkça gücü düşen ve hızı en fazla 25 km/saate ulaştığında pedal çevrilmediği takdirde gücü tamamen kesilen elektrikli bisikletler de bu sınıfa girer.

Madde 37: Bisiklet için plaka ve sürücü için ehliyet gerekli değildir. Bisikleti karayolunda sürmek için 11 yaşını bitirmiş olmak yeterlidir.

Madde 46: Karayolunda en sağ şeridi kullanır ve diğer taşıtlar ile aynı sorumlulukla hareket eder.

Madde 53: Dönüşlerde sürücüler, bisiklet yolundaki bisikletlilere ilk geçiş hakkını vermek zorundadır.

Madde 56/57: Dar yollarda ve kavşaklarda bisikletliler, motorlu araçlara geçiş kolaylığı sağlamak zorundadır.

Madde 66: Bisiklet yolu olan yerlerde karayolunda sürülemez.

Madde 66a bendi: Karayolunda iki bisikletten fazla bisiklet yan yana süremez.

Madde 66b bendi: İşaret verilmesi dışında çift elle sürülmesi ve genel kurallara uyulması zorunludur.

Madde 66c bendi: Yük ve eşya taşınamaz.

⁵⁴ 2918 Kanun Numaralı Karayolları Trafik Kanunu, Resmî Gazete, C. 22, S. 18195, Tertip: 5, 18 Ekim 1983, s. 687.

Madde 100: Bisikletler için hız sınırı yerleşim yeri içinde 30 km/st yerleşim yeri dışında (bölünmüş yollarda ve şehirler arası çift yönlü yollarda) ise 45 km/st olarak belirlenmiştir. Otoyollara bisiklet ile girmek yasaklanmıştır.

Yukarıda bulunan kurallar incelendiğinde motorsuz bisikletlerin ehliyet alma ve plaka takma zorunluluğu kalktığı görülmüştür. Caddede bisiklet sürmenin şartı 11 yaşını dolduran, ruhsal ve bedensel olarak sağlıklı olan bireylerle sınırlandırılmıştır. Ehliyet ve plaka sisteminin kaldırılması sonucu bisiklet kayıt altına alınmadığından, bisiklet kayıpları, çalıntı veya kazaları gibi durumlarda sıkıntılar meydana gelmiştir.

1.2.4. İlk Bisiklet Müsabakaları

İlk bisiklet yarışları deneme amacıyla 31 Mayıs 1868'de Fransa'nın kenti olan Saint-Cloud'da yapılmış olup ilk bisiklet şampiyonu İngiliz James Moore'dir. Parkur bu kentin bir parkında bulunan çeşmeyi 1200 metre uzunluğunda etrafını dönerek gerçekleştirilmiştir.⁵⁵

Osmanlı'da ilk bisiklet yarışına 1890'lı yıllarda rastlanmış ve başlarda Selanik, İstanbul ve İzmir'de yapılmıştır. Bu yıllarda nizami olmayan ilk bisiklet müsabakaları düzenlenmiştir. Bisiklet yarışlar genellikle Selanik'te bulunan at yarışlarının yapıldığı hipodrumda ve İstanbul Tepebaşı Bahçesi'nde beton zemin üzerinde gerçekleştirilmiştir. 1893 yılında İstanbul Tepebaşı Bahçesi'nde bir yarış düzenlenmiş ve bahçeyi 120 defa dönerek yarışmayı Fernand isminde bir Osmanlı vatandaşı kazanmıştır. Bu yarış alanlarının dışında gayrimüslimler tarafından İzmir Bornova'da da bisiklet müsabakaları yapılmış ve bölgelerarası ilk bisiklet yarışı 15 Mayıs 1895'te olmuştur. İstanbul'da ise bu tür ilk bisiklet yarışı 3 ay sonra 18 Ağustos'ta ayarlanmış ve Tarabya'da 5 ayrı mesafeli bir yarış tertip edilmiş fakat Türk ahalinden katılan olmamıştır. Daha sonra 17 Temmuz 1900 tarihinde İstanbul'da Tepebaşı Bahçesi'nde bir yarış organize edilmiş ve Türk bisikletçilerde yer almıştır. Bu yarışı 18 yaşında Zeki adında bir genç, bahçenin etrafını birkaç tur atarak 25 km'lik mesafe kat etmiş ve 15 Fransız altını değerinde bir bisiklet kazanmıştır. Yine aynı yerde 30 Temmuz 1895'te bir bisiklet yarışı daha yapılarak yarışmaya önceki yarışta galip gelen Zeki Beg, Karadağlı Corc ve Danimarkalı

⁵⁵ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 10.

Anderson iştirak etmiş ve bu kez de yarışı Karadağlı Corc birincilikle bitirmiştir. Daha sonraları bu yarış alanına 5 metre genişliğinde, 250-300 metre uzunluğunda Tepebaşı pisti yapılmıştır.⁵⁶

23 Eylül 1895 tarihinde gerçekleştirilmesi düşünülen Viyana-İstanbul arasında yapılacak olan bisiklet yarışı Avusturya büyükelçisinin katılamayacağından dolayı ertelenmiş yerine Viyana Belediye Başkan Yardımcısı Alber Rinhet tarafından bir komite kurularak Belgrat, Niş, Sofya, Filibe, Edirne ve son olarak İstanbul'a ulaşılacak bir bisiklet gezisi ayarlanmıştır. Bu tur yarış olmaktan çok bir geziye dönüşmüştür. Bazı bisikletçiler gezi esnasında verilecek gümrük vergisinden muaf olma talebinde bulunmuş ve bu velespitçilerden vergi alınmamıştır.⁵⁷

İstanbul dışında İzmir ve Selanik'te de yarışlar düzenlenmiştir. Dünya henüz pist yarışları yapmaz iken 1897 yılında Selanik'te Depo Harici denilen yerde pisti topraktan, yüksek virajlı ve ahşap tribünlü bir veledrom⁵⁸ yapılmış ve pist yarışları yapılmaya başlamıştır. Bu yılda yapılan pist yarışlarına 1924 ile 1932 yılları arasında Türkiye Bisiklet Federasyon Başkanlığını yürüten Muvaffak Menemencioğlu'da sporcu olarak katılmıştır.⁵⁹ Ayrıca 24 Mayıs 1902 tarihinde Selanik Hipodromu'nda bisiklet yarışlarının yapılması için izin istendiği arşiv belgesinde rastlanmıştır.⁶⁰

Selanik Hipodromu'ndan sonra Konya Veledromu, Bursa Veledromu ve Maltepe Veledromu olmak üzere üç yarış pisti yapılmıştır. Konya ve Bursa'da bulunan veledromlar yıkılmış ve yerine yeni pist alanı için çalışmalar yürütülmüştür. 9 Ağustos 2022'de Konya'da olimpik özellikli ilk veledromun inşaatı tamamlanmıştır. Günümüzde bisiklet sporcuları pist yarışlarına hazırlanmak için Maltepe Veledromu (400 m) ile Konya Olimpik Veledromu'nu (250 m) kullanmaktadırlar.⁶¹

⁵⁶ Süme, *Bisiklet Sporü*, s. 345, 348; Yancı, *Osmanlı'da Bisiklet*, s. 12, 13.

⁵⁷ BOA, *HR.SYS*, 30.58, Lef 1, 2; BOA, *Y.PRK.TKM*, 33.62, Lef 1, 2; BOA, *Y.A.HUS*, 325.133, Lef 1, 3.

⁵⁸ Veledrom, pist bisiklet yarışlarının yapıldığı spor tesisi demektir.

⁵⁹ Bekensir, *Yarış*, s. 14.

⁶⁰ BOA, *DH.MKT*, 511.11, Lef 1.

⁶¹ <https://www.cyclistmag.com.tr/2019/05/31/antrenman-rotasi-maltepe-velodromu/> (Erişim Tarihi: 14 Mayıs 2022).

1.2.4.1. Nizamîleşen Bisiklet Yarışları

1899 yılında Osmanlı Devleti Atina’da kurulan spor cemiyetlerinin bisiklet ile ilgili mevzuatlarını takip etmiş ve yarışlarda bunları uygulamaya karar vermiştir. Bu kurallar ile bisiklet sporu daha disiplinli bir yapıya bürünmüş ve bisiklet alanında kulüpleşme süreci başlamıştır.⁶²

1901 yılından sonra bisiklet müsabakalarının izinsiz yapılamayacağı ve bu iznin ilin belediye dairesinden alınacağı bildirilmiştir. 1902 yılında İzmir’in Bornova bölgesinde yapılması düşünülen bisiklet yarışı için izin alınmıştır. Birkaç ay sonra da Selanik’te yapılacak olan bisiklet müsabakası için ruhsat istendiği kayıtlarda gözlemlenmiştir.⁶³

Bisiklet yarışları için izin alınmasının sebeplerinden biri özellikle Balkan ülkelerinde faaliyet gösteren birçok spor cemiyetlerin Panslavizm düşüncelerini yaymak için yaptıkları çalışmaları engellemektir. Öyle ki Bulgaristan’da bisiklet yarışlarını organize etmek ve ayrılıkçı siyasi çalışmaları yürütmek adına çeşitli vilayetlerde derrace-süvaran cemiyetleri kurulmuş ve sporu bir siyasi propagandaya çevirmişlerdir. Örneğin, Selanik’te düzenlenen bir karnavalda bir şahıs bisikletin tekerleğine Bulgaristan bayrağını sarıp o şekilde dolaşmıştır. Yine de Balkanlarda kurulan cemiyetler bu tür faaliyetleri dışında Osmanlı’da bisiklet sporunun gelişmesinde olumlu rol oynamışlardır. Bu bisiklet cemiyetleri 1906 yılında Köstendil’de, 1907 yılında da Filibe’de bisiklet müsabakaları düzenledikleri gibi birçok yerde bisiklet yarışları icra etmiştir. Günümüzde dahi Bulgaristan’dan başarılı bisikletçiler çıkmış ve Konya’da kurulan Torku-Vivelo Kulübü’nde birçok Bulgar sporcu bulunmuştur.⁶⁴

İlk tertiplenen yarışların çoğu sporun gelişmesi için değil de daha çok bisikletin tanıtımı ve ticari anlamda bisiklet alımını yükseltmek gayesini taşımıştır. Bu süreçte bisiklet yarışları üzerine bahisler yapılmaya başlanmış ve bu durum neticesinde bisiklet sporunun asıl amacından saptığı tespit edilerek yarışlara ara

⁶² Nejla Günay, “Osmanlı Devleti’nde Kurulan Spor Cemiyetleri ve Jimnastik Derslerinin Milliyetçilik Hareketlerindeki Rolü”, *Belleten Dergisi*, C. 81, S. 292, 2017, s. 924.

⁶³ BOA, *DH.MKT*, 2567.66, Lef 1; BOA, *İ.DH*, 1396.6, Lef 1, 3, 5; BOA, *İ.DH*, 1398.1, Lef 4.

⁶⁴ BOA, *A.MTZ.04*, 142.13, Lef 1, 2; BOA, *A.MTZ.04*, 164.50, Lef 1, 2; BOA, *HR.TH*, 221.93, Lef 1, 2; BOA, *HR.SFR.04*, 242.16, Lef 1; Günay, *Spor Cemiyetleri*, s. 924-925.

verilmiştir. İstanbul’da bisiklet yarışları II. Meşrutiyet’in ilanından sonra Fenerbahçe Kulübü ve Galatasaray Kulübü ile kurumsallaşma yoluna giderek bisiklet sporu tekrardan canlanmaya başlamıştır. İlerleyen süreçte bisiklet yarışlarında ve kullanımında I. Dünya Savaşı’nın ortaya çıkmasıyla bisiklet ithalatında da duraklama yaşanması sebebiyle gerekli malzeme eksikliği(lastik, yedek parça sorunu)nden kaynaklı gerileme yaşanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşuna yakın bisiklet yarışları yeniden başlamış ve 12 Ağustos 1923’te İzmir Bornova’da bisiklet müsabakası düzenlenmiş, birinci gelen bir İngiliz’e madalya verilmiştir.⁶⁵

Dünyanın en büyük uluslararası spor organizasyonu olan Paris Olimpiyatlarına Türkiye Cumhuriyeti ilk resmi katılımını 1924’te yapmıştır. Spor alanında tanınma çabası içerisinde olan Türkiye, Paris Olimpiyatlarını bir nevi propaganda aracı olarak görmüş ve kısıt imkanların olduğu zamanda bisiklet, futbol, güreş, atletizm ve eskrim dallarında 40 sporcuyla Paris’e yollamıştır. Bu olimpiyatlar 4 Mayıs 1924’ten 27 Temmuz 1924’e kadar toplam 3 ay sürmüştür. Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanı hem de Türkiye Olimpiyat Cemiyeti üyelerinden Muvaffak (Menemencioğlu) Bey’in temsilciliğinde bisiklet takımı da 1924 Paris Olimpiyatları’na katılmıştır. Taksim Stadyumunda antrenman yapan 3 Türk bisikletçi, özel yarışma bisikletlerini temin edemedikleri için yarış dışı kalmıştır. Ancak bu diğer yarışlara katılmak için bir ön hazırlık olmuştur. Hatta kendisi de bir dönem bisiklet sporcusu olan Muvaffak Menemencioğlu, olimpiyatlara katılan bisiklet sporculara Paris’te bir bisiklet fabrikasında staj yapma olanağını sunmuş ve bisiklet mekanizmalarını daha iyi tanıma fırsatı vermiştir.⁶⁶

1925 yılında bir spor bayramında İstanbul Kadıköy’deki Saint Joseph Lisesi bisiklet yarışı düzenlenmiş ve bu zamanlarda bisiklet sporunu tanıtırak yeni sporcuların yetiştirilmesi için bu tür etkinlikler yapılmaya çalışılmıştır. Bu küçük çaplı yarışları kazanan sporcular, profesyonel bir şekilde yetiştirilerek ulusal ve uluslararası müsabakalarda yarışmıştır. Türkiye’de gerçekleştirilen ilk milli karşılaşma 1927 yılında Taksim Stadı pistinde Bulgaristan ile yapılan yarışla olmuş ve bu yarışın

⁶⁵ BOA, Y.EE.KP, 41.4001, Lef 1; Süme, *Bisiklet Sporuna*, s. 348-350.

⁶⁶ Nuray Özdemir, “Türkiye Cumhuriyeti’nin Katıldığı İlk Uluslararası Organizasyon: 1924 Paris Olimpiyatları”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 51, Ankara 2013, s. 717, 739.

başarısını Bulgar ve Türk sporcular eşit sayılarda paylaşmıştır. 1928’de ise Amsterdam Olimpiyatları düzenlenmiş ve bu yarışa Türk Milli Takımının ilk bisikletçi kadrosu olan Cahit Cav, Galip Cav, Yunus Nüzhet Unat ve Tacettin Öztürkmen katılmış ancak derece alamamışlardır. Bu yarıştan sonra Türkiye’nin en uzun etap yarışı olan “Ege Turu” düzenlenmiştir.⁶⁷

Türkiye Bisiklet Federasyonu 1929-1933 yılı arasında gerçekleşen ekonomik kriz döneminde kapatılmış ve uluslararası bisiklet müsabakalarında duraklama yaşanmıştı. Bu duraklamadan sonra İstanbul festivallerinde Beyazıt-Bentler-Taksim güzergahında bisiklet yarışları düzenlenmiş ve 1935 yılında Türk bisikletçiler Romanya Turu’nda bisiklet sürerek bisiklet sporunun gelişmesine katkı sağlamışlardır. Bu tur Bükreş ve Braşov arasında koşulmuş ve yarıştan Türk Milli Takım galip çıkarak Kirkor Cambaz birinci, Talat Tunçalp de ikinci gelmiştir. 10 Ağustos 1935 tarihinde “*Bisiklet Yarışları ve Tüzüğü*” adlı kitap halkevlerince alındığı ve bisiklet sporu ile ilgili eğitim verildiği görülmüştür. Bisiklet sporunun yeniden canlanması için bu tür eğitimler verilerek sporcuların yetiştirildiğini söylemek mümkün olmuştur. 1936 yılında ise Berlin’de Olimpiyat yarışları yapılmış ve 30 bisikletçinin katıldığı 100 kilometrelik yol yarışında Türk Milli sporcu Talat Tunçalp ön sıralarda seyretmesine rağmen yaşadığı talihsizlik sonucu yarışı en son bitirmiştir. Bir yıl sonra Moskova’da yarış düzenlenmiş ve Türk Milli Takımından Orhan Suda ikinci olarak Türkiye’yi temsil etmiştir. 1938 yılında da İstanbul-Edirne-İstanbul etabı düzenlenmiş, bu etap 1939, 1941 ve 1942 yıllarında tekrarlanmıştır.⁶⁸

1938 yılında Hükümet bütün spor dallarının sevk ve idaresini denetlemek ve çeşitli spor alanlarını kırsal kesimlerde de yaymak için “spor teşkilatı kanun layihası”⁶⁹’nı kabul etmiştir. Böylelikle yetişen neslin sporla ilgilenip daha sıhhatli olması sağlanmış ve ülkenin askeri yönden kolaylıkla savunmasının yanında işçi kesimin de spor ile ilgilenmeleri sonucu iktisadi yönden de kalkınma sağlayacağı düşünülmüştür. Spor teşkilatlarını denetleme işlerinde şehirlerde valiler, ilçelerde

⁶⁷ Akçura, *Evvel Zaman*, s. 6.

⁶⁸ BCA, 490.1.0.0, 16.84.2, Lef 1, 4, 5, 7; *Ekekon*, 23 Haziran 1939, s. 3; Akçura, *Evvel Zaman*, s. 6; Süme, *Bisiklet Spor*, s. 355.

⁶⁹ Dönemin Encümeni bu kanunun adını “beden terbiyesi kanunu” olarak değiştirmiştir.

kaymakam, nahiyelerde nahiye müdürleri, köylerde belediye çalışanları veya muhtarlar sorumlu tutulmuştur.⁷⁰

1948 Londra Olimpiyatları'na katılan dört bisikletçi yarış esnasında 195 kilometrelik yol mukavemet yarışını lastik patlaması ya da mekanik arızadan dolayı tamamlayamamıştır. Bu malzeme eksikliklerinin sebebi İkinci Dünya Savaşı'nın verdiği ekonomik zararlardan kaynaklanmıştır. Türkiye'de bisiklet sporunun gelişmesi için çabalayan Milli sporcu Cavit Cav 1961 yılında bisiklet fabrikası kurmuş ancak başarılı olamamıştır. Türkiye, ilk yerli bisikletine 1963 yılında İzmir'de Bisan A.Ş. tarafından kurulan fabrika ile kavuşmuştur.⁷¹

1.3. Bisiklet Federasyonu

Dünyada bisiklet sporu 19. yüzyılın son çeyreğinde oldukça yaygınlaşmış ve bisiklet satıcıların yanında müsabakaları düzenleyip, bahis açanlar da bu spordan kâr elde etmeye çalışmıştır. Daha sonra kumar haline gelen bu yarışları engellemek için devlet denetiminde federasyonlar kurulmuş ve disiplinli bir spor dalı haline getirilmiştir. Gündelik hayatta daha çok kullanılan bisiklet, spor hayatına da dahil olarak sporcu ve yarış sayısında artışların yaşanmasına sebep olmuştur.⁷²

1881 yılında “Fransız Bisiklet Federasyonu” kurulmuş ve ilk ulusal bisiklet federasyonu olarak faaliyete geçmiştir. 1900 yılında Fransa, Amerika, İtalya, İsviçre ve Belçika'nın katılımları ile bu federasyonun ismi “Uluslararası Amatör Bisiklet Federasyonu” (FIAC) olarak değiştirilmiştir. 1992 yılında ise dünyada kurulan bunlara ek ya da bağımsız diğer federasyonlar da UCI⁷³ adlı bir kurumda tek çatı altında toplanmıştır.⁷⁴

Osmanlı'da 1691'de ilk spor yönetmeliği Yeni Camii Kâtibi Abdullah Efendi tarafından hazırlanmıştır. Bu yönetmelikle birlikte spor alanında gelişmeler

⁷⁰ Ekekon, 2 Temmuz 1938, s. 3.

⁷¹ Süme, *Bisiklet Sporuna*, s. 345, 355.

⁷² A. Faik İmamoglu, “Türkiye’de Sporun Yönetmelik Yapısı İçinde Spor Federasyonları”, *Gazi Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, C. 16, S. 2, Ankara 2011, s. 9.

⁷³ Uluslararası Bisiklet Birliği, bisiklet sporunun dünya çapındaki yönetim birimi. Uluslararası bisiklet yarışmalarını yönetim sorumluluğu UCI'dedir. (Konya Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü Bisiklet İl Temsilcisi Nurettin Kirpiksiz ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, Röportaj Tarihi: 30 Mart 2022).

⁷⁴ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 10.

kaydedilmiş ancak bu dönemde bisiklet sporu mevcut yönetmeliğin içerisinde yer almamıştır. Tanzimat döneminde Osmanlı sporunda batılılaşma rüzgârı esmiş ve bisiklet sporu, Avrupa’da yaygınlaştıktan bir müddet sonra Osmanlı ülkesine gelmiştir. İstanbul’a ilk bisiklet ithalinin 1890 yılında gerçekleşmiş ve 1893 yılında İstanbul Tepebaşı Bahçesinde ilk nizami olmayan yarışlar düzenlenmeye başlamıştır. 1897 yılında Selanik’te zemini topraktan bir veledrom inşa edilmiş ve ilk pist yarışları burada düzenlenmiştir. İstanbul’da ilk pist yarışları ise eski Fenerbahçe Stadı’nda yapılmıştır. Bu dönemlerde Fenerbahçe Kulübü bisiklet sporuna destek vererek yol yarışlarının Fenerbahçe, Maslak ve Bakırköy’de tertiplenmesinde de yardımcı olmuştur.⁷⁵

Osmanlı’da ilk bisiklet cemiyetleri, II. Meşrutiyetten sonra yaygınlaşmaya başlamış ve Cumhuriyet döneminde daha da organize olmayı sürdürmüştür. 22 Mayıs 1922 tarihinde Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakının tüzel kişilik kazanmasının ardından 1923 yılında Türkiye Bisiklet Federasyonu kurulmuştur. Aynı yıl Uluslararası Amatör Bisiklet Federasyonu (FIAC) üyeliğine kabul edilen Türkiye Bisiklet Federasyonu, bisiklet sporunun Türkiye’de özellikle Konya’da gelişmesinde önemli rol oynamıştır. İlk bisiklet federasyon başkanı olarak Muvaffak (Menemencioğlu) Bey seçilmiştir. Federasyonun kuruluşundan bir yıl sonra düzenlenen 1924 Olimpiyat Oyunları’na ilk Milli Takımı oluşturan Cambaz Fahri, Cavit Cav ve Raif Beyler yarışa uygun bisiklet bulunamadığı için katılamamış ve uluslararası arenada Türkiye’yi temsil edememişlerdir. Yeni kurulmuş olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti kıt imkânlarla sporun gelişmesini hedeflemiş ancak imkânlar uluslararası yarışlarda yetersiz kalmıştır.⁷⁶

1923 yılında kurulan Türkiye Bisiklet Federasyonu 1929 yılında kaldırılmış ve bu dönem de bisiklet sporunda duraklama yaşanmıştır.⁷⁷ Bu dönemde küresel olarak yaşanan ekonomik krizle bir bağlantısı olabileceği düşünülmüştür. Akabinde

⁷⁵ İmamoğlu, *Spor Federasyonları*, s. 3, 10; Yancı, *Osmanlı’da Bisiklet*, s. 5, 26; Bülbül, *Osmanlı’dan Bugüne*, s. 14; https://bisiklet.gov.tr/Sayfa/Federasyonumuzun_Tarihi-9.aspx (Erişim Tarihi: 22 Nisan 2021).

⁷⁶ Cem, Atabeyoğlu, “Bisiklet”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, C. 9, İstanbul 1983. s. 2301, 2302; Bekensir, *Yarış*, s. 104; <https://www.uci.org/road/calendar/CompetitionDetail/?competitionnld=64323&year=2021> (Erişim Tarihi: 13 Mayıs 2021).

⁷⁷ Süme, *Bisiklet Sporuna*, s. 355.

1933 yılında Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakı Genel Kongresi'nin kararı ile Bisiklet Federasyonu yeniden kurulmuştur.⁷⁸

1995'te Türkiye Bisiklet Federasyonundan motosiklet branşı ayrılarak "Otomobil Sporları Federasyonu"na bağlanmış ve federasyonun ismi "Bisiklet ve Triathlon Federasyonu" olmuştur. 2005 yılında bisiklet federasyonu triathlon federasyonundan ayrılmış ve pist, yol, dağ bisiklet yarışlarının organize edilmesi için "Türkiye Bisiklet Federasyonu" olarak devam etmiştir.⁷⁹

Türkiye Bisiklet Federasyonu 1963 yılından bu yana Türkiye'nin birçok ilinde uluslararası yol bisiklet niteliği taşıyan Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu'nu her yıl düzenlemiştir. Bu turlarda Türkiye'yi daha çok Konya'da yetişmiş bisiklet sporcuları temsil etmiştir. Ayrıca 11-18 Nisan 2021 tarihleri arasında 56. Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu yol bisiklet etap yarışı tertip edilmiş ve bu uluslararası turun ilk iki etabı Konya'da yapılmıştır. Dünyanın birçok yerinden gelen bisiklet sporcuları iki gün boyunca bu ilde ağırlanmıştır.⁸⁰

Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanlığını geçmişten günümüze yürüten yöneticiler: Muvaffak Menemencioğlu, H. Name Erden, Talat Tunçalp, Hamdi Ayvalı, Necdet Baykut, Feridun İncula, Ergun Hiçyılmaz, Cemil Ergen, Hürrem Solaklar, Yavuz Çakır, Orhan Kadıgel, Ünal Tolun, Savaş Ağaoğlu, Ömer Şahin, Yavuz Arslan, Emin Müftüoğlu, Erol Küçükbakırcıdır. 3 Kasım 2021 tarihinde Gençlik ve Spor Bakanlığı Konferans salonunda bisiklet federasyon başkanlığı için seçim düzenlenmiş ve bu tarihe kadar bisiklet federasyon başkanlığını yürüten Erol Küçükbakırcı aday olarak seçime katılmamıştır. Yapılan seçim sonucu Emin Müftüoğlu 5 yıl aradan sonra tekrar başkanlığa geçmiştir.⁸¹

⁷⁸ https://bisiklet.gov.tr/Sayfa/Federasyonumuzun_Tarihi-9.aspx (Erişim Tarihi: 22 Nisan 2021).

⁷⁹ https://bisiklet.gov.tr/Sayfa/Federasyonumuzun_Tarihi-9.aspx (Erişim Tarihi: 22 Nisan 2021).

⁸⁰ https://bisiklet.gov.tr/Sayfa/Federasyonumuzun_Tarihi-9.aspx (Erişim Tarihi: 22 Nisan 2021).

⁸¹ *Şehir Postası*, 24 Eylül 1966, s. 6; *Yeni Meram*, 23 Ocak 1973, s. 6; *Yeni Meram*, 14 Haziran 1974, s. 6; *Konya'nın Sesi*, 16 Haziran 1976, s. 5-6; *Yeni Meram*, 28 Ocak 1979, s. 6; <https://www.cyclistmag.com.tr/2021/11/04/turkiye-bisiklet-federasyonunun-yeni-baskani-emin-muftuoglu/> (Erişim Tarihi: 29 Mart 2022).

1.4. Türkiye’de İlk Veledrom

Konya 1950’li yıllarda “bisiklet şehri” olarak ün yapmaya başlamıştır. Konya’nın bisiklet şehri olmasıyla Türkiye’de ilk bisiklet koşu sahası olan veledromun yapımı arasında güçlü bir bağ bulunmuştur.⁸² Konya bisiklet sporunda çeşitli ilkleri yaşayan bir yer olmakla birlikte Türkiye’de ilk veledrom pisti olan 1949 yılında temeli atılan 500 metre uzunluğunda 2500 kişilik kapasiteyi barındıran Konya Kültürpark Şehir Stadı Veledromu yapılmıştır. Temel atma töreninde, dönemin Valisi Refik Şefik Soyer ve Beden Terbiyesi Genel Müdürü Vildan Aşır Savaşır bulunmuşlar ve tahta tribünlerin de yapılmasıyla 29 Haziran 1950’de hizmete açılmıştır. Böylelikle ilk pist yarışları Türkiye birincisini seçmek için 1952’de Konya’da yapıldığı gibi ilerleyen süreçlerde 1985 yılında Balkan Pist Şampiyonası da organize edilmiştir. Ancak bu pist alanı 500 metrelik veledroma sahip olduğu için Avrupa’da yapılan 250 metrelik pist yarışlarına eğimi uymadığından nizamî kabul edilmemiş ve uluslararası pist yarışları yapılamamıştır.⁸³

Pist yarışları yapılan “Kültürpark Şehir Stadı”nın ismi önce “19 Mayıs Stadyumu Veledromu” daha sonra “İnönü Stadı” en sonda “Atatürk Spor Tesisleri” olarak değiştirilmiş ve stadyum Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından kiralanarak yeni stadyum yapılana kadar Konyaspor’a tahsis edilmiştir.⁸⁴

Konya’nın bisiklet şehri olmasında büyük rol oynayan veledromun UCI standartlarına uygun olarak tekrar yapılması yetkili makamlar tarafından kararlaştırılmıştır. Türkiye’nin ilk ve tek olimpik özellikli veledromu olan Konya Olimpik Veledromun⁸⁵ yapılması için 11 Nisan 2021 tarihinde merkez Meram ilçesi Karahüyük Dutlu Caddesi’nde temel atma töreni gerçekleştirilmiştir. Bu törene Gençlik ve Spor Bakanı Mehmet Muharrem Kasapoğlu, Çevre ve Şehircilik Bakanı

⁸² Ekekon, 13 Şubat 1950, s. 2.

⁸³ Babalık, 22 Haziran 1950, s. 2; Selçuk, 23 Haziran 1950, s. 1; Babalık, 30 Haziran 1950, s. 2; Selçuk, 30 Haziran 1950, s. 1; Yeni Meram, 5 Haziran 1951, s. 2; Kandemir, “Bisiklet”, Konya Ansiklopedisi, Ekicigil Matbaası, Konya 1957, s. 137-138; Akçura, Bisiklet, s. 64; Eski Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanı Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020-29 Nisan 2021).

⁸⁴ Bülbül, Osmanlı’dan Bugüne, s. 83-84; <https://www.hurriyet.com.tr/futbolcuydu-bisikletci-oldu-18728109> (Erişim Tarihi: 16 Ocak 2021).

⁸⁵ Ek-2’ye bkz.

Murat Kurum, dönemin Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanı Erol Küçükbakırcı, Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim Altay ve Meram Belediye Başkanı Mustafa Kavuş katılmıştır. Bu veledrom 17 bin 600 metrekarelik alana inşa edilmiş ve 2 bin 275 seyirci kapasitesine sahip olmuştur. Bu alanın merkezine 250 metre ahşap kaplamalı, ortası açık yanları kapalı 45 derece eğimli,⁸⁶ 8 metre duvar yüksekliğinde yarış pisti yapılmıştır. Açılışı 9-18 Ağustos 2022’de düzenlenen İslami Dayanışma Oyunları’na göre ayarlanmış ve 9 Ağustos 2022 tarihinde bir pist yarışı tertip edilmiştir.⁸⁷

1.5. Bisiklet Sporunun Konya’ya Etkisi

Bisiklet, ulaşım, spor ve rekreatif amaçlı üç tür kullanma amacı taşımaktadır. Ulaşım amaçlı kullanım genellikle kısa ve orta mesafeli yolculuklarda; spor amaçlı kullanım yol, dağ ve pist yarışlarında; rekreatif amaçlı kullanım ise işten ve diğer yaşam streslerinden uzaklaşmak, fiziksel ve ruhsal sağlığı tehdit eden çeşitli içsel sıkıntılardan korumak için yapılmaktadır. Konya bisikletin çoğunlukla spor ve ulaşım amaçlı kullanıldığı bir yer olmaktadır.⁸⁸

Konya’nın bisiklet ile tanışması 1920’li yıllarda olmuştur. İlk başlarda Konyalılar, bisikleti “şeytan vapuru” olarak adlandırmışlardır. Daha sonraları bu olumsuz algı gitgide azalarak şehir merkezi ve Meram arasında bağcılar sebze küfelerini, süt güğümelerini bisiklet aracılığıyla getirmişler ve ticaretlerini geliştirmede kullanmışlardır. Başlarda günlük hayata sadece ulaşım aracı olarak giren bisiklet daha sonraları bir spor vasıtası olarak da görülmeye başlanmıştır. Konya, düz bir arazi yapısına sahip olup, bisikleti bir nevi nakil aracı olarak kullanmıştır. Dolayısıyla, bisiklet Konya’da yaşamın bir parçası olmuştur. Özellikle

⁸⁶ Eskisine oranla daha eğilimli olup kar, yağmur gibi sporu engelleyen koşulları önleyecektir. Ayrıca eğimin az olduğu yüzeyde hızlanılması gerekiyor aksi takdirde hızlanmak zorlaşacaktır.

⁸⁷ Bisiklet Şampiyonu Nurettin Kırpiksiz ile Okkalı Sok. Harmancık 42010 Meram/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 26 Nisan 2021); Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020-29 Nisan 2021); Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim Altay ile konyabuyuksehir@gmail.com adresi üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 7 Şubat 2022); <https://www.trtspor.com.tr/haber/diger-sporlar/konyaya-olimpik-veledrom-230341.html> (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2021).

⁸⁸ Seçkin Yıldız-Fatih Bektaş, “Bireylerin Rekreatif Amaçlı Bisiklet Kullanma Deneyimlerinin Nitel Bir Bakış Açısıyla Değerlendirilmesi”, *Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, C. 19, S. 2, Ankara 2021, s. 15.

genç nesil bisiklet ile ilgilenerek bisiklet sporunun gelişmesine öncülük etmiştir. Konya’da Nisan 1922 tarihinde ikinci ilkbahar at yarışları öncesi Tayyare Hangarı denilen uçak sahası civarında bisiklet müsabakaları gerçekleştirilmiştir. Bu yapılan müsabakalar mahalle yarışları olup Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakının kurulması ile daha düzenli ve kayıt altına alınan büyük yarışlar haline dönüşmüştür. 1924’te Tarihi Dede Bahçesi’nde iki kort yapılarak tenis oynanmakla beraber basketbol, voleybol ve hentbolun yanı sıra, bisiklet sporu da yapılmıştır.⁸⁹

Konya’da ilk amatör yarışlar Çamlıbahçe mevkiinde çeşitli bisiklet türleri ile spor tutkunu Konyalı gençler tarafından sadece gidiş olarak düzenlenen yaklaşık 1 kilometrelik düz parkur yarışları düzenlenmiştir. Bunun gibi yapılan mesafeli yarışlarda Filibeli Ahmet, Kaşıkçı Necati, Nuri Yenal, Arap Selahattin, Himmet Ölçmen, Saim Kaymak, Haydar Esbab ve Kazım Bey gibi nice yıldız adaylarına rastlanmıştır. 1927 ile 1930 yılları arasında düzenlenen yarışlar, Eski Meram yolu üzerinde yapılmış ve bu güzergâh İsmail Paşa Değirmeni (ordu karargâh bölümü)’nden depar (çıkış) alınıp, İhsaniye caddesinden geçerek bitiş noktası olarak bugünkü Meram Devlet Hastanesi’nin olduğu yer seçilmiştir. İlk kulüp yarışları İdmanyurdu ile Gençlerbirliği formalarını giyen bisikletçiler ile olmuştur.⁹⁰

1930 ile 1950 yıllarında Avrupa bisiklet sporunda ilk altın çağını yaşamıştır. Konya ise bu yıllarda bisikleti hem ulaşım aracı olarak hem de spor amaçlı kullanmış ve 1950 yılında veledromun yapılması ile “Bisiklet Şehri” unvanını almıştır. Bu tarihten sonra pist ve yol yarışlarında başarılı velespitçiler yetiştirilmiş ve özellikle yetmişli ve seksenli yıllarda gerçekleştirilen müsabakalarda büyük ödüller kazanarak dünya çapında Konya şehrini tanıtmışlardır.

⁸⁹ Ekekon, 29 Birinci Teşrin 1938, s. 4, 5; Ahmet Sefa Odabaşı, “Konya Şehiriçi Ulaşımında Bisiklet ve Bisikletin Geçmişi”, 20. Yüzyılın Başlarında Konya Görünümü, T. C. Konya Valiliği İl Kültür Müdürlüğü, Konya 1998, s. 151-152; Akçura, *Bisiklet*, s. 64; Ali Işık, "Dede Bahçesi", *Konya Ansiklopedisi*, C. 3, Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Konya 2012, s. 23; Ali Boran-Hasan Yaşar-Bekir Şahin, “Osmanlı Döneminde Meram”, *Yeşilin ve Medeniyetin Köprüsü Meram*, Meram Belediyesi Konevi Araştırma Merkezi, C. 3, Konya 2014, s. 328.

⁹⁰ Cem Atabeyoğlu, *Yıllar Boyu Tarih*, Hürgün Gazetecilik ve Yayıncılık, 1979, s. 54-55; Akçura, *Bisiklet*, s. 63-64; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 22-23; Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj tarihi: 9 Temmuz 2020-29 Nisan 2021); <http://tr.sputniknews.com/yasam/202104301044394337-bisikletliler-meclisi-baskani-murat-pekeser-satisler-artti-ancak-kullanima-yansimadi/> (Erişim Tarihi: 2 Mayıs 2021).

1.5.1. Konya’da Kurulan Bisiklet Kulüpleri

22 Mayıs 1923’te Numan Menemencioğlu’nun başkanlığında Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakı kurulmuştur. Bu cemiyet, ilk spor teşkilatı olmasının yanı sıra on üç kulübün birleşmesinden oluşarak ittifak adını almıştır. Paris’te yapılan 1924 Olimpiyatları’ndan sonra teşkilatın genişletilmesi çabalarıyla 5-12 Eylül tarihleri arasında Ankara’da yapılan toplantıya yeni bölge ve kulüpler katılmış ve ilk genel kongrede atletizm, futbol, güreş ve bisiklet teşkilatları yer almıştır.⁹¹ Bu süreç gösteriyor ki bisiklet, temel sporlar arasında sayılmış ve dönemin üst makamları bu spor dalını geliştirmek adına teşkilatlanmalarda bulunmuştur.

Türkiye İdman Cemiyetinin oluşmasının ardından federasyonlar çalışmalarını devlet eli ile yürütmeye başlamıştır. Bu cemiyet ile Konya’nın Teyyare Hangarı, Tarihi Dede Bahçesi ve Çamlıbahçe gibi yerlerinde düzenli yarışlar yapılmıştır. Doksan sekiz yıllık eski bir geçmişe sahip olan Konya bisiklet sporu, özellikle 1960’tan bu yana büyük gelişmelerle birlikte kayda değer başarılar sergilemiştir. Şehrin bu konuma gelişinde başta Konya Şekerspor olmak üzere diğer kulüplerin de katkıları olmuştur.⁹²

1.5.1.1. Konya Şekerspor

1954’te Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Adnan Menderes tarafından temeli atılan Konya Şeker Fabrikası’nın işletmeye açılması ile bünyesinde kurduğu Şekerspor’un bisiklet sporuna önem vermesi Konya’yı “Bisikletin Başkenti” haline getirmiştir. Bisiklet takımı 15 Mayıs 1955’te Fabrika Genel Müdürü Osman Bozok, Bahri Dağdaş, Halit Ataşer, Kemal Alpar, Cezmi Polat, Bülent Özbayrak, S. Nihat Üçer, Ekrem Tuncer ve Kazım Kaya tarafından kurulmuş ve Fabrika Müdürü Necdet Baykut, Üstün Engür, Turgut İzol, Naci Özen’in destekleriyle bisiklet sporunda gelişme sağlanmıştır. Günümüzde de Konya’daki bisiklet sporunun dünya çapında

⁹¹, Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 15.

⁹² Bülbül, *Osmanlı’dan Bugüne*, s. 20.

ün kazanmasında Konya Şeker Fabrikası'nın yönetim kurulu başkanlığını yürüten Recep Konuk'un rolü büyük olmuştur.⁹³

1966 senesinde kız bisiklet takımının kurulması için Türkiye Bisiklet Federasyonu ile görüşülmüş ve bu takımla Konya Şekerspor bünyesinde antrenör Nezir Sonakın ilgileneceği belirtilmiştir.⁹⁴ Gülten Güzel ve Gönül Gencer adlı Alâeddin Turları'nda başarılar sergileyen iki kadın bisiklet sporcuları bu kulüpte yer almışlardır. Kız bisiklet takımında yer alan diğer kadın bisiklet sporculara kaynak yetersizliğinden dolayı ulaşılammıştır.

Osman Bozok'un destek verdiği bisiklet takımı Nezir Sonakın, Enver Somalı, Yavuz Çakır, Kasım Şen, Sadık Yalın ve Dursun Ali Akdere adlı sporculardan oluşmuştur. Kulübe, daha sonraları 1952 'de yol ve pist yarışında üç kez birincilik kazanan Saim Kıyıcı, Ahmet Renkyorgancı, Özmen Akkese, Mustafa Mest, Hasan Hüseyin Bayram, Namık Eraticı ve Ahmet Yağcıoğlu katılmıştır.⁹⁵

Düz bisiklet yarışlarının ve Alâeddin Tepesi çevresinde kriterium⁹⁶ yarışlarının başlamasına vesile olan, birçok millî bisikletçinin yetişmesinde emeği geçen, millî takımda da yer alan ve antrenörlük yapan Nezir Sonakın da Konya Şekerspor Takımına katılmıştır.⁹⁷ Ülkeye yerleşen Üsküplü Nezir Sonakın'ın kaptanlığını yürüttüğü tecrübesizler seçmelerinin sonucunda ortaya çıkararak yetiştirdiği Nusret Ergül, Rifat Çalışkan, Ertan Tezer ve Mustafa Mest isimli sporcular 1962'de İtalya'da düzenlenen Dünya Şampiyonası⁹⁸'nda ülkeyi ilk kez temsil etmişlerdir.⁹⁹ Bu yıllarda kulübün kadrosunda Mustafa Cengiz, Sadık Keleş, Hasan Selçuk, Erol Özturun, Hasan Gazyağcı, Mevlüt Bora, Harun Şencan, Yüksel Şencan, Erol Küçükbakırcı, Seyit Kırmızı, Teyfik Erdoğan, Hasan Can, Nurettin Kirpiksiz, Yusuf Ecevit, Hüseyin Tıgılı, Aziz Ay, Ömer Ali Erikçi gibi sporcular yer

⁹³ *Yeni Meram*, 27 Ağustos 1962, s. 3; <http://hisder.org.tr/hpost.php?ID=253> (Erişim Tarihi: 26 Eylül 2020); Bülbul, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 63; Boran, *Meram*, s. 328; https://tr.wikipedia.org/wiki/Recep_Konuk (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2020).

⁹⁴ *Şehir Postası*, 24 Eylül 1966, s. 6.

⁹⁵ Bülbul, *Osmanlı'dan Bugüne*, s.63.

⁹⁶ Kısa ve dairesel bir parkurda, etap usulü düzenlenen ve kapalı bir yarış parkuru etrafındaki birkaç turdan, her turun veya parkurun uzunluğunun yaklaşık 800 m ile 10.000 m arasında değiştiği bir bisiklet yarışı. (<https://tr.wikipedia.org/wiki/Kriterium>, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2020).

⁹⁷ *Konya Postası*, 6 Nisan 1988, s. 6.

⁹⁸ Türkiye, Akdeniz ülkesi olmanın verdiği avantaj ile bu yarışlara katılmıştır.

⁹⁹ *Yeni Meram*, 28 Temmuz 1962, s. 1; *Yeni Meram*, 21 Ağustos 1962, s. 1.

almıştır. Diğer yandan halefi sayılacak pek çok sporcuyu millî takıma kazandırmışlardır.¹⁰⁰

1956'da Konya Şekerspor, Yugoslav bisikletçileri davet ederek Konya şehrinde toplanan Ankara, Eskişehir ve Konyalı bisikletçilerle müsabakalar yapmıştır. Müsabakaları kazanan kişi Avrupa üçüncüsü ve Yugoslav millî takımının kaptanı olan Alexander Petroviç olmuştur.¹⁰¹

1962'de İtalya, 1963'te Belçika, 1964'te Fransa, 1965'te İspanya ve 1966'da Hollanda'da düzenlenen yarışlara katılan ve Akdeniz Oyunları'nda kayda değer performanslar sergileyen beş kişilik millî takımdan dördü bu kulübün Konyalı sporcularından oluşmuştur.¹⁰²

Konya Şeker Fabrikası'nın bünyesinde gelişen Torku Şekerspor Takımı, fabrikanın imajında olumlu bir etkiye sahip olmuştur. Fabrika yöneticilerin spora verdikleri destekler sayesinde dünya çapında yapılan yarışlara katılacak yetenekli sporcular yetiştirilmiştir. Bu tür büyük yarışlarda Torku Şekerspor forması giyilmiş ve uluslararası arenalarda fabrikanın da tanıtılmasına katkı sağlanmıştır. Böylelikle fabrika büyüdükçe bisiklet sporuna verilen destek de devamlılığını sürdürmüştür.

1.5.1.2. Konya Torku Şekerspor-Vivelo

1955'te bisiklet sporunun Konya'da iskeletini oluşturan, 1961'den itibaren büyükler millî takımının başarısını taşıyan Konya Şekerspor 2010'da yeniden büyükler kategorisinde faaliyet göstermeye başlamıştır. Bulgar ve Türk sporcularla yarı profesyonelleşen Şekerspor, yeni kadro ile kulübünü genişleterek Konya Torku Şekerspor-Vivelo adıyla devamlılığını sağlamıştır. Recep Konuk Konya Şekerspor gibi bu kulübe de destek vermiştir. Kulüp başkanı Yavuz Erence, Branş Sorumluluğu Kâmil Çomak, Genel menajeri Mehmet Şafakçı, Takım menajeri Bulgar Todor Kolev, takım antrenörü Sadettin Kızıl, takım masörü Serkan Top, takım mekanisyeni Aziz Ay'ın icra ettiği yeni bir kadro meydana getirilmiştir. Bu kulüpteki sporcuların

¹⁰⁰ *Konya'nın Sesi*, 18 Haziran 1976, s. 6; Boran, *Meram*, s. 329; Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 63; <http://hisder.org.tr/hpost.php?ID=253> (Erişim Tarihi: 26 Eylül 2020).

¹⁰¹ Boran, *Meram*, s. 330.

¹⁰² Boran, *Meram*, s. 329.

bir kısmı Miraç Kal, Mustafa Sayar, Eyüp Karagöbek, Muhammed Atalay, Serhat Sert, Hüseyin Özcan, Selçuk Türkçetin, Secaettin Dazkırlı, Daniel Andonov, Suetoslav Chanliev, Viladimir Koev, Evgeni Balev Gerganov, Daniel Bogomilov Petrov, Stanislav Nikolov Zaraliev, Pavlin Petrov Balinski ve İtalyan Stefano Zanichelli gibi isimlerden oluşmuştur.¹⁰³

Konya Şekerspor Kulübü ve daha sonra adını ve kadrosunu genişleten Konya Torku Şekerspor-Vivelo Kulübü 66 yılda Ay Yıldızlı formaya 100'ün üzerinde bisikletçi yetiştirmekle birlikte başarılı sonuçlarla müzesine 200'den fazla kupa kazandırmıştır.¹⁰⁴

1.5.1.3. Konya Etbalıkspor

1955'te açılmış olan Et ve Balık Kurumu Konya Et Kombinasi bünyesinde 1968 yılında bisiklet takımı kurulmuştur. Kurumun müdürlüğünü Seyfettin Bilge, milli takımın kaptanlığını Mevlüt Bora yürütmüş ve yetenekli sporcuların ülke içinde ve dışında çeşitli başarılar sergilemesinde yardımcı olmuşlardır. Kulübün kadrosunda Seyit Kırmızı, Süleyman Okur, Mevlüt Bora, Erol Öztörün, Harun Şencan, Hasan Gazıyağcı gibi millî sporcular yer almıştır. Seyit Kırmızı, Cumhurbaşkanlığı Türkiye ve Akdeniz turlarında genel klasman birinciliği ve 1971'de Türkiye Şampiyonluğunu kazanmıştır. Yıllarca millî takımda çalışarak yurtdışında dahi birçok yarışa katılmış ve sporu bıraktıktan sonra da millî takımda antrenörlük yapmıştır. Erol Öztörün, Türkiye Turu Biga-Çanakkale etabını kazanarak 1973'te Türkiye Şampiyonu olmuştur. Harun Şencan, Türkiye ve Akdeniz turlarında etap kazanmış ayrıca oğlu Yüksel Şencan'ı yetiştirerek millî takım formasını defalarca taşımasına vesile olmuştur. Hasan Gazıyağcı, pist Türkiye şampiyonlukları kazanıp, pist şampiyonu Ali Hüryılmaz'ı pistte geçebilen tek sporcu olmuştur.¹⁰⁵

¹⁰³ Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 88; Bisiklet Şampiyonu Miraç Kal ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 17 Mayıs 2021).

¹⁰⁴ Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 63.

¹⁰⁵ *Yeni Meram*, 17 Nisan 1974, s. 6; Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 64; <https://www.konyayenigun.com/konya-nin-ata-sporu-bisiklet-14-makale,10224.html> (Erişim Tarihi: 17 Şubat 2021); <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/antalya/efsane-bisikletcinin-hayati-roman-oldu-41565923> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2021); <https://www.konyayenigun.com/bisiklette-1970lerin-yildizlari-makale,10056.html> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2021).

On branşta (bisiklet, futbol, basketbol, voleybol, masa tenisi, yüzme, jimnastik, tekvando, atletizm ve halter) faaliyet gösteren ülkede tek müessesese kulübü unvanına sahip bir kurum olan Etbalıkspor, zelleştirme programına alınıp Meram Belediyesi'ne satılmış ve kulüp, maddi destek sağlanamadığı için kapatılmıştır.¹⁰⁶

1.5.1.4. Medaş Tek Meramspor

Türkiye Elektrik Kurumuna bağlı Meram Elektrik Dağıtım Müessesesinin Genel Müdürü Burhan şahin tarafından 1985 yılında kurulmuştur. Kulüp başkanlığını Mustafa Erişen, branş sorumluluğunu Ramazan Erçin, basın sözcülüğünü Hasan Basri Elmas, kulübün antrenörlüğünü ise Seyit Kırmızı yapmıştır. İlerleyen süreçte antrenrlğe Nusret Ergül, halefi nver Karagzcler, Mehmet şafaki ile Ergun Esenkaya son olarak Adnan Tam ve Mehmet Kkerezci geçerek millî takımın altyapısını oluşturmada yardımcı olmuşlardır.¹⁰⁷

Kulübün bisiklet takımında Tevfik Erdoğdu, Adnan Tam, nver Karagzcler, Mehmet Kkerezci, Yaşar Tekin, Ergun Esenkaya, Mehmet ekirdek, Mehmet Kesici, Mustafa Badak, Abdullah Tuş, Selçuk Trketin, Yakup znalcılar, Bayram evirici, Cenk Tufan, Mehmet şafaki, Ayhan Aytekin, Ebubekir Kulekaya, Arif Erikçi, Yusuf Büyüktemiz, Mustafa Tam, Ahmet akar, Rıza Akalın, Mustafa Maral, Berat Alphan, Mustafa zinal, Süleyman oşar, Murat Terken, Ali Tam, Nazım Bakırcı, Hüseyin zcan ve son olarak mer Faruk Meydan, Muhammed Eyüp Karagöbek, Muhammet Atalay ve İlhan elik adlı sporcular yer almıştır.¹⁰⁸

2009 yılında Meram Elektrik Dağıtım müessesesi zelleştirme kapsamına alındıktan sonra maddi destek sağlanmadığından dolayı bu bisiklet kulüp de tarihe karışmıştır. Kulübün antrenörü ve sporcuları başka alanlara veya kulüplere dağılarak takımdan ilişiklerini kesmek zorunda kalmıştır.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 64.

¹⁰⁷ Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 65.

¹⁰⁸ Bisiklet şampiyonu Nazım Bakırcı ile nazimbakirci adlı Instagram adresi üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 27 Aralık 2020); Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 65; <http://www.konyayenigun.com/konyanın-ata-sporu-bisiklet-4-makale,9990.html> (Erişim Tarihi: 29 Kasım 2020).

¹⁰⁹ Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 65.

1.5.1.5. Çatalhöyük Çumra Belediyespor

1996 yılında dönemin  umra Belediye Başkanlığını yürüten, 25. ve 26. Dönem Ak Parti Karaman Milletvekilliği yapan, Pankobirlik Genel Başkanı olan Recep Konuk, bu kulüpte kurulan bisiklet sporunun ilçede yerleşmesi için maddi ve manevi destekte bulunarak bu kulübün oluşmasını sağlamıştır. Ayrıca bu kulüp İçeriçumra Gençlikspor, Çatalhöyük Gençlikspor, Alibeyh y k, Akademi Bisiklet Takımı gibi alt kulüpleri de bünyesinde barındırmı  ve geli melerinde yardımcı olmuştur.¹¹⁰

1997–1998 yıllarında antren rl ğe Salih T rkdoğru getirilmiş ve M. Ali  zt rk, Mustafa  zinal, Talip Doğu, Servet Dağlı, Mehmet Zengin, Ahmet Sarıkaya, İsmail Uğurlu gibi sporcular yeti tirmi tir. 1998’den itibaren takımın yönetimini Mustafa Kestek devralmı tır. Burada yetiştirilen Ahmet  rken, Millî sporcular listesine alındığı gibi UCI tarafından İsviçre’de yetenekli genç sporcular için açılan kampa katılmış, Konya  ekerspor’a transferinden sonra 2010 yılında İtalya’da yapılan yarışmada Dünya Gençler 8.’si olmuştur. Almanya’daki Yıldızlar Berlin Turu’na  umralı Mustafa Akka  ile  mer Zengin katılarak bu takımı temsilen yarı mı lardır. 2021 yılına kadar kulübün antrenörlüğünü İsmail Uğurlu y r tm  tur. Konya Torku  ekerspor-Vivelo tarafından da malzeme desteği sağlanan bu kulüp yurtiçi ve yurtdışında Türkiye’yi temsilen önemli başarılar sergilemiştir.¹¹¹

Çumra Belediyespor bünyesinde Süleyman Yeşilyurt, Mehmet Yeşilyurt, Metin Yeşilyurt, Mustafa Ali  alar, Fatih  alar, Ramazan Uyar, Ali  zcan, Orhan Sığırcı, Ahmet Gederet, Kerim Sandıklı, Mustafa Akka , Ömer Zengin, Ethem Yeşilyurt, Burak Danı ık, Ahmet Serkan  zcan, Emre  ahin, Mücahit Harman, Ramazan Yılmaz adlı velespit iler yer almıştır. Kul pte 2022 yılına kadar yedi bayan bisiklet sporcu faaliyet göstermekte olup bu sayı arttırılmaya çalışılmıştır. Ayrıca elit kategoride sporcu çıkarabilen tek kulüp olma özelliğini taşımakla birlikte “Yıldız A,

¹¹⁰ Fevzi Uçan, * nitelerimizde Konya İli*, Oba Kitabevi, Konya 1991, s. 52; <https://www.facebook.com/cumraspor/> (Erişim Tarihi: 16 Temmuz 2020); Bülbül, *Osmanlı’dan Bugüne*, s.104.

¹¹¹ *Milliyet*, 19 Ekim 2020, s. 6; Torku  ekerspor Kadın Bisiklet Kulübü Antrenörü İsmail Uğurlu ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 31 Mart 2022); Bülbül, *Osmanlı’dan Bugüne*, s.104-105; <https://www.cyclistmag.com.tr> (Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2020).

Yıldız B ve Genç” olmak üzere üç kategoride sporcu yetiştiren bir takım olma özelliğine sahip olmuştur.¹¹²

Konya’nın topografik durumundan kaynaklanan sebeplerden ötürü dağ bisiklet yarışı, yol bisiklet yarışına oranla ilgi açısından geride kalmıştır. Yalnız bu kulüp geçtiğimiz yıllarda uzun bir aradan sonra ilk kez Konya’dan dağ bisikleti müsabakalarına sporcu göndermiştir. Dağ Bisiklet Türkiye Şampiyonluğu’nda başarılar sergileyerek dağ bisikleti yarışının da Konya’da var olduğunu göstermiştir. Yurtdışında yapılan yarışlardaki maddi imkanların-desteklerin yetersizliği ve yurtdışındaki start sayılarının azlığından kaynaklı sadece ülke içinde başarılar sergilenmiştir.¹¹³

1.5.1.6. Destek Veren Diğer Kuruluşlar

Devlet Demir Yolları Demirspor, Yolspor, Gençlikspor, Köy Hizmetleri (İl Özel İdarespor), Uğurlu Mühendislik, Marshallspor, Karamanspor, Konya Büyükşehir Belediyespor bisiklet sporuna önem veren kuruluşlar olmuştur. Konya’da geçmişten günümüze faaliyet gösteren bisiklet sporuna destek veren kulüplere Gençlerbirliği, İdmanyurdu, Gedikli Mektebi, Karagücücü, Selçuklu Belediyespor, Karatay Belediyespor, Meram Belediyespor, Konya Bisiklet Sporunun Kalkınma ve Bisiklet Sporcularını Koruma Derneği, Emniyet Gücü, Akören Kültürspor, Sanayispor, Nalçacıspor ve Pınarellispor adlı kulüpler faaliyet göstermiştir. Bunlara ek Konyalı sporculardan askerlik görevini icra ederken yardımcı olan Muhafızgücü Spor Kulübü de yer almıştır.¹¹⁴

Muhafızgücü Spor Kulübü, ilk olarak Atatürk’ün emriyle Ankara’da 18 Temmuz 1920’de Muhafız Alayı ismiyle kurulmuş ve 1 Haziran 1923’te Muhafızgücü olarak ismi değiştirilmiştir. Sporcular vatani görevlerini yürütürken bu

¹¹² Bülbül, *Osmanlı’dan Bugüne*, s. 105; <https://www.cyclistmag.com.tr/2019/10/30/ozel-haber-catalhoyuk-cumra-belediye-spor/> (Erişim Tarihi: 2 Şubat 2021).

¹¹³ <https://www.cyclistmag.com.tr/2019/10/30/ozel-haber-catalhoyuk-cumra-belediye-spor/> (Erişim Tarihi: 2 Şubat 2021).

¹¹⁴ *Yeni Meram*, 29 Mayıs 1974, s. 6; Bülbül, *Osmanlı’dan Bugüne*, s. 26; *Konya Postası*, 28 Nisan 1988, s. 6; *Merhaba*, 5 Eylül 2012, s. 5; <http://hisder.org.tr/hpost.php?ID=253> (Erişim Tarihi: 26 Eylül 2020); <http://www.konyayenigun.com/konyanin-ata-sporu-bisiklet-4-makale,9990.html> (Erişim Tarihi: 29 Kasım 2020).

alayın yardımıyla spora devam etme şansına sahip olmuştur. Muhafızgücü Bisiklet Kulübü yılda en az 1 defa da olsa farklı illerde bisiklet yarışları organize etmiş, hatta 1932 yılında Konya’da bir bisiklet yarışı düzenlemiştir. 1963-1964 Muhafız Alayı bisiklet takımında Konyalı Nusret Ergül ile Zeki Çivlik şampiyonluk kazanmıştır. 1973’te Fransa’da yapılan Ordulararası Dünya Şampiyonası’nda Seyit Kırmızı, Erol Küçükbakırcı ile toplam dört sporcu bu kulüp çatısı altında Türkiye’yi başarıyla temsil etmişlerdir. Muhafızgücü Bisiklet Kulübü, Türkiye turlarında genel sıralamada 1971’de 2., 1973’te 1. olmuş ve iki senede bir değişen bisiklet takımındaki kadrosuyla başarılı bir kulüp haline gelmiştir.¹¹⁵

Türkiye’de ilk bisiklet takımını 1923’te Gençlerbirliği Spor Kulübü kurmuştur. İdmanyurdu da bu kulübün hemen ardından bisiklet takımını oluşturmuştur. Gençlerbirliği ile İdmanyurdu’nun futbol alanında doğan rekabetleri bisiklet sporunun ön planda kalmasını sağlamıştır. Gençlerbirliği Bisiklet Kulübü’nde Saim Kıyıcı, Recep Küçüksayan, İhsan Vatankurtaran, Hasan Göçel ve dört kardeş Necati, Ali, İsmail ve Muammer Doruk pedal çevirmiştir. Böylelikle Nuri Yenil, Ahmet Odabaşı, Tahir Kurşun, Hasan Güngör, Arap Selahattin, Ali Saim Kaymak, Demirci Mehmet, Himmet Ölçmen, Meramlı Kazım, Necati Kaşıkçı, Filibeli Ahmet, Sarı Tayyar, Nihat isimli sporcular bisiklet sporunda kayda değer başarılar gerçekleştirmiştir. İdmanyurdu Bisiklet Kulübü’nde ise Ahmet Çelikkögen, memur Tayyar Bey, Demirci Mehmet, Meramlı Kazım, Milletvekili Ali Saim Kaymak, Himmet Ölçmen ve Arap Selahattin, İsmail Doruk, Kadri Kaçanay ve 1950’lerden sonra Özmen Akkese, Mustafa Yumak yarışmıştır. 1955’te Şekerspor’un kurulması ile bisiklete daha da çok destek sağladığından takımın birkaçı başta Şekerspor olmak üzere diğer kuruluşlara transfer olmuştur.¹¹⁶

Devlet Demir Yolları Konya Demirspor, 1953 yılında kurulmuştur. Sekiz yıllık sürede on yedi defa Türkiye birincisi olan, farklı zamanlarda uluslararası

¹¹⁵ Bülbül, *Osmanlı’dan Bugüne*, s. 67-68; Bisiklet Şampiyonu Nurettin Kırpiksiz ile Okkalı Sok. Harmancık 42010 Meram/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 26 Nisan 2021); <https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/3644/rec/3>, Vehbi Koç ve Ankara Araştırmaları Merkezi (VEKAM) Kütüphanesi ve Arşivi (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2021).

¹¹⁶ Boran, *Meram*, s. 328-329; Bülbül, *Osmanlı’dan Bugüne*, s. 63; Nizamettin Yetişen/spor@konyayenigün.com, (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020); <https://www.konyaspor.org.tr/Kulup> (Erişim Tarihi: 19 Eylül 2020).

başarılar sergileyen 1974'te Balkan Şampiyonluğunu kazanan ve 2016-2021 yılları arasında Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanlığını yürüten Erol Küçükbakırcı spor kariyerine bu kulüpte başlamıştır.¹¹⁷

Türkiye'de bir ilk olarak Konya'da 1975 yılında Şeker Fabrikası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Kemal Erkan başkanlığında "Bisiklet Sporunu Kalkındırma ve Bisiklet Sporcularına Yardım Derneği" faaliyete geçmiş ve bisiklet sporunun diğer il ve ilçelerde yayılmasına ön ayak olmuştur.¹¹⁸

1.5.2. 1920-1980 Yılları Arasında Yarışlarda Konya'yı Temsil Eden Sporcular

Konya'da spor alanında ilk bisikletin pedalları İdman Cemiyetlerinin kuruluşu ile çevrilmeye başlanmıştır. İlk bisikletçiler bisiklet sporunu merak ve keyif olarak görmüş aynı zamanda çeşitli mesleklerle meşgul olan kişiler olmuştur. Örneğin; Ahmet Çelikdöven (Odacı Ahmet) bir bisiklet tamircisi olup 1930'lu yıllarda İngiliz malı yarışa elverişsiz düz bisikleti ile parkurlarda yarışmıştır.¹¹⁹

1.5.2.1. 1920-1960 Yıllarının Yıldızları

Necati Kaşıkçı

1924-1926 yıllarında Konya'nın Çayır semtinde yapılan at yarışlarından önce düzenlenen bisiklet yarışlarının şampiyon isimlerindendir.¹²⁰

Selahattin Bey (Arap)

Konya'nın öncü vespitçilerinden olup Çamlıbahçe alanında yapılan 1 kilometrelik yarışlarda ismi geçen önemli bisikletçilerdendir.¹²¹

Tayyar Bey

Konya bölgesinin yetiştirdiği öncü bisikletçilerdendir. 1924'te Konya'da sadece gidiş olarak düzenlenen 1 kilometrelik sürat yarışlarına katılmıştır.¹²²

¹¹⁷ Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020).

¹¹⁸ Bülbül, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 146.

¹¹⁹ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 28.

¹²⁰ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 102.

¹²¹ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 112.

Kazım Bey

Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde Konya bölgesinin yetiştirdiği pedalcılardandır. 1923'te ilk bisikletçilerden olan Nuri Yenil ve Ali Saim gibi sporcularla yarışmıştır.¹²³

Nuri Yenil

Konya'nın öncü bisikletçilerinden olup bisiklet sporuna ilk başlayanlardandır. 1924 yılında ve sonrasında yapılan yarışlarda birincilikler almıştır. 1932'de yapılan yol yarışlarında Türkiye 2.'liğini kazanmıştır.¹²⁴

Himmet Ölçmen

Konya bölgesindeki bisiklet alanında ilk sürat yıldızlarından biridir. Bu bölgede bisiklet sporunun gelişmesi için yoğun çabalar vermiştir.¹²⁵

Filibeli Ahmet Bey

1924 yılında Konya'da düzenlenen 1 kilometrelik bisiklet yarışına katılmış ve bisiklet sporuna bu tarihten sonra başlamıştır. Çamlıbahçe alanında yürütülen ilk mesafeli yarışlarda birincilikler kazanmıştır.¹²⁶

Velespitçi Abdullah Bey

1935'ten sonra Konya'nın yetiştirdiği ilk öncü bisikletçilerden olmuştur. Başarılarını 1940'lı yıllara kadar sürdürmüştür.¹²⁷

Ahmet Çelikköven

Odacı Ahmet lakabı ile tanınmıştır. 1937 yılından itibaren Konya bölgesinin önemli bisikletçilerinden olmuştur. 1 Mayıs 1938 yılında Bisiklet Federasyonu tarafından tertip edilen 20 km ile 125 km arasında 8 koşu olarak düzenlenen yarışta

¹²² Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 116.

¹²³ <https://www.konyaolay.com/gazeteci-yazar-nail-bulbul-konya-bisiklet-tarihini-anlatti/82988/> (Erişim Tarihi: 26 Eylül 2020).

¹²⁴ Bülbul, *Osmanlı'dan Bugüne*, s. 61.

¹²⁵ <https://www.yenihaberden.com/bisiklet-sporunun-baskenti-konya-1300163htm> (Erişim Tarihi: 23 Aralık 2020); Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 85.

¹²⁶ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 79.

¹²⁷ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 57

Gençlerbirliği Kulübü'nü temsilen 1.'lik kazanmıştır. Bu yarışta Çelikköven'e dönemin son model vitesli Vandler marka bir bisiklet ödül olarak verilmiştir. 26 Şubat 1939'da 25 km olarak tanımlanan mesafede Bölge Bisiklet Birinciliği yarışında 42 dakika ile 1. olmuştur. 12 Mart 1939 tarihli 50 km üzerinden yapılan bölge bisiklet müsabakalarında 95 dakika ile yine 1.'liği elde etmiştir. Çeşitli aylarda yapılan bu tür bisiklet yarışlarında Odacı Ahmet 1939 yılına birincilikleriyle damga vurmuştur. 1942 yılında Konya İdmanyurdu Kulübü'nün formasını giymiştir.¹²⁸

Kunduracı Bekir Bey

Konya'nın ilk dönem bisikletçilerinden olan Ahmet Çelikköven, Mehmet ve Niyazi Beyler ile yarışarak bu öncü kadroda yer almıştır. 1935–1940 yıllarında sprinti¹²⁹ ile tanınan bir sporcu olmuştur.¹³⁰

Mehmet Dereli

1930-1935 dönemi Anadolu bisiklet hareketinde adı zikredilen pedallardandır. “Dereli Mehmet” olarak anılan şampiyon, yeni başarılı pedalların yetişmesinde de katkı sağlamıştır.¹³¹

Hasan Kabakçı

1935 yılında Çumra yolu güzergahında 100 km'lik yarışın şampiyonu olmuştur.¹³²

Mehmet Tire

İdmanyurdu'nda forma giyen Tire, 1939 yılında bisiklet ajanlığı tarafından tertiplenen 210 km'lik seri yarışlarının 2. ve 3. etaplarını teknik arızalara rağmen 1.'likle bitirmiştir.¹³³

¹²⁸ Ekekon, 3 Mayıs 1938, s. 2; Ekekon, 27 Şubat 1939, s. 1; Ekekon, 6 Mart 1939, s. 1; Ekekon, 11 Mart 1939, s. 2; Ekekon, 13 Mart 1939, s. 1; Ekekon, 15 Mayıs 1939, s. 1; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 58.

¹²⁹ Sprint: Sürat koşusu anlamında kullanılmaktadır.

¹³⁰ <https://sites.google.com/site/konyaclub/home/konyanin-spor-tarihi/bisiklet> (Erişim Tarihi: 04 Ekim 2020).

¹³¹ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 97.

¹³² Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 87.

¹³³ Ekekon, 31 Ağustos 1939, s. 2; Ekekon, 5 Eylül 1939, s. 2; Ekekon, 15 Eylül 1939, s. 2.

İsmail Doruk

Bölgeler ve kulüplerarası yarışmalarda çeşitli dereceler alan Doruk, ilk formasını Konya İdmanyurdu'nda giymiş ve 1948 Olimpiyatları kadrosuna bu kulüpten aday gösterilerek Türk sporcuları arasında yer almıştır. 1949'da Konya Teşvik Turnuvası düzenlenmiş, 18 kilometre gidiş-dönüş yarışmasında 1.'liği kazanmış ve 2.'liği ise oğlu Necati Doruk almıştır. 1950 yılında yapılan Anadolu yarışları Konya, Antakya, Ankara, Eskişehir, Adana, Kütahya, Erzurum ve Balıkesir illerinde farklı aylarda düzenlenmiştir. Bu yarışın Konya etabında 100 kilometre üzerinden değerlendirilmiş ve 2.58.11 derece ile 1. Olmuştur. Aynı yıl 125 km'lik seri bisiklet yarışında 4.20.11 derece ile şampiyonluğa yükselmiştir.¹³⁴

Saim Kıyıcı

Bisiklet sporuna başlangıçta Gençlerbirliği Kulübü'nde, 1954-1956 yılları arasında Eskişehir Havagücü, 1956-1957 senelerinde ise Şekerspor'da yer almış ve en sonunda ferdi olarak devam etmiştir. 1951 yılında Konya bölge 1.'liği, 1952 yılında hem yol hem de pist yarışlarında ilk Türkiye 1.'liğini kazanan isim olmakla birlikte Konya'nın ilk millî bisikletçisi unvanını almayı hak etmiştir. 1952'de 4 Bölgelerarası Şampiyonluğu ile Türkiye Şampiyonluğunu kazanmış ve 1953 Türkiye Bisiklet müsabakalarında 4. gelerek Konya'yı temsil etmiştir. Bunların yanında 1953 Türkiye Şampiyonluğu ve Ata'ya Saygı Ankara Turu Şampiyonluğu, 1953'te millî olarak Ankara-İstanbul arasında Yugoslav Millî Takımı ile yarışarak etap 1.'liğini ve 1954 Türkiye Şampiyonluğunu ve İki Bölgelerarası 1.'liğini elde etmiştir. Türk bisikleti alanında hem sporcu hem de hakem olarak büyük çaplı yarışlarda hizmet vermiştir.¹³⁵

Ahmet Renkyorgancı

1950 yılında bisiklet sporunda adını pek çok kez duyurmuştur. 1953'ten itibaren İdmanyurdu Kulübü'nün formasını giymiştir. 1957 yılında Ankara yolunda

¹³⁴ Selçuk, 30 Mayıs 1950, s. 2; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 32-33.

¹³⁵ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 28, 111; <http://www.konyayenigun.com/spor/konyanın-ilk-turkiye-sampiyonu-saim-kıyıcı-h99145.html> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2021).

yapılan Konya yarışında Nezir Sonakın'dan sonra gelerek 2.55.08 saat ile 3. olmuştur. O dönemde bölgesel yarışların yıldız isimlerini yetiştirmiştir.¹³⁶

Ahmet Okumuşlar

1950-1960 yıllarında Konya bölgesinde faaliyet gösteren bisikletçilerdendir. 1957 Konya Kupası'nda 3.15.00 ile 5. olmuştur.¹³⁷

Ahmet Yağcıoğlu

1952 yılında bisiklet sporuna başlamış ve 1961 yılına kadar Gençlerbirliği Kulübü'nde yarış hayatını sürdürmüştür. 1962 yılında İzmit-İstanbul yarışını Bisiklet Federasyonu As Başkanı Kemal Alper'in desteğiyle katılmıştır. Konya'nın yetiştirdiği öncü isimlerden olduğu gibi ayrıca bisiklet sporuna yeni yıldızlar kazandırmıştır.¹³⁸

Günay Tuğrul

1952 ilâ 1957 yılları arasında Konya İdmanyurdu Kulübü'nde bisiklet ile alakalı icraatlerini sergilemiştir.¹³⁹

Hasan Hüseyin Bayram

1948 yılında bisiklete başlayan Bayram, 1952'de şehrin ilk kuruluşlarından olan İdmanyurdu'nun formasını giyerek başarılar göstermiş ve öncü isimlerden biri olmuştur. 1955 yılında kurulan Konya Şekerspor Kulübü'nün yıldızları arasında da yer almıştır.¹⁴⁰

İhsan Vatankurtaran

1950 yılında bisiklet sporuyla ilgilenmiştir. 1951 yılında Gençlerbirliği Kulübü'ne katılarak bölgesel yarışlarda başarılı performanslar sergilemiş ve pek çok yıldızın da yetişmesine katkı sağlamıştır. 1945- 1955 yıllarını kapsayan dönemde

¹³⁶ Ahmet Renkyorgancı'nın torunu Alper Dünder ile alperdunder adlı Instagram adresi üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 16 Ocak 2021); Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 59.

¹³⁷ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 59.

¹³⁸ Yeni Meram, 23 Haziran 1962, s. 1, 2; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 60.

¹³⁹ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 82.

¹⁴⁰ <http://www.konyayenigun.com/konyanin-ata-sporu-bisiklet-1-makale,9925.html> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2020).

Konya bisiklet sporunun Türkiye çapında ön plana çıkarılmasında payı olan pedalıcılardan biri olmuştur.¹⁴¹

1920 ile 1960 yılları arasında Konya’da yarışan yukarıdaki amatör sporcular sayesinde bisiklet sporunun temelleri atılmış ve 1950 yılında yapımı tamamlanan veledrom ile Konya 1960 ilâ 1980 yılları arasında bisiklet sporunun altın çağını yaşamıştır. 1980’den sonra bisiklet sporundaki düşüşler yaşanmış ve asıl sebebi maddi ve manevi desteklerin azalması, kulüplerin kapanması ve sporcuları yetiştirecek antrenörlerin bulunamaması olmuştur.

1.5.2.2. 1960-1970 Yıllarının Yıldızları

Rıfat Çalışkan

1961 yılında ilk şampiyonluklarını kazanmaya başlamış ve 1962’de millî takıma girmiştir. 1962 İstanbul-İzmir yarışında 1., Bursa Ferdi Bisiklet Şampiyonası 150 km’lik mukavemet yarışında da 1. gelerek Türkiye şampiyonu olmuştur. 11-12 Haziran 1963 tarihinde ilk kez koşulan I. Marmara Bisiklet Turu¹⁴²,nu 52 bisikletçi arasından 30.30.59 derece ile 1. bitirmiş ve 59 yıllık Türkiye Turu (Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu)’nun ilk etap galibi olarak tanınmıştır. 1969 yılında Cumhurbaşkanlığı Uluslararası 2. Türkiye Bisiklet Turu’nun 155 km’lik 4 etaplı Bursa-Balıkesir yarışını tekerlek farkı ile Rus bisiklet sporcusundan sonra 2. gelmiştir. Ayrıca 1964 ilâ 1971 yıllarında Marmara Turu’nda ve 1972 Akdeniz Turu’nda çeşitli dereceler kazanmıştır. Balıkesir 125 kilometrelik yol yarışında 2. olmuştur.¹⁴³

Nezir Sonakın

¹⁴¹ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 89.

¹⁴² 1963-1965 yıllarında sadece Marmara denizi çevresinde ve bölge bisikletçileri ile yapıldığından dolayı “Marmara Turu”, 1965- 1968 yıllarında “Uluslararası Cumhurbaşkanlığı Marmara Bisiklet Turu”, 1968 yılından sonra ise Türkiye’deki bütün bisiklet sporcuların katılımını sağlamak için “Uluslararası Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu” adı verilmiştir. Detaylı bilgi için bkz; Nizamettin Yetişen, “1963’ten 1974’e Bisiklet Turları”, *Yeni Meram*, Nu: 8788, 13 Haziran 1974, s. 6.

¹⁴³ *Yeni Meram*, 26 Haziran 1962, s. 1; *Yeni Meram*, 11 Temmuz 1962, s. 1; *Milliyet*, 15 Haziran 1964, s. 2; *Milliyet*, 26 Haziran 1965, s. 2; *Yeni Meram*, 27 Haziran 1969, s. 4; Nizamettin Yetişen, “1963’ten 1974’e Bisiklet Turları”, Nu: 8788, *Yeni Meram*, 13 Haziran 1974, s. 6; Nizamettin Yetişen, “1963’ten 1974’e Bisiklet Turları”, *Yeni Meram*, Nu: 3795, 21 Haziran 1974, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 47.

Yugoslavya'dan gelip Konya'ya yerleşen Nezir Sonakın millî takımda yer almış ve sadece yarışmakla kalmayıp düz bisiklet yarışlarında keşfettiği gençleri eğiterek Konya'yı temsil etmiştir. 1950 yılında Nisan ayında düzenlenen Anadolu Yarışlarının, Ankara yolunda yapılan Konya müsabakasında Sonakın 2.55.08 derece ile 100 km sürat yarışında 2. olmuştur. 1957 yılında Konya Kupası'nda verdiği mücadele sonucu 2.'lik ve 1958 Uzun Etaplar Turu'nda Yugoslavya'nın da katıldığı yarışta 1.'lik kazanmıştır. Lübnan'da düzenlenen 1959 Mısır Turu'nda 3. olmuştur. 1961 Türkiye Yol Şampiyonluğu'nda 11 bölgeden 54 bisikletçi ile yarışan Nezir Sonakın, 125 kilometreyi 3.47.00 saat ile 1. gelerek bitirmiştir. 1962 Balıkesir 125 kilometrelik yol yarışında 4., Balıkesir Pist Yarışı'nda tur atlama ve sürat koşusunda 1. sırada yer almıştır. İtalya'da düzenlenen 1962 Dünya Şampiyonasına katılmıştır. 1964 Türkiye Pist Şampiyonası'nda 3. olmuştur. 23 Haziran-7 Temmuz 1968 Cumhurbaşkanlığı Uluslararası I. Türkiye Bisiklet turuna katılan Millî Takımı'n antrenörlüğünü yapmıştır. 1988 yılında ise Bisiklet İl Temsilciliğini yürütmüştür.¹⁴⁴

Kadir Ünlükaçar

1962 yılında bisiklete başlayan Ünlükaçar, ilk olarak gençler kategorisinde düzenlenen yarışlara katılmıştır. Bölgelerarası yarışlarda dereceler elde ederek 1964 Marmara Turu'nda 3.38.18'lik derece ile 8. olmuştur. 1965 yılında 51 bisikletçinin katıldığı Bisiklet Federasyonu tarafından tertiplenen yarışta ferdi klasmanda 2.38.40 zamanlama ile 2.'lik kazanmıştır. 20 Temmuz 1966 yılında düzenlenen Türkiye Mukavemet Birinciliği'ne katılmış ve 144 kilometrelik alanı 3.57.30 saatte bitirerek 10. olmuştur. Genellikle ülke içindeki yarışlara katılmış ve çeşitli başarılar sergilemiştir.¹⁴⁵

Nusret Ergül

¹⁴⁴ *Yeni Meram*, 30 Mayıs 1962, s. 2; *Yeni Meram*, 28 Temmuz 1962, s. 1; *Yeni Meram*, 21 Ağustos 1962, s. 1; Yavuz Çakır, *Cumhurbaşkanlığı Uluslararası I. Türkiye Turu 23 Haziran-7 Temmuz 1968*, Ankara Milli Kütüphane Arşivi, s. 2; *Konya Postası*, 17 Mart 1988, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 28-37.

¹⁴⁵ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 92; *Cumhuriyet*, 2 Ağustos 1965, s. 6; Aram Kuran, Ergun Hiçyılmaz, *Osmanlı'dan Günümüze Ermeni, Rum ve Musevi Kulüpleri ve Sporcuları*, Posedion Yayıncılık, İstanbul, s. 143.

Spora futbol dalında başlamış ve 1961’de bisiklet sporuna da yönelerek Konya Şekerspor Kulübü’nü temsilen birçok başarı elde etmiştir. Antrenörlüğünü Nezir Sonakın üstlenmiş ve Ergül millî formayı 75 kez giymiştir. Daha sonra 1969 yılında bisiklet hayatını milli takım antrenörü ve eğitici olarak sürdürmüştür. Medaş Tek Meramspor, Şekerspor ve Köy Hizmetleri gibi kulüplerde çalışmıştır.¹⁴⁶

1962 yılında Balıkesir Pist Yarışı tertip edilmiş ve 21. ve 36. Turları’nı 1. gelerek tamamlamıştır. İtalya’da düzenlenen 1962 Dünya Şampiyonasına Türkiye adına Nusret Ergül, Nezir Sonakın, Rıfat Çalışkan, Ertan Tezer ve Muzaffer Öztürk ile birlikte gitmiş ve bu yarışta Ergül, 190 kilometrelik etabı 134., İtalya Dünya Şampiyonası’nı 51. olarak bitirmiştir. İtalya Dünya Şampiyonası gibi büyük yarışlarda ilk 100’ün içerisinde olmak kayda değer bir başarıdır.¹⁴⁷

1961 Ankara-İstanbul Yarışı Genel Ferdi Klasmanda (11.53.34) 3., 1961 Ankara-İstanbul yarışının Adapazarı-İstanbul etabında (4.24.10) 2., 1962 İzmir-Aydın-Denizli (gidiş-dönüş) yarışında 1., 1963 yılında Belçika’da yapılan Dünya Şampiyonası’nda 27., 1964 Türkiye Pist Şampiyonası’nda (Balıkesir) 1., 1964 Marmara Turu Bandırma-Bursa etabında 1., 1964 Avrupa Şampiyonası’nda 18., 1965 Türkiye Pist Şampiyonası’nda Puanlı 1., 1965 Boğaziçi Turunda (144 km) (3.52.10) 1., 1965 Türkiye Mukavemet Şampiyonası’nda (3.57.30) 8., 1965 Marmara Turu Bandırma-Bursa etabında (3.38.57) 4., 1965 Marmara Turu Bursa-İzmit etabında (4.30.00) 2., 1965 Marmara Turu İkinci etabında (5.12.22) 6., 1965 Marmara Turu Biga-Bandırma etabında 6., 1965 Marmara Turu Genel Ferdi Klasmanda (27.20.00) 5., 1965 Akdeniz Oyunları’nda 17., 1966 Marmara Turu Balıkesir Bandırma etabında (2.41.30) 1., 1966 Türkiye Mukavemet Birinciliğinde 144 km (3.57.30) 8., 1966 Bulgaristan Turu’nda 34., Türkiye Turu Genel Ferdi Klasmanda 5., 1968 Marmara Turu’nda (3.58.10) 4., 1969 Pist ve 5. Geleneksel Alaeddin Turu’nun tur atlamada 1., 1969 Ankara yolu üzerinde yapılan 100 km’lik yol yarışında 1., 1969 Türkiye Yol Mukavemet Şampiyonası 150 km’lik (3.59.00 derce ile) Ferdi Birinciliği’ni 1.’likle bitirmiştir. Başarılı bir sporcu ve antrenör olan Ergül yurt

¹⁴⁶ *Yeni Meram*, 8 Mart 1974, s. 6; *Konya Postası*, 8 Ocak 1988, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 37.

¹⁴⁷ *Yeni Meram*, 30 Mayıs 1962, s. 2; *Yeni Meram*, 21 Ağustos 1962, s. 1; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 38.

içindeki ve yurt dışındaki yarışlara katılmış ve bisiklet alanının spor camiasındaki gelişimine yardımcı olmuştur.¹⁴⁸

Mustafa Cengiz

6 Temmuz 1965 tarihinde yapılan ilk Alâeddin Turu'nun şampiyonu olmuştur. Bu yarışta Konyalı bisiklet sporcularından olan Nusret Ergül 2., Rıfat Çalışkan ise 3. gelmiştir. Mustafa Cengiz Alâeddin Turu'nu 5 kez kazanarak başarısına başarı katmıştır. 1963'te Çimentospor'dan Şekerspor'a transfer olmuş ve bu kulüpte profesyonelleşerek millî formayı giymiştir.¹⁴⁹

Büyük turların da önemli pedallarından sayılmıştır. Marmara Turları'nda öne çıkarak 1964 Marmara Turu'nda 1. etabın 7.'si, 4. etabın 9.'su, 5. etabın ise 3.'sü olmuştur. 1965 Marmara Turu'nda Tekirdağ-Gelibolu etabında 4.57.00 zamanlama ile 2. gelmiş ve genel klasmanda 27.30.49 ile 3.'lüğe hak kazanmıştır. Türkiye şampiyonluğu kazandıktan sonra uluslararası alana da el atarak 1965 Alman Turu'nun Münster etabında 4., 1967 Akdeniz Oyunları ve Yugoslavya Turu'nda 4., 1969 Pist ve 5. Geleneksel Alaeddin Turu'nda 36. Turda 1. olmuştur. Ayrıca 1969 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu'nun Genel Ferdi Klasmanda 1. etap 3.'lüğü, Aynı turun Eskişehir-Bursa etabında ise 3.53.21 derece ile 6.'lığı elde etmiştir. Bu yarışlardaki başarılarından dolayı 1960'lı yılların önemli bisiklet sporcuları arasında görülmüştür.¹⁵⁰

Mevlüt Bora

1965 yılında bisiklet sporunda kendini göstermiş ve 1966 yılında Irak Turu'nda millî formayı giymeye hak kazanmıştır. 1966 Makedonya Turu'nda 9., 1967 Marmara Turu 4. etapta 7., 11. etapta 10. sırada yer almıştır. 1969 yılına gelindiğinde Türkiye Turu 1. Etabında 1.19.57 zamanlama ile 7., 1971 yılı Türkiye Turu (99 kilometre) Afyon-Kütahya etabında 2.34.11 derece ile 1., Bozüyük-

¹⁴⁸ *Şehir Postası*, 22 Ağustos 1966, s. 4; *Şehir Postası*, 17 Eylül 1966, s. 6; *Yeni Meram*, 26 Mayıs 1969, s. 4; *Yeni Meram*, 14 Temmuz 1969, s. 4; *Yeni Meram*, 21 Temmuz 1969, s. 4; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 105.

¹⁴⁹ <https://www.memleket.com.tr/mustafa-cengiz-8062yy.htm> (Erişim Tarihi: 6 Aralık 2020).

¹⁵⁰ *Yeni Meram*, 26 Mayıs 1969, s. 4; Nizamettin Yetişen, "1963'ten 974'e Bisiklet Turları", *Yeni Meram*, Nu: 8791, 17 Haziran 1974, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 99.

Adapazarı etabında 3., Genel Klasmanda 7. olmuştur. 1971 Akdeniz Turu'nu 1., 1972 Akdeniz Turu'nu 2. olarak bitirmiş ve 1972 Münih Olimpiyatlarına katılmıştır. Diğer yandan 1973 yılı Türkiye ve İran turlarında etap kazanarak genel klasmanda 3.lüğü elde etmiştir. 1974 Bölge Bisiklet Pist Birinciliği yarışında sürat koşusunda 1. gelmiştir. Son olarak 50. Yıl Şampiyonluğu galibi, Türkiye ve bölgelerarası yarışmalarda 86 kez birincilik kürsüsünü alarak 12 defa millî formayı giymiştir.¹⁵¹

Gülten Güzel

1965 yılını kapsayan dönemin kadın bisikletçilerindendir. Alâeddin Turu'nun kadınlar kategorisinde 3. olmuştur.¹⁵²

Gönül Gençer

1965 dönemi bayan bisikletçiler arasındadır. 16 Mayıs 1967 tarihinde yapılan Alâeddin Turu'nda bayanlar kategorisinde 2.'lik kazanmıştır.¹⁵³

Konyalı kadın bisikletçilerden olan Gülten Güzel ve Gönül Gencer 1965 ve 1967 yıllarında gerçekleştirilen Alâeddin Turu'nda yarışmıştır. 1920 ilâ 1980 yılları arasında gerçekleştirilen yarışların kayıtlarında bu iki sporcudan başka Konyalı kadın bisiklet sporcusuna rastlanmamıştır.

Ahmet Nalçacı

Konya bölgesinin 1960 dönemi bisikletçileri arasında anılmıştır. 1925 ilâ 1969 yılları arasında yaşamıştır. Ayrıca 1963 ilâ 1969 yılları arasında Konya Belediye Başkanlığını icra etmiştir. 1967 Alâeddin Turu'nda 12 puanla 2. olmuştur. Belediye Başkanlığını yürüttüğü dönemde bisiklet sporu ile ilgilendiği anlaşılmaktadır.¹⁵⁴

Muzaffer Erben

¹⁵¹ *Milliyet*, 17 Temmuz 1972, s. 3; *Yeni Meram*, 7 Ekim 1974, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 98.

¹⁵² Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 82.

¹⁵³ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 82; <https://www.konya.bel.tr/sayfadetay.php?sayfaID=473> (Erişim Tarihi: 2 Şubat 2021).

¹⁵⁴ *Cumhuriyet*, 29 Temmuz 1967, s. 7; <https://www.konya.bel.tr/sayfadetay.php?sayfaID=473> (Erişim Tarihi: 2 Şubat 2021).

14 yaşında bisiklete ilgi duymaya başlayan Erben, iki yıl sonra 1958 yılında Gençlerbirliği formasını giymiş ve daha sonra spora İdmanyurdu Kulübü ile devam etmiştir. Bölgelerarası İç Anadolu yarışmalarında şampiyonlukları olduğu gibi Konya bölgesi birinciliklerine de sahip olmuştur.¹⁵⁵

Ertan Tezer

1960 dönemi başarılı bisikletçiler arasında yer almıştır. 1962 yılında Balıkesir 125 kilometrelik yol yarışında 4.23.23 zamanlama ile 5., pist yarışında ferdi takipte ise 1. olmuştur. 1962 Dünya Bisiklet yarışına katılarak İtalya’da düzenlenen yarışta ülkeyi temsil eden ilk şampiyon olmuştur. İlk kez 1963’te yapılan 850 km’lik Marmara Turu’nda önemli başarılar sergilemiştir. Millî formayı giymesinden önce Genel Ferdi Klasmanda 31.18.59 zamanlama ile 2. olmuştur. Daha sonra 1964 Türkiye Pist Şampiyonası’nda ikincilikle beraber tur atlamada 3.’lük kazanmıştır. Tezer bu yarışların dışında birçok yarışa da katılmış ve çeşitli başarılar sergilemiştir.¹⁵⁶

Hasan Kılıç

Uluslararası turlarda yarışan öncü sporculardan olup Konya’nın en başarılı bisikletçileri arasında yer alarak birçok kez millî forma giymiştir. 1964 2. Marmara Turu’nu 944 kilometrelik 8 etaplı yarışı 26.38.54 saatte bitirerek 1. olmuştur. Tekirdağ etabını 3.26.24, Bursa etabını 3.58.05 derece ile kazanarak Genel Ferdi Klasmanda 1. gelmiştir. 1965 Marmara Turu’nun Bandırma-Bursa etabını (3.53.56) 3., Genel Ferdi Klasmanda 10., 1967 Marmara Turu’nun Adapazarı-İstanbul etabını 3.06.05 zamanlama ile 1. olarak bitirmiştir. Genellikle Marmara Turu’na katılmış ve bu dönemde kayda değer başarılarla sahip olmuştur.¹⁵⁷

Abdullah Özkırca

¹⁵⁵ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 101.

¹⁵⁶ *Yeni Meram*, 30 Mayıs 1962, s. 2; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 76; <http://www.cyclingtr.com/yol-bisikleti/yb-haber/cumhurbaskanligi-turkiye-bisiklet-turu-50-yili-prezantasyonu-ciragan-sarayinda-yapildi.html> (Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2020).

¹⁵⁷ *Milliyet*, 13 Haziran 1964, s. 3; *Cumhuriyet*, 13 Haziran 1964, s. 5; *Cumhuriyet*, 23 Haziran 1968, s. 6; *Yeni Meram*, 15 Haziran 1974, s. 5; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 86.

1965-1970 yıllarında yarışan sporcu 1967 yılında Konya Alâeddin Turu'nda 3.'lük kazanmıştır. Özkırca'nın spor hayatı ile ilgili yeterli kaynak bulunamadığından bu tur haricinde başka bilgiye yer verilememiştir.¹⁵⁸

Mustafa Mest

Bisiklet sporuna 1951'de Gençlerbirliği Kulübü'nde başlamış ve daha sonra spor hayatını 1954-1962 yılları arasında Şekerspor'da, buradan ayrılarak da 1966'ya kadar Çimentospor'da sürdürmüştür. 1955-1956 yıllarında yapılan yarışlarda Türkiye birinciliğini elde etmiştir. 1964 Marmara Turu'nun 1. etabını 3.44.01 zamanlama ile 10. gelerek bitirmiştir. Mustafa Cengiz, Nusret Ergül, Sadık Keleş gibi ünlü bisikletçilerimizi yetiştiren millî forma giymiş antrenördür. Hem sporcu hem de antrenör olarak sergilediği başarılarıyla 1955 ilâ 1965 yılları arasında önemli başarılarla imza atmıştır.¹⁵⁹

Hasan Selçuk

1960'lı yılların bisiklet sporcuları arasına giren Hasan Selçuk, Marmara Turları'ndan itibaren öncü isimler kategorisine alınmıştır. Yol ve pistte Türkiye şampiyonlukları kazanarak milli formayı giymeye hak kazanmıştır. 1967'de Alâeddin Turu'nda 1. ve 144 km'lik Türkiye yol yarışında 2. gelmiştir.¹⁶⁰

Halil Köstek

Konya'nın yetiştirdiği bisiklet sporcusu olan Halil Köstek, 1969 yılında Pist ve 5. Geleneksel Alâeddin Turu'na katılmış ve bu yılda düzenlenen yol mukavemet yarışında 3.59.50 zamanlama ile Türkiye 4.'sü olmuştur. Bu yarışlar dışında başka hangi müsabakalara katıldığıyla alakalı bilgiye ulaşılamamıştır.¹⁶¹

Süleyman Okur

1946 Bulgaristan doğumlu olan Okur, bisiklet hayatına 1964 Konya Şekerspor Kulübü'ne katılması ile başlamıştır. İlk millî formasını Irak'ta yapılan

¹⁵⁸ *Cumhuriyet*, 29 Temmuz 1967. s. 6.

¹⁵⁹ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 100; <http://www.yenimeram.com.tr/bisiklet-uzerine-125924.htm> (Erişim Tarihi: 8 Ocak 2021).

¹⁶⁰ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 87.

¹⁶¹ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 84.

Bağdat Turu'nda giymiş ve 13 kez millî forma ile bölgelerarası ve Türkiye şampiyonalarında da yarışmıştır. 1966'da Balıkesir Karagücü ve Konya Etbalıkspor'u temsilen yarışlara katılmıştır. 1970'te bisikleti fiilen bırakmış ama yine de bisiklet sevdalısı olarak faaliyetlerde bulunmuştur.¹⁶²

Ali Dursun Akdere

1954'te Konya Şeker Fabrikası açıldıktan bir yıl sonra Akdere, Şekersporun ilk bisiklet takımında faaliyet göstermiştir. 1960 döneminin başarılı bisikletçilerinden olup 1961 Ankara-İstanbul Turu'nda Nezir Sonakın ve Nusret Ergül ile aynı ekipte bulunmuş ve bu turu en iyi başarıyla bitirerek Konya'nın takım birinciliğinde yer almıştır. Bu turda, Genel Ferdi Klasman birinciliğini 11.41.12'lik derece ile elde etmiştir. Daha sonraları Türkiye Şampiyonası ve bölgelerarası yarışlara katılarak başarılı olmuştur. Sporu bıraktıktan sonra Şekerpor bisiklet takımının mekanisyenliğini yapmış ve bu kuruluştan emekli olmuştur.¹⁶³

1.5.2.3. 1970-1980 Yıllarının Yıldızları

Erol Küçükbakırcı

1968 yılında bisiklet sporuna başlayan Küçükbakırcı dönemin en başarılı bisikletçilerindendir. Psiko-tarih ve sosyal çevre açısından baktığımızda spor hayatına girmesinde Konya'nın coğrafi özelliğinin yanında Konya merkezi olan Mevlâna Meydanı, Sedirler, Araplar, Uzun Harmanlar, Meram gibi yerlere ulaşım olarak çoğunlukla bisikleti tercih etmesi büyük rol oynamıştır. Bu rotalarda motosikletle giden kişilerle bisikleti ile yarışmasını, ilk yarışları olarak adlandırmıştır. Daha sonra 1968 yılında halk yarışlarına katılarak yüze yakın yarışmacının katıldığı beş haftalık süren turun birini birincilikle bitirmiştir. Bu aşamadan sonra 1969'da spor hayatına lisanslı bisiklet sporcusu olarak başlamıştır. Bu yılda Devlet Demiryolları'nın kurumu olan Demirspor'da bisiklet sporuna başlayarak lisansını almış ve ilk yarışlarını İskenderun, Hatay, Antep illerinde gerçekleştirerek Türkiye genelindeki yarışın üçünde de birinci gelmiştir. 1969 yılında gençler arasında yaptığı yarışlarda puanının dolduğuna dair haksız bir gerekçe ile

¹⁶² Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 113-114.

¹⁶³ <https://www.merhabahaber.com> (Erişim Tarihi: 17 Ağustos 2020); Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 60.

büyükler takımına alınmış ve 170 km'lik yol yarışı olan Mersin-Silifke yarışında finiş 5 km kala en önde olmasına rağmen antrenör durmasını ve yarışı ikinci olarak bitirmesini söylemiştir. Erol Bey, haksızlığa uğradığını ve antrenörlerin o zamanlar Ankara'ya bağlı olduklarından onların direktif ve talimatlarına göre hareket ettiklerinden bahsetmiştir. Bu olaydan sonra 1971 yılına kadar spora ara vermiş ve daha sonra 1971 yılında Berlin'de 5 etaplı yarışa milli forma ile katılmıştır.¹⁶⁴

1971-1980 yıllarında millî formayı en fazla giyen sporcu, uzun etap enerjisi, yokuş kabiliyeti ve finişleri ile tanınmakla birlikte 1969 ve 1980 yılları arasında 17 kez pist ve yol şampiyonu olmuştur. 1969 Pist ve 5. Geleneksel Alaeddin Turu'nun Ferdi Takipte ve İskenderun Kriterium'unda 1.'lik, Aynı yılda tertiplenen 60 km'lik Yol Bisiklet Yarışı'nda 1.'lik kazanmıştır. Mısır ve Suudi Arabistan, Libya, Cezayir, Bulgaristan, Yugoslavya Turlarında yarışmıştır. Bulgaristan'da yapılan yokuş 1.'liğini ve İstanbul'da yapılan Balkan Ferdi Yol Şampiyonluğu'nda Balkan 1.'liğini elde etmiştir. Akdeniz Turu'nda iki etap klasman 1.'liğini elde etmiş ve 1971 yılında ilk kez katıldığı Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu'nda 3. olarak tamamlamıştır. Türk bisiklet tarihinde gelmiş geçmiş "en iyi sporcu" unvanını almıştır. Ayrıca 1974 yılında İstanbul'da düzenlenen Balkan Bisiklet Yol Yarışında 1. gelmiştir. 1976 yılında Kanada'nın Montreal eyaletinde gerçekleştirilen olimpiyatın bisiklet branşında Türkiye'yi temsilen giden tek millî sporcudur. Diğer yandan millî takım kaptanlığı yapmış, Muhafızgücü ve Meriç Tekstil formalarını giymiştir. 2016-2021 yılları arasında Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanlığı'nı yürüten Erol Küçükbakırcı'nın 12 yıllık spor hayatında 3 dönem¹⁶⁵ bisikletçilerle birlikte yarıştığı, millî formayı 750 kez giydiği, 105'in üzerinde uluslararası birincilik, 127 kez bölgelerarası yarışlarda birincilik, 17 kez Türkiye Şampiyonası rekoru bulunmuş ve bu rekor hâlâ kıramamıştır. Bütün spor hayatında 3 Akdeniz Oyunlarına (1971 Balıkesir, 1975 Cezayir, 1979 Yugoslavya), 2 Olimpiyata (1972 Münih

¹⁶⁴ *Yeni Meram*, 23 Ocak 1973, s. 6; Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020).

¹⁶⁵ 3 dönem tabiri ile kendisinden önce, aynı zamanda ve kendisinden sonra spora başlayıp yarıştığı kişiler kastedilmektedir.

Olimpiyatları, 1976 Montreal-Kanada Olimpiyatlarına) Millî Takım Sporcusu olarak katılmıştır.¹⁶⁶

1971 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Akşehir etabı 3.58.52 derece ile 1., 1973 İstanbul Balkan Bisiklet Yol Yarışı 1., 1973 Bulgaristan Turu Genel Ferdi Klasmanda 1., 1973 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Genel Ferdi Klasmanı 20.13.50 1., 1974 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Ankara-Eskişehir 3.08.47 1., 1974 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Genel Ferdi 1., 1974 Akdeniz Turu (Libya, Mısır, Suudi Arabistan Kraliyet, Cezayir turları) İkinci etap 4.02.15 1., 1975 Konya Veledrom Pist Yarışı 4 km ile kırılmayan rekor ile 1., 1976 ABD Şampiyonası Veledrom Pist Yarışı Genel Ferdi Klasman 1., 1976 Cezayir Turu Genel Ferdi Klasman 1., 1976 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Kriterium 4., 1976 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Kızılcabazı 3., 1976 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Tekirdağ 3.08.00 1., 1976 Akdeniz Turu Mersin-Silifke etabı (81 km) 1.47.43 1. olarak bitirmiştir. UCI Prensibi ile Akdeniz Turları puanlanmasında bisikletçiler arasında Rıfat Çalışkan ile 4.'lüğü paylaşarak yabancılarında dâhil edildiği genel puanlamada 6.'lığı kazanmıştır.¹⁶⁷

Erol Bey'in ana hedefi Montreal Olimpiyatları'ndan dört yıl sonra gerçekleştirilecek olan 1980 Moskova Olimpiyatlarına katılmaktı. Bu yarışlara girmeye hak kazanmıştı ancak o dönemde Rusya Afganistan'a çıkartma yapmış ve Türkiye'de Rusya'yı boykot edenler arasında olmuştur. Bu yüzden Moskova Olimpiyatlarına katılamamış ve bu durum sonrası spor kariyerini bırakma kararı alarak iş hayatına dönmüştür. Ayrıca 2016-2021 yılı arasında Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanlığını yürütmüştür. Görevi ilk icra ettiği yılda Genel Kuruldan vekâlet alarak İspanya'nın Malaga şehrinde toplantıya katılmıştır.¹⁶⁸

¹⁶⁶ *Yeni Meram*, 26 Mayıs 1969, s. 4; *Yeni Meram*, 14 Temmuz 1969, s. 4; *Konya'nın Sesi*, 22 Temmuz 1976, s. 5; Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020, 29 Nisan 2021).

¹⁶⁷ *Yeni Meram*, 15 Temmuz 1974, s. 6; *Konya'nın Sesi*, 8 Ekim 1976, s. 6; *Konya'nın Sesi*, 22 Aralık 1976, s. 6; Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020, 29 Nisan 2021); Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 74-75; Erol Bey'in kazandığı diğer yarışların dereceleri için Ek-3'e bkz.

¹⁶⁸ Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 29 Nisan 2021). Malaga şehrini Türkiye'nin Alanyası'na benzeten Erol Bey, gezme fırsatı bulduğu bu şehirde 620 bin sporcunun kış kampı yaptığını ve 5

Hasan Can

1975 Genç Millî Takıma alınmış ve Akdeniz Turu'nda yer almıştır. 1976 yılında gerçekleştirilen Büyükler ve Gençler Balkan Bisiklet Şampiyonası'na boyunun kısa olması gerekçesiyle Milli Takıma alınmamış ancak bir yıl sonra düzenlenen Uluslararası Mısır Turu'nun 3. ve 9. etaplarında galibiyet kazanarak "yılın sporcusu" seçilmiştir. 1977'de Yalova-Bolu arasında düzenlenen I. Koroğlu Kupası bisiklet turuna Konya Şekerspor'u temsilen katılmış ve bu turda 1. gelmiştir. Fransa Amatör Turu'nda millî formayı temsil etmiş ve bu yarışta "İstikbâl Vaat Eden Bisikletçi" ödülünü kazanmıştır.¹⁶⁹

1978 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu Bursa etabını 4., Balıkesir etabını 4., Genel Ferdi Klasmanı 23.45.24 saatte bitirerek 4., 1979 Cumhurbaşkanlığı Turu Bursa-Uludağ etabını 12., 1980 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu 1. etabını 4., 1980 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu Eceabat-Keşan etabını 8., 1980 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu Genel Ferdi Klasmanı 11. olarak bitirmiştir. Bu dönemlerde yapılan Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu'nda başarılı performans sergileyerek ilk on beşin içerisine girmiştir.¹⁷⁰

Harun Şencan

Şekerspor formasını temsilen Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turlarında yarışmıştır. Millî formayı 50 kez giymiştir. 1973 Yalova etabında 1.50.46 zamanlama ile 2.'lik, 1974 Uluslararası Cumhurbaşkanlığı Turu'nda 1.'lik, 1974 Genel Yokuş Klasmanda 1.'lik, 1974 Uluslararası Akdeniz Turu 2. etabında 4.02.15 zamanlama ile 2.'lik, 1974 Ankara Kriteriyumunda 1.52.00 ile 1., 1975 Antalya Kriteriyumunda 1.22.15 zamanlama ile 2.'lik, 1975 Sakarya-Bursa etabında 3.58.44 ile 1.'lik, 1975 Yalova-Bursa etabında 1.50.46 zamanlama ile 2.'lik, 1975 Tercüman

milyon turistinde sağlık amacıyla bu kampa katıldığını gözlemlemiştir. Bu gibi etkinlikleri Türkiye'de de uygulayarak, 2017 yılından bu yana Alanya başta olmak üzere her ilde bulunan özel sektörde dahil olmak üzere bu tür etkinliklere destek vermiştir. Böylelikle bisiklet sporunun turizme katkıları her geçen gün artmıştır. Bunun yanında Konya merkezi ile Çatalhöyük rotasına bisiklet yolu yapılması fikrini 2004 ile 2018 yılları arasında Konya Büyükşehir Belediye Başkanlığı yapan Tahir Akyürek ile paylaşmış ve bu yolun adının "Bisiklet Otopanı" olması yönünde fikirlerini sunmuştur.

¹⁶⁹ *Konya'nın Sesi*, 16 Haziran 1976, s. 6; *Konya'nın Sesi*, 7 Aralık 1976, s. 6; *Tercüman*, 7 Kasım 1977, s. 4.

¹⁷⁰ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 85.

Gazetesi Kupasında 59 puanla 1.'lik, 1975 Yokuş Klasmanında 1.'lik, 1975 Cezayir Akdeniz Oyunlarında 1.14.90 zamanlama ile bronz madalya, 1976 Uluslararası Akdeniz Turu genel klasmanında 2.'lik kazanmıştır.¹⁷¹

Harun Şencan bisiklet sporunun gelişmesi ve devamlılığı için oğlu ve torunlarının bisiklet sporu ile yakından ilgilenmelerini sağlayarak onları yetiştirmiştir. Oğlu başarılı bisiklet sporcusu olan Yüksel Şencan olup ikisi kız ikisi erkek olmak üzere toplam 4 torununun bisiklet sporunda forma giymesine yardımcı olmuştur.¹⁷²

Seyit Kırmızı

1967 yılında bisiklet sporuna başlamış ve 1976 yılında hem antrenör hem de sporcu olarak hizmet vermiştir. İlk kez 1968'de Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu'nda koşmuştur. Balkanlarda yapılan yarışlarda çeşitli şampiyonluklar elde eden ve turnuvalarda derecelere giren sporcunun ülke içinde ve dışında başarıları olmuştur.

1969 yılında büyükler kategorisinde yapılan 90 km'lik yol bisiklet yarışında 1., 1971 Türkiye Turu Genel Ferdi Klasmanı 2., 1972 Akdeniz Turu Silifke Anamur etabı (134 km) 5., Genel Ferdi Klasmanı 6., 1974 Akdeniz Turu ikinci etabı (4.28.00) 2., Silifke-Anamur etabı (3.56.24) 2., Genel Ferdi Klasmanı 2., 1974 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu'nu (147 km) Eskişehir-Bursa etabı(4.24.09) 4., Edremit-Çanakkale etabı 2., Genel Ferdi Klasmanı (25.45.16) 1., 1975 Türkiye Turu Genel Ferdi Klasmanı 1., 1975 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu Anıtkabir Kriteriyumu (1.43.27) 3., Kızılcahamam-Bolu etabı 1., Eskişehir-Bursa etabı (145 km) 4. olarak bitirmiştir.¹⁷³

“Köylü” lakabı ile bilinen Seyit Kırmızı milli formayı yaklaşık 200 kez giymiş ve hem yurt içinde hem de yurt dışında birçok kez yarışmıştır. 1974 yılında

¹⁷¹ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 86; <http://www.konyasekerspor.com/hakkimizda.php> (Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2020).

¹⁷² <https://www.konyayenigun.com/konya-nin-ata-sporu-bisiklet-10-makale,10134.html> (Erişim Tarihi: 18 Ocak 2021).

¹⁷³ *Yeni Meram*, 16 Haziran 1969, s. 4; *Yeni Meram*, 19 Nisan 1974, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 113; <https://www.cyclistmag.com.tr/2019/04/10/seyt-kirmizi/> (Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2020).

Polonya’da başlayıp Çekoslovakya’da biten Cuorse de la paix yani “Sulh Yarışı”na katılmıştır. 1973 yılından 1977 yılına kadar antrenörlük ve sporculuğu beraber yürütmüş, 1977 yılında sporculuğu bırakarak 1992 yılına kadar antrenörlük ile ilgilenmiş ve bu tarihten sonra emekli olmuştur.¹⁷⁴

Yusuf Ecevit

1971’de bisiklet sporuna başlamış, Konya Şekerspor forması ile Türkiye şampiyonalarında yol ve pist yarışlarında dereceler kazanmıştır. 1972 Akdeniz Turu Alanya-Antalya etabı (134 km/3.32.55) 3., 1975 Akdeniz Turu Anamur-Alanya etabı (125 km/3.57.50) 5., Antalya Kriteriyumu (83 km/1.22.10) 1., Genel Ferdi Klasmanı (14.38.40) 5., 1975 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu Bolu-Sakarya etabı 1., Sakarya-Bursa etabı 4., Edremit-Çanakkale etabı 3., Genel Ferdi Klasmanı (30.59.05) 3., 1976 Akdeniz Turu Mersin-Silifke etabı 7., Adana-Mersin etabı 3., 1976 Uluslararası Mısır Turu Ferdi Klasmanda 1., aynı turun 1. etabı 4., 2. etabı 2., 4. etabı 2., 5. etabı 4., Genel Ferdi Klasmanı 3. olarak bitirmiştir.¹⁷⁵

1983’te Konya Şekerspor Kulübü’nü temsilen Türkiye Şampiyonu olduktan sonra aktif olarak sporu bırakmış ve 1993 yılına kadar Şekerspor’da hem mekanisyen hem de antrenör olarak çalışmıştır. 1996’da emekli olduktan sonra Selçuklu Belediyespor’da Mevlüt Bora ile birlikte antrenörlük yaparak yeni şampiyonlar yetiştirmiştir. 1981’de Guinness Rekorlar Kitabı’na girememiş ancak 2004 yılında tekrar deneyerek 51.7.23 saat ile en uzun süre bisiklet üzerinde kalan yarışmacı olarak adını bu kitaba yazdırmıştır.¹⁷⁶

Tevfik Erdoğan

Sporculuk kariyerine Konya Şekerspor’da başlamış ve Millî takımda da yer almıştır. 1976 Gençlik ve Spor Bakanlığı Kupası 2.’si, 1979 Cumhurbaşkanlığı Turu Genel Ferdi Klasmanı (14.09.45) 9.’su, 1980 Cumhurbaşkanlığı Turu 1. etap 2.’si,

¹⁷⁴ *Yeni Meram*, 20 Nisan 1974, s. 6; *Yeni Meram*, 8 Temmuz 1974, s. 6; *Konya Postası*, 5 Ağustos 1976, s. 6; *Konya Postası*, 8 Mart 1988, s. 6; <https://www.konyayenigun.com/bisiklette-1970lerin-yildizlari-makale,10056.html> (Erişim Tarihi: 29 Aralık 2020).

¹⁷⁵ *Konya’nın Sesi*, 7 Aralık 1976, s. 6; *Konya’nın Sesi*, 16 Aralık 1976, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 120.

¹⁷⁶ <http://www.konyayenigun.com/yenigun-ozel/konyali-sporcu-bir-misir-turu-kostuk-ki-sorma-h260757.html> (Erişim Tarihi: 7 Aralık 2020).

1980 Cumhurbaşkanlığı Turu Keşan etap 3.'sü, Tekirdağ-İstanbul etap 1.'si ve Genel Ferdi Klasman 10.'su, 1980 Akdeniz Turu 2. etap 4.'sü, Genel Ferdi Klasmanı (2.00.22) 6.'sı olmuştur. Bölgelerarası yarışlarda üst üste beş kez Türkiye yol ve pist şampiyonluğunu ve uluslararası yarışlara da katılarak Türkiye şampiyonluğunu elde etmiştir.¹⁷⁷

Nurettin Kirpiksiz

Kirpiksiz, 1974'te Konya'da her yıl düzenlenen düz bisiklet yarışına katılarak 3. etabı 1.10.50 zamanlama ile 1., genel ferdi klasmanı ise 2.36.25 zamanlama ile 1.'likle bitirmiştir. Bu yarıştan sonra bisiklet sporuna daha çok ilgi duymaya başlamıştır.¹⁷⁸

Gençlikspor daha sonra Şekerspor ve askerlik döneminde Muhafızgücü formalarını giymiştir. Bisiklet sporuna devam etmesindeki en büyük sebep millî formayı giydiği Şekerspor'un işlettiği Şeker Fabrikası'nda eski mesleği olan balata tamirciliğini yapmasına olanak sunulan oto atölyesinde işe girmesidir. Gündüz iş ve spor ile ilgilenmiş, akşamları ise gece okuluna giderek ortaokulu bitirmiş ve daha sonra Sanat Okulu motor bölümünden mezun olmuştur. Şekerspor müessesesi iş imkânı sağlaması ile sporunu da eş zamanlı yürütmüş ve bu kulüpten emekli olarak Konya Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü Bisiklet İl Temsilciliği'nde çalışmaktadır.¹⁷⁹

Konya birinciliği ve Türkiye şampiyonu unvanlarını kazanmış, özellikle pist ve yol yarışlarında oldukça önemli başarılar elde etmiştir. 1976 yılında yapılan Gençlik ve Spor Bakanlığı Kupası yarışmasında 90 kilometreyi gençler arasında birincilikle bitirmiştir. 190 kez millî formayı giymiş ve uluslararası yarışlarda 50'ye yakın birincilik kazanmıştır. 1976'da Bulgaristan'da yapılan Balkan Gençler Bisiklet Şampiyonası'nda 70 km'yi birinci olarak geçmiştir. 1978 yılında düzenlenen Mısır Turu'nda ikinci, 1978 Libya'da organize edilen Dünya Ordulararası Şampiyonasında

¹⁷⁷ *Konya'nın Sesi*, 9 Ağustos 1976, s. 5, 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 116, 117.

¹⁷⁸ *Yeni Meram*, 5 Ağustos 1974, s. 6; *Yeni Meram*, 8 Ağustos 1974, s. 6; *Yeni Meram*, 15 Ağustos 1974, s. 6; *Yeni Meram*, 19 Ağustos 1974, s. 6; Bisiklet Şampiyonu Nurettin Kirpiksiz ile Okkalı Sok. Harmancık 42010 Meram/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 26 Nisan 2021); *Konya'nın Sesi*, 22 Mayıs 1976, s. 6.

¹⁷⁹ Bisiklet Şampiyonu Nurettin Kirpiksiz ile Okkalı Sok. Harmancık 42010 Meram/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 26 Nisan 2021).

sekizinci, 1980 Uluslararası Karadeniz Turu'nda ikinci ve 1982 Trakya Turu'nda da ikinci gelmiş yine aynı yıl Arnavutluk ve Ankara-İzmir yarışında birincilik madalyalarını boynuna takmıştır. Spor hayatı boyunca 8 defa Türkiye birincisi olmuştur.¹⁸⁰

1986'da sporu bıraktıktan sonra Şekerspor'da antrenörlük yapmıştır. 1989'dan 1999'a kadar altı yıl idarecilik, diğer dört yılda ise hem antrenörlük hem de idareciliği yürütmüştür. Yüksel Şencan, Hasan Küçüköğütli, Adnan Erdoğan, Recep Arda, Mehmet Mutlu, Hulusi Köseoğlu, Ali Demirel gibi Şekerspor'un millî sporcularını yetiştirmiştir. Daha sonra 2003-2006 yılları arasında 4 sezon Selçuklu Belediyespor Kulübü'nde antrenörlük yapmıştır. Bu kulüpte antrenörlük yaptığı dönemde Muhammed Atalay, Miraç Kal, Serhat Sert, Fatih Harmancı gibi millî takıma girmiş sporcuları geliştirmiştir. 2008 yıllarında Bisiklet Sporunu Kalkındırma Derneği¹⁸¹ Kulübü'nde antrenörlük yapmış ve sonraki yıllarda Konya Bisiklet İl Temsilciliği'nde görev almıştır.¹⁸²

1975 Konya gençler arasında veledrom pistte (3 km) Genel Ferdi Klasmanı 1., 1976 Konya veledrom pistte (3 km) Genel Ferdi Klasmanı 1., 1976 Bulgaristan Balkan Gençler Bisiklet Şampiyonası (70 km) Genel Klasmanı 1., 1978 Konya puanlı yarışta veledrom pist yarışını 1., 1978 Adana-İskenderun-Hatay-Gaziantep yarışları 4 etaplı yarışta 1. etabı 1., 1978 Libya Dünya Ordulararası Şampiyonası Ferdi Klasmanı 8., 1978 Libya Dünya Ordulararası Şampiyonası Genel Klasmanı 4., 1978 Büyükler etabı veledrom puanlı yarış 1., 1978 Mısır Turu Genel Ferdi Klasmanı 2., 1980 Karadeniz Turu Trabzon-Giresun etabı Ferdi Klasmanı 1., 1980 Karadeniz Turu Trabzon-Giresun etabı Genel Klasmanı 2., 1980 Zamana Karşı Yol

¹⁸⁰ *Konya'nın Sesi*, 1 Haziran 1976, s. 6; *Konya'nın Sesi*, 19 Ağustos 1976, s. 6; Bisiklet Şampiyonu Nurettin Kırpiksiz ile Okkalı Sok. Harmancık 42010 Meram/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 26 Nisan 2021).

¹⁸¹ Bu dernek günümüzde Bisiklet Kulübü diye geçmektedir. Nurettin Bey ve birkaç sporcu arkadaşlarıyla birlikte kurdukları bu dernek sayesinde birkaç çocuk yaştaki sporcuları yetiştirmektedirler.

¹⁸² Bisiklet Şampiyonu Nurettin Kırpiksiz ile Okkalı Sok. Harmancık 42010 Meram/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 26 Nisan 2021); Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 104; <https://www.memleket.com.tr/nurettin-kipiksiz-8184yy.htm> (Erişim Tarihi: 19 Ağustos 2020); <http://konya.gov.tr/turkiye-bisiklet-federasyonu-baskani-sayin-valimizi-ziyaret-etti-2> (Erişim Tarihi: 19 Ağustos 2020).

Yarışı¹⁸³ Genel Ferdi Klasmanı 1., 1982 Ankara-İzmir Turu Afyon etabı Ferdi Klasmanı 1., Genel Ferdi Klasmanı ise 1., 1982 Balıkesir veledrom pist yarışı (4 km) Genel Ferdi Klasmanı 1., 1982 Bursa Turu Ferdi Yol Yarışı 1., 1982 Trakya Turu Genel Ferdi Klasmanı 2., 1982 Arnavutluk Turu Yol Yarışı 1., 1982 Almanya Baden-Württemberg Turu¹⁸⁴ Ferdi Klasmanı 14., 1983 Trakya Turu 1. etabı 2., 1983 Trakya Turu Genel Ferdi Klasmanı 2., 1983 Konya Ferdi Yol Yarışı Genel Ferdi Klasmanı 1., 1985 Zamana Karşı Yol Yarışı Genel Ferdi Klasmanı 1., 1985 Türkiye Şampiyonası Genel Klasmanı 1., 1985 Macaristan-Buda Peşte Yol Yarışı Genel Ferdi Klasmanı 18. olarak bitirmiştir.¹⁸⁵

Mehmet Büyükbekar

Bisiklete 1969 yılında Konya Demirspor ile başlayan Büyükbekar, daha sonra Şekerspor takımına girerek birincilikler elde etmiştir. 1969 ve 1970 Genç Kategori yarışlarında yol ve pist Türkiye şampiyonu ve ferdi klasmanda birincilik kazanmıştır. 1969 yılında düzenlenen 50 km'lik bisiklet yol yarışının gençler kategorisinde 1., 1969 Türkiye Ferdi Yol Yarışı'nda 2.08.15 zamanlama ile 1. gelmiştir. 1971 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu Kulu-Konya etabın beşinciliğini 4.00.44 zamanlama ile 5. olarak bitirmiştir. Akdeniz Turu genel klasmanında 4. olmuştur. 1976'da ise pistte Türkiye şampiyonluğunu kazanmış ve bunların sonucunda Millî formayı 7 kez giymiştir.¹⁸⁶

Ahmet Alıcı

Günümüzde yerel bir sanatçı olan Alıcı, aynı zamanda spora da yönelerek 1976 yılında gençler arasında yapılan bisiklet yarışında Konya ve Türkiye birinciliği kazanmıştır. 1979'da Genç Millî Takıma seçilmiştir.¹⁸⁷

¹⁸³ 12 Eylül Olaylarından dolayı pist yarışları olmamıştır. Ayrıca 1981'de Akdeniz Turu da iptal edilmiş ve Askeri Genel Müdürü, bu yarış yerine Ankara-İzmir Yarışının yapılması yönünde karar almıştır. Nurettin Bey 1981 Ankara-İzmir Yarışını sakatlık geçirdiğinden dolayı koşamamış ve Konya'yı temsilen Hasan Can yarışarak birinci gelmiştir.

¹⁸⁴ Amatörlerin yarıştığı en büyük turlardan biri olmuştur.

¹⁸⁵ Bisiklet Şampiyonu Nurettin Kirpiksiz ile Okkalı Sok. Harmancık 42010 Meram/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 26 Nisan 2021).

¹⁸⁶ *Yeni Meram*, 16 Haziran 1969, s. 4; *Yeni Meram*, 30 Temmuz 1969, s. 4; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 96; <http://www.konyayenigun.com/konyanin-ata-sporu-bisiklet-1-makale,9925.html> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2020).

¹⁸⁷ *Konya'nın Sesi*, 19 Mayıs 1976, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 57.

Hasan Gazyağcı

Konya bölgesinde yapılan pist yarışlarında öne çıkan 1970 dönemi pedalcılarından olmuştur. 1971 yılında Etbalıkspor Kulübü'ne katılarak lisansını çıkarmış ve 1 km'lik sürat yarışlarında başarılar elde etmiştir. 1973'te Şekerspor'a geçerek yeşil-beyaz forma ile Büyükler Sürat Yarışında Türkiye şampiyonu olmuştur. 1972'de 80 km'lik yol yarışında 3.22.22 zamanlama ile 2. olmuştur. 1976'da Konya'da yapılan 1 kilometrelik pist şampiyonasında 1., Balıkesir'de yapılan yarışta ise 2. gelmiştir. Konya'da Bisikletin Sprinteri yani süratçisi olarak tarihe geçmiş ve özellikle veledrom yarışlarında kendinden söz ettirmiştir.¹⁸⁸

Hasan Özdengül

1970 yılında Konya'da yapılan 50 kişinin katıldığı Düz Bisiklet Yarışında ilk 10'un içerisinde girmiştir. 6 Haziran 1972 tarihinde Türkiye Bisiklet Turu için Ankara'da açılan kampa katılmış ve milli takımda yer almıştır. Bu yılda yapılan Türkiye Yol Birinciliğinde 3.18.05 zamanlama ile 2. olmuştur. Türkiye turlarına katılarak Türkiye şampiyonalarında dereceye girmiştir. 1974 yılı Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu Balıkesir-Edremit etabında 2.15.18 zamanlama ile 4.'lük kazanmıştır. Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu gibi büyük yarışlarda ilk beşe girmek kayda değer bir başarıdır.¹⁸⁹

Davut Berber

1970 dönemi bisikletçilerinden olup bu yıllarda yapılan İkinci Kategori Ferdi Yol Birinciliği (70 km) 1.51.10 derece ile 5. olarak bitirmiştir. 1974 yılında Bisiklet Pist Birinciliğinde 3.'lük elde etmiştir. Bölgelerarası ve Türkiye Birinciliklerinde de dereceye girmiştir. Sporu bıraktıktan sonra hem sağlıkçı olarak hem de hakemlik yaparak kamuoyuna ve bisiklet camiasına çeşitli hizmetlerde bulunmuştur. Covid-19 tanısı konularak Temmuz 2020'de hayatını kaybetmiştir.¹⁹⁰

¹⁸⁸ *Konya'nın Sesi*, 14 Ağustos 1976, s. 5-6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 85; <https://www.memleket.com.tr/konyamizin-akraba-sporculari-22-19739yy.htm> (Erişim Tarihi: 6 Aralık 2020).

¹⁸⁹ *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1972, s. 6; *Yeni Meram*, 7 Haziran 1974, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 85.

¹⁹⁰ *Yeni Meram*, 7 Ekim 1974, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s.70-71; <https://bisiklet.gov.tr> (Erişim Tarihi: 26 Temmuz 2020).

Ali Erbil

1975'te Şekerspor Kulübü'nü temsilen Türkiye yol ve pist şampiyonalarında yarışıp dereceler elde etmiş, 1975 ve 1976 yıllarında Türkiye 9.'su olmuştur. İsviçre Giyom Tell gibi büyük turlarda da yarışmıştır. Ayrıca 1975 Takım Pist 1.'si, 1976 Takım Pist 2.'si, 1976 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu 10. etap 9.'su, 1976 Kıbrıs Yarışı 3.'sü ve son olarak Mısır Turu 9.'su olmuştur. Türkiye Şampiyonluğunda ve yurt dışında düzenlenen yarışlara katılan Erbil, Konya'nın yetiştirdiği yetenekli bisikletçilerden olmuştur.¹⁹¹

Ali Meşin

Bisiklet hayatına 1968 yılında Konya Demirspor Kulübü'nde başlamış ve 1969-1971 yılları arasında Konya Şekerspor'da, 1971-1972'de ise Muhafızgücü Kulübü'nü temsilen yarışmıştır. 1970'te Türkiye Pist Şampiyonası'nda Ferdi Takip Birinciliğini kazanmıştır. Cumhurbaşkanlığı Turu'nda, Ordulararası Dünya Şampiyonası'nda ve Balkan Şampiyonası'nda Türkiye'yi temsil etmiştir.¹⁹²

Erol Öztoran

1970 döneminde büyük turlarda yarışan bisikletçiler arasında yer almıştır. 1971 Türkiye Yol Mukavemet Şampiyonası'nda (3.57.58) 8.'liği, 1971 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu Kulu-Konya etabında (3.59.05) 4.'lüğü kazanmıştır. 2010 yılında Konya İl ve Gençlik Spor Müdürlüğü Yarış Komitesi Hakemliği yapmıştır.¹⁹³

Sadi Ebese

Bisiklet sporuna 1972 yılında başlamıştır. Millî formaya sahip olan Ebese, Türkiye Şampiyonluklarında dereceler almıştır. 1974 yılında Beyşehir yolunda yapılan 100 km'lik Bisiklet Bölge Birincilikleri yarışında büyükler kategorisinde 2.34.10 zamanlama ile 1. gelmiştir. 1980 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu'ndaki

¹⁹¹ *Konya'nın Sesi*, 13 Ağustos, s. 6; *Konya'nın Sesi*, 14 Ağustos 1976, s. 5, 6; *Konya'nın Sesi*, 4 Kasım 1976, s. 6; *Konya'nın Sesi*, 7 Aralık 1976, s. 6; Hiçyılmaz, 1912 – 2012, s. 61.

¹⁹² ; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 61; <https://www.memleket.com.tr/bisiklette-1970li-yillar-19189yy.html> (Erişim Tarihi: 7 Aralık 2020).

¹⁹³ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 75; <https://www.haberler.com/konya-da-genclik-kupasi-bisiklet-yarisi-duzenlendi-haberi/> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2020).

Keşan-Tekirdağ etabında (81 km) 9. olmuştur. Sadi Ebese'ın spor hayatı ile ilgili detaylı bilgiye kaynak yetersizliğinden dolayı ulaşılamamıştır.¹⁹⁴

Mehmet Küçükçerezci

Şekerspor Kulübü forması ile Türkiye çapında şampiyonluklar ve çeşitli dereceler elde etmiştir. Millî formayı uluslararası alanda temsil etmekle kalmayıp Balkan Şampiyonası gibi büyük yarışlara da katılmıştır. 1988 yılında Bursa'da yürütülen Balkan Bisiklet Şampiyonası'nda Ferdi Yol Yarışında üçüncü gelmiştir. Bu skor, Erol Küçükbakırcı'dan sonra Türkiye'nin elde ettiği en başarılı ikinci derecedir.¹⁹⁵

Ali Ömer Eriği

Şekerspor Kulübü'nde yer almış, bölgeler ve kulüplerarası yarışmalarının yanı sıra Türkiye şampiyonalarında başarılar sağlayarak millî formayı giymeye hak kazanmıştır.¹⁹⁶

1970-1980 yıllarında bisiklet sporcuları arasında öne çıkan Erol Küçükbakırcı, Seyit Kırmızı, Hasan Can, Harun Şencan, Nurettin Kirpiksiz ve Hasan Gazyağı kendilerinden sonra birçok bisiklet sporcusu yetiştirmiştir. Ancak kurumlara ve antrenörlere yeterli maddi ve manevi desteğin sağlanamamasından kaynaklı bisiklet sporuna ilgi azalmış ve sonradan yetişen sporcuların hiçbirisi 1970 ile 1980 arasında yarışan profesyonel bisiklet sporcuları kadar başarı elde edememiştir. Bu yüzden Konya'da yetişen bisiklet sporcuları incelenirken 1980 yılı son tarih olarak ele alınmış ve bu sporcuların başarılarına dikkat çekilmiştir.

¹⁹⁴ Yeni Meram, 16 Eylül 1974, s. 6; Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 111; https://amigokonyaseker.tr.gg/Taraftar-Odas%26%23305%3B_haberler.htm (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).

¹⁹⁵ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 97; <https://sites.google.com/site/konyaclub/home/konyanin-spor-tarihi/bisiklet> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2020).

¹⁹⁶ Hiçyılmaz, 1912-2012, s. 63.

İKİNCİ BÖLÜM

BELEDİYECİLİK, İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE KÜLTÜREL TURİZM ALANLARINDA BİSİKLET

2.1. Konya’da Bisikletin Belediyecilikteki Rolü

Sanayi devriminden sonra artan nüfus, sosyal ve ekonomik yapıdaki değişimler ile kentleşme ulaşımı etkilemiştir. Bütün bu faktörler ulaşım ağının kullanışlı olduğu yerlerde yoğunluk kazanmıştır. Artan kentleşme sonrası uzun mesafeler için motorlu taşıt kullanımı kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu yüzden ulaşım planları daha çok motorlu taşıtlara yönelik yapıldığından bisiklet yolu ve şeritleri karayollarına sonradan eklenmiş veya sıkıştırılmış halde olmuştur. Bisiklet kullanımını ve imajını arttırma da yöneticiler teknolojik gelişmelerden, bu alanda ayrılacak fondan, yasal düzenlemelerden faydalanmıştır.¹⁹⁷

Otomobil kullanımının yaygın olmadığı zamanlarda kentlerde ve kırsal yerleşim yerlerinde ulaşım ve farklı amaçlar için bisiklet kullanılmıştır. Özellikle topografyanın uygun olduğu Konya ilinde yük taşıma, tarlalara veya bahçelere erişim, işe gidip-gelme vb. amaçlar için bisiklet tercih edilmiştir. Ayrıca posta dağıtıcıları ve polis memurları da kendilerine verilen bisikletlerle görevlerini icra etmişlerdir. Ancak 1960 yıllarına doğru gelindiğinde motorlu taşıtların artması, yolculuk mesafelerin uzaması, eğilimli alanlara kentlerin yapılması ve dolmuş, minibüs, otobüs gibi toplu ulaşım araçların kentlerde hizmet vermeye başlaması sonucu bisiklet kullanımında azalma meydana gelmiştir. Zamanla artan trafik yoğunluğu ve altyapılardaki bisiklet yolu eksiklikleri ile güvenli seyahat etmenin zorluğundan dolayı ulaşım için kullanılan bisiklet sadece eğlence, tur ve spor amaçlı sınırlı bir ulaşım aracına dönüşmüştür. Dahası Konya’da 550 km’lik bisiklet yolu olmasına rağmen 1950 yıllarına oranla bisiklet kullanımında %1 oranında azalma yaşanmıştır. Bisiklet kullanım oranını yükseltmek için son 20 yılda Konya Büyükşehir Belediyesi çeşitli çalışmalar yürütmüştür.¹⁹⁸

¹⁹⁷ Büşra Karagöz-Rahmi Erdem, “Yerel Yöneticilerin Bisiklet Kullanımını Engelleleyen Faktörlerin Değerlendirilmesi: Konya”, *KMÜ Mühendislik ve Doğa Bilimleri Dergisi*, C. 1, S. 1, 2019, s. 2-4.

¹⁹⁸ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Türkiye Bisiklet Ağı Master Planı, Stratejiler ve Standartlar*, C. 1, 2021, s. 21, 22.

Motorlu taşıtlar yaygınlaşmamış iken bisiklet yüzyıl önce en çok kullanılan ulaşım vasıtası olmuştur. Ancak motorlu taşıtların gelişmesi ve herkesin alabileceği bir araç olarak yaygınlaşmasından sonra bisiklet kullanımı ikinci planda hatta sınırlı sayıda kalmıştır. Özellikle 1950 yılından sonra ulaşım aracı olarak kullanılan bisiklet geri planda kalarak motorlu araç kullanımı artmış ve bu da trafiği yoğunlaştırmıştır. Ekonomik, sosyal, çevresel olarak olumsuz yönde etkileyen sorunları da beraberinde getirmiştir. Burada yöneticiler, altyapı ve ulaşım planlamalarında yaya, bisiklet ve motorlu taşıma sistemleri göz önüne alarak çözümler üretmiş ancak bir bütün olarak istenilen düzeye gelememiştir. 1973 yılında ortaya çıkan petrol krizinden sonra artan petrol fiyatlarına karşın çevreye duyarlı politikaların yanında en önemlisi petrol tüketimini azaltacak hedefler belirlenmiştir. Bu hedeflerin içinde muhakkak kent içi ulaşımında bisiklet kullanımını arttıracak adımlar atılmış ve son zamanlarda bisiklet ulaşımı üzerine oldukça fazla ciddi çalışmalar yapılmıştır. Bireysel ulaşım türü olan bisikletin desteklenmesi ve gelişimi için yerel yöneticiler olan Selçuklu, Karatay ve Meram Belediye Başkanları ortak çalışmalarda bulunmuştur. Hatta Karatay Belediye Başkanı Hasan Kılca, 2022 yılının ilk ayında 8858 m²'lik bir alan üzerinde Ulubatlı Hasan Parkında çocuklara yönelik Trafik Eğitim Parkı inşa etmiştir. Yeşil alan ve sosyal yaşam alanı ihtiyacını karşılayacak olan bu parkta bisiklet yolu da yapılmıştır.¹⁹⁹ Bu tür parklarda oynayan çocuklar akülü arabalar ile bisiklet sürücüsünü de fark ederek trafik kurallarını eğlenceli bir şekilde öğrenme fırsatı bulmuşlardır.

Ulaşım planlaması yapılırken, kentin ve kent insanının ihtiyaçlarını sağlamak, insan, araç ve eşyaların hızlı, konforlu, ekonomik, güvenli, çevreye zarar vermeyen, gürültüsüz ve düşük maliyetli, dışa bağımlı olmadan taşınmasına imkân verecek yöntemlerin oluşturulmasına dikkat edilmiştir.²⁰⁰

Motorlu araçlar ön planda tutularak yapılan altyapı genişletmesi ile artan yol çalışması, daha fazla araca ve daha fazla tıkanıklığa sebep olmaktadır. Bu yol

¹⁹⁹ Sibel Mansuroğlu-Veyssel Dağ, “Antalya Örneğinde Turizm Kentlerinde Bisikletli Ulaşım Güzergâhı Olanaklarının Değerlendirilmesi” *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, C. 22, S. 2, 2020, s. 342; Karagöz, *Yerel Yöneticilerin Faktörleri*, s. 3; <https://karatay.bel.tr/haberdetay/4380/karatay-belediyesi-ilceye-trafik-egitim-parki-kazandiriyor> (Erişim Tarihi: 14 Ocak 2022).

²⁰⁰ Ankaya, *Bisiklet Yollarının Planlanması*, s. 1.

alışmasının amacı trafiği azaltmak olsa da bu durum olumsuz bir kısır dye girmektedir. Bu olumsuz durumu düzeltmenin en kolay cm ise altyapı çalışmalarına bisiklet yolunun eklenmesi olacaktır.²⁰¹

Çağımızda yaşanabilir cvre ve yaşanabilir kent mekanları oluşturmak şehir planlama prensiplerinin temel uğraşısı olmaktadır. Bu amaçla bisiklet kullanımı kentteki yaşanabilirlik düzeyini arttırdığından dolayı şehir planlanmasında önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle bisiklet ulaşım planlarının diğer ulaşım ağları ile entegre olarak bütüncül bir ulaşım sisteminde uyumlu şekilde yapılması için uğraşlar bulunmaktadır. Bisiklet altyapı sistemi bisiklet ulaşımının başlangıç ve varış noktaları olarak görülen transfer merkezi, ana yerleşim bölgeleri, toplu taşıma durakları, hastaneler, eğitim kurumları, iş ve alışveriş merkezleri, turizm ve rekreasyon alanları, stadyum ve terminal gibi faaliyet merkezleriyle bağlantı kuracak bir şekilde oluşturulmaktadır. Trafiğin yoğun olduğu yerlerde bisiklet yollarının güvenliği, trafik ışıklarında öncelikli geçiş hakkının bisikletliye verilmesini gösteren levha ve yazılar gibi uygulamalar faaliyete geçirilmekte ve trafik kuralları bisiklet ulaşımını kapsayacak şekilde genişletilmektedir.²⁰² Tüm bu kurallar dikkate alınarak Konya’da toplu ulaşım araçları ile entegre olmuş bisikletli ulaşım incelediğinde, şehir içi otobüslerin n veya arka kısımlarında bulunan raflarda sınırlı sayıda en fazla 2 bisiklet taşıma kapasitesi ile uzun mesafeli yolculukların kolaylıkla yapılmasına olanak vermektedir. Ayrıca günün belli saatlerinde Merkez ile Selçuk Üniversitesi Kampüsü’ne kadar olan mesafeyi rahat bir şekilde seyahat etmeyi sağlayan bisiklet tramvayları 2020’de işlev görmeye başlayarak aynı anda 21 adet bisiklet taşıma kapasitesine ulaşmaktadır.

Bisiklet yolculuklarının gzerghları esnek olduğundan kişi istediği yere istediği şekilde uygun, kısa, eğlenceli, güvenli ve eğimsiz yollarda gezebilmektedir. Bu yönden motorlu taşıtlara oranla daha rahat ve zaman planlamasında da daha

²⁰¹ Konya Turizm şube Müdürü Mehmet Ynder ile Aziziye Mah. Mevlâna Cad. No: 73 Karatay/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 21.12.21); Metin alık, “Kent Dokusuna Uygun Alternatif Cvresel Ulaşımda Bisiklet Kullanımının Sosyal Fayda Maliyet Analizi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Avrasya zel Sayısı, Kütahya 2016, s. 331.

²⁰² Mansuroğlu, *Bisikletli Ulaşım Güzergâhı*, s. 350; Karagöz, *Yerel Yöneticilerin Faktörleri*, s. 16.

esnek olmaktadır.²⁰³ Bisikletli, motorlu taşıtların giremediği dar sokaklara ve kestirme yollara boyutu ve rahat manevra özelliği sayesinde ortalama 40-60 km hızda giden motorlu araca göre gideceği yere daha kısa mesafede ve daha hızlı varabilmektedir. Böylelikle zamandan tasarruf etmekte ve keyfini çıkarabileceği bir seyahat gerçekleştirmektedir. Bisiklet yolculuğundaki esnek ve tarifesiz oluş, bisiklet kullanımının hızlı, gecikmesiz ve güvenilir olmasını sağlamakta ve dolmuş, tramvay gibi belli güzergahta ve saatte giden zaman tarifesine bağlı araçlara binmekten kurtarmakla birlikte daha eğlenceli yolculuk sunmaktadır.

Konya kent merkezinde ulaşım ağları yerleşim alanlarına göre şekillenmiştir. Kentin ilk yapılan yerleşim yerlerinde yapı yoğunluğuna bağlı dar sokaklar mevcut ancak daha sonraları yapılan yerleşim yerlerindeki yollar geniş ve çevre yollara bağlı bulvarlardan oluşmuştur. Belediye, bu alanları yapılandırırken motorlu taşıtlara göre şekillendirmişse de 2001 yılından beri yaklaşık 20 yıldır bisiklet yollarını çevre yollara entegre etmeye çalışmıştır.²⁰⁴

Konya Büyükşehir Belediyesi'nin bisiklet ulaşımı ve sporu alanında yapmış olduğu çalışmalar sayesinde Konya'nın bisiklet şehri olmasındaki istikrarı korunmuştur. Ayrıca bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için eğitim programları, farkındalık çalışmaları, vatandaşlara hediye edilen 45 bin bisiklet, bisiklet sürüşü etkinlikleri, toplu taşıma ile entegrasyon çalışmaları, bisiklet tramvayı, Bisiklet Master Planı, bisiklet parkları, tamir ve bakım istasyonları, kamu personeli için bisikletli ulaşım teşviki, yarışma, çekilişler gibi birçok çalışmaya imza atmış ve ilk bisiklet planlamasına ve geleneksel bisiklet ulaşımına sahip ilk şehir olmuştur.²⁰⁵ Ancak Bosna'dan Eski Sanayi bölgesine bisiklet ile seyahat etmeye başlandığında trafik yoğunluğundan kaynaklı bisiklet yolundaki güvenliğin azalması ve Mevlâna, Zafer gibi merkezlere gitmek için bisiklet yolunun olmaması gibi sorunlar gözlemlenmiştir. Şehir planlamasında motorlu taşıtlar dikkate alındığından bisiklet ile seyahat kısıtlılığı ortaya çıkmıştır. Keza merkez Zafer'de düzenli bisiklet yolunun

²⁰³ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 7; Kaya Mert-Ebru Vesile Öcalır, "Konya'da Bisiklet Ulaşımı: Planlama ve Uygulama Süreçlerinin Karşılaştırılması", *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C. 27, S. 1, 2010, s. 225.

²⁰⁴ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 59.

²⁰⁵ Çiğdem Çörek Öztaş-Murat Ölmez-Jaap Kamminga-Wim Bot, *Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı – 2030*, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, C.1, 2022, s. 13.

olmaması sonucu diğer araç veya yayalarla kesişim yaşanması sonucu bisikletli ulaşımı zorlaştırmıştır.

Bisiklet yolculuğu yerleşim içi, yerleşim dışı ve yerleşimler arasında farklı kullanım amaçlarını içermektedir. Yerleşim içi bisiklet yolculuğunda çalışma, eğitim, iş takibi, rekreasyon, spor, sağlık ve yük taşıma; yerleşim dışı yolculuklarda spor, turizm, rekreasyon, ulaşım; yerleşimler arası yolculuklarda ise spor ve turistik amaçlı seyahatler ağırlıkta olmaktadır.²⁰⁶

Eski Bisiklet Federasyon Başkanı Erol Küçükbakırcı, Konya merkezi ile Çatalhöyük rotasına bisiklet yolu yapılması fikrini 2004 ile 2018 yılları arasında Konya Büyükşehir Belediye Başkanlığı yapan Tahir Akyürek ile paylaşmış ve bu yolun adının “Bisiklet Otopanı” olması yönünde fikirlerini sunmuştur.²⁰⁷ Bu tür bisiklet otopanı ile şehirden şehre yolculuk mesafesinde azalma ve konforda artış sağlanacağından bisiklet ile uzun seyahat etme konusunda tereddüt eden birçok kişiyi cesaretlendirecektir.

2.1.1. Bisiklet ile İlgili Son 7 Yıllık Faaliyetler

Konya Büyükşehir Belediyesi’nin son 7 yıllık faaliyetleri incelendiğinde bisiklet kullanımını teşvik etmek ve farkındalık oluşturmak için çalışmalar yapıldığı gözlemlenmektedir.

2016 yılında mevcut olan 280 km’lik bisiklet yoluna 167 km daha eklenerek toplam bisiklet yolu ağı 447 km yapılmış ve 40 istasyonda 500 kiralık bisiklet bulunmuştur. Aynı yılda Konya Büyükşehir Belediyespor Kulübü bisiklet takımı Bisiklet Federasyonu’nun düzenlediği Türkiye Bisiklet Yol Şampiyonası’nda 2.’liği elde etmiştir.²⁰⁸

2017 yılında 500 km’yi aşkın bisiklet yolu yapıldığı ve Avrupa ülkeleri ile yarışır duruma gelindiği belirtilmiştir. Ayrıca Gençlik ve Spor Bakanlığı, Türkiye Bisiklet Federasyonu ve Konya Büyükşehir Belediyesince organize edilen Konya

²⁰⁶ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 4.

²⁰⁷ Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 29 Nisan 2021).

²⁰⁸ <https://www.konya.bel.tr/arama.php> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2021, 31Mart 2022).

Uluslararası Dağ Bisikleti Kupası yarışları yapılmıştır. Türkiye Bisiklet Federasyonu’nun Antalya Belek’te düzenlediği 3 gün süren Ali Hüryılmaz Türkiye Şampiyonası 6. etap Kapanış Puanlı Yol Yarışlarında Konya Büyükşehir Kulübü’nün Bisiklet Takımı 1. olmuştur.²⁰⁹

2018 yılında UCI Dağ Bisikleti Avrupa Şampiyonası Yarışları Konya’da yapılmıştır. Konya genelindeki tüm camileri kapsayan “Güle Oynaya Camiye Gel” projesi ile Temmuz ve Ağustos aylarında 40 gün boyunca sabah namazına camiye gelen 7-14 yaş aralığındaki 44 bin 400 çocuğa ödül olarak yerli markalı bisikletler dağıtılmıştır. Bisiklet yollarının denetimi ve araç trafiğine kapalı Mevlâna Türbesi, Tarihi Bedesten ile şehir merkezindeki muhtelif park, meydan, cadde ve bulvarları kontrol etmek amacıyla 6 ekipten oluşan bisikletli zabıta görevlendirilmiştir. Şehir merkezinde 26 noktaya bisiklet tamir istasyonu yapılmıştır. Aynı zamanda bisiklet süren vatandaşlara bisiklet kaskı hediye edilmiş ve trafik konusunda da bilgiler paylaşılmıştır. Konya Büyükşehir Belediyesi’nin sponsorluğunda 9 ülkeden 12 takım, toplamda 74 sporcunun yarıştığı Uluslararası Mevlâna Bisiklet Turu gerçekleştirilmiştir. Bu tur 1994 yılından bu yana geleneksel olarak düzenlenmiş ve hatta 2017 yılında uluslararası bir yarış türüne dönüşerek büyük turlardan biri haline gelmiştir. Türkiye Bisiklet Federasyonu’nun 1963 yılından beri düzenlediği Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu’nun 54.’sünün ilk etabı Konya ilinden başlamış ve Konya’nın tarihi, kültürel ve sosyal birçok değeri tanıtılmıştır.²¹⁰

2019 yılında Avrupa Hareketlilik Haftası kapsamında “Temiz Hava” temalı yürüyüş ve Ankara-Konya arası yapılan bisiklet etkinliği gerçekleştirilmiştir. Konya Bisikletli Ulaşım Ana Planı” kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile birlikte “Konya’da Bisikletli Ulaşımın Geliştirilmesi ve Teşvik Edilmesine Yönelik İkili İş Birliği Protokolü” imzalanmış ve Türkiye’de ilk kez bakanlık bir şehirde 2030 yılını hedef alan “Bisiklet Master Planı” hazırlamıştır. Konya Büyükşehir Alanı Kent İçi ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı, 2000-2020 yılları için hazırlanan Nazım İmar Planı çerçevesinde kent içi trafiğini düzenlemek ve kavşaklardaki yığılmayı önlemek için yeni bisiklet yolları ve köprüleri inşa edilmiş ve Konya bisiklet ulaşım planı ile

²⁰⁹ <https://www.konya.bel.tr/arama.php> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2021, 31 Mart 2022).

²¹⁰ <https://www.konya.bel.tr/arama.php> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2021, 31 Mart 2022).

Türkiye’de bir ilki gerçekleştirmiştir. Ayrıca Konya’nın bu planı, UNESCO (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu)’nun Paris’teki genel merkez binasında düzenlenen törende Uluslararası İdealkent Ödülünü almıştır.²¹¹

2020 yılı Türkiye’de koronavirüs vakaları ile karşılaşılmaya başlandığı sene olmuştur. Salgın zamanlarında bisikletin önemi daha iyi anlaşılmıştır. Bu zamanlarda spor yapmanın, sosyal mesafe kurallarına uymanın şartıyla hayatın devamlılığı eş değer olduğundan bunu gerçekleştirmedeki yardımcı araç bisikleti kullanmak olduğu açığa çıkmıştır. Bisiklet sürmek hem temiz hava alınmasını hem de günlük yapılması gereken aktiviteleri uygulamakta kolaylık sağlamıştır. Bu süreçte Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim Altay, koronavirüsten korunmak için sosyal mesafe kurallarına en uygun ulaşım aracının bisiklet olduğunu belirtmiştir. Ayrıca başkan, Konya’da bisiklet kullanımının önemine dikkat çekmek adına Dünya Bisiklet Günü olan 3 Haziran 2020’de bisiklet etkinliği gerçekleştirmiş ve ilçe belediye başkanları bisiklet sürücüleri ile pedal çevirmiştir. “Güvenli okul yolu” projesi ile çocukların bisiklet ile okula gidip gelmelerini sağlayan ve güvenli bisiklet yolu sayesinde bisiklet kullanımını arttıran birçok çalışmalar yürütülmüştür. Yine bu yılda Bisiklet Master Planı çerçevesinde bir semazenden figürize edilmiş Silke Kavşağında Çevre Yolu Üzerinde Türkiye’nin ilk bisiklet üstgeçidi yapılmıştır. Bisikletlilerin güvenli sürüş sağlamaları için bisiklet yollarını işgal eden yaya, araç vs. gibi her türlü etkenlerin önüne geçmek adına Bisiklet Yolu Kontrol Zabıtası oluşturulmuş ve vatandaşların bisiklet yollarındaki park edilen araçları anında bu zabıtalara ihbar etmek için 350 31 74 numaralı telefon ve 0534 404 42 42 nolu Whatsapp hattı kurulmuştur. Ayrıca Akıllı Bisiklet Ulaşım Sistemi (ABUS) uygulaması çıkarılmış olmakla birlikte araç trafiği ile kesişen bisiklet yollarına trafik ışığı ve bekleme esnasında bisikletlinin ayağını koyabileceği bekleme istasyonları monte edilmiştir. Eski bisiklet tamir istasyonları bakımdan geçirilip yeni istasyonlarla birlikte toplamda 35 tamir istasyonu yapılmış ve vatandaşlara ücretsiz bisiklet tamir etme şansı sunulmuştur. Buna ek, bisiklet tramvayının içine de tamir setleri (hava pompası, 8-9 ve 14-15 açığağz anahtarlar, pedal anahtarı, bisiklet lastik sökme

²¹¹ <https://www.konya.bel.tr/arama.php> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2021, 31 Mart .2022); <https://v3.arkitera.com/v1/haberler/2002/03/11/konya2.htm> (Erişim tarihi: 14 Kasım 2021).

levyesi, alyan seti vb.) koyulmuştur. Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim Altay, bisiklet kullanımını teşvik etmek, sağlıklı yaşam için ve Konya turizmine katkı sağlamak amacıyla rehber eşliğinde YHT Garı'ndan Mevlâna Kültür Merkezi'ne kadar bisikleti ile şehir turu yapmıştır. Bu tura genci ve yaşlısı ile 40 bisiklet dostu kişiler katılmıştır. Bu yılın Eylül ayında Türkiye'de ilk olan bisiklet tramvayı hizmete sunulmuş ve 50 adet otobüse de bisiklet aparatı yerleştirilmiştir. Bisiklet tramvayı Konya'da şehir ulaşımını 1992 yılından 2015 yılına kadar işlev yapan emektar olarak tasvir edilen tramvaylardan dönüştürülerek yapılmıştır. Şu anda iki bisiklet tramvayı aktif olarak çalışmaktadır. Türkiye Bisiklet Federasyonu tarafından Konya Büyükşehir Belediyesi ile Meram, Selçuklu ve Karatay belediyelerinin sponsorluğunda Uluslararası Mevlâna Bisiklet Turu gerçekleştirilmiştir. Bu tura Türkiye dahil 5 ülkeden 12 takım ve yaklaşık 110 sporcu katılmış ve yarış Mevlâna Meydanı'ndan başlayarak Çumra güzergâhının ardından Meram Belediyesi önünde sonlanmıştır. Bir başka yarış olan Zigana Dağı'na doğru 67 km'lik parkurda yarışan 350 sporcunun arasında Konya Büyükşehir Belediyespor Bisiklet Takımı, Yıldız B kategorisinde Türkiye şampiyonu olmuştur.²¹²

2021 yılında ise Konya'da bisiklet kültürünü ve farkındalığını arttırmak için her hafta farklı görsel ile elektronik yönlendirme ve bilgilendirme ekranlarına "Çevreyi Seviyorum, Bisiklete Biniyorum" sloganları eşliğinde bisikletin faydalı etkileri yansıtılmıştır. Trafiğin yoğun olduğu yerlerde güvenli sürüş sağlamak amacıyla kavşaklara yerleştirilen bisikletlinin kullanacağı trafik ışıklarının sayısı 220'e çıkarılmıştır. Araç otoparklarına ve şehrin Selçuklu Tren Garı gibi bazı noktalara yerli üretim olan ve Türkiye'de ilk kez iki katlı, sürgülü ve alandan tasarruf sağlayan ücretsiz bisiklet parkları montelenmiştir. Büyükşehir Belediyesinin de destek verdiği 1-4 Nisan arasında gerçekleştirilen 26. Uluslararası Mevlâna Bisiklet Turu ve 11-18 Nisan'da da Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu yapılmıştır. Uğur İbrahim Altay'ın 3 Haziran'da kutlanan Dünya Bisiklet Günü'nde düzenlediği bisikletli şehir turunda Çevre ve Şehircilik Bakanı, Konya Valisi, AKP Konya milletvekili, AKP Konya İl Başkanı, MHP Konya İl Başkanı, Bisiklet Federasyonu Başkanı, Konya İlçe Belediye Başkanları ve bisiklet severler pedal çevirmiştir.

²¹² <https://www.konya.bel.tr/arama.php> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2021, 31 Mart 2022).

Ayrıca 3-10 Haziran tarihleri arasında bisiklet tamir ve bakım çadırları kurulmuş ve zincir ile pedalların yağlanması, fren ayarı, fren teli, lastik tamiratları, pedalların ayarlanması gibi tamirat işlemleri ücretsiz yapılmıştır. 2021'in yaz aylarında "Bisiklet Şehri Konya" temalı fotoğraf yarışması düzenlenmiştir. Londra merkezli çevrimiçi olarak bu yıl 19.'su düzenlenen Ulaşım Uygulayıcıları Toplantısı'na Türkiye'yi temsilen Konya Büyükşehir Belediyesi Başkanı katılmış ve Konya'nın bisikletli ulaşım uygulamalarını anlatmıştır. Büyükşehir, "Konya Sürdürülebilirlik Kentsel Hareketlilik Planı" kapsamında 35 km daha bisiklet yolu yapım çalışmalarına başlamıştır. 16-22 Eylül tarihleri arasında kutlanan Avrupa Hareketlilik Haftası'nda bisiklet tramvayı ücretsiz olmuş ve bisiklet tamir çadırları, gösteriler, bisiklet turları, yürüyüş etkinlikleri, fotoğraf yarışmaları ve sergiler düzenlenmiştir. Bisiklet tramvayını ve bisiklet yolunu kullanan bisiklet sürücülerine kask hediye edilmiştir. Bu haftanın önemini vurgulamak için de Konya genelindeki ilkokul 4. sınıfların katılacağı Bisiklet Şehri Konya Resim Yarışması yapılmış ve Selçuklu Otizimli Bireyler Eğitim (SOBE) Vakfı'nda eğitim alan öğrenciler refakatçi bir hocanın yardımıyla etkinliğe katılmıştır. Son gün olan 22 Eylül'de ise Kılıçaslan Şehir Meydanı'nda bisiklet akrobasi gösterisi gerçekleştirilmiş ve Bisiklet Şehri Konya Fotoğraf Yarışması'ndan 62 fotoğraf sergilenerek halk tarafından en çok beğeni alan fotoğraf ödüllendirilmiştir. 22-24 Ekim tarihinde ise Kılıçaslan Meydanı'nda bisiklet festivali yapılmıştır. Bu festivalde çeşitli bisiklet parkur alanları, yarışmalar, etkinlikler düzenlenmiştir. Kasım ayında Karatay Konya Büyükşehir Belediyesi Meslek Edindirme Kurslarında kadın kursiyerlere bisiklet kullanma eğitimi verilmiştir. 550 km'lik Türkiye'de en uzun bisiklet yoluna sahip Konya'da 35 km daha yeni bisiklet yolu yapım çalışmaları başlatılmıştır. Ayrıca Konya'nın ev sahipliğini yaptığı Türkiye Yol Bisiklet Şampiyonası'nda Konya Büyükşehir Belediyespor Bisiklet Takımı 2.'lik kazanmıştır.²¹³

2022 yılının şubat ayında Antalya'nın Alanya ilçesinde gerçekleştirilen 600'e yakın sporcunun katıldığı Türkiye Bisiklet Şampiyonası 1. etap Sezon Açılışı Puanlı Yol Yarışları'nda Konya Büyükşehir Belediyespor Bisiklet Takımı önemli başarılar sergileyerek 1 altın, 1 gümüş, 3 bronz olmak üzere 5 madalya, 2. etap Puanlı Bisiklet

²¹³ <https://www.konya.bel.tr/arama.php> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2021, 31 Mart 2022).

Yol Yarışlarında ise takım halinde 1 altın, 1 gümüş, bireyselde de 1 gümüş ve 1 bronz madalya kazanmıştır. Belediyenin bünyesinde çalışan temizlik ekibine çevre temizlik bisikletleri verilerek işlerin daha kolay yapılması ve bisiklet farkındalığı oluşturulması amaçlanmıştır. Bununla birlikte bisiklet yolunun birkaç yerine bisikletlilere özel hafif yatay şekilde çöp kutusu konulmuştur. Konya'daki 31 ilçede bulunan ortaokul 7. sınıf öğrencilerine yönelik "Bisiklet Şehri Konya" temalı resim yarışması planlanmıştır. Kazanan kişilerin 27 Mayıs'ta açıklanmış, 3 Haziran Dünya Bisiklet Günü'nde de ödül olarak 93 kişiye bisiklet ve kask verilmiştir. Ayrıca bu bisiklet gününde Altay, belediye çalışanları ile birlikte işe bisikletle gelme etkinliğine katılmıştır. 9-18 Ağustos'ta gerçekleştirilen 5. İslami Dayanışma Oyunları için pist yarışları organize edilmiştir.²¹⁴

Yukarıda yer alan Konya Büyükşehir Belediyesi'nin 7 yıllık faaliyetlerinde görüldüğü üzere Konya'da bisiklet sosyal faaliyet alanı olarak önemli noktaya gelmiştir ve belediye çalışanları bisikletin her alanda gelişmesi için çeşitli çalışmalarda bulunmuştur.

Konya Büyükşehir Belediyesi Başkanı Uğur İbrahim Altay ile Röportaj

Konya Büyükşehir Belediyesi Başkanı Uğur İbrahim Altay'a "Konya ve Bisiklet" başlığı altında 14 maddelik röportaj soruları hazırlanmış²¹⁵ ve bu sorular başkanın verdiği cevaplar ışığında değerlendirilerek aşağıdaki paragraflarda yer almıştır.

Konyalı olup bu ilde büyüyen Başkan Altay, çocukluğundan beri bisiklet kullanmış ve fırsat buldukça belediyeye bisiklet ile gitmiştir. Bisiklet sosyal ortamda insanların birbiri ile daha çok karşılaşmasına imkân verdiğinden başkan halk ile trafikte sıklıkla karşılaşmış ve direkt iletişime geçme imkânı bulmuştur.

Bisikletin Konya için bir kültür haline geldiğini belirten başkan hem Selçuklu Belediye Başkanı iken hem de Büyükşehir Belediye Başkanı iken bisiklet ile ilgili

²¹⁴ <https://www.konya.bel.tr/arama.php> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2021, 31 Mart 2022).

²¹⁵ KBB Başkanı Uğur İbrahim Altay ile konyabuyuksehir@gmail.com adresinde yapılan röportajın orijinal hali için Ek-4'e bkz. (Röportaj Tarihi: 31 Aralık 2021).

birçok projeye imza atmıştır. Bu projelerin içindeki çalışmalardan en önemlisi olarak gördüğü “Güle Oynaya Camiye Gel” projesi ile 40 gün boyunca sabah namazına gelen on binlerce çocuğa hediye olarak bisiklet dağıtmıştır. Bu proje sayesinde pek çok çocuk camiye ısındırılmış ve ağaç yaşken eğilir düşüncesi ile dinini cami imamının yardımıyla daha doğru şekilde öğrenmiştir. Bisikletin hediye olarak dağıtılması ise Konya’da bisiklet alamayacak durumda olan ailelere destek sağladığı gibi bisiklet kullanımının arttırılması ve farkındalık oluşturulması adına önemli bir adım olmuştur.

Bisikletin küçük yaşta kullanılmasını sağlamak için 3 Haziran Dünya Bisiklet Günü gibi bisiklet konusundaki sembolik günlerde etkinlikler düzenleyen ve bizzat bu etkinliklere iştirak eden Başkan, yarışmalarda başarı gösteren çocuklara da bisiklet dağıtmıştır. Örneğin, “Bisiklet Şehri Konya” temalı resim yarışmasına katılan 81 çocuğa bisiklet hediye etmiş ve 3 Haziran 2021 tarihinde sosyal medya çekilişi ile 142 adet bisiklet dağıtmıştır.

Konya Büyükşehir Belediyesi bisikletin önemine vurgu yapmak için Konya’yı temsilen “Bisiklet Şehri Konya” sloganını sıklıkla kullanmıştır. Bu sloganı Konya’nın kalabalık caddelerindeki afişlerde rastlanılmış ve başkan bu afişleri asmalarındaki asıl nedeni şehir içi ulaşımında bisiklet kullanım payını arttırılmaya çalışılması olduğunu belirtmiştir. Sürdürülebilir bir yaşam için otomobillerin yerine bisiklet, e-scooter, toplu taşıma gibi araçların yaygınlaştırılması belediyenin asıl hedefi olmuştur. Bisikletli ulaşım sürdürülebilir ulaşım alanında en önemli parçayı oluşturduğunu söyleyen Altay, belediye çalışmalarında bisiklete ayrı bir değer vermiştir.

Başkan, 550 km bisiklet yolu, 4 adet bisiklet köprüsü, bisiklet tramvayı, bisiklet taşınabilen otobüsler, bisiklet tamir istasyonları, bisiklet bekleme istasyonları, çift katlı bisiklet parkları, bisikletliler için trafik ışıkları gibi uygulamalar, bisiklet empati eğitimi, Kışın İşe Bisikletle Gitme Günü, 3 Haziran Dünya Bisiklet Günü, Avrupa Hareketlilik Haftası, Bisiklet Festivali, Bisiklet Şehri Konya temalı yarışmalar, bisiklet sürüş etkinlikleri gibi çalışmalarla her yaş grubuna hitap eden, bisiklet kültürü ve farkındalığını arttıracak çalışmaları yıl boyunca

gerçekleştirmeye çalışmıştır. Bu tür faaliyetlere destek olan sivil toplum kuruluşları ve topluluklar ile düzenli toplantılar düzenlemiş, onlarla fikir alışverişi yapmıştır.

Başkan Altay Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum'un da onayı ile bisiklet ile ilgili her türlü faaliyeti içeren rehber niteliği taşıyan Konya Bisiklet Master Planı'nı hazırlatmıştır. Bu plan çerçevesinde gerçekleştirdikleri ilk çalışmanın yeni bisiklet yolu yapımı olduğunu belirten Başkan, Akıllı ve Sürdürülebilir Ulaşım Şube Müdürlüğü'nü kurdurmuştur. Ayrıca Güvenli Okul Yolları projesi adı altında seçtikleri pilot okullarında bisiklet yolu yapım çalışmalarını başlatmıştır.

Ulaşım Daire Başkanlığı bünyesinde görev yapan bisikletli ekiplerle bisiklet yollarının denetimi yapıldığından ve bisikletli zabıtalara varlığından bahsetmiştir. Ayrıca çevre temizlik hizmetleri için bisikletli temizlik ekibi kurduklarını ve çalışanların daha kolay iş yapmalarını sağladığı gibi bisiklet farkındalığını oluşturmada yardımcı olduklarını belirtmiştir.

Başkan, belediyeye bağlı olan Ulaşım Daire Başkanlığı'nın raylı sistem atölyesinde yıllarca hizmet vermiş olan eski tramvayların dönüştürülmesi ile bisiklet tramvayı projesini gerçekleştirdiklerini söylemiştir. Bisiklet tramvayı 3 Eylül 2020'de ilk seferini yapmış ve Selçuk Üniversitesi ile Alâeddin hattı boyunca bisikletli yolcuları taşımıştır. Başkan bu projenin sadece bisikletli yolcuları özgü olduğunu ve dünyada bir benzerine rastlanmadığını belirtmiştir. Ancak aktif halde bulunan 2 bisiklet tramvayı Konya'da bisiklet kullanan bireyler için yetersiz görülmüş ve bisiklet tramvayının sayısında ve seferinde artırılması yönünde düşünülmüştür.

Bisiklet tramvayı dışında bisikletli ulaşımın artırılması için Konya'da 50 otobüsün her birinde 2 bisiklet taşıma aparatı bulunduğunu belirten Başkan bu tür otobüslerin sayılarını arttırmayı düşündüklerinden bahsetmiştir.

2.1.3. Bisiklet Ağı Master Planı

Yerleşimler arasında bisiklet kullanımını geliştirmek adına T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, “Yerleşimler Arası Ulaşım ve Turizm Bisiklet Yolu Ana Planı” raporlarını hazırlatarak Türkiye’de yaklaşık 6 bin km uzunluğunda bisiklet ağı yapımı planlamıştır. Bu proje özellikle yerleşim dışında bulunan mevcut ve potansiyel turistik ilgi odaklarını birbirine bağlayan yollarda bisiklet kullanımı geliştirecek ağ ve hizmetlerden oluşmuştur.²¹⁶

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın uyguladığı “Türkiye Ulusal Bisiklet Stratejisi” ile bisiklete yönelik bazı altyapı sorunları denetlenip, eksiklikler giderilmekte ve bisiklet kullanımının yaygınlaşması için tüm kesimlerde (kırsal, kentsel, bölgesel, ulusal) bulunan yetkili kişilere yol gösterici ve maddi olarak yardımcı olunmaktadır. Bu bisiklet stratejisi farklı amaçlar için yapılan bisiklet sürüşlerin her amacını karşılayacak bütünlüklü bir sistemden oluşmaktadır. Bunlar kısa mesafeli bisiklet yolculukları için “Kentsel Bisiklet Ağları”, kentler ile çevresindeki kırsal alanlar arası yolculuklar için “Bölgesel ve Kırsal Bisiklet Ağları”, EuroVelo standartları ile uyumlu yerleşimler arası iç ve dış turizm amaçlı yapılan yolculuklar için “Yerleşimler Arası Turizm Bisiklet Ağı” oluşturulmaya çalışılmaktadır. Spor amaçlı yapılan çoğunlukla sporcuların yarış ve antrenman alanlarını barındıran “Sportif Bisiklet Ağları” Gençlik ve Spor Bakanlığı ile Türkiye Bisiklet Federasyonu faaliyet raporları kapsamında planlar hazırlanmaktadır.²¹⁷

EuroVelo, Avrupa Bisiklet Federasyonu öncülüğünde yapılan Avrupa kıtasındaki ülkeleri birbirine bağlayan 16 uzun mesafeli bisiklet güzergâhını oluşturan uluslararası turistik bisiklet şebekelerden meydana gelmiştir. Demirperde olarak adlandırılan 13 numaralı güzergâh Trakya ili güzergâhından geçerek Kırklareli ve Edirne üzerinden Yunanistan’a uzanmıştır. İzmir Büyükşehir Belediyesi de bu şebekenin Anadolu’ya uzatılması talebinde bulunmuş deniz yolu ile Aliaga-Selçuk arasında kalan kısmı 8 numaralı güzergâha bağlamıştır.²¹⁸ Konya Büyükşehir Belediyesi de Anadolu koridorunu kurarak başlangıç noktası İzmir’den Konya’ya

²¹⁶ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 1-3.

²¹⁷ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 59, 77.

²¹⁸ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 48.

oradan da Kapadokya gibi turizm odakları üzerinde bir bisiklet yolu projesine katılırsa Anadolu'yu Avrupa'ya bağlayan bir kolu oluşturabilecektir. Böylelikle bu Anadolu bisiklet kolu ile profesyonel veya amatör bir bisikletlinin Avrupa turunu daha güvenli ve hızlı yapmasını sağlayacaktır. Bir başka deyişle Avrupa'dan çıkmış bir turist Türkiye'nin bisiklet şehri unvanına sahip Konya'da konaklayacak ve özellikle ekonomiye katkı sağlayacaktır. Ayrıca planı genişleterek kuzeyde Karadeniz kıyılarına oradan da Uzak Doğu'ya, güney kesiminde ise Orta Doğu ülkelerine kadar bisiklet yolu yapılarak Dünya bisiklet yolu kurulmuş olacak ve Türkiye'nin bu projede de köprü görevi üstlenmesine öncülük edebilecektir.

Konya'da bisiklet yollarının araç trafiği ile kesiştiği kavşaklarda güvenli geçiş sağlamaları için bisikletlilere özel 220 trafik ışığı yapılmıştır. Bu ışıkların daha fazla yerlerde olacağını ve bisiklet kullanım oranının her geçen gün arttırılacağını Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim Altay bahsetmiştir. Konya, birçok il ve ilçelere örnek olabilecek bisiklet yolları, bisiklet tramvayı, bisiklet taşınan otobüsler, bisikletliler için trafik ışıkları, bisiklet tamir istasyonları, bisiklet bekleme istasyonları, bisiklet empati eğitimi, elektronik yönlendirme ve bilgilendirme ekranlarında bisiklet temalı paylaşımlar ve uygulamaları olan öncü bir şehir olmuştur. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile Konya Büyükşehir Belediyesi'nin ortak çalışmaları Türkiye'de ilk kez Bisiklet Master Planı'nın faaliyete geçirildiği şehir olmasıyla bisiklet alanında öncülük etmiştir.²¹⁹

Konya Büyükşehir Belediyesi bisiklet park yerlerinin yoğun olduğu alanlarda ve kapalı araç otoparklarında alandan tasarruf edilmesini sağlayan iki katlı ve sürgülü bisiklet parklarını monte etmiştir. Ayrıca 2018 yılında şehrin muhtelif yerlerine bisiklet tamir istasyonları yapılmış ve 2020 yılında toplam 35 tamir istasyonuna kavuşturulmuştur. Bu tür faaliyetler Bisiklet Master Planı'nda farkındalık oluşturulması için dikkat çekici özellikler taşımıştır.²²⁰

²¹⁹ <https://www.cyclistmag.com.tr/2021/03/04/konyada-bisiklet-trafik-iskiklarinin-sayisi-artiyor/> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2021).

²²⁰ <https://akillisehir.konya.bel.tr/uygulama/akilli-bisiklet-sistemi-ve-istasyonlari> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2021).

Konya Bisiklet Master Planı'nı uygulamak için duyarlı bir bisiklet yolu tasarımında trafik mühendisleri, kentsel tasarımcı, ekolojist, tarihçiler, ulaşım ve şehir plancıları, biyologlar, sosyal bilimciler, peyzaj mimarları, jeologlar, vb. gibi uzmanlıklardan oluşan disiplinler arası bir ekip belirleyecektir. Bu ekip çalışması ile doğal kaynaklara verilen zarar en aza indirilmiş olunacak ve daha planlı yollar inşa edilecektir. Sistemli çalışma sonrasında yolun konumlandırılmasında, kaldırımın dokusunda, işaretleme ve ışıklandırmada, kavşaklardaki görüş, algılama ve manevralarda, bisikletlinin konforu gibi güvenlik konuları uzmanlar tarafından öngörülerek tasarım tamamlanacaktır.²²¹

2.1.4. Bisiklet Yolu

Bisiklet yolu, bisikletlinin gezi, ulaşım veya spor yapmak amaçlı motorlu araç ve yaya trafiğinden uzak, emniyetli biçimde kullandığı yoldur. Bisiklet yollarının ve bisiklet şeritlerinin yapımı ile bisiklet sürücülerinin konsantrasyonlarında artma meydana geldiği ve bisikletlinin 0,4 oranında sürüş için harcadığı enerjiyi azalttığı bilinmektedir.²²²

Türkiye’de örnek alınacak bir özgün bisiklet ağı modeli olmadığı için yurtdışındaki faaliyetler takip edilmekte ve kullanım amacına, kullanıcı özelliklerine ve ihtiyaçlarına, bisiklet ulaşımının gerekliliklerine, topoğrafya ve iklim gibi çevrenin özelliklerine uygun ağlar oluşturulmaya çalışılmaktadır. Cumhuriyetin kuruluşundan 16 yıl sonra ilk planlama örneklerinde Harmenn Jansen, Mersin’de bulunan Atatürk Parkı ve Hükümet Meydanında kesintisiz bir bisiklet yolu yapılması yönünde bir öneride bulunduğu rastlanılmaktadır.²²³

Türkiye’de bisiklet yolu ve bisiklet park yerlerine dair standartlar bulunmuş ve bisikletin ulaşım aracı olarak kullanıldığı alanlara ilişkin ilk mevzuat düzenlemesi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 03.11.2015 tarihli Resmî Gazete ile yürürlüğe konulan “Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik” olmuştur. Yerel

²²¹ Çalık, *Maliyet Analizi*, s. 338.

²²² Bilgesu Güneş Yerli, “A Comparison of Eu’s and Turkey’s Sustainable Urban Mobility”, *Marmara Journal Of European Studies*, C. 27, S. 1, 2019, s. 184.

²²³ Mert, *Planlama*, s. 228.

Yönetimlerce yapılacak ulaşım odaklı bisiklet yolu projelerine Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığın “Çevre Gelirlerinin Takip ve Tahsili ile Tahsilat Karşılığı Öngörülen Ödeneğin Kullanımı Hakkında Yönetmelik” çerçevesinde kredi ve/veya hibe desteği vermesi de bisiklet yolu projelerinin hızlı bir şekilde yapılmasına olanak sağlamıştır. Konya bisiklet yolu çalışmasında Hollanda’yı örnek alarak ülkede olan “Ulusal Bisiklet Master Planı” gibi bir plan ile şehrin her yerini kapsayan bisiklet yolunu hayata geçirmeye çalışmıştır. Master Planı’nın amacı sürdürülebilir ulaşım seçenekleri sunmak olup daha çok çevre dostu ulaşım yaklaşımlarına odaklanmıştır.²²⁴

Konya’da bisiklet yolu kaplaması asfalt kaplamalı mavi renk boyalı (uzun ömürlü çift katmanlı epoksi boya ral 5015 kodlu) bir zeminden oluşmakta ve beyaz boya ile işaretlemeler ve nadiren delinatörler bulunmaktadır.²²⁵ Bisiklet yollarındaki yıpranmışlıktan dolayı bazı zeminlerde ağaç, direk gibi engel, kasis ve çukurlar bulunmakta ve bu durum bisikletli için tehlikeli bir seyahate sebep olmaktadır.

Konya, bisiklet yolları yapımında sit alanlarında ve korunan alanlarda 21.07.1983 tarihli ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu uyarınca planlama ve uygulama yapmaya çalışmış ve eko-sisteme en azami zarar hesaplanarak, herhangi bir canlının üreme, beslenme ve konaklama ihtiyaçlarının göz önünde tutarak en uygun güzergahı takip etmeye çalışmıştır.²²⁶

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Müsteşarı Mustafa Öztürk, Türkiye’de bisiklet kullanımının arttırılması için “dünyanın en bisiklet dostu şehri” unvanını kazanan Danimarka’nın başkenti Kopenhag’ın sistemini örnek aldığını belirtmiştir. Kopenhag bisiklet yolu sadece bisiklet sürücülerine özel üst geçit şeklinde yapılan yaklaşık 2 km uzunluğa sahip bir bisiklet yoludur. Halk arasında bu yola sürünenin kıvrımlarına benzetildiğinden bisiklet yılanı da denilmiştir. D&W mimarlık firması bu yolu mini bir viyadük gibi tasarlayarak bisikletlinin yoğun trafikten veya yavaş ilerleyen yayalardan uzak tutmuş ve daha güvenli bir yol inşa etmiştir. Bisiklet yolu projesinde pilot il olarak seçilen Sakarya ve Konya’da altyapı yetersizliği,

²²⁴ Yerli, *Sustainable Urban Mobility*, s.176-177; T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Şehir İçi Bisiklet Yolları Kılavuzu*, Alpar Matbaa ve Reklam Hizmetleri, İstanbul 2017, s. 5.

²²⁵ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 18.

²²⁶ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 22.

farkındalığın oluşturulması ve hava kirliliği gibi bisiklet kullanımını engelleyen faktörlerin kaldırılacağı ve daha “nefes alıcı şehirler” oluşturulacağı temenni edilmiştir.²²⁷

Devlet Hava Limanları Genel Müdürlüğü’nce 05 Ağustos 2002 tarihinde imzalanarak yürürlüğe giren Konya Ulaşım Master Planı’nda 460 km yapılması planlanan bisiklet yolunun ilk aşamasında 60 km’si tamamlanmıştır.²²⁸ 2021 yılına gelindiğinde ise bisiklet yolunun uzunluğu kısa, orta ve uzun mesafeli olarak toplam 550 km’yi bulmuştur.²²⁹ Şehir 1950 yılından bu yana “bisiklet şehri” olarak anılan 550 km’lik ayrılmış bisiklet yolu ile dünyada New York’tan sonra en uzun bisiklet yoluna sahiptir. Bu bisiklet yoluna Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı onaylı Türkiye’nin ilk Bisiklet Master Planı kapsamında şehir merkezinde bisikletli ulaşımın kolaylaştırılması için yaklaşık 35 km daha yeni bisikletli ulaşım ağları yapılması planlanmıştır. Yeni yapılacak olan bisiklet yolunun Abdülhamid Han Caddesi, İsmail Ketenci Caddesi, Celâleddin Karatay Caddesi, Gazze Caddesi, Elmalı Caddesi, Çakırlı Caddesi, Burhan Dede Caddesi, Sivashlı Ali Kemal Caddesi, Ali Ulvi Kurucu Caddesi, Aziz Mahmut Hüdai Caddesi, Vatan Caddesi, Millet Caddesi, Garaj Caddesi, Furkan Dede Caddesi, Alâeddin Kap Caddesi, Taşcamı Uzunharmanlar Caddesi’nin bir kısmı ve Karaman Caddesi’nin bir kısmında çalışmalar sürmüştür.²³⁰ Anlaşıldığı üzere başlangıçta planlanan yolun mesafesi tamamlansa da kentlerin büyümesi ve ulaşım taleplerin artması ile bisiklet yolu yapım çalışmaları devam etmiştir.

Konya’da yapılan ve yapılması planlanan bisiklet yolu projeleri incelendiğinde Kuzey Bölgesi, Güney Bölgesi, Merkez Alan ve Doğu-Batı Koridorları olmak üzere dört bölgede yoğunlaştığı görülmüştür. Bu alanlar genellikle tramvay hattı ile paralel olarak yapılmış veya ara sokaklardaki bisiklet yolları tramvaya kolay aktarımı sağlayacak şekilde tasarlanmıştır. Ancak 2002 tarihinde imzalanan Bisiklet Master Planı’nda yer alan Mevlâna Bisiklet Yolu, sit alanında

²²⁷ <https://www.aa.com.tr/tr/spor/bisiklette-hedef-kopenhag-sistemi/939871> (Erişim Tarihi: 19 Ocak 2022).

²²⁸ Mert, *Planlama*, s. 231.

²²⁹ <https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=8285> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2022).

²³⁰ Konya Bisiklet Topluluğu Başkanı Beyza Acun ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 8 Mart 2022).

olduğundan ve gerekli izinlerin alınmasındaki yaşanan zorluklardan dolayı günümüzde de faaliyete geçirilememiş ve bu yüzden Merkez Alan çalışmasında eksiklikler bulunmuştur. Günümüze kadar yapılmış bisiklet yollarının geçtiği caddeler şu şekildedir: Aliya İzzet Begoviç, Yeni İstanbul, Şehit Ersen Şeker, Mesaj, Büyük Hizmet, Osmanlı, Fırat, Çoşandere, Veysel Karani, Elmalı Hamdi Hoca, Şeyh Mehmet Remzi Yersel, Doç. Dr. Halil Ürün, Beyhekim, Kaletaş, Kutbilcihan, Ahmet Yesevi, Edipoğlu, Hicran, Barış, Demircan, Güzeldere, İstanbul, Erenkaya, Eyüp Sultan, Dr. Sadık Ahmet, Ankara, Albayrak, Hüdai, Aslım, Muhammet İkbâl, İstikamet, Lale, Adana Çevre Yolu, Sedirler, Konya Ereğli, Okyar, Aslanlı, Kışla, Karaman, Antalya Çevre Yolu, Gazze, Dutlu, Eski Meram, Azerbeycan, Beyşehir, Fatih, Yeni Sille, Alemdar, Hicaz, Şehit Ömer Halisdemir, Şefik Can, Gençosman, Akıncılar, Hoca Cihan Tekke, Hocafakih, Demiryolu, Dr. Mehmet Hulusi Baybal, Kerkük, Malas, Hadimi, Erkan, Fetih, Kemerli, Kerkük ve Sultan Veled Caddeleridir.²³¹

Konya'nın 2022 yılından sonraki 5 yıllık bisikletli ulaşım altyapı planında 550 km'lik bisiklet yoluna toplam 85 km bisiklet yolu ekleneceğini belirtilmiştir. Bu bisiklet ağlarını kurmak için Konya hem uluslararası hem de kamu fonlarından yararlanmıştır. Ayrıca Türkiye'de en az kullanılan ulaşım modları bisiklet ve yürüme olup Konya şehri diğer şehirlere oranla bisikletli ulaşım modunu en çok kullanan il olmuştur. Bisikletli ulaşım alt yapısına sahip olan bu şehir, coğrafi özelliğinin verdiği avantajlı ve bisiklet kullanmanın gelenek haline geldiği bir şehir özelliğini taşımıştır.²³²

Yol genişliği, eğim ve fiziksel durumlar bisiklet yollarını belirleme aşamasında en önemli faktörlerden biridir. Çünkü bisiklet yolu yapım çalışmalarına geçmeden önce en uygun ölçütler belirlenmeli ve özellikle en fazla %7 kadar bir eğim olmalıdır.²³³ Aksi takdirde insan gücü gerektirdiği için eğim arttıkça bu güzergâh sürücüler tarafından tercih edilmemektedir. Konya'nın yüzölçümü incelendiğinde yükseklik farkının düşük olduğu eğimin ise bisiklet kullanımına engel teşkil etmediği düz bir yapıya sahiptir. Konya'da mevcut bisiklet yolları

²³¹ Konya Akıllı Bisikletli Ulaşım Sistemi ve Trafik Asistanı Sanal Medya Aplikasyonu.

²³² Öztaş, *Bisikletli Ulaşım*, s. 12.

²³³ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s.23, 24.

incelendiğinde ise sadece Selçuklu ilçesinde olan Buzlukbaşı Köprüsünde yaklaşık %10-12 derece eğime rastlanmış olup sürücünün çıkmasını zorlaştırmıştır.

Bisiklet yollarında uygulanacak dever²³⁴ (kurp yarıçapı/yol yüzeyi yatay eğimi) miktarı en az %2-5 aralığında yapılmalıdır. Aksi takdirde %5'in üzerine çıkarsa bisikletli yolda giderken devrilme tehlikesi yaşayabilmektedir. Boyuna eğiminde ise ideal olanı %5'lik bir eğimdir. 150 metreden az olan kesimli bisiklet yollarında bu eğim artabilir ancak uzun menzilli devamlı yollarda %2'lik eğimi aşmamalıdır.²³⁵ Bunun sebebi bisiklet yolları sadece güvenli bir yolculuk yapma amacını taşımaz aynı zamanda konforlu ve rahat gidilmesini sağlamak için yapılmaktadır. Ayrıca drenaj sistemi için de en az %2 miktarında bir yatay eğim gerekmektedir.²³⁶ Yani bisiklet yollarında %0'lık bir eğim söz konusu olamamaktadır.

Konya'da yapılan yaya kaldırımındaki bisiklet yolunun enine eğim oranı standartlar gereği %2 derece olarak ayarlanmıştır.²³⁷ Çünkü yağmur suyunun birikerek kayma riskine sebep olması engellenmiştir. Bazı yerlerde kaldırım ile aynı hizada veya kaldırımdan daha üstte konumlandırılmıştır. Bisiklet yolu ile taşıt yolunun arasında da en az 150 cm kadar yaya yolu bulunmuş ve bisikletli ile taşıt kullanan sürücü arasında meydana gelebilecek kazayı en az zararda atlatmak için yapılmıştır. Taşıt yolu ile birleşik bisiklet yolunun eni ise genellikle tek şeritli yapılmış yaklaşık 1 buçuk metreden oluşmuştur. Bisiklet yolu kaplaması, taşıt yolunun yüzeyi ile aynı tür malzemeden yapılmıştır. Taşıt ve yaya yolunun bisiklet yolu ile ayrılması ve fark edilmesi için zemin mavi renk ile boyanarak geçişler beyaz renk ile gösterilmiştir.

Kent büyük caddelere ve çok sayıda sokaklara sahip olduğu için her yola bisiklet yollarının veya şeritlerinin yapılması mümkün olamamıştır. Bu yüzden

²³⁴ Karayolu enkesitlerine verilen eğim demektir. (<https://feeddi.com/dever-nedir>, Erişim Tarihi: 14 Şubat 2022).

²³⁵ Ankaya, *Bisiklet Yollarının Planlanması*, s. 3.

²³⁶ Ankaya, *Bisiklet Yollarının Planlanması*, s. 3.

²³⁷ Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 29 Nisan 2021).

bisikletliler yolculuklarının bir kısmını motorlu taşıt trafiğinin olduğu yolda araçlarla birlikte yapmak zorunda kalmıştır.

Bisiklet yolları temiz, düz ve akışlı olmalı ve ızgara, baca, çukur, ağaç, direk, yaya, motorlu taşıt ve park edilmiş herhangi bir taşıt gibi bisikletlinin önüne çıkacak engeller ortadan kaldırılmalıdır. Ama Konya'nın eski bisiklet yolunun bazı zeminlerinde tahrip olmuş yollara rastlanmaktadır. Konya'da Birlik Parkı'nın kenarında bulunan bisiklet yolunda ve Selçuk Üniversitesi Kampüsü'nden Kunduracılar Sanayi Bölgesi'ne giderken bisiklet yolu zemininde birkaç bakımsız yollar gözlemlenmektedir. Bu yollar üzerinde çukurlar tespit edilerek yağmur suları, kar kütleleri, çakıl taşları birikerek bisikletlinin güvenli bir şekilde sürüşünü engellemektedir. Yeni bisiklet yolların yapılması kadar tahribe uğramış eski yolların da bakımı yapılması ile bisiklet kullanımının artmasındaki engellerin kalkacağı düşünülmektedir.

Bisiklet kullanan bir kişi için güvenlik en önemli parametredir. Konya'nın bisiklet yolları karanlıkta sokak lambaları ile aydınlatılmış ve sınır çizgisi olan şeritler bu vakitlerde belli olacak şekilde boyanmıştır.

Avrupa ülkelerin çoğu bisiklet yollarının neredeyse tamamını bisikletli ulaşım için tasarlamış ve hatta Norveç dik yokuşları bisiklet ile rahatça çıkmak için bisiklet asansörü yapmıştır.²³⁸ Bisiklet asansörü fikri Konya'nın doğal güzelliklerini gezmek amacıyla yapılan doğa gezilerinde ve Meram gibi yüksek eğimli yerleşim yerlerinde uygulanarak şehrin her köşesinde bisiklet yolu yapımına yardımcı olacağı düşünülmüştür.

Bisiklet yoluna park edilen araçlar ve yayaların bisiklet yollarını işgali bisiklet kullanıcılarını olumsuz yönde etkilemektedir. Konya'da mahalle aralarında bisiklet yolu olmadığı ve sokakları caddelere nispeten dar yollardan oluştuğu için bisikletle yolculuk etmek tehlikeli olabilmektedir. Aslında mahalle aralarında motorlu taşıt trafiği yasaklanarak bireylerin araçlarını evinin bahçesine park etmesi zorunlu tutulması ile bisikletlinin rahatlıkla ve güvenle bisiklet sürmesine olanak sağlanmış olunacaktır.

²³⁸ Ankaya, *Bisiklet Yollarının Planlanması*, s. 5.

Konya’da her geçen yıl nüfus ve araba kullanma sayısı artmaktadır. Bu da kentin genişlemesine sebep olmakta ve seyahat mesafeleri uzamaktadır. Sonuç olarak ana yolların yapımı aşamasında belli başlı yol çalışmaları yürütülmekte ve bisiklet yolları ve istasyonları da eklenmektedir. Ancak ara sokaklardaki yol çalışmalarında bisiklet yolu ve istasyonuna rastlamak mümkün olamamaktadır. Şehrin ana caddeleri ne kadar düzgünse ara sokakları da bir o kadar ters orantıdadır. Belediyedeki yöneticilerin ara sokaklardaki yolların genişliği ve güvenliği için en az on beş yıllık ulaştırma ana planlarını incelemeleri, uygun alana bisiklet yolları ve istasyonları yapmaları gerekmektedir. Yerleşim yerlerinde, okullarda, sanayi bölgelerinde, kafe, alışveriş merkezleri ve spor merkezleri gibi sosyal tesis noktalarında da bisiklet istasyonları bulunmalı ve iki istasyon arası minimum uzaklık 900 metre olmalıdır.²³⁹

Konya’da bisiklet yolu olmayan mahalleler düşük karbon ilkelerine göre yeniden tasarlanarak yürüme ve bisiklet öncelikli yollarla bağlantı kurulup planlanmalı ve bu plan her mahalle başına güvenli ve ücretsiz park yerleri, bisiklet yolları ve akıllı bisiklet istasyonları, bisikletle birlikte ulaşım yapma olanağı sunan toplu araçlar ve duraklar gibi uygulamalarla yeşil teknolojiye destek sağlanabilir. Bunların sonucunda kent halkının ulaşım davranışı değişip daha yaşanabilir kaliteli yaşam alanı yani kent halkının güvenli vakit geçirdiği, birbiriyle komşuluk bağlarını kuvvetlendirdiği mekanlar ortaya çıkabilir.

2.1.5. Bisiklet Kiralama Sistemi ve Akıllı Bisiklet Uygulaması

Dünyada ilk ortak bisiklet paylaşım sistemi 1965 yılında Amsterdam’da 68 kuşağının başlattığı bir hareket olarak ortaya çıkmıştır. O zamanlarda park yerleri sınırlı olduğundan yolculuğun tamamı bisiklet ile yapılamamıştır. Amsterdam halkı kullanmadığı eski bisikletlerini tamir ederek beyaza boyadıkları bisikletleri ihtiyaç sahibi kişilerin kullanması için kentin çeşitli yerlerine bırakmış ve ilk “ortak kent bisikleti” veya “bisiklet paylaşım” uygulaması hızla yaygınlaşmaya başlamıştır. Ancak otomobil lobisi ve yerel yönetimin müdahalesi ile bu bisikletler toplanmış ve bu durum karşısında bisiklet kullanımında azalmalar meydana gelmiştir. 1990 yılına

²³⁹ Simge Sıgnak-Yusuf Kuvvetli, “Küme Örtüleme Yaklaşımıyla Bisiklet Paylaşım Noktası Atama Problemi ve Bir Uygulama”, *Nicel Bilimler Dergisi*, C. 2, S. 2, 2020, s. 67.

kadar bu sistemde durulma yaşanarak gelişme sağlanamamıştır. Bu sistem 1993 yılında yerel yönetimin destek vermesi ile kâr amacı güden ticari yaklaşımlı şirketlerin paralı bisiklet kiralama sistemi ile tekrardan gündeme gelmiştir. Bu bisikletlerde bozuk para ile açılan kilit sistemi uygulanmıştır. Ancak bu bisikletlerin kadroları oldukça ağır olduğu için kent halkı pek tercih etmemiş ve genellikle çevreden gelen turistler tur amaçlı kullanmıştır. Teknolojinin gelişmesi ile 1996'da İngiltere'de Portsmouth Üniversitesi elektronik manyetik kartlarla ödünç alınan ve kontrol edilen kent bisikleti uygulamasını başlatmıştır. Zamanla GPS takip sistemi eklenerek izlenebilme ve gerçek zamanlı bisikletlerin harita üzerinde kontrol edilebilme özelliği de eklenmiş ayrıca uydu takip sistemi ile akıllı telefonlardaki uygulamalar üzerinden istasyondan bisiklet kiralama olanağı sağlanmıştır. Konya'da bu teknolojiden yararlanmış ve kentin yaklaşık 87 istasyonunda yüzlerce bisiklet bulunmuştur.²⁴⁰

Bisiklet özellikle Cumhuriyet döneminde Anadolu'nun dört bir yanına yayılmış ve Konya vilayetinde özellikle spor ve ulaşım aracının vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Her evde en az erkek nüfus sayısınınca bisiklet bulunmuş ve ulaşımın yanında bisiklet sporu ile de ilgilenmiştir. Bunların dışında bazıları ise birkaç bisikleti meydan yerlerine getirerek saat hesabı belli bir miktar karşılığında bisiklet vermiştir. Günümüzdeki bisiklet kiralama sistemlerinin eski bir versiyonunu temsil etmiştir.²⁴¹

Akıllı bisiklet uygulaması, içine yerleştirilen çiplerle istasyonla bağlantı kurup kilitlemeyi aktif hale getiren yazılım ile donatılmıştır. Standart boyutlarda olup şehir içi seyahat sınıfı bisikleti olup sürüş yoluna göre vitesleri bulunan, koltuğunun yükseklik seviyesinin ayarlanarak sürücüye rahat ve güvenli bir sürüş sağlamaktadır.²⁴² Akıllı bisiklet sistemini kredi kartı ile kullanmak isteyenler, kiralama terminalinden bisiklet kirala butonunu tıklayarak, öncelikle sisteme üye olurlar. Üyelik işleminin ardından kredi kartı ile terminal üzerindeki adımlar birbiri

²⁴⁰ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 27.

²⁴¹ Konya Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü Bisiklet il Temsilcisi Nurettin Kirpiksiz ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 30 Mart 2022).

²⁴² T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 53.

ardına tamamlandıktan sonra sistemin verdiği şifre kullanılarak bisiklet kiralanabilmektedir.

Bisiklet istasyonuna sahip olmayan sadece QR okumalı sistem ile çalışan ve Selçuk Üniversitesi Kampüsü sınırları içerisinde kullanılan “Unibike” adlı yeşil renkli bisikletler bulunmakta ancak kampüs dışında park edildiğinde maddi cezalar uygulamaktadır. Bunun haricinde de Konya içinde serbest park edilme özelliğine sahip bisiklet kiralama sistemi bulunmamaktadır. Bu durumun en temel sebebi internetin çekmediği kırsal kesimlere yapılan doğa gezilerinde bağlantının sağlanamaması olabilmektedir. Çünkü kullanıcı bisikletin üzerindeki kodu okutulup park özelliğine geçişi sağlayarak her dakika başı ödenen para transferini kesmektedir. Aksi takdirde internetin çekmediği yerlerde park edildiği belli olmamakla birlikte bisiklet kayıpları da meydana geldiğinde kişiye ekstra cezalar yüklenmektedir. Belediye veya anlaşmalı şirketler bu tür olaylarla meşgul olmak istememekte bu yüzden belli park yerlerine sahip kilitleme sistemli bisikletleri hizmete sunmaktadır.

Teknolojinin gelişmesi ile insanlar işlerine daha kolay ulaşabilmekte ve bisiklet alanında da kiralama ve bisiklet trafiğini görmek gibi interaktif bisiklet haritalarını takip edebilmektedir. Bisiklet kiralama şirketlerinin uygulamaları ile kendi firmalarına ait bisikletlerin konumunu ve arızalı ise bunu bildirme gibi işlemleri kolaylıkla yapabilmektedir.

Telefon uygulaması olan Konya Akıllı Ulaşım Asistanı ile harita gösterimi sayesinde bisiklet park yerlerine, bakım istasyonlarına, bisiklet park yeri olan otoparklara ve bisiklet rotalarına ulaşmak bisikletlinin yol süresini kısaltmakta ve güvenli bir sürüş sağlamaktadır. Bu uygulamanın gösterdiği toplu ulaşım araçlarının duraklarında bulunan bisiklet kiralama noktaları sayesinde kent halkı bisikleti bir nevi ulaşım aracı olarak görmektedir. Bu da kişilere motorlu taşıt yerine düşük fiyatta alternatif ulaşım aracı sunmaktadır.

Bisiklet kiralama sistemi ise bisikletlerin kredi kartı ve/veya kent ulaşım kartları kullanılarak kiralanmasını sağlayan, endüstriyel bilgisayar entegreli,

dokunmatik ekranlı, merkezî bilgisayar sistemi ile sürekli veri alışverişi yapan ve bölgesindeki park istasyonların yönetimi sağlayan akıllı ünitelerdir.²⁴³

Konya Büyükşehir Belediyesi bisiklet kullanımını arttırmak için akıllı bisiklet uygulamasına başlamıştır. Akıllı Toplu Ulaşım Sisteminden (ATUS) sonra Akıllı Bisiklet Ulaşım Sistemi (ABUS) uygulaması sayesinde bisiklet yolları, bisiklet güzergahları, bisikletli toplu ulaşım saatleri, bisiklet tramvayın saatleri, otoparktaki doluluk oranları gibi bisikletlinin işine yarayan uygulama getirilmiştir. Konya Akıllı Kent Uygulaması ile de 24 adet bisiklet tamir istasyonlarının konumunu ve bisiklet tramvayın anlık hangi durakta ve saatte olacağını belirten gerçek zamanlı bir uygulaması hizmete sunmuştur.²⁴⁴

Konya’da bulunan akıllı bisikletlerden kiralamak için istasyonda bulunan bisiklete cep telefonuna yüklenen uygulama okutularak el kart veya kredi kartı üzerinden tarife seçilmesi üzerine belli bir süre binmeye olanak sağlanmaktadır. Bisiklet kullanımını sonlandırmak isteyen binici en yakın bulunduğu bisiklet istasyonuna kilitleyerek bırakabilmektedir. Konya’da toplam 87 istasyon, 1000 adet kiralanabilir bisiklet bulunmaktadır. Bisiklet istasyonların mevcut olması bisiklet kullanım oranını arttırmaktadır. Yolcu indi bindilerin yoğun yaşandığı otobüs, tramvay veya dolmuş duraklarında bisikletlerin güvenli bir şekilde park edildiği veya bisiklet tramvayı gibi direkt bisiklet ile yolculuk sağlayan sistemler yardımıyla bisikletin yaşanılan konut ile varış noktasına rahat ve güvenli bir şekilde gitmesini sağlamaktadır. Ayrıca bu akıllı sistem sayesinde bisiklet uydudan takip edilerek kaybolma veya çalıntı olasılığını engellemektedir. Trafikçi rahatlatan bu sistem haftalık kullanımı 10 binin üzerindedir.²⁴⁵ Ayrıca belediyeye veya özel şirkete ait bisikletlerin belirli bir ücretle alınmasının nedeni bisikletlerin hor kullanılmasının önüne geçilmesini amaçlamaktadır.

²⁴³ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 53.

²⁴⁴ <https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=7436> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2021).

²⁴⁵ Osman Ünüvar-Mürsel Kaya-Mete Sezgin, “Konya Turizmi Perspektivinde Bisiklet Turizmi ve Bir Destinasyon Olarak Konya Turizminin Pazarlanması Üzerine Etkisinin Pest Analizi ile İncelenmesi”, *Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, C. 20, S. 2, 2017, s. 177; Öztaş, *Bisikletli Ulaşım*, s. 10; Mansuroğlu, *Bisikletli Ulaşım Güzergahı*, s. 350; <https://akillisehir.konya.bel.tr> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2021).

İnsanın bisiklet kullanmasını engelleyen sebepler incelendiğinde zaman ve mesafe gibi günlük yaşamın parçası olan iki faktör ve korku gibi duygusal etken olan engellere rastlanılmaktadır.²⁴⁶ Bu durumları en aza indiren uygulama ise bisiklet kiralama sistemleri olmaktadır. Bu sistem yaygınlaştıkça yani neredeyse her yerde park etme sistemleri oldukça kişilere kullanma yönünde cazip hale gelmektedir. Korku gibi duygusal engelin ise bisiklet binen kişilerin artması ve güvenliğin alınması sonrasında bu tür duygusal sorunların aşılabacağı bilinmektedir.

2.1.6. Bisiklet Tramvayı

Konya’da bisiklet ulaşımı ile raylı sistem entegrasyonunu destekleyen duraklar gözlemlendiğinde yayalar için otuz beş tramvay durağı mevcut iken bisiklet tramvayı için on beş durak bulunmuştur. Türkiye’nin farklı şehirlerinde yolcuların bindiği tramvaya bisiklet ile biniliyor iken Konya’da bulunan bisiklet tramvayı bisiklet kullanıcılarına özel imkân sunmuştur. Bisiklet tramvayı eski nostaljik tramvayda birtakım revizyonlar yapılarak kullanılır hale getirilmiş ve bu kapsamda tramvayın çift koltukları sökülerek yerlerine 21 adet bisiklet sabitleme aparatı yerleştirilmiştir. Nostaljik tramvaylar duraklar ile aynı hizada olmadığı ve basamaklara sahip olduğundan kapılar ile senkronize çalışan hidrolik rampa düzenekleri monte edilmiştir. Ayrıca elli otobüsün arkasına da bisiklet taşıma aparatları da yerleştirilmiş olup ilerleyen süreçlerde tüm otobüse yapılacağı belirtilmiştir.²⁴⁷

2.1.7. Bisiklet Park Yerleri ve Tavsiyeler

Alternatif bisiklet park yerleri olan ağaçlar, elektrik direkleri, yol kenarlarında bulunan demir parmaklıklar görüntü kirliliği ve düzensizliğe sebep olmanın yanında yaya ve araç geçişini de engellemiştir. Bu yüzden modern tasarımlı ve herkesin

²⁴⁶ Koçak, *Nedenleri ve Faydaları*, s. 5761.

²⁴⁷ Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim ALTAY ile konyabuyuksehir@gmail.com adresi üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 31 Aralık 2021); <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/bisiklet-sehri-konyadan-turkiyede-bir-ilk-bisiklet-tramvayi-raylarda-41602739> (Erişim Tarihi: 3 Şubat 2022).

rahatlıkla ulaşabileceği bir bisiklet park yerleri yapılmıştır.²⁴⁸ Konya’da bisiklet park yerlerinde bisikletlinin kolaylıkla ve güvenli bir şekilde park edebilmesini sağlayacak yeterli sayıda ve uygun bisiklet askısı bulunmuştur. Mümkün oldukça kötü hava koşullarında bisikleti koruyabilen bisiklet askıları galvaniz veya paslanmaz çelik malzemeden oluşmuştur. Bisiklet park yerlerinde güvenlik açısından bir gözetim aracı veya kamera, bisiklet onarımı için ise bazı yerlerde küçük çaplı tamir malzemeleri yer almıştır. Konya’da bazı yeni yapılan konutların yapım aşamasında bahçe veya çıkış kapısı gibi alanlarda bisikletlerin güvenli bir şekilde kilitlenmesi için bisiklet park yerlerine de rastlanmıştır.

Ulaşım ağları kurulurken park sistemlerini de hesaba katılmalıdır. Yönlendirme levhaları, park işaretleri ve çizgilerinin eksik olması sistemin düzenli bir şekilde kullanılmasına engel olmaktadır. Varılacak noktalara yakınlık ve güvenli bir yer tercih etme isteğinden dolayı bu park yerlerinin yapılacağı konumda çok önemlidir. Ayrıca tabela tasarımları bilgiyi kolay, anlaşılır hızlı ve net bir şekilde insanlara aktarmalıdır ki doğru bilgiye ulaşmak için zaman kaybının önüne de geçilebilmelidir. Park yerlerinde giriş-çıkışlara ve aracın park edildiği yeri belirten konum bilgilerine ulaşmak kolaylaştırılmalıdır. Bunları belediyenin kendi ortak paylaşım ağı üzerinden her yaş insanın ulaşmasını sağlayarak, anlaşılır bir grafik tasarımına sahip olmalıdır. Bu tasarımlar için mimarlar, mühendisler ve grafik tasarımcılar bir araya gelerek ekip çalışması ile işlevsel, estetik ve kullanıcı odaklı bir plan yapmalı ayrıca görseller veya metinlerden yararlanılarak bisiklet park yerinin nerede olduğunu sürücünün görüş mesafesinde, dikkat çekici bir şekilde tabelalar ile gerekli bilgiyi verilmelidir.²⁴⁹

Bisiklet park yeri kriterlerinde dikkate alınması gereken hususlar ve temel prensipler aşağıda maddeler halinde verilmiştir:²⁵⁰

1. Varış veya aktarma noktasına yakın olmalıdır.

²⁴⁸ Mehmet Ali Lorasokkay-M. Levent Ağırır, “Konya Kentiçi Ulaşımında Bisiklet”, *ISSN:1306-3111 e-Journal of New World Sciences Academy*, C. 6, S. 4, 2011, s. 880; T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 54.

²⁴⁹ İlayda Çelik-Melike Taşcıoğlu, “Bisiklet Park Yerlerinde Bilgilendirme ve Yönlendirme Tasarımları”, *Sanat-Tasarım Dergisi*, S. 11, 2020, s. 9; Çelik, *Park Yerlerinde Bilgilendirme*, s. 10, 15.

²⁵⁰ Ünüvar, *Konya Turizmi Perspektivi*, s. 177.

2. Açık alanlarda görünür olmalıdır. Tabela yardımı ile işaret ve levhalar asılmalıdır.

3. Araç veya yaya trafiğini olumsuz etkilememeli, bisiklet parklarındaki çıkış ve giriş manevraları düzenli planlanmalıdır.

4. Karanlık ortamda görünürlüğünü kolaylaştırmak için aydınlatılmalıdır.

5. Olumsuz iklim şartlarında bisikleti ve sürücüsünü korumalıdır.

6. Güvenli kilitleme ve park sistemine sahip olmalıdır.

Yukarıda bulunan bisiklet park yerlerinde yapılması gereken kural ve tavsiyeler ile Konya’da mevcut bisiklet park sistemleri karşılaştırıldığında Konya bu kuralların birçoğuna uyan bir şehir olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.2. Bisikletin Konya Özelinde Çevre ve İklim Değişikliğine Etkisi

Modern dünyada meydana gelen nüfus artışı, teknolojinin gelişmesi ve en önemlisi sanayinin gelişmesi ile kentlerin yaygınlaşması çevre kirliliğine neden olmaktadır. İnsan faktörlü, doğaya doğrudan veya dolaylı tahribat ve kirlilik sorunları meydana geldikçe yine insanlar bu durumdan rahatsız olup çözüm yolları olarak sürdürülebilirlik ve doğayı koruma gibi kavramları üretmektedir. İnsanoğlunun doğa üzerindeki tahribatı 19. yüzyıldan günümüze değin daha da çok artmakta ve doğadaki kaynakların azalması ile insan neslinin de sonu geleceği bilinmektedir. Bu tahribat, modern zamanın da engelleyemeyeceği iklim değişikliği gibi sonuçlar doğurarak ekosistemde olumsuz etkiler oluşturmaktadır. Bu durumun önüne geçmek için bisiklet ulaşımı gibi alternatif ulaşım sistemleri geliştirilmektedir.²⁵¹ Bisiklet ile ulaşım sağlandığında enerjinin az harcanması ve kullanım esnasında çevreye bıraktığı atık miktarının düşük olması bisikleti çevreye en çok duyarlı araçlardan biri yapmaktadır. Bisiklet, motorsuz araç olduğundan emisyon değeri olmaması ve ekolojik ayak izi düşük olmasıyla hava kirliliğini önlemede yardımcı olmaktadır.

²⁵¹ Hayri Ulvi-Hülagü Kaplan, “Bisiklet ve Yaya Ulaşımının Millî Parklarda Karbon Ayak İzi Etkilerinin Araştırılması”, *Kent Akademisi, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, C. 12, S. 3, 2019, s. 460, 462.

1990 yıllarında dikkat edilmeye başlanan iklim değışiklikleri ve enerji problemi yavaş kentler, ekolojik kentler, akıllı kentler veya yaşanabilir kentler gibi projeleri beraberinde getirmiştir.²⁵² Bunların amacı daha düşük karbonlu yaşam ve enerji korumayı sağlayan düşük karbon kentleri inşa etmiştir. Bunu da motorlu taşıtların olmadığı ve insan bedeniyle yapılan aktivasyonu sağlayan bisiklet aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Düşük karbonlu yaşam, iklim değışikliğini önleyecek en önemli yaşam tarzıdır ve bu duruma ulaşmanın yollarından biri de doğal enerji ile çalışan bisiklet ile mümkün olmuştur.

Karbon emisyonunun üçte biri ulaşım sektöründen gelmekte ve bu da doğal olarak iklim değışikliklerin sebebinin oluşturmaktadır. Bunu önlemenin yolu ise yüksek karbonlu motorlu taşıtlardan uzak durarak düşük karbonlu taşıtları tercih etmektir. Ulaşımında geliştirilen düşük karbon prensibinin amacı, motorlu araç trafiğini azaltmak, motorsuz taşıt kullananlar için hareketliliği ve güvenliği arttırmak, kamusal sağlığı iyileştirmek, sera gazı emisyonlarını azaltmaktır.²⁵³ Bu hedeflere ulaşmakta yardımcı olan araç ise, düşük karbon ve sürdürülebilir ulaşım türlerinden biri olan bisiklet ile mümkün olmaktadır. Konya bu bilinç ile önemli projelerde imza atmakta ve yeşil bir şehir için gerekli çalışmaları yürütmektedir.

Sürdürülebilir ulaşım konusunda ADİ(ASI) olarak adlandırılan üç ana önlem olan Azaltma, Değıştirme ve İyileştirme gibi yaklaşımlar incelendiğinde mevcut ulaşım türü olan motorlu taşıtlar yerine bisikletin kullanımı arttırıp temel ulaşım aracı olarak yer değıştirilmesi ile çevreye zararı olan ulaşım araçların azaldığı ve doğayı iyileştirdiği görülmektedir.²⁵⁴

Konya’da kentler büyüdükçe mesafeler de arttığından buna paralel olarak motorlu taşıt kullanımı da artmaktadır. İnsanlar ulaşım alanında daha hızlı ve kolay olan araçları tercih etmekte ancak bu tür motorlu taşıtlar kentsel alanlarda gürültü, hava kirliliği ve trafik sıkışıklığı problemlerini ortaya çıkarmakla birlikte ağır vasıtaların kullanımı sonucu yol kaplamalarında bozulmalar meydana gelmektedir. Hafif yük taşımacılığında veya kent içi ulaşımında bisiklet tercih edilmesi motorlu taşıt

²⁵² Hande Gündel-Koray Velibeyoğlu, “Düşük Karbon Mahalle: Yürüme ve Bisiklet Öncelikli Kentsel Tasarım”, *İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, S. 8, 2020, s. 6.

²⁵³ Gündel, *Karbon Mahalle*, s. 11.

²⁵⁴ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 63.

lojistiğine ve ulaşımına alternatif çözüm olarak görülmektedir.²⁵⁵ Bisiklet ile kısa mesafeli yani 7 km'ye kadar varan uzaklıklarda nakliye işinde ve ulaşımında karayolu yoğun trafik saatlerinde daha hızlı olmanın yanında daha az park yeri ihtiyacı duymakta ve erişim kısıtlamaları bulunmamaktadır.

Bisiklet hem karayolu platformunda hem de park alanında hacim olarak fazla yer kaplamadığı için diğer araçlara göre daha verimli ve yüksek kapasitede kullanılma olanağı vermektedir. Örneğin; Karayolu şebekesinde 3 metre genişliğindeki bir yolda saatte 400-600 adet otomobil ve 600-800 kişi taşınırken aynı şeritte ve saatte 6-7 bin bisiklet bulunabilmektedir.²⁵⁶

Sera gazı salınımını önlemek için yapılan çalışmalarda ulaşım sektörünün etkisi büyüktür. Sera gazını AB politikaları sera gazı salınımını 1990 seviyelerine göre %80 ila %95 oranında azaltmayı planlamaktadır. Bu süreçte de sürdürülebilir ulaşımın en çevre dostu aracı bisiklet olduğu hem fikirdir. Motorlu taşıtlar havaya %26 oranında karbondioksit emisyonları yaymaktadır. Dahası egzoz borusundan çıkan nitrojen oksit, hidrokarbon, ozon gibi maddeler canlıların solunum yollarında çeşitli hastalıklara sebep olmaktadır. Bisiklet, benzinli araçlara göre 10 kat daha az sera gazı CO₂ yaymaktadır. Bisiklet kullanımı ile km'de kişi başı 21 g CO₂ tüketilirken, bir otomobil km başı 271 g CO₂ tüketmektedir. Böylelikle bisiklet kullanarak atmosfere yayılan sera gazı yayılımının %92'si önlenmiş olunmaktadır.²⁵⁷ Ayrıca Motorlu taşıtlardan kaynaklı çevre ve hava kirliliği oluşumu sonrası ekolojik dengenin bozulmasını azaltmanın yanında hava kalitesini arttırarak solunum yolu hastalıklarını önlenmektedir.

Normal bir yürüyüşle 1 saatte 4-5 km yol alınırken, bisikletle yapılan seyahatte vites sayısına göre değişim olduğu gibi ortalama 15-35 km/s. yol kat etmektedir. Böylelikle bir bisikletli yürüyen insana göre 14 kat daha hızlı

²⁵⁵ Berna Aksoy-Mustafa Gürsoy, "Lojistikte Sürdürülebilir Yaklaşımlar: Bir Yeşil Lojistik Uygulaması Olarak Alternatif Yük Taşımacılığı Örnekleri", *Transist Bildiri Kitabı*, 2017, s. 29, 30.

²⁵⁶ Volkan Emre Uz-Mustafa Karaşahin, "Kentiçi Ulaşımında Bisiklet", *Türkiye Mühendislik Haberleri*, C. 1, S. 429, 2004, s. 41, 42.

²⁵⁷ Yerli, *Sustainable Urban Mobility*, s. 171; T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 71-73; Banu Çiçek Kurdoğlu-Elif Bayramoğlu-Sultan Sevinç Kurt Konakoğlu, "Kampüslerde Yaya ve Bisiklet Yollarına Uygun Sürdürülebilir Donatı Tasarım Kriterleri", *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, C. 3, S. 2, 2018, s. 494.

olmaktadır. Bir otomobilin km veya kg başı harcadığı enerji 700 kalori iken bisiklet 200 kalori tüketmektedir.²⁵⁸

Konya’da geleneksel ulaşım planlamasında, otomobil ulaşımının hâkim olduğu alanlarda çevresel sorunların göz ardı edildiği olmuştur. Bunu önlemenin veya azaltmanın yolu olarak sürdürülebilir ulaşım sisteminin ana elemanı bisiklet ile mümkün olacağı düşünülmüştür. Bu sistemde bisiklet ve yaya kullanımına olanak sağlayan ulaşım altyapısını oluşturmak, yenilenen kaynakların geri dönüşümünü sağlamak ve yenilenemeyen kaynakların kullanımını azaltmanın yanında gürültü kirliliğini önlemek gibi çalışmalardan meydana gelmiştir. Bisikletin, beden gücü ile hareket ettirildiğinden ilave yakıt ve motora gerek duyulmamıştır. Ulaşım türleri içerisinde yaya da dahil bedeni en etkin kullandıran araç olarak bisiklet öne çıkmıştır. Bisiklet petrol kullanımında 1/8 oranında enerji tasarrufu sağlamanın yanında hiçbir yakıt ihtiyacına gerek duymamasından kaynaklı hava ve gürültü kirliliğini önlemesi ile popüler hale gelmiştir. Ayrıca trafikte ve park yerlerinde kapladığı alan göz önüne alınırsa 16 bisikletin hacmi ile 1 otomobilin kapladığı alan eşit olmuştur. Araştırmacılar bisikletin 22 ft/2 m²’lik bir alanı kapsadığını belirtmişlerdir.²⁵⁹ Tüm bu bağlamda bisiklet sürmek, kentsel alanda yaşam kalitesini yükselterek, herkes için adil, ekonomik, sağlıklı ve doğa dostu bir yaşam sunan bir alternatif ulaşım şekli olmuştur.

Bisiklet kısa ve orta mesafelerde rahatlıkla kullanılan sürdürülebilir kentsel ulaşım aracı olarak görülmüştür. Konya kentinde bisiklet kullanımını uzun mesafeli yolculuklarda da kullanılması için toplu ulaşımlarla entegre edilmiş şekilde sağlanmıştır. Mesela bisiklet tramvayları ve bisiklet aparatı bulunan otobüsler sayesinde uzun mesafeli yolculuklarda bisiklet de ulaşım aracı olarak tercih edilmiştir.

Konya’daki iş verenler, çalışanların iş yerlerine gitmek için araç olarak motorlu taşıt olan servis yerine bisiklet verebilir ve gereken noktalarda bu toplu

²⁵⁸ İşçi, *Enerji Tüketimi*, s. 41.

²⁵⁹ Mehmet Ali Lorasokkay-M. Levent Ağırır, “Konya Kentiçi Ulaşımında Bisiklet”, *ISSN:1306-3111 e-Journal of New World Sciences Academy*, C. 6, S. 4, 2011, s. 872; Serap Öztürk-Elif Gündüz, “Sürdürülebilir Ulaşımında Bisiklet Kullanımını Engelleyen Sebepler: Manisa Örneği”, *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, S. 8, 2020, s. 2167, 2168.

taşıma araçlarına aktarma yapabilmeleri için ücretsiz el kart temin edebilirler. Böylelikle yaşamın en önemli parçası olan iş hayatındaki seyahatler ile daha temiz bir çevreye kavuşulabilir.

Konya’da trafik sakinleştirme yöntemi olarak bisiklet kullanımı arttıracak politikalar yapılmıştır. Örneğin; trafik güvenliğini korumak amacıyla bisiklet yolları, karma bisiklet yolları (yayalarla paylaşılan yol) ve korunan karayolu bisiklet tesislerine rastlanmıştır. Sadece araç trafiğini azaltmakla kalmayıp, ulaşım sektöründen kaynaklı çevre kirliliğine sebep olan sera gazı ve karbondioksit gazlarının yayılımı, kaynakların ve verimli toprakların tahribi, sürdürülemeyen kaynakların tüketimi gibi olumsuz etkilerin önüne de geçilmiştir.²⁶⁰

2.2.1. Sürdürülebilir Ulaşımında Bisiklet

Sürdürülebilir, çok işlevli, estetik, kimlikli ve uygulanabilir bir yaşam standını içinde barındırmıştır. Sürdürülebilirlik kavramı da 1972’de Stockholm kentinde yapılan Dünya Çevre Konferansı’nda kullanılıp, 1987 yılında ise Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu’nca ortaya konulan Brundtland Raporu’nda ilk kez yer almıştır. Sürdürülebilir ulaşım sanayileşme devri sonrası kentlerin gelişmesi, iş ile konut arasında mesafelerin artması sonucu fonksiyonel çevreye ulaşımın sağlanmasında gelecek nesilleri kaynaklardan mahrum etmeden ihtiyaçların karşılanması için gündemde tutulmuştur.²⁶¹

1970’li yıllarda ekolojik kaygılar farklı mecralarda dile getirilmiştir. 1972 yılında yayımlanan ‘Limits to Growth’ adlı eserde, eğer sürdürülebilir kaynaklar bulunmazsa 150 yıl içerisinde doğanın yaşanabilir özelliğini kaybedeceği belirtilmiştir. Bu eser, dünya kamuoyunda çevreye karşı duyarlılığı arttırmış ve aynı yıl Stockholm’da toplanan BM İnsan Çevresi Konferansında, Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Bildirgesi’nin kabul edilmesini sağlamıştır. Bu bildiri çevresel sorunlara değinen ilk bildiri olmakla birlikte ilerleyen zamanda yapılan çevre ve iklim değişikliği temalı konferansların öncüsü olmuştur. 1976 Habitat I (BM), Brundtland raporu (BM, 1987), sırasıyla Rio Konferansı ve Gündem 21 (BM, 1992),

²⁶⁰ Öztürk, *Sürdürülebilir*, s. 2166.

²⁶¹ Kurdoğlu, *Sürdürülebilir Donatı*, s. 493, 494.

Avrupa Kentsel Şartı (Avrupa Konseyi, 1992), Aalborg Şartı (Avrupa Konseyi, 1994), Habitat II-(BM, 1996), Johannesburg Zirvesi (BM, 2002), Bristol Mutabakatı (2005), Leipzig Şartı (2007) ve son olarak Avrupa Kentsel Şartı 2 (Avrupa Konseyi, 2008)de sürdürülebilirlik kavramından bahsedilmiştir. Bu kavram aslında bir nevi bereket kelimesinin eş anlamlısıdır. Yani bir toplumun, ekosistemin ya da sürekliliği olan herhangi bir sistemin işlevini kesintisiz, çürümeden, yaşam bağı olan ana kaynağının tamamen tüketmeden devamlılığın sağlanmasını içermiştir. Değişen iklim değişikliği ile beraber daha çok gündeme gelen doğa dostu bisiklet, Birleşmiş Milletler örgütünün “sürdürülebilir kalkınma amaçlarının” 17 maddesinin 11 maddesini doğrudan karşılamıştır.²⁶²

20. yüzyılda meydana gelen petrol krizleri döneminde motorlu taşıtların yollar üzerindeki hakimiyetlerine karşı “Arabasızlık Günü” ve “Yaşanabilir Kentler için Sokakların Geri Alınması” gibi afişlerle bisikletli eylemler yapılmıştır. Hatta 1979 yılında Amsterdam’da bisikletliler, protesto turu düzenlenmiştir. Daha sonra 1992’de “Kritik Çoğunluk” gibi ekolojik döngünün bozulmasına sebep olan motorlu taşıtlara tepki olarak tekrardan bisiklet eylem aracı olarak seçilmiştir.²⁶³ 2012 yılında Çin’in yöneticileri çoğalan insan nüfusu ile paralel olarak artan motorlu taşıtların azalması ve daha sağlıklı bir ortam için bisiklet kullanımı arttıracak çalışmalar yürütmüştür. Hala birçok Avrupa gibi gelişmiş ülkeler ve Hindistan gibi gelişmekte olan ülkeler bisikletli yaşamı siyasi politikalarında yer vermiştir. Türkiye’de ise özellikle Konya İlinde siyasi çalışmalarda bisiklet teması ile çok sık karşılaşmıştır.

Karayolları, Birinci Dünya Savaşı sonrasında artan endüstrileşme ve hızlı nüfus artışı ile ulaşımında birincil kullanım alanı olmaya başlamıştır. Bu da beraberinde çevre kirliliği, ekolojik dengenin bozulması, doğal kaynakların tahribi, trafik sıkışıklığı ve kazaları gibi sorunları getirmiştir.²⁶⁴ Konya Büyükşehir

²⁶² Aksoy, *Yeşil Lojistik*, s. 25; Azem Kuru-Hüseyin Cengiz, “Sürdürülebilir Ulaşım Planlaması Bağlamında Bisiklet Yolu Güzergâhı Belirleme Çalışması: Kırklareli Örneği”, *International Journal Of Geography And Geography Education (IGGE)*, S. 39, 2018, s. 221; T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 77.

²⁶³ Gündel, *Karbon Mahalle*, s. 11, 12.

²⁶⁴ Sedef Eryiğit-Ümmügülsüm Ter, “Sürdürülebilir Ulaşımın Sağlanmasında Eğitim Çağı Çocukların Bisiklet Kullanım Alışkanlıklarının Önemi-Konya Örneği”, *Uluslararası Eğitim Bilimleri Dergisi*, S. 7, 2016, s. 160.

Belediyesi bu tür sıkıntıları çözmek ve ulaşımında kaliteyi arttırmak için sürdürülebilir ulaşım sistemi kurmaya çalışmıştır.

Sürdürülebilir bir şehir sağlanması uzun vadeli vizyonlar, ekonomik entegrasyon, çevresel ve sosyal konuları ele alan sistem odaklı bir yaklaşım gerektirmektedir. Dolayısıyla yaptırımlar yerel çalışmalardan çok tüm dünyayı ilgilendiren bir plan üzerinde inşa edilmeli ve her birey bu projeyi desteklemelidir.²⁶⁵

İnsanların motorlu taşıt yerine çevre dostu bisikleti kullanmalarındaki en büyük etken petrol fiyatlarındaki zamlar, araba alım ve satımlarındaki ekonomik kaygılar olmaktadır. Tarih boyunca bakıldığında bisikletin ön plana çıktığı zaman dilimlerinde akar yakıt sorunlarının ortaya çıktığı zamana denk geldiği görülmektedir. Tam anlamıyla konunun ciddiyeti anlaşılamamakta ayrıca bisikletin yararları ve bu mesele üzerindeki etkisi bilinmemektedir.

Avrupa Birliği 2030 yılına kadar hava kirliliği ile mücadele stratejilerinde kirli havadan kaynaklanan ölüm oranlarını %55 oranında azaltma hedefi taşımaktadır.²⁶⁶ Bu konuda Konya'nın yöneticileri temiz hava eylem planlamaları içerisinde yer alan toplu taşıma ve bisikletli ulaşımın yaygınlaşması gibi gerekli tedbirleri alarak bunu evrensel hale getirmeleri için bağlayıcı ve uygulayıcı politikalar gütmektedir.

Konya'da yoğun kentleşmeden dolayı özellikle 1950 yılında motorlu taşıt artışından sonra ulaşım sorunları meydana gelmeye başlamıştır. Bu sorunun diğer bir nedeni ise yolların plansız ve programsız oluşundan kaynaklanmıştır. Bu duruma çözüm olarak yeni alternatif çevre dostu ulaşım aracı olarak bisiklet düşünülmüştür. Konya'da bisiklet kullanımını arttırmak için politikalar, yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılmış ve bu gelişimin kısa süre de gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır.²⁶⁷

İLBANK tarafından yürütülen Sürdürülebilir Şehirler Projesi kapsamında Avrupa Birliği tarafından sağlanan 500.000 Euro'luk hibe desteği ile Konya'da

²⁶⁵ Çalık, *Maliyet Analizi*, s. 335.

²⁶⁶ Hamit Levent Evcı, *Hava Kirliliği ve Sağlık Etkileri-Kara Rapor 2021*, Temiz Hava Hakkı Platformu, İstanbul 2021, s. 77.

²⁶⁷ Kurdoğlu, *Sürdürülebilir Donatı*, s. 494.

Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı hazırlanmaktadır. Bu finansal destek ile bisikletli ulaşım da dahil olmak üzere tüm aktif ulaşım türlerini ulaşım sisteminin bir parçası olarak kabul edilmekte ve tüm türleri mevcut ulaşım sistemine entegre etmeye çalışılmaktadır.²⁶⁸ Bu proje Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları'nın hazırlanması için Türkiye'de ilk olma özelliği de taşımakta ve Konya şehri öncülük etmektedir. İlk kez bu şehirde yapılmasının sebebi sürdürülebilir kentsel hareketlilik projeleri için Türkiye'deki diğer şehirlere oranla bisiklet konusunda bilgi ve teknik bakımından daha nitelikli olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Sürdürülebilir bir yaşam sağlamak adına “Herkes İçin Bisiklet” projesi kapsamında Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı-2030, 29 Mart 2022 tarihinde Ankara’da sunulmuştur. Bu toplantıya Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü Hava Yönetimi Daire Başkanlığı Ulaşım ve Hareketlilik Şube Müdürü Esin Türkel, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü Erişebilirlik Daire Başkanı Dr. Deniz Çağlayan Gümüş, Türkiye Belediyeler Birliği Dış İlişkiler Müdürü Nilüfer Sivrikaya, Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı Sektörel Politikalar Daire Başkanı Burcu Altınordu ve Hazine ve Maliye Bakanlığı İletişim ve Raporlama Daire Başkanlığı Aslı Sayılğan katılmıştır. Konya Büyükşehir Belediyesi de bu toplantıya katılarak plana destek vermiştir.²⁶⁹

31 Mart 2022’de ise Uğur İbrahim Altay, Ankara Ticaret Odası (ATO) Congresium’da gerçekleştirilen Eko İklim Ekonomi ve İklim Değişikliği Zirvesi ve Fuarı’na katılmış ve “Büyükşehirlerde Yeşil Dönüşüm” panelinde Bisiklet Master Planı’ndan da bahsetmiştir. Bu toplantıların genel amaçlarından biri bisikletli ulaşım ağlarını oluşturmak/geliştirmek, bisikletli paylaşım sistemlerini arttırmak, özel taşıt trafiğini azaltmakla birlikte bisikletli ulaşım ile toplu taşıma arasında entegrasyon sağlamak, örgün ve yaygın eğitim sistemlerine bisikletli ulaşım ile ilgili bilinç geliştirme programları oluşturmak, yerel ekonomik kalkınmanın bir aracı haline getirmek, motorlu araçlardan kaynaklanan karbon emisyonunu azaltmak ve hava

²⁶⁸ Öztaş, *Bisikletli Ulaşım*, s. 8.

²⁶⁹ <https://wrisehirler.org/haberler/t%C3%BCrkiye%E2%80%99nin-kent-i%C3%A7i-bisikletli-ula%C5%9Fim-strateji-plani-hazir> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2022); <https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=8285> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2022).

kalitesini iyileştirmektedir.²⁷⁰ Konya 550 km ile Türkiye'nin en uzun bisiklet yoluna sahip bir şehir olmasının yanında 35 km daha bisiklet yolu yapım aşamasında ve böylelikle Konya Türkiye'de örnek bisiklet şehirleri arasında öncülük etmekte ancak Avrupa ve Uzak Doğu ülkelerine kıyasla geri planda kalmaktadır.

2.2.2. Geri Dönüşümde Bisiklet

Türkiye Paris İklim Anlaşması'nı imzalamış ve Konya bisikletli ulaşım planları ile iklim krizinin etkilerini azaltmada örnek bir şehri temsil etmiştir. Türkiye aslında iklim değişikliğine %1'in altında bir etkisi olsa da dünyayı saran iklim krizinden etkilenmiştir.²⁷¹

Konya'nın da desteklediği CityAir Projesi'nde soluduğumuz havanın daha kaliteli olması ve iyileştirilmesi için bisikletli ulaşımın artırılması gerektiğine değinilmiştir.²⁷² Trafik yoğunluğunu azaltmak ve tarihi dokuları korumak için bisiklet kullanımını arttırmak amaçlı çeşitli yönlendirmeler yapılmıştır.

Türkiye'de yaklaşık 1,5 milyon bisiklet evlerde kullanılmayacak halde atık durumda bekletilmiştir. Eti Sarı Bisiklet kuruluşu eski bisikletleri, sürdürülebilirlik ve ihtiyaç sahibi insanların kullanması için Konya olmak üzere birçok şehirde "Bisiklet Geri Dönüşüm Noktaları" belirlemiştir. 2018 yılında bu noktalarda toplanan eski bisikletler yeni hale getirilerek İl/İlçe Müdürlükleri tarafından ihtiyaç sahibi öğrencilere dağıtılmıştır.²⁷³

Konya'daki bisiklet park yerlerine ışıklandırma sistemini kendi kendine enerji üretebilen yani rüzgâr veya güneş enerjisi ile elektrik üretimi sağlayan yenilebilir bir sistem kurulursa çevreye daha temiz bir ortam sağlanabilir. Ayrıca bisiklet kullanıcısının rahatlıkla dinlenebileceği, güvenlik kameralarla emniyetini sağladığı mekanlar, özel taşınamayan eşyalarını koyabildiği kilitli dolap ve hayvanlarını geçici süreliğine bırakabileceği evcil hayvan barınağı ile daha kolay bir yaşam sunulabilir. Bunların yanında doğada yaşayan hayvanlar için yeşillik bir yerde kurulan

²⁷⁰ <https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=8285> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2022).

²⁷¹ Öztaş, *Bisikletli Ulaşım*, s. 16.

²⁷² <https://www.cityairturkiye.com/> (Erişim Tarihi: 31 Mart 2022).

²⁷³ <https://www.etietieti.com/geri-donusum-kampanyasi> (Erişim Tarihi: 13 Mart 2022).

istasyonlarda su ve yiyecek kapları yapılarak ekolojik kontrolü sağlamada yardımcı olunabilir.²⁷⁴

2.3. Konya’da Bisiklet Kültürü ve Turizmi

Hindistan, Endonezya, Bangladeş gibi gelişmekte olan ülkelerde bisiklet daha çok ulaşım aracı olarak tercih edilirken, ABD, Almanya, Hollanda gibi gelişmiş ülkelerde ise bisiklet spor, hobi, rahatlama vb. sebeplerle kullanılmaktadır. Türkiye’de ise kentlerin coğrafi konumu ve topoğrafyasına göre bu durum değişmektedir. Konya gibi düz ova olan şehirlerde daha çok rekreasyon, spor ve ulaşım vasıtası olarak tercih edilmektedir.²⁷⁵

Dünya genelinde turizm sektöründe hem çevreci hem de ilgi çekiciliği yönünden bisiklet, acenteler ve organizatörler arasında sürdürülebilir turizm kullanılan bir araç olmaktadır. Bisiklet alternatif ulaşım aracının yanında çok yönlü bir araç olarak boş zaman değerlendirme, rekreasyon, spor ve turizm amaçlı kullanılmaktadır.²⁷⁶

2.3.1. Turizm Alanında Bisiklet

Bisiklet turizmi, bir kişi veya grupların tatil veya boş günlerinde yaşadıkları yerden en az 40 km veya 4 saat uzağa yapılan sürüşleri içeren günübirlik veya konaklamalı etkinliklerin bütünüdür. Ayrıca bu etkinlikleri izlemek amacıyla katılan seyircileri de bisiklet turizmine de eklenmelidir. Kısacası bisiklet turizmi, tatil, rekreasyon, dinlenme ve spor gibi amaçlarla yapılan günübirlik gezilerden uzun mesafeli turlara kadar, kişinin aktif bisiklet kullanıcısı olduğu ziyaretleri kapsayan bir turizm türü olarak tanımlanmakta ayrıca bisiklet etkinliklerine izleyici olarak katılan ziyaretlerde bu tanıma dahil olmaktadır. Bu alandaki fark; bisiklet kullanıcıların katıldığı seyahat turlara aktif bisiklet turizmi, etkinliklere

²⁷⁴ Kurdoğlu, *Sürdürülebilir Donatı*, s. 497, 498.

²⁷⁵ Lorasokkay, *Kentiçi*, s. 871.

²⁷⁶ Sabriye Çelik Uğuz-Volkan Özbek, “Destinasyon Sadakatini Etkileyen Faktörler: Bisiklet Turizmi ve Burhaniye Bisiklet Festivali Örneği”, *International Review Of Economics And Managemend*, C. 6, S. 2, 2018, s. 85.

(tur/festival/yarışma) izleyici olarak yapılan seyahatlere pasif bisiklet turizmi denilmektedir.²⁷⁷

Bisiklet turizmi ana turizm pazarları içerisinde yer almayan ancak turistlerin dikkatini çeken bir turizm destinasyonudur. Bisiklet turizmi genel olarak hafta sonu gezilerinden, bir ülkenin veya kıtanın aylarca uzanan yolculuklarına kadar uzanan ve kendi kendine olduğu gibi ticari seyahat acentesi/tur operatörü aracılığıyla da organize edilebilen etkinliklerdir. Bisiklet turizmi, bisiklet aracının tek başına doğa, kültür, spor ve seyahat gibi kavramları karşılamasından kaynaklı ortaya çıkmış ve bisiklet etkinlikleri popüler hale gelmiştir. Turistlerin veya seyahatçilerin bisikleti tercih etme sebepleri arasında doğayı keşfetme ve rahatlama, yetkinlik-ustalık, yeni deneyim ve bilgi, saygınlık kazanma ve sosyalleşme gibi seyahat motivasyonları gözlemlenmiştir. Bisiklet turizmin alt başlıklarına macera turizmi, spor turizmi, sağlık turizmi, sürdürülebilir turizm ve özel ilgi turizmi gibi farklı disiplinler belirlenmiştir. Bisiklet turizmi Genel ve Karma Turizmde olduğu gibi zaman, ekonomik koşullar, gidilecek yerlerin sınırlılığı ve sunduğu şartlar ölçüsünde karar verilerek gezilen bir turizm dışında daha geniş kapsamlı ilgi, merak ve isteğe dayalı Özel İlgi Turizmin içine girmiştir. Özel İlgi Turizmi 1980’li yıllarda alternatif turizm alanında sürdürülebilir turizmin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.²⁷⁸

Sürekli gelişen turizm endüstrisinde turist motivasyonlarına göre turizm sektöründe yeni ve özgün etkinlikler geliştirilmektedir. Bunların arasında bisiklet aracılığıyla kamp, yarış veya gezi gibi etkinlikler bulunmaktadır. Özellikle destinasyon bölgesinde düzenlenen bisiklet etkinlikleri sayesinde rekreasyonda bulunmak isteyen potansiyel turistleri destinasyon bölgesine çekerek turizm hareketliliği oluşturulmaktadır. Alternatif turizm olan bisiklet turizmi ile yerel ekonominin kalkınması, bisiklet imajının yükselmesi ve etkinlikler sayesinde destinasyonların tanıtılmasında fayda sağlamaktadır.²⁷⁹

²⁷⁷ Uğuz, *Destinasyon*, s. 87.

²⁷⁸ Serkan Türkmen-Sinan Gökdemir, “Bisiklet Turizmi Motivasyonlarının Belirlenmesi”, *Gsi Journals Serie A: Advancements In Tourism, Recreation And Sports Sciences*, C. 4, S. 1, 2021, s. 19, 20; Uğuz, *Destinasyon*, s. 85, 88.

²⁷⁹ M. C. Sağlam-S. Kömürcü, “Bisiklet Etkinliği Katılımcılarının Motivasyonları ve İlgilenimleri: İzmir İli Üzerine Bir Çalışma”, *Journal of Yasar University*, C. 16, S. 63, 2021, s. 1357; Hacı Mehmet Yıldırım-Buket Buluk-Lütfi Atay, “Ziyaretçilerin Destinasyon İmajı Algılarının Etkinliklere Katılımı

2.3.2. Bisikletin Kültürel Turizme Katkısı

Türkiye'nin kıyı kesimlerindeki şehirler gibi eğlence ve dinlence turizminden ziyade Konya'da kültür turizmi mevcuttur. Bu yüzden kültür ve turizm aynı alanda yer almaktadır. Konya köklü doğal, kültürel, sosyal ve tarihi özelliklere sahip bir şehirdir. Müşteri tatmini için gerekli olan konaklama, beslenme, ulaşım, rehberlik, eğlence, hediyelik eşya alanlarında faaliyet gösteren turizm işletmelerine sahip olmasıyla da turizmden faydalanmasının yanında alternatif bir turizm etkinliği olarak bisiklet etkinlikleri ile şehir önemli bir destinasyon olma yolunda hızla ilerlemektedir. Özellikle Mevlâna Türbesi, Selimiye Cami gibi manevi miras yerlerinde çeşitli bisiklet etkinlikler sergilenmektedir. Bu tür etkinliklere katılan yerli veya yabancı turistlerin Konya'nın doğal ve kültürel güzelliklerini tanıma fırsatı buldukları ve tekrar Konya'yı ziyaret etmek istedikleri gözlemlenmiştir. Böylelikle doğa, kültür ve spor içerikli bu etkinlikler Konya'nın tanıtılmasında ve turizmin çeşitlenmesinde yardımcı rol oynamaktadır.²⁸⁰

Turizm sektörü gelişmiş ülkelerde ekonomik ve sosyal gelişim açısından büyük bir paya sahiptir ve tarihi ve dini turizmi alanında gelişmek üzere olan ülkelerle rekabet halindedir. Konya uluslararası turizm pazarındaki payını arttırmak için yeni turizm eğilimlerine odaklanarak alternatif turizm olan bisiklet turizme de yönelmektedir. Konya bisiklet turizmine ve bisiklet binmeyi cazip hale getiren motivasyonların ne olduğuna dair araştırmalarını sürdürmekte ve yerel yöneticiler sürdürülebilir seyahatin ana elementi olan bisikleti daha da ileriye taşımayı hedeflemektedir.²⁸¹ Kente gelen toplam yıllık turist sayısı ve turistlerin bu alanları ziyaret ettikleri düşünüldüğünde önemli boyutta bir motorlu taşıt trafiği sirkülasyonu ortaya çıkmaktadır. Böylelikle oluşacak  evre sorunlarının bu alanlara yapılacak bisiklet durakları ve yolları ile azaltılacağı öngörülmektedir. Ayrıca tarihi dokuları

Etkisi:  anakkale Bisiklet Turu  rneği", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 20, S. 38, 2017, s. 498; Uğuz, *Destinasyon*, s. 85, 86.

²⁸⁰ Konya Turizm şube Müdürü Mehmet Y nder ile Aziziye Mah. Mevlâna Cad. No: 73 Karatay/KONYA adresinde yapılan röportaj (Röportaj Tarihi: 21 Aralık 2021).

²⁸¹ Türkmen, *Motivasyon*, s. 23, 29.

ziyaret esnasında yaya veya bisiklet ile ulaşım zorunlu hale getirilerek motorlu taşıtın verebileceği herhangi bir zararın ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır.²⁸²

Konya Türkiye’de en fazla bisiklet kullanılan il olarak bilinmektedir. Bu durumun sebebi düz bir coğrafi yapıda olması ve geçmişten bugüne bisiklet kültürünün oluşmasıdır. Öyle ki her evde bir bisiklet bulunmakta ve bazı evlerde bu sayı beşe kadar çıkmaktadır. Ayrıca Konya Büyükşehir Belediyesinin de her yıl düzenlediği bisiklet şenlikleri ve bisiklet ile ilgili yol ve kullanımı artırma çalışmaları Konya’nın bisiklet kültürü ve turizmi alanında ayrıcalıklı şehir olmasını sağlamaktadır.²⁸³

Konya’da bisiklet turizmi genellikle belirli tarih aralıklarında olan festival ve etkinliklerle sınırlı olmuştur. Bu bisiklet etkinlikleri oldukça kısa süreli yapılmış ve bisiklet sürmeye ilgi duyan kişilerin, federasyonun, belediyenin, acentaların veya toplulukların kurduğu etkinliklerden öteye gidememiştir.

Konya’nın şehir merkezinde yaşayan insanlar yoğun iş gücü, sıkıcı ve monotonluk gibi olumsuz etkiler altında kalmaktadır. Bu yüzden de kendilerine zaman ayırıp, tatil veya boşta kalan günleri etkinlikler ile değerlendirmekte ve en kolay ve maliyetsiz etkinlikler arasında bisiklet sürme etkinliğini tercih etmektedir.

Konya’da bisiklet kültürünün Avrupa ülkeleri gibi gelişmemesinin en büyük sebebi şehrin çevre düzeni planlamasının motorlu taşıt ağırlıklı olmasından kaynaklanmaktadır. Tarihi ve kültürel açıdan önemli yerlerde oldukça yoğun trafik mevcut ve buralar eski yerleşim yerleri olduğundan var olan düzeni bozup yeni bisiklet yolları yapılması oldukça zor ve zaman gerekmektedir. Bu durum suya atılan taşın oluşturduğu küçük dalgalar gibi yavaş ve kademeli ilerlemekte ve Konya belediyesi bu sorunu çözmek adına alternatif karayolu planları yapmaktadır. Böylelikle sıkışık ve yoğun olan cadde ile sokakların daha güvenli, sakın olacağı düşünülmektedir. Bu planlanan yollar ile kültürel mirasların hâkim olduğu yerlere bisiklet yolu inşa edilerek güvenli sürüşler sağlanmaktadır. Ayrıca belediyenin bisiklet kiralama organizasyonu yardımıyla birey kültürel noktaları gezerek projenin

²⁸² Mansuroğlu, *Bisikletli Ulaşım Güzergahı*, s. 350.

²⁸³ Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020).

asıl amacına ulaşmasında destek olmaktadır. Çünkü belediyenin bisiklet kiralama sistemi, ulaşımın rahatlaması ve kültürel yerlerin gezimi için halka sunulmaktadır.²⁸⁴

Bisikletin sürdürülebilirliği ve şehir kültürüne katkısı göz önüne alınarak incelemelerde bulunulmuş ve turizmde farklılaşmanın yeni modelleri araştırılmıştır. Böylelikle Konya Büyükşehir Belediyesi bisiklet turizminin gelişmesi için çalışmalar yürütmüştür. Çünkü bisiklet turizmi diğer turizm sektörlerinden farklı olarak aynı anda birden fazla yarar sağlamıştır. Bu faydalar arasında tahrip olmuş veya olacak tarihi sahaları keşfetmede en az hasara sebep olmuş ve maliyeti en aza indirmiştir. Ayrıca bisiklet, bu farklılaştırmadan kaynaklı daha cazip hale gelerek şehrin caddelerinde ve kültürel yapılarının olduğu rotalarda bisiklet yolu, bisiklet parkları ve tamir istasyonları bulundurulmuştur. Turizm öznelerinin daha iyi tanıtılmasına imkân vermesi ve ulaşım aracı olarak cazip hale gelmesi için bisiklet üzerine yapılan çalışmaların devamlılığını sağlamasında tetikleyici unsur olmuştur.²⁸⁵ Ayrıca bisiklet farklı sosyal tabakada ve kültürdeki insanların sosyal paylaşım ve etkileşimi güçlendirmesinde yardımcı bir rol oynamıştır. Böylelikle her kesimdeki bireylerin bisiklet kullanması sonucu bisiklet kültüründe ve bisiklet turizminde gelişim yaşanmıştır.

2.3.3. Bisiklet Etkinlikleri

Konya'nın ev sahipliği yaptığı uluslararası bisiklet turları sayesinde Konya bisiklet ile anılan bir şehir haline gelmiş ve özellikle yurt dışından gelen misafirlerin bu şehri daha eğlenceli keşfetmesine yardımcı olmuştur. Ayrıca dünya üzerinde bulunan spor camiasının ilgisini de çekmiştir.

Konya'da ulusal veya uluslararası bir bisiklet etkinliği düzenleneceği vakit etkinliğin yapılacağı çekim alanı belirlenmekte, bu etkinliği düzenleyen yönetici etkinlik alanında ön hazırlıklar yapmaktadır. Parkur yapılan yerde (trafiğe kapalı ya da trafiğe açık alanlarda) önlemler alınarak güvenli ortam sağlanmakta ve konaklamalı olduğu zamanlarda ya otel ya da çadır ayarlanmaktadır. Hatta Konya'da 5 yıldızlı bir otel sahibi, otelin önüne bisikletler koyarak şehri bisiklet ile gezdirmiş

²⁸⁴ Konya Turizm Şube Müdürü Mehmet Yünder ile Aziziye Mah. Mevlâna Cad. No: 73 Karatay/KONYA adresinde yapılan röportaj (Röportaj Tarihi: 21 Aralık 2021).

²⁸⁵ Ünüvar, *Konya Turizmi Perspektivi*, s. 175, 180.

projesi tasarladıkları bilinmektedir. Ayrıca turizm sektöründe önemli rol oynayan destinasyonlar, bisiklet etkinliklerinin yapılacağı rotaların ana temel unsurları olmaktadır. Mesela başlangıç veya bitiş noktaları olarak Mevlâna Müzesi, Meram Bağları, Çatalhöyük gibi mekanlar seçilmektedir. Bu etkinliklerde güvenlik endişesi duyan katılımcılara eğitimciler aracılığıyla bisiklet kullanımı ile ilgili eğitim verilmektedir. Turistlerin seyahat ettiği rotalarda her türlü ihtiyacı (yeme-içme-barınma vs.) karşılayacak devamlı veya geçici tesisler kurulmaktadır.²⁸⁶

Kültür alanında 7 yıldır Konya-Karaman arasında Mevlâna ile alakalı bir yürüyüş organize edilmiştir. Konya'nın mevcut caddelerinde bu organizasyonu bisiklet sürerek de yapmak mümkün olmuştur.²⁸⁷ Öyle ki Mevlana'nın 800. yıl doğumunu kutlamak için bir evli çift İstanbul-Konya rotasında bulunan sufi yolunu bisiklet sürerek tamamlamıştır. Bu tür bisikletli etkinlikler düzenlenerek Konya'nın kültürel zenginliklerini tanıtmaya imkânı sunulmuştur.

Bisiklet yolu güzergahları Konya'nın tarihi yerleri, doğal güzellikleri, folklorik alanları ve konaklama yerleri olarak otellerin konumları üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bisikletli turistler için bazı caddeler, Sille gibi doğal ve kültürel miras parkurları ve Meram Bağları gibi yeşil alanlar birbirine bağlı olacak şekilde yeniden yapılandırılmakta ve bu alanlar şehrin gürültüsünden uzaklaşmak, doğa gezisi yapmak ve zinde kalmak isteyen bireylerin tercih noktası olmaktadır. Bisiklet şehrin bu alanlarda kültür ve turizm açısından da gelişmesine rol oynamaktadır. Konya'nın nice tarihi ve doğal miraslarını gezmek isteyen turistler, rahatça ve doğa ile iç içe olmaya imkân veren kamp alanları tercih etmekte ve kendi aralarında veya etkinlik adı altında dağ bisiklet yarışları düzenlemektedir.²⁸⁸ Kentin doğal ve kültürel peyzaj değerleri temelinde bisiklet ulaşım olanakları göz önüne alındığında özellikle Selçuklu tarihini gezerek keşfetme yolculuğuna çıkarabilmektedir. Kültürel miras olan tarihi yapı ve eserlerin bulunduğu yerlere yapılan bisiklet istasyonları ile daha öğretici bir yapı kazandırılabilir. Bu istasyonlarda duvara veya panoya asılmış

²⁸⁶ Konya Turizm Şube Müdürü Mehmet Yünder ile Aziziye Mah. Mevlâna Cad. No: 73 Karatay/KONYA adresinde yapılan röportaj (Röportaj Tarihi: 21 Aralık 2021).

²⁸⁷ Konya Turizm Şube Müdürü Mehmet Yünder ile Aziziye Mah. Mevlâna Cad. No: 73 Karatay/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 21 Aralık 2021).

²⁸⁸ Ünüvar, *Konya Turizmi Perspektivi*, s. 176.

bir tarihi mekanlar ve doğal güzelliklerin yerini gösteren haritalar bulundurularak daha fazla yerin tanınmasında ve kentin gelişmesinde yardımcı olunabilmektedir.

Acentelerin sağladığı turlar, otobüs gibi büyük araçlar yoluyla yapıldığı için şehrin merkezi hem araç hem de insan trafiğinden kaynaklı gezilen alanda kalabalık meydana gelmektedir. Güvenlik açısından insanlar tehlikede olabilmekte ve estetik olarak hoş olmayan insan ve araç trafiğine sebep olmaktadır. Yeni yolların yapılması sonucu trafik yeniden düzenlenerek tarihi gezi alanlarına yapılan turların bisiklet ile gezilmesi için planlar yapılmaktadır. Seyahat acenteleri pazarlamayı arttırmak amacıyla turizm destinasyonuna bisiklet temasını da ele almaktadır. Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılan bisiklet yolları ve akıllı bisiklet istasyonları ile Konya'nın inanç, kültürel, doğa ve tarih turizminin çekiciliğini arttırmakta ve acenteler bu bisikletleri ve yolları kullanarak yerli ve yabancı turistleri gezdirmektedir.

Bisiklet festivalleri de bisiklet kültürünü ve bisiklet turizmini artırmaktadır. Konya'da her yıl düzenlenen Mevlâna Bisiklet Turu ve Konya'nın da bazı etaplarda ev sahipliği yaptığı Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turları kıtalararası bir organizasyon olmasından kaynaklı tüm uluslararası kanallarda gösterilerek tüm ilgiyi Türkiye'ye özellikle Konya'ya çekmektedir. Bu da kültürel turizm açıdan önemli gelişmelere neden olmakta ve bu tür bisiklet yarışlarında gerçekleştirilen etkinlikler sayesinde farklı kültüre sahip insanların kaynaşması sonucu kültürel etkileşim meydana gelmektedir. Böylelikle yarışan veya yarışı izlemeye gelen turistleri Konya'nın belli başlı destinasyon bölgelerine çekerek turizm hareketliliği oluşturulmaktadır.²⁸⁹ Örneğin; 26 Ekim 2021 tarihinde Selçuk Üniversitesi'nde öğretim üyesi olan Prof. Dr. Necmi UYANIK'ın projesi, Karatay Belediyesi'nin desteği ve Aksaray Üniversitesi'nin iş birliği ile Obruk Hanı'ndan Sultanhanı'na Genç, Yıldız A ve Yıldız B takımları arasında bisiklet yarışı düzenlenmiştir. Bu düzenlenen yarışta

²⁸⁹ Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020–29 Nisan 2021); Konya Turizm Şube Müdürü Mehmet Yünder ile Aziziye Mah. Mevlâna Cad. No: 73 Karatay/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 21 Aralık 2021); Hakan Çetiner-Özgür Yayla, "Aktivite Bağlılığının Yaşam Tatmini ve Yaşam Kalitesi Üzerine Etkisi: Bisiklet Kullanıcılarına Yönelik Bir Araştırma", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 42, Denizli 2021, s. 218; <https://www.trthaber.com/haber/spor/26-uluslararası-mevlana-bisiklet-turu-basladi-569434.html> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2021).

Konya’da bulunan Obruk Hanı başlangıç noktası, Aksaray’da bulunan Sultanhanı ise bitiş noktası seçilmiştir. Bu tür yarışlar sayesinde tarihi bölgelerin tanıtılması ve o bölgelerin turistik açıdan gelişmesi sağlanmıştır.

Bisiklet etkinlikleri sayesinde destinasyonlara ekonomik, kültürel ve sosyal faydalar sağlanmaktadır. Bunlar, turizm sezonunun tüm yıla yayılması ve çeşitlenmesinde yardımcı olmakta ve destinasyonlara yeni gelir kaynakları ile etkinliklerin devamlılığını sağlayacak sponsor bulunmasını kolaylaştırmaktadır. Destinasyonların çekiciliği ve farkındalığının arttırılmasına olanak vermesinin yanında bir destinasyon için tek bir ziyaretin yeterli olduğunu düşünen insanların tekrar ziyaret etmeleri konusunda teşvik etmektedir. Destinasyonlara turizm taleplerini dengesiz bir şekilde dağıtımı önlemeye çalışmakta ve farklı coğrafyalardan gelen ziyaretçiler aracılığıyla ulusal ve uluslararası bağlamda destinasyonun tanıtılmasında katkı sağlamaktadır. Olumlu bir destinasyon imajı oluşturma da bisiklet etkinlikleri bir pazarlama unsuru olarak kullanılmaktadır.²⁹⁰

Bisiklet yollarının olmadığı ana yollarda araç sürücülerine bisiklet kullanıcılarına daha saygılı ve anlayışlı olmaları için empati programları ve seminerler verilmiştir. Örneğin; 19 Kasım 2020’de Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim Altay otobüs, minibüs ve ağır vasıta şoförlerine bisikletlileri anlamaları için empati eğitimi uygulatmıştır.²⁹¹

2.3.4. Bisiklet Kültürü ve Bisiklet Turizmin Gelişmesi İçin Tavsiyeler

Bisiklet kültür bilinci özellikle küçük yaşlarda başlatılırsa daha etkili olmaktadır. Çocukların ve gençlerin bu konuda okullarda eğitilmesi ve yetkili kişilerin ücretsiz bisiklet dağıtımında bulunması bisiklet kültürünün gelişmesine yardım etmektedir. Ayrıca bisiklet imalatı, tamir ve onarımı yapan firmalara vergi avantajı sunularak daha çok kişinin bu alanda çalışmasına, bisikletin varlığını ve faydasını fark edilmesine olanak verilecektir.

Bisiklet yollarının uzunluğunun ve güvenliğin daha fazla arttırılması gerekmektedir. Mevlâna Caddesi ve çevresi yayalaştırılmalı, özellikle şehrin

²⁹⁰ Yıldırım, *Bisiklet Turu*, s. 500, 501.

²⁹¹ <https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=7693> (Erişim Tarihi: 16 Ağustos 2021).

merkezinde daha fazla bisiklet yolları, şeritleri ve bisikletler için park yerleri yapılmalıdır. Ayrıca bisiklet kültürünün gelişmesi için de örgün ve yaygın eğitim sistemlerine bisikletli ulaşım konusunda bilinç geliştirme programları getirilmeli ve bu bilinç sadece teorik değil uygulamalı olarak da öğretilmelidir. Çalışan veya okula gidemeyen bireyler için ücretsiz online eğitimler verilmeli, kalabalık olan her caddeye farklı bisiklet temalı billboard afişleri sıklıkla asılmalıdır. Özellikle bisikletlilerin toplum arasında farkındalık oluşmasını sağlamak için medya aracılığıyla kısa eğitim videoları çekilerek insanların sıklıkla meşgul oldukları sosyal medya ortamında bilinçlendirme sağlanmalıdır. Ayrıca motorlu araç kullanma ehliyeti verilirken bisikletin de eğitim müfredatlarına girmesi gerekli olup simülasyonlarla empati ve farkındalık eğitimi verilmelidir.²⁹²

Konya’da kullanılmayan demiryolu hatlar, açık hava tarihi eserlerin bulunduğu yerler ve motorlu taşıtların giremediği ve yasaklandığı yerler bisiklet turları ve etkinlikleri için değerlendirilirse pek çok turistin ve yerli halkın dikkatini çekeceği düşük sermayeli organizeler meydana gelebilmektedir. Ayrıca bisiklet tutkunu birçok maceraperest insan bisiklete takılan cıvatalı basit montaj işlemi ile demiryolu bisiklet güzergahını kullanıp yurt içi ve yurt dışında birçok yeri keşfedebilir. Yalnız hız konusunda dikkat edilmeli ve ani kazalara önlem olarak kaliteli fren sistemi, korna ve far takılmasına dikkat edilmelidir. Karayolu seyahatine göre zemin ile sürtünmesi çok az olduğundan asfaltlı yolda 30 km/h ile giden bisikletli demiryolunda saatte 40 km’lik hıza rahatlıkla ulaşabilmekte ve bu yüzden demiryolunda bulunan herhangi bir taş parçası veya bisikletli ile karşılaşma esnasında aniden durması gerekmektedir.²⁹³ Demiryolu bisikleti sistemini geliştirmek için uygulanabilecek yollardan biri de tatil köylerinde, büyük bahçesi olan otellerde ve büyük parklarda dar hatlı raylı sistemler inşa edilerek bu hatlar üzerinde belli bir ücret karşılığında demiryolu bisikleti işletmeciliği yapılabilir. Konya’nın Merkez’inde bulunan tarihi eserleri ve doğal kaynakları bisiklet demiryolu hattı kurularak gezilebilir.

²⁹² Öztaş, *Bisikletli Ulaşım*, s. 26; T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 6.

²⁹³ Halil Kılıç-Levent Günaydın, “Yeni Bir Demiryolu Bisikleti Tasarımı ve İmalatı”, *Electronic Journal Of Vocational Colleges*, Ağustos 2018, s. 51; <http://kentvedemiryolu.com/demiryolu-bisikleti/> (Erişim Tarihi: 6 Ocak 2022).

Bisikletli turist rehberleri sayesinde bisikletli turistler, bu rehberlerin yönlendiriciliğiyle Konya'nın doğal ve kültürel özelliklerini/eserlerini gezebilmelerine olanak sağlanmış olunacaktır. Sonuç olarak Konya, daha fazla turistin ilgisini çeken ve trafik sıkışıklığını önleyen bir şehir haline gelebilecektir. Şehrin bisiklet ile seyahat etmeyi sağlayan toplu ulaşım araçları olduğundan uzak mesafeli yerlere gitmek zor olmayacaktır. Ama öncelikle yapılması gereken faaliyetler, turistik yerlere kolay ve güvenli geçiş sağlayan bir bisiklet yolu çalışması olacak ve yetkili kişilerin bu sorunu çözmesi gerekecektir.

Türkiye'de bir ilk olabilecek Konya'yı temsil eden bir Bisiklet Müzesi inşa edilebilir. Bisiklet tarihine de katkı sağlayacak olan bu müze projesi ile daha çok kişinin bisiklet kullanmasını sağlayabilir. Bu müzede en eski bisikletlerden son model bisikletlere yer verilebilir ve Konya'da yapılan veledromların minyatürü yapılabilir.

Bisiklet turizmin gelişmesi için büyük yatırımlara ihtiyaç duyulmamaktadır. Kilistra ve Çatalhöyük, Konya merkezine 35-40 km, Beyşehir 80-90 km arası uzaklıkta olup bu yerlere bisiklet ile kolaylıkla gitmek mümkün görülmektedir. Sadece ilgi çekmek ve insanlara bu yönde bir bilinç oluşturmak için tanıtım araçlarını etkin kullanmak gerekmektedir. Bunu birkaç seyahat acentesi ve sivil topluluklar deneyerek bisiklet ile alakalı farklı turizm etkinlikleri düzenlenebilmekte ve bunların sonucunda bisiklet kültüründe de gelişmeler sağlanabilmektedir.²⁹⁴

Konya'ya, Dünya'nın çeşitli yerlerinden milyonlarca insan gelmektedir. Korona sürecinde bile 2020 yılında 957.678, 2021 yılında ise 551.630 turist gelmiş ve 2019 yılında Mevlâna Müzesi Türkiye'de en çok ziyaret edilen ikinci müze olmuştur.²⁹⁵ Yurt içinden veya yurt dışından gelen ziyaretçilerin Konya'da bulunan tarihi binaları ve doğal güzellikleri bisiklet ile gezmeleri için bisiklet eğitmenleri eşliğinde daha fazla etkinlikler yapılabilir.

²⁹⁴ Konya Turizm Şube Müdür Yardımcısı Mehmet Yünder ile Aziziye Mah. Mevlâna Cad. No: 73 Karatay/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 21 Aralık 2021).

²⁹⁵ Konya Turizm Şube Müdürü Mehmet Yünder ile Aziziye Mah. Mevlâna Cad. No: 73 Karatay/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 21 Aralık 2021); www.hurriyet.com.tr/amp/seyahat/mevlana-muzesi-2019da-en-cok-ziyaret-edilen-ikinci-muze-oldu-41449675 (Erişim Tarihi: 19 Kasım 2021).

Tarihi eserlerin olduğu ve arabaların girmesi yasak olan alanlarda bisikletli ulaşım olanağı sağlanarak şehrin turist sayısında artış görüleceğı tahmin edilmektedir. Böylelikle o alana yakın yaşayan yerel halk kendi çabaları ile yaptığı ürünü satmak için ticarete atılarak kendine yeni bir iş sahası oluşturabilmekte ve işsizlik oranları az da olsa azalabilmektedir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SAĞLIK, SOSYAL VE EKONOMİ ALANLARINDA BİSİKLET

Bisiklet sürmedeki genel motivasyon unsurları; doğayı ve yeni aktiviteleri deneyimleme, hız tutkusu, zor koşullarla başa çıkma güdüsünü tatmin, başkaları tarafından onaylanma, kendini başkalarına gösterme, fark edilmeyi sağlama, çevre hassasiyeti, ulaşım sağlama, beden eğitimi, sağlıklı olma, sosyalleşme, bireyin kendisini geliştirmesi için kendisiyle rekabete girmesi, rutinden kaçış, dinlenme, başkalarına örnek olma, özgürlük hissi, istediğini yiyebilme, kalori dengesi, coğrafi uygunluk, çevresel kaygılar, yeterlilik sağlama, yalnızlık, yeni yerler keşfetme, fiziksel zorluklarla başa çıkabilme, macerayı deneyimleme, uyarıcı arayışı, sosyalleşme, rahatlama, stresten kaçış, aitlik, benlik saygısı, hedefe ulaşma isteği, kendini gerçekleştirme, mutlu olma olarak belirlenmiştir.²⁹⁶

3.1. Konya'nın Sağlık Alanında Bisiklet Faktörü

3.1.1. Bisiklet Kullanmanın Fiziksel ve Psikolojik Etkisi

Dünya Sağlık Örgütü haftada 150 dakika hafif ve orta tempolu fiziksel aktivite önermektedir. Fiziksel hareketliliğe önem vermeyen bireylerin hareketliliğe dikkat edenlere göre ölüm oranı %20-30 aralığında arttığı tespit edilmiştir. Bisiklet sürmek de bu aktiviteyi yapmakta yardımcı olmuştur ve yetişkinlerin yapması gereken 150 dakikalık aktivite ile iskemik kalp hastalığı riskini %30, tip II diyabet riskini %27, meme ve kolon kanseri riskini de %20-25 civarında azalttığı görülmüştür.²⁹⁷

Bisiklet sürmek fiziksel sağlığı korumada ve ruhsal rahatlama da yardımcı olmuştur. Ayrıca kapalı spor salonlarına gitmek için bütçe ve zamandan tasarrufunun yanında açık havada yapılan spor olması ile vücuda alınan oksijen değerinin dengede kalmasını sağlamakla birlikte bisiklet tok olarak da sürülmesinden dolayı kilo kontrolünü de dengede tutmuştur.²⁹⁸ Günlük rutin işlerinde bisiklet kullanımı

²⁹⁶ Yıldız, *Rekreatif*, s. 15.

²⁹⁷ Haydar Demirel-Hülya Kayıhan-Elif N. Özmert-Asuman Doğan, *Türkiye Fiziksel Aktivite Rehberi*, T.C Sağlık Bakanlığı, C. 2, Ankara 2014, s. 41-43.

²⁹⁸ Eski TBFB Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020).

sırasında, toplu ulaşım araçlardaki kalabalık ortamdan ve sinirli şoförlerle muhatap olmadan daha huzurlu ve kaygısız seyahatler meydana gelmiştir. Bu durum gün içinde bireyin psikolojik olarak daha iyi olmasını da sağlamıştır.

21. yüzyılın çağdaş toplumunda gelişen teknoloji ile insan gücüne ihtiyaç daha da azalmıştır. Ancak bunun sonucunda insan fitratına uymayan hareketsiz yaşam biçimi ve iş ile çevreden gelen baskı, stres gibi insanı psikolojik olarak bunalıma sokan sıkıntılar doğurmuştur. Bu devrede sağlıklı olan herkesin rahatlıkla kullanabileceği bisiklet sayesinde bu sıkıntılardan kurtulmak mümkün olmuştur. Türkiye’de her dört kişiden üçünün yeterli fiziksel aktivitelerini düzenli şekilde yapmadığı ve bu hareketsiz yaşam ile birlikte kalp-damar hastalıkları, diyabet ve kanser gibi hastalıklar çoğalmaya başlamıştır. Belli başlı sağlık kurum ve kuruluşlar fiziksel hareketliliği artırma yollarından biri olarak da bisiklet sürmeyi tavsiye etmiştir. Yapılan araştırmalarda haftada üç kez 6 km’lik mesafeyi bisiklet ile dolaşan insan ile hiç bisiklete binmemiş kendinden 10 yaş küçük insanın aynı sağlık durumuna sahip oldukları belirtilmiştir. Ulaşım için bisiklet kullanmayı tercih eden 50 yaş üstü bireylerin tıbbi risk faktörlerinde azalma yaşandığı görülmüştür. Bunların yanında bisikletli ulaşım, trafik kazaları azaltma da önemli bir faktör olmuştur. Ayrıca vücut direncini arttırmış, beyin ve ruh sağlığını düzene sokmuş, kalp ve damar sağlığı için faydalı, kas dokusunu kuvvetlendirmiş ve metabolizmayı güçlendirmiştir.²⁹⁹

Okul, iş, alışveriş, seyahat veya egzersiz yapmak için en az 20 dakika bisiklet sürmek spor hekimliği ve kinesiyolojide yapılan araştırmalara göre sağlık artırıcı potansiyele sahip olduğu ortaya çıkmaktadır. Kardiyovasküler (kalp veya kan damarlarının yani arterler ve venler hastalıklarını kapsayan genel bir tanım) hastalığı olan bireylerin orta ve yüksek egzersizler yerine düşük seviyede bir bisiklet egzersizi yapmaları sonucu dolaşım sisteminde zorlanma yaşanmasını da önlemektedir.³⁰⁰

İnsanlar okul, iş hayatı ve belli başlı ev sorumluluklarından dolayı da yeteri kadar hareket edemeyip fiziksel aktivitelerde bulunamamaktadır. Bu durum

²⁹⁹ Semih Kaynak-Mehmet Berkay Özünlü, “Bisiklet Kullanımına İlişkin Motivasyon Kaynakları Ölçeğinin Geliştirilmesi”, *Spormetre Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, C. 17, S. 4, 2019, s. 121; T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 1, 8, 9.

³⁰⁰ Çalık, “*Maliyet Analizi*”, s. 334.

sonucunda sağlık sorunları ile karşı karşıya gelebilmektedirler.³⁰¹ Zaman harcamadan, diğer işlerini de aksatmadan bu durumu olumlu hale getirecek etkin araçlardan biri de bisiklet kullanmaktır. İş, eğitim, eğlence veya ulaşım aracı olarak kullanırken günlük yapmamız gereken sporu da bisiklet yardımıyla yerine getirilebilmektedir. Kısacası gün içerisinde yapılması gereken fiziksel aktiviteleri yapmanın yanı sıra ekstra bir zaman ayırmadan diğer işleri de yapmak mümkün olabilmektedir. Böylelikle diğer işleri de halledebilme veya tamamlama düşüncesi ile kişinin özgüveni ve ruhsal sağlığı yerine gelebilmektedir.

Her birey iyi bir yaşam kalitesini hak etmekte ve buna rekreasyon etkinlikleriyle de ulaşabilmektedir. Bir bireyin rekreasyon aktivite olarak bisiklet sürmesi yaşamsal tatmini ve kaliteyi arttıracakđ için hayatın daha da anlamlı gelmesini ve günlük stresten uzaklaşmasını sağlamaktadır. Bisikletin rekreasyon aktivite olarak kabul edilmesindeki sebep, çoğu kişinin bisiklet sürmeyi ciddi boş zaman aktivitesi olarak görmesinden kaynaklanmaktadır. Ciddi boş zaman aktivitesi yaşam tatmini ve boş zaman değerlendirme açısından günlük boş zaman aktivitelerine göre daha etkili olmaktadır. Böylelikle fiziksel, bilişsel ve duygusal açıdan olumlu sonuçlar doğurmaktadır. Bu aktivite ile birey boş zamanların değerlendirilmesinde bireyin kendi kimliğini keşfetmesinde yani benliğin oluşmasında yardımcı olacağı bilinmektedir. Bir nevi anlamlı boş zaman aktivitesi olan bisiklet sürmek, kişinin kendini geliştirmesinde, sosyalleşmesinde ve özgüvenli olmasında katkıda bulunduğu gibi fiziksel sağlık, bağımsızlık ve özgürlük gibi olumlu duyguları aşılamaaktadır. Bunların yanında mutluluk, benlik algısı, aidiyet ve kendini gerçekleştirme gibi hazzal yönü olan bir etkinlik olmaktadır.³⁰²

“Hristiyan Kadınların Alkolle Mücadele Derneği” başkanı Frances Willard “Bisiklet Sürmeyi Nasıl Öğrendim” adlı kitabında bisikletin mutluluk kaynağı olduğuna ve sağlığı olumlu yönde etkilediğine değinmiştir.³⁰³

³⁰¹ Talha Altuntaş-Kürşad Sertbaş-Utku Gönener-Muhammet Eyüp Uzuner-Ahmet Gönener-Tolga Kaan Bahadır, “Yerel Yönetimlerde Fiziksel Hareketin Sürdürülebilirliğini Destekleyen Kobis Projesinin Yönetim ve Uygulama Süreçlerinin İncelenmesi”, *Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 4, S. 1, 2020, s. 290, 291.

³⁰² Çetiner, *Aktivite Bağımlılığı*, s. 209, 212.

³⁰³ Ceylan, *Serüven*, s. 75.

İnsan sağılığını tehdit eden kötü alışkanlıkları (alkol, sigara, madde bağımlılığı vb.) engellemede ve çağımızın problemi hale gelen stres ve obezite gibi temel sorunları çözmede en etkili spor dallarından biri haline gelmiştir. Gençleri tehdit eden sigara, alkol, madde bağımlılığı gibi kötü alışkanlıklardan ve çağımızın önemli hastalıklardan olan obezite-stres gibi sorunlardan uzaklaştırdığı bilinmektedir. Sağlıklı bir yaşam için haftada üç ila beş kez bisiklete binmek gibi aerobik egzersizler yapıldığında orta yoğunluktaki fiziksel aktiviteler fazla enerji alımı sonrası oluşan obezite ve çağın hastalığı olan anksiyete gibi rahatsızlıkları önleyebilmektedir.³⁰⁴ Bisiklet süren biri sadece bacak kaslarını değil tüm vücudunu koordineli şekilde hareket ettirmektedir. Kollar ile manevralar yaparak direksiyon hakimiyetini kurmakta ve ayrıca bunu daha etkili şekilde sağlamak için akıl ve başta göz olmak üzere bütün duyu organlarını sistemli halde kullanmaktadır. Ayrıca bir insan yediğı besinin 2000 kcal enerjiyi yakımı için 14-15 km yürüyüş yapmakta ancak zaman olarak bu yürüyüş insanın yarım gününü almaktadır. Bunun yerine bisiklet sürerek en fazla 3 saatte bu kalori harcanabilmektedir.³⁰⁵

Maslow'un geliştirdiğı beş temel ihtiyaçlar teorisi olan fizyolojik ihtiyaçlar, güvenlik ihtiyacı, ait olma ve sevgi ihtiyacı, saygınlık ihtiyacı ve kendini gerçekleştirme ihtiyacı bisiklet kullanmayı da tetikleyen motivasyonlardır. Bu tür ihtiyaçların en temelinde yatan unsur rahatlama ihtiyacıdır. Bisiklet sürmek de diğer rahatlama unsurları gibi bunu başarmaktadır.

Bypass gibi kalp krizi sonrasında veya belli bir ameliyat sonrasında yavaş tempolar halinde bisiklet sürerek yapılan sporlar, fizyoterapi teknikleri arasında yer aldığından hastanın çabuk iyileşmesine ve güçlü olmasına yardım etmektedir. Aynı zamanda bisikletli egzersiz programları tedavi gören kişinin kas gücünü koruduğı, kemik yoğunluğunu ve glikoz metabolizmasını arttırdığı bilinmektedir. Bisiklet ile

³⁰⁴ Rianto Ardi Nugroho-Sugiyanto, Muchsin Doewes, "The Effect of Solo Last Friday Ride As A Sport Community in Solo", *International Journal of Recreation and Sport Science*, C. 2, S. 1, 2018, s. 6; Ünüvar, *Konya Turizmi Perspektivi*, s. 175.

³⁰⁵ İşçi, *Enerji Tüketimi*, s. 45.

yapılan egzersizler immobilizasyona bağı gelişen fiziksel ve fizyolojik rahatsızlıkların tedavisinde de fayda sağlamaktadır.³⁰⁶

Osteoartrit, temel olarak kıkırdakta dejenerasyon ile karakterize yavaş ilerleyen bir eklem hastalığıdır. Bu hastalık herhangi eklemde olabildiği gibi sıklıkla diz ve kalça eklemlerinde görülmekte ve tamamen iyileştiren bir tedavi yöntemi bulunmamaktadır. Ancak fizik tedavi gören hastalara ayrıca bisiklet egzersizi verildiğinde ağrının daha hızlı azaldığı ve hareketsizlikten oluşabilecek olası sakatlıkları önlediği bilinmektedir.³⁰⁷

3.1.2. Temiz Hava İçin Bisiklet Kullanımı

Uzun dönemli hava kirliliğine maruz kalan birçok insan solunum yetmezliği, kalp damar sistemi hastalıklarına, diyabet gibi kronik hastalıklara daha yatkın olup ayrıca kanser ile mücadele etmede ve COVID-19 gibi virüslere karşı daha savunmasız olmaktadır. Havaya salınan çok ince partikül madde yani çapı 2.5 mikrometreden küçük partiküllere maruz kalmanın astım, kronik tıkalı akciğer hastalıkları, akciğer fibrozu, nörodejeneratif hastalıklar ve tip 2 diyabet gibi hastalıklara yakalanma riskini arttırdığı 2021 raporlarında belirtilmiştir. PM_{2.5} (ince partikül madde) ve azotdioksit (NO₂) ve ayrıca daha az ölçüde de olsa PM₁₀ (Partikül madde) kirliliğine hem kısa hem de uzun süreli maruz kalmak daha yüksek COVID-19 enfeksiyon ve ölümcül hastalıklara neden olmuştur.³⁰⁸ Partikül madde (PM₁₀), ince partikül madde (PM_{2.5}), kükürtdioksit (SO₂) ve azotdioksit (NO₂) kirleticilerinin ve sanayi kaynaklı kirleticilerin önüne geçmek için her gün belli bir mesafe ve süre ile bisiklet sürmek gerekmiştir.

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) verilerine göre her yıl ortalama 7 milyon insan hava kirliliğinin yol açtığı hastalıklardan dolayı ölmektedir. Bu örgüt, 2013 yılında hava kirliliğini oluşturan etmenlerden olan partikül maddeyi kanserojen olarak ilan

³⁰⁶ Dinçer Cüre, “Koroner Arter Bypass Greftleme Sonrası Yoğun Bakımda Uygulanabilecek Güvenli Alt Ekstremitte Egzersiz Modelleri: Bisiklet Ergometresi ve Tüm Vücut Titreşimi”, *Adnan Menderes Üniversitesi Sağlık Bilimleri Fakültesi Dergisi*, C. 5, S. 2, 2021, s. 374-376.

³⁰⁷ Serap Berktaş-Bekir Durmuş-Özlem Baysal-Zuhal Altay-Yüksel Ersoy, “Diz Osteoartritinde Ultrason, Kesikli Kısa Dalga Diatermi ve Bisiklet Egzersizlerinin Etkinliği”, *İnönü Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi*, C. 17, S. 2, Malatya 2010, s. 101.

³⁰⁸ Evci, *Hava Kirliliği*, s. 4, 18.

etmiş ve solunum yolu, kalp damar hastalıklarının yanında mesane kanserini de tetiklediği ortaya çıkmıştır. Türkiye’de her 10 insandan 9’u bu kirli havayı solumak zorunda kalmıştır. Hava kirliliği küresel ölçekte her yıl 4,2 milyon kişinin erken ölümüne neden olmuştur. Bu miktar Ebola, HIV/AIDS, tüberküloz ve sıtma gibi hastalıklardan gerçekleşen ölümlerin toplamından 2,7 milyon daha fazla olduğu Temiz Hava Fonu tarafından her yıl hazırlanan Küresel Hava Kalitesi Finansmanının Durumu 2021 raporunda belirtilmiştir. WHO, 2018 yılında yayınladığı “Küresel Eylem Planı”nda çevre kirliliğinin azaltılması, yaşanabilir kentler ve sağlıklı yaşam ana temalı raporlarda bisiklet kullanımının önemini vurgulamıştır.³⁰⁹

Covid-19 Pandemisinin yaşandığı dönem de bu virüse yakalanmış bireylerin izolasyon sınırları içerisinde toplumdan uzak bisikletle yaptıkları spor aşamasında nefes darlığı veya oksijen saturasyon seviyelerinde olumsuz bir etki göstermediği gözlemlenmiştir. Yine aynı dönemde Türkiye Bisiklet Federasyonu, Gençlik ve Spor Bakanlığının açıklamaları doğrultusunda Covid-19 virüsü sebebiyle 2020 yılında yapılacak olan yarışları ileri bir tarihe erteleme kararı alınmıştır. 2020 Tokyo Olimpiyat Oyunları gibi uluslararası arenada yapılan yarışlarda 23 Temmuz 2021’e kadar ertelenmiştir. 2020 Tokyo Olimpiyat Oyunu’na Konya’nın yetiştirdiği yol bisiklet şampiyonları Ahmet Örken ve Onur Balkan da katılarak Türkiye’yi bisiklet branşında temsil etmişlerdir. Ayrıca Gençlik ve Spor Bakanlığı, Türkiye Bisiklet Federasyonu’nun desteği ve iş birliği ile yarışları olumsuz etkileyen “doping” hakkında online seminer vermekle birlikte dünyanın her yerinden başta profesyonel, amatör bisiklet sporcuları olmak üzere her kesimden insana simülasyon programlarıyla sanal ortamda antrenmanlar, geniş katılımlı grup sürüşleri ve yarışlar düzenlemiştir.³¹⁰

3.1.3. T.C. Sağlık Bakanlığı’nın Fiziksel Aktiviteyi Teşvik Projesi

Bisiklet sürmenin hareketsiz yaşam tarzından kaynaklanan sorunları ortadan kaldırdığı gözlemlenmiştir. T.C. Sağlık Bakanlığı “Türkiye Sağlıklı Beslenme ve

³⁰⁹ Evcı, *Hava Kirliliği*, s. 18, s. 52,53, 76; Kaynak, *Motivasyon Kaynakları*, s. 121.

³¹⁰ Cüre, *Bisiklet Ergometresi*, s. 374; Tayfun Şirin-Yeliz Eratlı Şirin-Mehmet Metin, “Kriz Zamanlarında Spor Örgüt Yönetimi: Covid-19 Örneği”, *Akdeniz Spor Bilimleri Dergisi*, C. 3, S. 2, 2021, s. 340.

Hareketli Hayat Programı” 29.09.2010 tarih ve 27714 sayılı Resmî Gazetede Başbakanlık Genelgesi olarak yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Sağlık Bakanlığı Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü tarafından Fiziksel Aktiviteyi Teşvik Projesi 2015-2018 yılları arasında yürütülmüş ve projenin hedef grupları çocuklar, okullar, üniversiteler ve belediyeler olarak belirlenmiştir. Proje süresi boyunca toplam 1 milyon bisiklet dağıtımı yapılmış ve Millî Eğitim Bakanlığı ile ortaklık sağlayarak ortaokullarda seçmeli spor ve fiziki etkinlik dersi açan ayrıca bisiklet modülü dersini uygulayan okullarda toplam 10.589 bisiklet dağıtılmıştır. Bisiklet dağıtımı yapılan on bir üniversitenin arasında Selçuk Üniversitesi de bulunmuş ve Konya’da Sağlık Bakanlığı amblemlili beyaz renkli bu bisikletlerden görülmüştür. Bu dönemde Sağlık Bakanlığı’nı yürüten Mehmet Müezzinoğlu, “Bisiklet Desteği Sağlanacak Belediyeler İçin Bisiklet Yolu Kriterleri” başlığı altında 24 kritere uyan Konya Belediyesi’ne 1 metre bisiklet yoluna 1 bisiklet dağıtımı yapmış ve toplamda 550 bin bisiklet vermiştir.³¹¹

3.1.4. Bisikletin Hormonlara Faydası

İnsan vücudunda sinyal sisteminin önemli parçası olan hormon seviyesini dengede tutmak için hareket ve egzersiz yapılmaktadır ve bunu bisiklet ile gerçekleştirmek mümkündür. Bu sayede egzersiz ile uyarılan enerji metabolizmasını düzenleyen İrisin Hormonu salgılanmaktadır. Bu hormon, egzersiz sonrası kaslarda oluşan kasılma sonucu derialtı beyaz yağ dokuları daha fazla mitokondriye sahip olan kahverengi yağ dokusuna çevirerek enerji harcanmasını sağlayan termojenik bir protein olup bir nevi antiobezite ve antidiyabetik özelliğine sahip, metabolik sendromun tedavisinde de etkili olmaktadır. Bir diğer hormon olan Östrojen Hormonu özellikle kadınlar için önemli olan östrojen hormonu fazla salgılandığında meme kanseri yapmaktadır. Bunu önlemenin en doğal yolu spor yapmaktır. Bir spor türü olan bisiklet sürmek, günlük yapılması gereken egzersizi uygulamada yardımcı olmakta ve östrojen miktarını dengelemektedir. Testosteron Hormonu erkeklik hormonudur ve kadınlarda bir miktar bulunmaktadır. Kasların gelişmesini ve

³¹¹ Ünüvar, *Konya Turizmi Perspektivi*, s. 181; Öztaş, *Bisikletli Ulaşım*, s. 8; Kaynak, *Motivasyon Kaynakları*, s. 121; <https://www.haberturk.com/saglik/haber/1080140-saglik-bakanligi-4-yilda-1-milyon-bisiklet-dagitacak> (Erişim Tarihi: 5 Kasım 2021); <https://www.sondakika.com/haber/haber-saglik-bakanligi-nin-1-metre-1-bisiklet-projesi-7041576/> (Erişim Tarihi: 5 Kasım 2021).

egzersiz sonrası kas proteinlerinde meydana gelebilecek yaralayıcı/zorlayıcı etkisini iyileştirme esnasında salgılanan bir hormon özelliğini taşımaktadır. Testosteron salımının artması için egzersiz yapmak gerekmekte ve en çok da bacak kaslarına yapılan ağırlık antrenmanları testosteron seviyesinin arttırılmasında etkili olmaktadır. Bisiklet kullanmak direkt bacaklardaki kas oluşumunu meydana getirdiği için bu hormonunda harekete geçmesinde büyük rol oynamaktadır. İnsan Büyüme Hormonu uykuya dalındığı zaman meydana çıkan gençleştirici bir hormon olup daha çok hızlı salgılanması için yağ yakımı gerekmekte ve bisiklet sürerek bu durumu gerçekleştirmek mümkün olmaktadır. Kortizol (stres) Hormonu, çağımızın getirisi olan trafik, yoğun iş temposu, anksiyete, gerginlik gibi olumsuz durumlarda ortaya çıkan hormondur. Her hastalığın başı stres olduğu için bu hormonun dengelenmesi hayati bir önem taşımaktadır. C vitamini tüketmek, meditasyon, yürüyüş yapmak, spor olarak özellikle bisiklete binmek gibi stres azaltma teknikleri sayesinde kortizol hormonunda dengelenme yaşanmaktadır.³¹²

3.1.5. Bisiklet Kazaları

Dünya’da her yıl 1,3 milyon insan trafik kazasında hayatını kaybetmektedir. Trafik kazalarını minimize etmek için birçok ülke bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için planlar yapmaktadır. Ancak Türkiye’de 2019 yılında gerçekleşen 148.938 otomobil kazasının 918’i ve 8.201 bisiklet kazasının 113’ü ölümle sonuçlanmakta ve trafik kazası sonucu ölüm oranı, bisiklet kazalarında otomobil kazalarına göre yaklaşık 2,5 kat daha fazla olduğu görülmektedir. Ama yine de motorlu taşıtlara göre hız kapasitesi düşük olduğundan ani kazalar ve bunun sonucunda maddi hasarlar, yaralanmalar çok az gerçekleşmektedir.³¹³

Bisiklet kazaların sebebi özellikle ana caddelerdeki trafik sistemlerinin motorlu taşıtlara göre ayarlanmış olmasından kaynaklanmıştır. Ancak Konya’nın

³¹² Gizem Akın-Şükran Arıkan, “Sağlıklı Genç Yetişkinlerde Dayanıklılık Antrenmanlarının İrisin Hormon Düzeyine Etkisi”, *Spormetre Dergisi*, C. 18, S. 1, 2020, s. 243; Sercan Önal, “Egzersiz Hormonu: İrisin”, *Fizyoterapistler ve öğrenciler için e-kitap*, S. 2, 2017, s. 17, 37; https://www.kadinvekadin.net/defne_kaya.htm (Erişim Tarihi: 16 Kasım 2021).

³¹³ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 4; Özgün Özakay-Mehmet Koyuncu, “Türkiye’deki Bisiklet Kullanıcılarının Trafikte Görünürlükleri ve Renk Değişkeninin Bu Bağlamda İncelenmesi”, *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, C. 3, S. 2, 2020, s. 87; T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 8.

bazı işlek kavşaklarında bisiklet trafik lambaları sayesinde bu problemler az da olsa ortadan kalkmıştır. Şehirde yapılan bisiklet yolları sayesinde de ölümcül sonuçlar doğuran kazalar önlenmeye çalışılmıştır. Yani bisiklet yollarının yapımı ile güvenli şekilde yolculuk edilmesi sağlanmış ve yıllık bisikletli yolcu sayısında artış görülmüştür. Bunların yanında hem can kayıplarının hem de maddi kayıpların önüne geçilmiştir. Çünkü her bir can kaybı yetişmiş insan kaybına ve bir ailenin dağılmasına neden olmuştur.³¹⁴

Bisiklet kazalarını engellemek için yapılması gerekenleri sıralanacak olursa şöyledir: Bisiklet yolunun olmadığı yerlerde akan trafiğe dahil olan bisikletlinin varlığını algılamakta zorluk çeken motorlu araç sürücüleri için bisiklet sürücüsü daha renkli bir kıyafet giymeli ve bisiklet sinyalleri takmalıdır. Bisiklet kullanan birey olası kazalardan korunmak için özellikle dizlikler ve kask kullanmalıdır. Kaskın üzerine veya boynuna kamera sabitleyerek meydana gelen her olayı çekebilmeli ve rastladığı riskleri veya yaptığı hataları gözlemlemelidir. Bütün motorlu sürücüler, yolda bisikletlileri anlamada ve algılamada zorluk yaşadıklarından dolayı onlara yaş ve kilolarına uygun bisikletler deneterek empati programı yapılmalıdır. Konya Büyükşehir Belediyesi dolmuş şoförleri için bu programı uygulamış ancak trafikte sadece şoförler olmadığı için bu program her motorlu araç kullanıcılar ve yeni ehliyet alan adaylara zorunlu olmalıdır. Bisiklet sürücüler diğer araçlar ve yayalar için görünür hale gelmeleri için gündüz floresanlı renkli, akşam da yansıtıcı renkli kıyafet giymeleri gerekmektedir. Özellikle fosforlu bir yelek, ayak bilekleri ve diz işaretçileri gibi hareketleri belli eden aksesuarlar da kullanılması bisikletin ön ve arka tarafında ışık olmadığı zaman fark edilme konusunda yardımcı olmaktadır. Bisikletliye çarpan motorlu sürücü genellikle “Baktım Ama Göremedim” ifadelerini kullanmaktadır. Bu durum bisiklet sürücünün algılanabilir olamamasından kaynaklanmakta ve floresanlı kıyafetleri giymek hayati önem taşımaktadır. Ayrıca motorlu taşıt ehliyeti almak için gidilen kurslarda bisiklet ve yayalara saygı duyulması yönünde gerekli eğitimler eksiksiz verilerek trafik problemlerinin çözülmesinde toplumsal bilinçlenme gerekmektedir.³¹⁵

³¹⁴ Yerli, *Sustainable Urban Mobility*, s. 180, 185.

³¹⁵ Özakay, *Trafikte Görünürlük*, s. 89.

Bisiklet sürmeyi öğrenmeden hız yapılmaması ve trafiğe çıkılmaması gerekmektedir. Çünkü bisiklet kazaları sırasında bisiklet gidonunun karın bölgesine batması sonucu organlarda ölümcül mikroplara maruz kalınmaktadır. Bu tür kazalarda ölümlerin sebebi, çarpan nesnenin vücuda bıraktığı en az 2 cm boyutunda yarım ay şeklinde bir cilt sıyrığı olup bunun pek önemsenmemesinden kaynaklanmaktadır.³¹⁶

Konya, Türkiye'nin en düz ili olmasından kaynaklı bisiklet kullanımının en çok olduğu illerdendir ve bisikletin sağlığa birçok yararının olmasının yanında riskler de taşımaktadır. Çünkü kazaların çoğunluğu motorlu araç ve bisiklet çarpışmaları ile meydana gelmiş ve birçoğu ölümlle sonuçlanmıştır. Nüfus yoğunluğuna bağlı olarak kazaların artışında bir paralellik bulunmuştur. Bu kazaların saat aralıkları mesai başlangıcı ve bitişi sıralarında en yüksek oranlara çıktığı görülmüştür.³¹⁷

Bisiklet kullanıcıların çoğu bisikletle işine gitmeye çalışanlardan oluşmakta böylelikle sanayi bölgelerine erişim yollarının Konya'yı diğer illere bağlayan ana arterler üzerinde olması nedeniyle kazaların yaşanması kaçınılmaz olmaktadır. Kazaların önlenmesi için bisiklet yoğunluğunun fazla olduğu yerlerde bisiklet yolları yapılmalı ya da var olan yollar genişletilmeli ve coğrafi bilgi sistemi ile kazaların analizi yapıp ne tür önlemlerin alınması gerektiği araştırılmalıdır.³¹⁸ Trafik kurallarına uymayan sürücülere caydırıcı cezai yaptırımlar, önlemler (trafiğe kapalı yerlerde bisiklet yolların yapılması, bisiklet ekipmanlarının tam olması) ve bilinçlendirme eğitimleri verilmelidir. Özellikle bireysel olarak, insanlar trafik kurallarına sadece zorunlu olduğu için değil başkalarının can ve mal güvenliğine saygı, trafikte huzurun sağlanması bağlamında uymalıdır.

³¹⁶ Alper Keten-Ramazan Karanfil-Cem Zeren-Ekrem Güler, "Bisiklet Kazası Sonucu Duodenum Rüptürü Nedeniyle Ölüm: Olgu Sunumu", *Mustafa Kemal Üniversitesi Tıp Dergisi*, C. 2, S. 8, 2011, s. 29; Mehmet Uysal-Gökhan Varlı-Yıldıray Kuruçay, "Künt Bisiklet Travması ile Gelişen Intraabdominal Apse ve Akut Apandisit Birlikteliği: Nadir Rastlanan Bir Durum", *Pediatric Pract Res*, C. 8, S. 3, 2020, s. 89-91.

³¹⁷ S. Savaş Durduran-Fatih Sarı, "Konya İlinde Meydana Gelen Bisiklet Kazalarının Karar Destek Sistemleri Yardımıyla Web Tabanlı Mekânsal Analizi", *Selçuk Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C.26, S.1, 2011, s. 23, 30.

³¹⁸ Durduran, *aynı yer*; Nükhet Çıkrıkçı-Seher Yalçın-Cansu Ayan-Merve Şahin Kürşad-Ömer Kamış, "Trafikten Şikâyetim Var! Yaya ve Sürücü Gözüyle", *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, C.4, S. 1, 2021, s. 24.

Kazaların birçoğu yerleşim alanlarına giden yolların kavşak noktalarında ve sanayi bölgesine erişim yollarında görülmektedir. Konya Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü'nün kullandığı veri ağı olan İnternet Tabanlı Coğrafi Bilgi Sistemi'nde bu kazaların kazanın saati, oluş şekli, sürücüler ve hava durumu ile ilgili bilgileri bulunmaktadır.³¹⁹

Olumsuz hava koşullarında bisiklet binme isteğinde neredeyse %50 oranında azalma görülmektedir. Bisiklet kullanan kişilerin birçoğunda kış ekipmanlarına sahip olmaması ve şehrin yollarının yağmur, kar gibi iklim koşullarına elverişli olmaması gibi sebepler görülmektedir. Alttan ısıtılmalı karları eriten sistemin yapılmaması ve ara sokaklardaki yol temizleme çalışmalarında eksikliklerin bulunması da bu oranı olumsuz etkilemektedir.

Konya, iklimsel özellikleri açısından incelendiğinde karasal iklime sahip olduğundan özellikle kış mevsimi pek bisiklete binmeye elverişli değildir. Kondisyon yapan ve ekipmanlı bir kişi için bisiklete kışın binmek sorun olmasa da sürekli binmeyen biri için zor olmaktadır. Topografik özellik bisiklet binmeye elverişli olsa da zorlu hava koşullarına bağlı kaza ve yaralanmalar gerçekleşmektedir. Bu yüzden bisiklet sürücüsü kask, dizlik, korumalı mont giymeli ve bisikletin bakımını düzenli bir şekilde yapmalıdır.

3.1.5.1. Bisiklet Güvenliğinin Sağlanması İçin Tavsiyeler

Bisiklet yolu sistemi bulunan yollardaki kaza riski %38 iken, bisiklet yolu sisteminin bulunmadığı yollarda bu oranın %56 seviyesinde olduğu bilinmektedir.³²⁰ Bisiklet park alanları ve yollarının güvenliği sağlandığında ciddi kazalar sonucu ölüm oranlarında azalma yaşanmaktadır. Yani bisiklet yolu üzerinde yapılan kazalar önlem alındığında çoğu durumlarda ölümcül olmamakla birlikte genellikle orta dereceli yaralanmalar meydana gelmektedir.

Bisiklet yolları diğer yollara göre sürtünmenin az olduğu zeminden yapıldığı için kar, yağmur gibi iklim şartları veya dışarıdan gelen yağ, su birikintisi gibi

³¹⁹ Durduran, *Bisiklet Kazaları*, s. 26.

³²⁰ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *İstanbul Genelinde Bisiklet Yolları ve Yaya Yollarının Etüd, Planlama, Projelendirilmesi ile Bölgesel Ulaşım ve Trafik Etütlerinin Yaptırılması Ön Etüd Çalışmaları Raporları*, rapor 1, İstanbul 2005, s. 1-3; Lorasokkay, *Kentiçi*, s. 873, 874.

kaygan maddeler bisikletlinin kayıp düşmesine, önemli yaralanma ve kazalara sebep olmaktadır. Bundan dolayı bisiklet yolu boyunca tenteler yerleştirilerek yağışın olduğu zamanlarda rahatlıkla sürülebilir hale gelebilmektedir. Ayrıca karların birikerek yolları kapatmasını önlemekte ve gizli buzlanma gibi oldukça tehlike bir durumdan kurtarılmış olunmaktadır. Ayrıca yaz günlerinde yolculuk boyunca vücudumuza güneşin zararlı ışınlarının gelmesini de engellemektedir. Ancak Konya’da bu tür bir tenteye herhangi bir bisiklet yolunda rastlanmamakla birlikte zorlu hava şartlarında bisikletliyi zor duruma sokmaktadır.

Güvenlik için bisiklet kaskları ve yansıtıcı araçlar kullanılmalıdır. Bisiklet kayıp veya çalıntı olaylarını engellemek ve bisiklet kullanan kişilerin sayısını öğrenmek için “Bisiklet Kimlik Kartı” oluşturulmalıdır. Ancak günümüzde bisiklet ehliyeti ve plakası olmadığı gibi bu tür bisiklet kimlik kartı da kullanılmamaktadır.

Bisiklet kullanıcı karayolu üzerinde motorlu taşıtlarla ortaklaşa kullandığı yol karanlık ise ışıklandırma sistemini bisikletine yerleştirmeli ve parlak kıyafetler giymelidir. Ayrıca bisikletli trafik akışının tersine bisiklet sürmemelidir. Bisikletlinin trafik kuralını çiğnediği bir zamanda hemen ceza uygulamak yerine alternatif yumuşatılmış bir program ile Emniyet birimleri bünyesinde “Bisikletli Yaşam ve Kuralları” adlı kurs verilmeli ve kursa 3 ay süre içinde katılması için mektup yollanarak belirlenen süre içinde katılım sağlanmazsa ihlalinden dolayı uygulanan para cezası aktif hale getirilmelidir.³²¹ Bu sistem Konya’da uygulanmamış ama KOMERK gibi Halk Eğitim Merkezlerinde eğitmenler tarafından bisiklet sürmenin kuralları ve bisiklet kullanmayı öğretilmiştir.

Konya belediye yetkilileri tarafından gevşek mazgal kapakları ve çukurlar onarılmalı ve drenaj kanalları ve oluklar temizlenmelidir. Aşınmış veya silinmiş işaretler onarılmalıdır. Bisiklet yolu ile yaya veya taşıt yolu arasında bulunan yeşillik alan her daim temiz ve düzenli olmalı, ayrıca bisiklet yolu üzerinde biriken ağaç yaprakları, kar veya yağmur suyu da temizlenmelidir.

Pandemi süreci ile birlikte internet üzerinden sipariş vererek alışveriş yapanların sayısı oldukça artmıştır. Siparişler genellikle motorlu araçlarla yapılmakta

³²¹ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Kılavuz*, s. 68, 69.

olup artan petrol fiyatlarından ve daha az kazaya sebebiyet vereceğinden dolayı firmalar bisikletli kurye sistemini benimsemelidir.

Araç sürücülerin trafikte çöplerini camdan dışarı atmaları sonucu rüzgarında etkisiyle emniyet şeridinde birikmesi ve özellikle cam gibi tekerleği patlatan maddelerin olması bisiklet sürücülerini için oldukça tehlike içermektedir. Bu yüzden birçok bisiklet kazaları kaçınılmaz olmakta ve bunu engellemek için belli bölgelere kamera yerleştirilerek çöp atanlara caydırıcı cezalar verilmelidir.

Motorlu araç sürücülerinin yolu bisikletlilerle paylaşırken yapması gerekenler şu şekildedir.³²²

1. Bisikletliler ile eşit trafik haklara sahip olduklarını bilmelidir. Bisiklet de bir ulaşım aracıdır ve traktör, mobilet gibi yavaş giden araçlar kategorisinde görülmelidir.

2. Araç sürücülerini bisikletlilerin özellikle kavşaklarda ve sağ şeritte engel varsa şerit ortalamalarına izin verip, geçiş yapmalarını sabırlı şekilde beklemeli çünkü yoldaki hasarlı yüzeylerin motorlu araçlar için zararsız ancak bisikletliler için oldukça tehlikeli olduğunu anlayabilmelidir.

3. Bisikletli ile araç arasında en az 1,5 metre mesafe bırakılmalıdır. Karayolları Trafik Kanunu'nun 53. Maddesi uyarınca motorlu araç sürücülerini sağa dönüşlerde yaya ve bisikletlilere ilk geçiş hakkını vermek zorundadır. Bu tür durumlarda hız yaparak bisikletliyi geçmek tehlikeli olabilmektedir.

4. Sola dönüşlerde araç sürücülerini genellikle karşı şeritten gelen bisikletliyi fark edemeyerek geçiş yapınca “baktım ama fark edemedim” sözlerini kullanarak kaçınılmaz kazalara neden olabilmektedir. Bunun sebebi incelendiğinde bisikletlinin kapladığı alanın küçük olması, genel olarak karayolunda bisikletlinin 40 km/s hızla hareket etmesi ve araç sürücülerini bisikletlileri araç olarak görmemesinden kaynaklanmaktadır. Bu yüzden dönüşlerde daha yavaş ve dikkatli olunmalıdır.

5. Park yerinden veya sokaktan geri çıkarken özellikle bisiklete binen çocukların olup olmadığına dikkat edilmeli çünkü bisiklete binen çocukların

³²² <https://www.etietieti.com/eti-sari-bisiklet-projesi> (Erişim Tarihi: 16 Mart 2022).

görülmesi zordur ve çocukların kazadan kaçmak için yapılacak manevraları yapmaları mümkün değildir.

6. Park edilen aracın sürücü kapısının aniden açılması olası kazalara sebep olabilmekte ve önlem olarak kapıyı sağ elle açmadan önce omuz üzerinden yol kontrol edilmelidir.

7. Bisikletliye yaklaşırken veya yol isterken korna çalınmamalı çünkü bisikletlinin aniden kontrolünü kaybetmesine sebep olabilmektedir. Eğer gerekli bir durum varsa kornoya uzak mesafeden ve ufak bir dokunuşla basılmalıdır.

8. Bisikletlinin trafikte yaşadığı sıkıntıyı anlamaları için her motorlu araç sürücülerine “empati programı” kapsamında yoğun bir trafikte yaklaşık yarım saat bisiklet sürmeleri sağlanabilir. Bu program ile daha anlayışlı ve saygılı trafik ortamı oluşturulabilir. Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim Altay, otobüs, minibüs ve ağır vasıta şoförlerine bisikletlileri anlamaları için bu tür bir empati eğitimi uygulatmıştır.

Bisikletlilerin yolu motorlu araç sürücüleri ile paylaşırken yapması gerekenler şu şekildedir.³²³

1. Araç sürücüleri ile eşit hakka sahip olduğunu bilmeli ve trafikte sorumlu bir sürüş sağlamalıdır. Böylelikle araç sürücüleri tarafından çabuk kabul görülür ve trafikteki gerginliği azaltır.

2. Ters yönde sürmek yasalara aykırı olduğu gibi kazalara da neden olmaktadır. Mümkün mertebe yolun sağından gidilmeli ve dönüşlerde en güvenli anı kontrol edip hangi yöne gidileceğini el işareti ile belli etmelidir.

3. Dar olan yollarda yolun sağ tarafından gidilmeyecek şekilde olabilir. Bu durumlarda trafiğe katılmalı ve aracın arkasında gidilmelidir. Böylelikle bisiklet sürücüsü aracın dönüş yapmaya yakın açtığı sinyalleri görebilir ve bunun sonucunda olası kazalar engellenebilir.

³²³ <https://www.etietieti.com/eti-sari-bisiklet-projesi> (Erişim Tarihi: 16 Mart 2022).

4. Varılacak noktanın mesafesi kısa bile olsa daha güvenli bir sürüş için kask, dizlikler ve bisiklet gözlüğü takılmalıdır.

5. Trafiği engellemeyecek bir şekilde motorlu araç sürücüleri ile göz teması kurulmalıdır. Böylelikle sürücülerin bisikletliyi fark etmesinde yardımcı olabildiği gibi korunması ve saygı duyulması gerektiğini de hatırlatmış olabilmektedir.

6. Bisiklet tutarlı ve tahmin edilir şekilde kullanılmalıdır. Aniden kaldırıma çıkıp tekrar yola geri dönülmemeli ve zikzaklar çizilmemelidir.

7. Çevrede yapılan kazıları, var olan tramvay rayları, cam kırıkları, çukurları ve çakıl taşları rahatlıkla görülecek hızda sürülmelidir. Aynalar kontrol edilerek dönüş yapılmalı ve park edilen araçların kapılarının aniden açılacağı unutulmamalıdır.

8. Geceleri veya kötü hava koşullarında ön-arka-yan ışıkların yakıldığından ve frenlerin sağlamlığından emin olunmalı, parlak renkli varsa reflektörlü kıyafetler giyilmelidir. Böylelikle bisikletlinin fark edilmesinde ve olası kazaların engellenmesinde yardımcı olabilmektedir.

Bisiklet sürücüsünün güvenliği için yazılan bu maddeler genel olarak hem araç sürücüsünün hem de çevredeki yayaların da güvenliğini sağlamaktadır. Her bir madde dikkate alındığında özellikle karayolu trafiğinde sıklıkla meydana gelen kazaları ve yaralanmaları önlemede önemli unsurlar taşımaktadır. Bu tavsiyeleri bisiklet firmaları veya belediye yetkilileri Konya'nın işlek caddelerine büyük yazılar ve dikkat çekici görsellerle kaplı afişler asarak herkesin öğrenmesine yardımcı olabilirler.

3.1.6. Doğru Bisiklet ve Ekipman Seçimi

Bisiklet seçiminde ilk yapılması gereken kadro boyunun kişinin boyuna uygun seçilmesidir. 160-165 cm boyundakilere kadro ölçüsü 48-52 cm, 165-170 cm boyunda olan 53-55 cm, 170-175 cm olan 56-57 cm, 175-180 cm olan 57-58 cm, 180-190 cm boyunda olan kişi ise 59-60 cm kadro boyunda bisiklet tercih

etmelidir.³²⁴ Aksi takdirde en ufak kaza esnasında hızlı bir manevra ile bisikletten inebilmeyi zorlaştıracığından dolayı özellikle karın ve bacak kısmında ciddi zararlar meydana gelebilmektedir.

Bisiklet seçiminde kişi bacak boyu uzunluğuna uygun kadro boyu seçmeli ve ideal kadro boyunu bulmak için ayaklar zeminde kişi bisikletin üzerinde durarak en üst kadronun boyu ile en az 2-4 cm boşluk olmalıdır. Daha sonra sele boyu bel hizasında ayarlanarak sürülmeye başlanmalıdır. Bisikletin selesine oturulduğunda pedal çevirirken dizler kırılmadan ayak yüzeyi ile temas etmelidir. Bu işlem ile güç dengeli kullanılır ayrıca bel ağrısı önlenmiş olunur. Birey oturma pozisyonuna uygun genişlikte sele seçmelidir. Eğer uzun yola çıkacak ise bisiklet pedi de kullanılmalıdır. Ayrıca en son olarak da baş kısmına tam oturan sertifikalı (2-5 yıl ile kullanılabilir) kask takmalıdır. Kask ile kaş arasında 2,5 cm boşluk olmasına ve kayışın kulakları V şeklinde kavramasına dikkat edilmelidir. Kayışın sıkılığı ise ağzın kolay açılmasını sağlaması için 1 parmak boşluk kalacak şekilde ayarlanmalıdır. Güneşli ve tozlu havalarda bisiklet gözlüğü takılmalı ve camları sıklıkla temizlenmelidir.³²⁵

3.2. Bisikletin Konya’da Sosyal Hayata Etkisi

Bisiklet istenildiği yere ve zamana göre ulaşım yapılabilen ve bazı özellikleri ile otomobile benzeyen çoğunlukla insan gücüne dayalı, bireysel ve bağımsız bir ulaşım aracıdır. Boş vakitleri değerlendirmede olduğu gibi kişinin doğayı ve insanları istediği zaman ve yerde seyahat ederek keşfetme olanağı verip eğlenceli anlar yaşatmakta ve bir nevi macera etkinliğidir.

Bisiklet sürmek evrensel bir yapıda olup tüm kesime ve her yaş gruptan insana hitap etmektedir. Konya’da bisikleti genellikle işçiler ve öğrenciler kullanmaktadır. Esnaf, sivil memurlar, sendika liderleri, üst düzey yönetici ve idareciler diğer ulaşım araçlarını tercih etmektedir. Türkiye’de bisiklete binme oranı gittikçe artmasına rağmen Avrupa ve Doğu ülkelerine oranla düşük düzeyde kalmaktadır. Bu oranın yarısından fazlasını bisikletin başkenti olan Konya temsil etmektedir. Türkiye’de en yüksek bisiklet kullanıma sahip şehir %5’lik dilimi ile

³²⁴ Akçura, *Evvel Zaman*, s. 6.

³²⁵ Seçil Öznur Yakan, “Bisiklete Başlarken”, *Kadınlar İçin Bisiklet Kılavuzu*, Eti Sarı Bisiklet, İstanbul 2015, s. 16, 17.

Konya oluşturmaktadır. Konya 1920'den beri bisikletle özdeşleşmiş, yaklaşık 800 bin bisiklet ile Türkiye'nin en fazla bisiklet kullanıcıların bulunduğu bir kent olmaktadır. Bisiklet kullanımının özellikleri ve kullanıcı sayıları konusunda net bilgiyi tespit etmede zorluk yaşanmaktadır. Bunun sebebi İl Trafik Müdürlüğüne tescil edilme zorunluluğu olmadığından ve plaka kullanma şartı olmadığından kaynaklı resmi bir bilgiye ulaşılamamıştır.³²⁶

2021 yılında Konya'nın nüfusu 2.277.017 olup, bu nüfusun 1.131.923 erkek ve 1.145.094 kadın oluşturmaktadır. Bisiklete sahip olanların kayıtları tutulmadığından bisiklet kullananların oranı tam olarak kestirilememektedir. Ancak tahminen 800 binin üzerinde bisiklet kullanan birey olduğu düşünülmektedir.³²⁷ Konya şehri Türkiye'de en çok bisiklet kullanan şehir olmasına rağmen bu sayı toplam nüfusa göre karşılaştırıldığında kullananların sayısı yetersiz kalmaktadır.

Toplumdaki farklı gelir ve sosyal gruplar arasındaki eşitsizliği ve farklılığı azaltmakta ve dar gelirli bir birey bile yüksek hareketlilik sağlayan bir bisiklete sahip olabilmektedir. Kentsel eylemlere katılımı sağlayarak kadın, çocuk, genç, yaşlı her bireyin hareketli bir yaşama dâhil olmasına yardım etmektedir.³²⁸

Bisiklet başlangıçta kişisel bir olgu ve ulaşım aracı olarak görülmüş zamanla topluluklar, dernekler, kulüpler ve yarışlarla kolektif bir kimlik kazanarak geniş bir kitleye ulaşmıştır. Sosyal sınıf, ırk, cinsiyet ve yaş ayrımı gözetmeyen bir spor olduğu için kişinin sosyal rollerini yerine getirmede daha kolaylık sağlamıştır. Ancak yapılan birkaç araştırma incelendiğinde bireylerin gelir düzeyleri arttıkça ulaşım aracı olarak bisikleti kullanmalarında azalma görülmüştür. Çünkü daha hızlı ve kullanımı kolay olan motorlu araç satın alabilmiş ya da ulaşımında toplu araçlara binmek için daha fazla para harcayabilmiştir. Dolayısıyla düşük gelirli bireyler için daha cazip hale gelmiştir. Ayrıca medeni durum açısından bakıldığında bekar bireylerin evli kişilere göre bisiklet kullanımına daha olumlu baktıklarına

³²⁶ Altuntaş, *Fiziksel Hareketlilik*, s. 290; Ünüvar, *Konya Turizmi Perspektivi*, s. 178.

³²⁷ <https://www.evrensel.net/haber/274810/turkiyede-bisikletin-baskenti-konyada-800-bin-bisiklet-var> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2021); <https://www.nufusu.com/il/konya-nufusu> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2021).

³²⁸ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 8.

rastlanmıştır. Evli olanların aileleri ile birlikte kullanacakları araç olarak motorlu taşıtları tercih ettikleri tespit edilmiştir.³²⁹

Belli bir sosyal konuma gelmiş insanların çoğu, bisiklet ile yolculuk yapmanın olumsuz bir imaj yaratacağını düşünmektedir. Bu yüzden genellikle spor ve rekreasyon amaçlı kullanılmakta ancak ulaşım olarak tercih edilmemektedir. Görüldüğü gibi bu tür düşüncelere sahip kişiler için olumsuz sosyal bir simge haline gelmiştir.³³⁰

Konya Ulaşım Ana Planı'nda yer alan kent merkezine gerçekleştirilen yolculuklar analiz edildiğinde bisiklet yolculuklarının ortalama 7 km sürdüğü ve bisikletin otuz dakikadan az kullanıldığı belirtilmiştir. Avrupa ve Asya ülkelerinde bisiklet kullanım oranları %40 ile %55 arasında iken Türkiye'de bu oran %1-2 düzeylerinde olduğu tahmin edilmektedir.³³¹

Konya'da genel olarak bisiklet yolculuğu 15-30 dakika, saatte 15 km hız ile ortalama 3-7 km sürmektedir. 10 km ve sonrası uzunluktaki yolculuklarda bisiklet pek tercih edilmemekte ve bisiklet kullananların yarıdan fazlası 15-35 yaş grubundan olup yaklaşık %74'lük kısmını çalışanlar oluşturmaktadır.³³² Konya'da bisiklet kullanıcılarının çoğunun sanayi bölgelerine giden işçiler, gençler ve yaşlılar olduğu görülmekte ve geri kalan ise en fazla 30 dakikalık 5-10 km'lik sürüşle alışveriş, okula gitme, gezi gibi günlük işleri yapmak için kullanmaktadır. Kent içinde inceleme yapıldığı vakit bisiklete binen yaşlı insanların çoğu kahvehaneye ve camiye gitme amaçlı bisikleti tercih ettikleri gözlemlenmektedir.

Bisiklet bir nevi sosyalleşme aracı olup yeni arkadaşlar edinmek veya var olan arkadaşlarla bir arada zaman geçirmek için de tercih edilmektedir.³³³ Kişi bisiklet sürerek sosyal ilişkiler kurmada kolaylık yaşamaktadır. Tek başına sürülen bir araç olsa da toplum içerisinde kullanılması ve motorlu taşıtların aksine çevrede bulunan insanlarla daha kolay iletişim kurulmasını sağlaması sonucu bisikletlinin her

³²⁹ Veysel Küçük-Harun Koç, "Psiko-Sosyal Gelişim Süreci İçerisinde İnsan ve Spor İlişkisi", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 10, 2004, s. 4; Koçak, *Nedenleri ve Faydaları*, s. 5767, 5768.

³³⁰ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 9.

³³¹ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 25.

³³² Mert, *Planlama*, s. 229.

³³³ Kaynak, *Motivasyon Kaynakları*, s. 121; Çetiner, *Aktivite Bağımlılığı*, s. 212.

an doğayı ve kültürü keşfetmesine olanak vermektedir. Bu tür sosyalleşme ortamında olumlu duygular geliştirmede, bilgi ve becerileri arttırmada yardımcı olmaktadır. Aynı zamanda boş vakitleri de değerlendirilmede kolaylık sağlayarak yaşam tatminini ve kalitesini geliştirmektedir.

Ülkede tercih edilen araç türleri ve ulaşımındaki çeşitlilik, toplumun sosyal ve kültürel zenginliğin bir yansımasıdır. Her kültürden ve tabakadan insanın bisiklet kullandığı bilinmekte ve bu yüzden park tabelaları yardımcı görsel elemanlarla yani piktogram tasarımlar ile evrensel bir dile sahip olmaktadır.³³⁴ Konya’da bu tabelalar park yerlerinde, kavşak noktalarında bulunmakta ve her yaş insan grubunun rahatlıkla anlayacağı görseller kullanılmaktadır.

Türkiye’de Antalya, İzmir, Şırnak, Sakarya, Bursa gibi illerde bisikletliye özel kafeler bulunmaktadır. Bu illerde olduğu gibi bisiklet şehri olan Konya’da bir bisiklet kafe yapılırsa hem bisiklet kullananlara hem de bisiklet meraklılarına oturup dinlenebilecekleri bir ortam sunulmuş olacaktır. Ayrıca bisikletlilerin birbiriyle konuşabilecekleri sohbet ortamı da kurulacaktır.

3.2.1. Bisiklet Toplulukları ve Etkinlikleri

Konya’da bisikletin kullanımını teşvik etmek ve belli başlı bisiklet etkinliklerini düzenlemek için çeşitli sivil topluluklar ortaya çıkmıştır. Bunlar Konya Bisiklet Sporları Kulübü Derneği, Selçuklu Seyyahları Bisiklet Derneği, Konya Bisiklet Topluluğu, Selçuk Üniversitesi Bisiklet Topluluğu, Bisiklet ve Doğa Sporları Grubu, Beyşehir Bisiklet Topluluğu, Konya Karatay Gezen Bilir Bisiklet Topluluğu Derneği, Seydişehir Bisiklet ve Doğa Sporları Derneği olmak üzere toplamda sekiz gruptan oluşmuştur. İstanbul, Muğla, Aydın, Ankara ve İzmir’de kadınlara özel bisiklet topluluğu görülmüş ancak Konya’da böyle bir topluluğa rastlanmamıştır.

Konya’da bisiklet kullanan kişiler, bireysel ya da yakınları ile gezi ve turlar dışında bisiklet toplulukları, dernekleri tarafından düzenlenen “rekreasyonel

³³⁴ Çelik, *Park Yerlerinde Bilgilendirme*, s. 9, 15.

etkinliklere”³³⁵ katılma şansı bulmaktadır. Bu etkinlikler genellikle tarihi yerlere gezi veya sosyalleşmek için piknik alanına bisikletle gidip sucuk ekmek yiyerek kaynaşmak ve geri dönüş rotasını takip edip gerçekleştirilen rekreatif organizasyonlardan oluşmaktadır. Bu tür etkinliklere üniversiteler, siyasi yöneticiler ve dernekler hem maddi hem de organize yönünde yardım etmektedir. Mesela; bisikletli etkinliklere tüm yetişkin bireyler katılabilmekte ve bisikleti olmayan kişilere etkinlik boyunca sürmeleri için yöneticilerin bağışladığı bisikletler verilebilmektedir. Bu tür etkinlik ve turlar bisiklet kullanım sıklığında ve yaygınlaşmasında olumlu etkisi olmaktadır. Bu sayede bisiklet kullanmayan bireyleri bisiklet kullanmaya teşvik etmekte ve bisikleti daha iyi kullanmaya yönlendirmektedir.

Bisiklet sporunun ve bisiklet topluluğunun üyesi olmak bireyin kişisel sorumluluğu, sosyal kimlik hissini ve grup üyeliği duygusunu yaşatmasından dolayı kolaylıkla sosyalleşmesinde yardımcı rol oynamaktadır.³³⁶

Etkinliklere katılan kişilerin toplumsallaşma, etkinlik cazibesi, kişisel motivasyon, kaçış/gevşeme ve etkinliğin nitelikleri olmak üzere beş seyahat motivasyonundan en az bir özellikten etkilendikleri tahmin edilmektedir. Kitlesel bisiklet etkinliklerine katılımında cinsiyete göre motivasyonel farklılıklar gözlemlenmiştir. Kadınların etkinliklere katılma motivasyonu daha çok sağlık ve mutluluk iken erkek katılımcıların performansla ilişkili olduğu araştırmalar sonucu ortaya çıkmaktadır.³³⁷

Bisiklet festivallerine katılımına ve bisiklet kullanımına motive eden bütün faktörler incelendiğinde ise fiziksel aktivite ve sağlık, yenilik arayışı, eğlence, yeni bireylerle tanışma, örnek olma, festivalin çekiciliği, uzaklaşma ve kaçma, nostalji, ait olma/destekleme, rekabet/mücadele, tanıdıklarla birlikte olma, tanınma ve sosyal statü, yenilik, sosyalleşme, örnek olma, beğenilme/taktir edilme, doğayı, hızı, zor koşullarla mücadeleyi deneyimleme, kendini gösterme, ekolojik duyarlılık/farkındalık, ulaşım, bireyin kendisiyle rekabeti, uzaklaşma ve dinlenme, özgürlük

³³⁵ Senem Çeyiz, “Bisiklet Festivallerinin Bisiklet Kullanımına Etkisi Ölçeğinin Geliştirilmesi”, *Iğdır Üniversitesi Spor Bilimleri Dergisi*, C. 3, S. 1, 2020, s. 49.

³³⁶ Küçük, *Psiko-Sosyal*, s. 2.

³³⁷ Uğuz, *Destinasyon*, s. 90; Çeyiz, *Festival Ölçeği*, s. 46.

hissi, özgürce yiyebilme ve kilo kontrolü, coğrafik uygunluk ve çevreyi keşfetme gibi etkenler olduğu bilinmektedir.³³⁸

Bisiklet turizmi ve bisikletli şehir gezileri, farklı toplumların kaynaşmasına, bireyin kişisel gelişimine, sosyal paylaşım ve etkileşimin güçlenmesine sebep olan birleştirici bir araç olarak düşünülmüştür. Bir kişiyi bisiklete binmeye yönelten eğilimler gözlemlendiğinde hayatın stresinden kaçış veya rahatlama, bisiklet binmeyi öğrenerek sürmede yetkinleşme, farklı kültürde ve düşüncede insanlarla sosyalleşme, yeni yerler keşfetme, spor yapma ve son olarak yarışmalara katılarak meydan okuma olarak sıralanmıştır.³³⁹

3.2.2. Toplumsal ve Psiko-Sosyal Gelişim Sürecine Etkisi

Fiziksel kontrolün sağlanması ile gelişimin aşamaları tamamlanmaktadır. Bu aşamalar da olgunlaşma ve öğrenme iç içe olup gelişim süreci büyümeden farklı olarak bünyeye ve nitelikçe değişmelere neden olmaktadır. Kişi doğduğu andan itibaren hep bir keşfetme sürecine girmekte ve bunu fiziksel aktivitelerle (tutma-alma, emekleme, koşma, zıplama, atlama vb.) daha da pekiştirmektedir.³⁴⁰ Bu açıdan bakınca da yürümeye başlanıldığından ölüme kadar geçen sürede bisiklet hayatımızın fiziksel gelişimine yardımcı olmasından dolayı ruhsal ve sosyal gelişime de katkı sağlamaktadır. Çünkü yürümeyi öğrendikten sonraki gelişim sürecinde bisiklete binmek fiziksel gelişim becerilerini öğrenebileceği uygun bir ortam hazırlayarak bireyi mutlu kılmakta ve başarı duygusunu aşılarmaktadır.

Bisiklet sürmek manevi yalnızlığı engellemekte ve bisikleti bir birey ister tek başına sürsün isterse toplu olarak sürsün kendisini doğayı keşfederken bulmaktadır. Bu da bireyin iç dünyasını sakinleştirmekle birlikte daha sağlıklı biliş ve bilinç sağlamaktadır. Fert doğduğu andan itibaren başlayan ve iş hayatında artan monoton yaşam sonrası bunalım, depresyon gibi durumları bisiklet ile azaltabilmekte hatta engelleyebilmektedir. Bisiklet sporu ise hem kişisel hem de sosyal ilişkilerini geliştirdiği gibi toplumun, ülkenin yücelmesinde de etkili bir rol oynamaktadır. Katıldığı uluslararası olimpiyatlarla temsil gücünü eline geçirerek ülkenin

³³⁸ Çeyiz, *Festival Ölçeği*, s. 51.

³³⁹ Ünüvar, *Konya Turizmi Perspektivi*, s. 175; Türkmen, *Turizm Motivasyonu*, s. 23.

³⁴⁰ Küçük, *Psiko-Sosyal*, s. 7.

tanıtılmasında önemli rol oynamaktadır. Sporla birlikte birey kendisine olan güveni artmakta ve katıldığı yarış veya olimpiyatlarla toplumun bir ferdi olduğunu kavramaktadır. Çünkü bireyin kendini ifade edebilmesindeki en kolay yol spor yapmaktır ve kişinin başarılı olma ihtiyacından kaynaklı kendini gerçekleştirme ve özgüven duygularını bisiklet sporu ile de ortaya çıkarabilmektedir.³⁴¹

Modern toplumlarda genel olarak spor faaliyetleri kolektif bir etkinliktir ve bundan kaynaklı sosyalleşme açısından önemli bir etkiye sahiptir. Bisiklet bir grup halinde sürüldüğünde bireylerin sosyalleşmesinde yardımcı faktör olduğu gibi topluluk halinde nasıl organize olunması gerektiğini, sorumluluk bilincini ve sistematik davranışı öğretmektedir.³⁴² Takım sporlarında iş birliği sağlaması ile yeni dostluklar kurulmasına, arkadaşlığın pekiştirilmesine ve farklı görüş ile fikirlerin kaynaşmasına sebep olmaktadır. Sadece bisikletin üzerinde olan bireyler değil ayrıca bu sporu ve sporcuları izlemek için tribünlerde toplanan seyircileri de sosyalleşmelerine ve sosyal değişimlere neden olmaktadır.

Bisiklet sporu ve etkinlikleri insanın iş birliği ve sorumluluk eğilimi ile düzen sağlama kabiliyetini ortaya çıkararak kişinin sosyalleşmesine yardımcı olmaktadır.³⁴³ Genellikle iş hayatında meydana gelen daha sonra diğer sosyal hayata yansıyan amaçsızlık ile monotonluktan oluşan pesimistlik ve bunalımlı tutumları gidererek kişiyi daha enerjik hale getirmektedir. Yani insanın kişilik gelişmesinde kendi dar dünyasından çıkmasını sağlayarak başka yerleri keşfetmesi, başka görüşte insanlarla bir arada bulunması ve diyalog içinde olarak fikir ve kültürel açıdan etkileşimi sağlaması sonucu psiko-sosyal yönden gelişimine avantaj sağlamaktadır.

Bisiklet sporu duygu kontrolünde dengeleyici bir role sahip olmaktadır. Saldırganlık, fazla enerji, öfke ve utangaçlık gibi olumsuz duyguların boşalmasına yardım etmektedir.³⁴⁴ Böylelikle bireyin kişisel gelişimini desteklemesinin yanında kişi kendini daha doğru bir şekilde tanımasına imkân vermektedir. İnsanların kişisel özelliklerini rekabet veya antrenman ortamında zayıf ve güçlü yönlerini diğer

³⁴¹ Küçük, *Psiko-Sosyal*, s. 2, 9, 10.

³⁴² Küçük, *Psiko-Sosyal*, s. 3.

³⁴³ Küçük, *Psiko-Sosyal*, s. 1, 2.

³⁴⁴ Küçük, *Psiko-Sosyal*, s. 4.

sporcularla karşılaştırarak kendini tanımasını veya gelişmesini sağlamaktadır. Kısacası fiziksel olduğu kadar benlik gelişimine de katkıda bulunmaktadır.

Spor yapan bir birey ile yapmayan kişi karşılaştırıldığında, spor yapan kişi yapmayana göre daha çalışkan, azimli, hırslı, planlı, ilişki kurmaya her zaman hazır, özgüvenli, dışa dönük ve duygusal olarak dengeli oldukları gözlemlenmiştir. Atatürk'ün "Spor, yalnız beden kabiliyetinin bir üstünlüğü sayılamaz; idrak ve ahlak da bu işe yardım eder. Zekâ ve kavrayışı kısa olan kuvvetliler, zekâ ve kavrayışı yerinde olan az kuvvetlilerle başa çıkamazlar. Ben sporcunun zeki çevik ve aynı zamanda ahlaklısını severim." sözü durumu en güzel şekilde açıklamıştır.³⁴⁵

3.2.3. Bisiklet ve Kadın

Gençlere hız yapmayı, kadınlara da özgürlüğü tatmayı veren bisiklet, herkes için zevk, fayda, macera ve egzersiz yapma imkanını sunmuştur. Özgürlüğün temsilcisi olan bisiklet 19. yüzyılda özellikle Avrupa ve ABD'de "yeni kadını" simgelemiştir. Amerikalı feminist Susan B. Anthony bisiklete "özgürlük makinesi" lakabını takmıştır. Bisikletin özgüven ve hürriyet duyguları pekiştirdiğini söylemiş ve kadınların bisiklete olan ilgisini arttırmıştır. Ayrıca 1893 yılında Tessie Reynolds, gidonu yüksek olan erkek bisikleti ile rahat sürüş sağlamak için Birleşik Krallık'taki Brighton'dan Londra'ya uzun bir ceket ve diz altından büzgülü pantolon giymiştir. Bu sayede kadınların etek dışında rahat ve pratik kıyafet giyebilmesi yolunda örnek olmuştur.³⁴⁶

Asıl adı Annie Cohen Kopchovsky olan Annie Londonderry, 1894 ile 1895 yılları arasında toplam 15 ayda dünyayı bisiklet ile gezen ilk kadın olmuştur. Yolculuğa başladığında 24 yaşında, evli ve üç çocuk annesi olan Annie, ABD'de yaşayan Letonyalı bir göçmendir. 1890'lı yıllarda ABD ve birçok Avrupa ülkesinde bisiklet oldukça gündemde ve özgürlüğün simgesi olarak görülmüştür. Yine bu dönemler kadınların seçme-seçilme, yüksek eğitim hakkı, evlilikte eşit hakları talep ettiği yıllar olmuş ve Annie, kadınların daha fazla hakları olması gerektiğini söylemiştir. Kadınların tek başına neler yapabileceğini göstermek için bu dünya

³⁴⁵ <https://www.olimpikakademi.com.tr/makaleler/ataturkun-spor-ile-ilgili-soyledigi-sozler> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2022); Küçük, *Psiko-Sosyal*, s. 6.

³⁴⁶ Çalık, *Maliyet Analizi*, s. 330; Ceylan, *Serüven*, s. 74.

turunu düzenleyerek tüm kadınların sembolü haline gelmiştir. Takip ettiği rotalardan ABD, Fransa, Kuzey Afrika, Arap Yarımadası, Sri Lanka, Singapur, Asya Pasifik Kıyısı ülkelerini geçerek Mart 1895'te ABD ülkesine dönmüştür. Dünya turunun çoğunu gemi ile geçmiştir ancak bisikletli bir kadın olarak oy hakkı ve eşitlik ilkesini yaymada başarılı olmuştur. Günümüzde bisiklet ile dünya turuna çıkıldığında sağlıklı, genç bir bisikletçi yeni nesil hafif ve donanımlı bisikletlerle bile ancak yirmi iki ay gibi bir süre de tamamlanabilmiştir. Yirmi ayın altında yapılan dünya turlarının çoğunda bisiklet sürücüleri gemi veya tren gibi başka ulaşım araçlarını da kullanmak zorunda kalmıştır.³⁴⁷

1955'te Panaroma Dergisi "Büyük Bisiklet Yarışı" düzenlemiş ve ilk kez kadınlara özgü yarış tertip etmiştir.³⁴⁸ Bu tarih bisiklet sporunun her yerde gelişmeye başladığı ve özellikle Konya'nın bisiklet sporu ile ünlenmeye başladığı zamana denk gelmiştir. Ancak böyle olmasına rağmen bisiklet kulüplerindeki sporcular incelendiğinde kadın sporcuların çok az olduğu gözlemlenmiştir.

Erkekler için bisiklete binmek doğa, hız, yarış, pratik, ulaşım aracı, tutku çağrıştırırken; kadınlarda ise keyif, yaz, yorgunluk atma, denge, aşk, çift kişilik bisiklet gibi algı oluşturmaktadır. Türkiye'de bisiklet kullanan kadınlar, erkeklerle göre oldukça azdır ve bu oranın %33'ünü kadınlar oluştururken erkekler %67 oranını kapsamaktadır.³⁴⁹ Türkiye'de genellikle bisiklet kullananların genç, bekar ve boş zamanı fazla olanların olduğu gibi yanlış bir algı vardır ancak bu algı Konya'da iş, okul, alışveriş ve gezi için her yaş insanın rahatça sürmesi ile kalkacağı bilinmektedir.

Bisiklet sürmek Türkiye'de en sık yapılan aktiviteler arasında 5. sırada yer almış ve yaklaşık %17 oranında bisiklet kullanan kesim tespit edilmiştir. Bisiklet aynı zamanda sağlıklı bir aktivite olup hareketli yaşama destek olmuştur. Ancak toplumsal olarak hareketli yaşamda kadınlar özellikle bebekli veya çocuklu olan anneler geri planda kalmıştır. Gezilecek alanlar kısıtlı olmakla birlikte ev işi ve çocuk ile ilgilenme gibi sorumluluklardan dolayı aktif bir şekilde yürüyüş bile

³⁴⁷ <https://www.adventure-journal.com/>. Annie Londonderry and the Mystery of the First Woman to Circum-Bike the World (Erişim Tarihi: 3 Nisan 2022).

³⁴⁸ Ceylan, *Serüven*, s. 76.

³⁴⁹ ADHOC Türkiye, *Bisiklet Algısı*, İstanbul, 2015, s. 3, 4.

yapılamamış ve bu durumda olan kadınların oranı %85'i bulmuştur. Bebekli bir anne için bisiklet sürüşü engellemeyecek bir kundak, çocuklu bir anne için de çocuk koltuklu bisiklet tedarik edilmesi ile hareketli yaşama destek verilmiş ve obezite olma olasılığı %60'dan %37'ye düşürülmüştür.³⁵⁰

Kadınlar toplum içinde örnek alınacak bir eş, bir anne, her şeyden önce bir birey olmuştur. Gelecek nesillerin yetişmesinde çok önemli rol oynadıkları için kadınların bisiklet kullanması ile bisiklet kullanım oranının artmasında doğrudan etkili olmuşlardır. Çünkü çocuğu ile birlikte bisiklet sürüşleri yapmaları sonucu bisikleti bebek yaşta sevdirecek bir neslin bisiklete olan alışkanlığı veya ilgisini arttırmışlardır.

Türkiye'de bulunan Bisikletli Kadın İnisiyatifi Topluluğu, hafta içi trafikte sürüş etkinlikleri, hafta sonu buluşmaları, iş sonrası sürüş etkinlikleri, kadınlar için bisiklet tamir atölyeleri gibi tematik etkinlikler düzenleyerek trafikte kadın bisikletli olabileceği gibi farkındalık oluşturmıştır.³⁵¹ Sosyal medya üzerinden bisiklet kullanan 6 bine yakın kadının toplandığı bu “bisikletli kadın inisiyatifi” adlı dayanışma ağı ile etkinlikleri düzenleme olanağı sunan, kadınlara özel bir platform kurulmuştur. Bu tür sosyal dayanışma ağı ile kadınlar aralarında bisiklet turları düzenleyerek birbirlerine cesaret ve yol gösterici rolü de üstlenmiştir.

Kadınlar bisiklet ile çocuk yaşta tanışmakta ancak %75'i bisikleti eğlence ve oyuncak olarak algılamakla birlikte yaşlarına uygun görmemekte ve ergenlikte ya da 18 yaşından sonra bırakmaktadır.³⁵² Özellikle evli kadınlar bisikleti kullanmada oldukça çekimser davranmaktadır. Konya'da evli kadınların bisiklet kullanması fakirlik ile algılanacağından dolayı da bir çekimserlik hâkim olmaktadır. Genellikle kadınlar ulaşım için özel motorlu araç veya toplu taşıma kullanmakta olup bisikleti bir nevi erkek aracı olarak görmektedir.

20. yüzyılın başında bisiklet Anadolu'da halk tarafından benimsenmeye başlamış ancak bisiklet kullananların birçoğu erkek kesimden oluşmuştur. Kadınların

³⁵⁰ Aktif Yaşam Derneği, *Bisiklet Algı Araştırması*, C. 1, İstanbul 2015, s. 6, 9.

³⁵¹ Melike Cengiz, “Bisikletli Kadın İnisiyatifi”, *Kadınlar İçin Bisiklet Kılavuzu*, Eti Sarı Bisiklet, İstanbul 2015, s. 11.

³⁵² ADHOC, *Algı*, s. 3, 4.

bisikleti kullanması genellikle hoş karşılanmamış ve alay konusu haline gelmiştir. Fakat İzmir’de 19. yüzyılın sonlarında bile kadınlar istediği kıyafet ile yadırganmadan bisiklet sürebilmiş ancak Anadolu bölgesinde kadınların bisiklet kullanması çevreleri tarafından kınanmalarına neden olmuştur. Günümüzde özellikle bazı kırsal kesimlerinde ve kırsal alanlara yakın mahallelerde 45 yaş üstü evli kadınların bisiklete binmesi hafiflik ve ayıp olarak görülmüştür. Bu durumdan çekinen kadınlar bisikletin erkek aracı olabileceğini düşünmüştür. Aynı düşünce bisiklet şehri Konya’da dahi bulunmuş ve kırsal alanlarda belirtilen yaş aralığında bisiklet kullanan kadın sayısının çok az olduğu görülmüştür. Konya içinde bisikleti kullanan kadınlar çoğunlukla genç veya şehir dışından gelmiş öğrenci kesiminden oluşmuştur. Konyalı aile yapıları daha muhafazakâr ve geleneksel yapıya sahip olduğu bu gözlem neticesinde anlaşılmıştır.

Konya kültüründe kadınların tek başlarında çeşitli tur ve etkinliklere katıldıklarına rastlanmamış ancak üniversitelerin açılması ile dışarıdan gelen öğrenciler ve diğer illerden ikamet etmek için gelen kişiler ile yerel halk arasında zamanla kültür alışverişi yaşanmıştır. Bunların yanında dünya değişmiş ve teknoloji yardımıyla da insanlar daha fazla küreselleşmiştir. Ayrıca bakanlıkların, federasyonun, belediyelerin ve bisiklet toplulukların yaptığı faaliyetlerle bisikleti kullanan nüfusun daha da artacağı ve yaşlıların özellikle her yaş grubundaki kadınların kullanacağı düşünülmüştür.

Konya’da kadın bisiklet sürücüleri güvenlik amacıyla karayolu trafiği ile birleşik bisiklet yollarından ziyade kaldırım üzerine yapılan bisiklet yollarını tercih etmekte ve erkek sürücülere kıyasla araç trafiği ile birlikte sürme konusunda cesaret gösterememektedir. Böylelikle bu tür araç trafiği ile bağlantısı kesilmiş bisiklet yolları ve korunan bisiklet tesislerinin yapılması, iyileştirilmesi ve artırılması daha çok yaşlı, çocuk ve kadın sürücülerinin de bisiklet kullanımına olan taleplerinin artmasında olanak sağlamaktadır.

3.2.3.1. Konya’nın İlk Profesyonel Kadın Bisiklet Kulübü

2019-2020 yılları arasında Çumra belediye başkanı olan Halit Oflaz’ın desteği ve Çatalhöyük Belediyespor Bisiklet Kulübü’nde 7 yıl milli sporcu olarak

yarışan, 2014-2021 yılı Bisiklet Milli Takım antrenörü, Çatalhöyük Belediyespor Bisiklet Kulübü antrenörü İsmail Uğurlu tarafından 2019 yılında kurulmuştur. Bu kulüp başlangıçta Çatalhöyük Belediyespor Kadın Bisiklet Kulübü olarak başlamış daha sonra 2022 yılında bu kulübün de antrenörlüğünü yürüten İsmail Uğurlu Torku Şekerspor Bisiklet Kulübü'ne geçerek Torku Şekerspor Kadın Bisiklet Kulübü'nü devam ettirmiştir. Bu kulüp Yıldız A, Yıldız B ve Genç kategoriden oluşmuştur. Kulübü oluşturan kadrolar şöyledir: Funda Taşkın, Fatmanur Doğan, Almina Bahar, Emine Adanalı, Rabia Şimşir, Sudenur Satıcı, Defne Kadioğlu'dur. Bu kulüpteki bayanların yaş ortalaması 16-17'dir.³⁵³

2019'da kurulan bu kulüp bir sene sonra Türkiye Şampiyonluğu kazanmıştır. Genç Kadın Yol Yarışlarında Funda Taşkın 1., Almina Bahar 3., Yıldız Bayan Yol Yarışlarında Emine Adanalı 1., Yıldız Bayan Kriterium yarışlarında ise Emine Adanalı 2. olmuştur.³⁵⁴

7-9 Şubat 2022'de yapılan Türkiye Bisiklet Şampiyonası 1.etap Sezon Açılış Hasan Terzi Puanlı Yol ve Kriterium Yarışları'nın Genç Kadınlar Yol Yarışı Kategorisinde Fatmanur Doğan 1., Almina Bahar 3. gelmiştir. Kriterium Genç Kadınlar kategorisinde Almina Bahar 2., Yıldız Kadınlar B Yol Yarışı'nda ise Emine Adanalı ve Defne Kadioğlu berabere kalmıştır. Emine Adanalı altın madalyayla 1., Kadioğlu ise gümüş madalyayla 2.'liği hak etmiştir. Yıldız Kadınlar A Yol Yarışı'nda Rabia Şimşir 2., Yıldız Kadınlar Kriterium Kategorisinde Emine Adanalı 1., Defne Kadioğlu 2.'liği kazanmıştır.³⁵⁵

25-27 Şubat 2022 tarihinde Türkiye Bisiklet Federasyonu tarafından düzenlenen Türkiye Şampiyonası İkinci etap Puanlı Yol Yarışlarında Funda Taşkın Genç Kadın Yol Yarışında altın, Emine Adanalı Yıldız Bayan Yol Yarışında altın,

³⁵³ Torku Şekerspor Kadın Bisiklet Kulübü Antrenörü İsmail Uğurlu ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 31 Mart 2022).

³⁵⁴ <https://www.memleket.com.tr/konyali-bisikletciler-turkiye-sampiyonasina-damga-vurdu-2118483h.htm> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2022).

³⁵⁵ <https://www.pusulahaber.com.tr/torku-turkiye-bisiklet-sampiyonasinda-zirvede-1568694h.htm> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2022).

Emine Adanalı Yıldız Bayanlar Kriterium Yarışında gümüş, Almina Bahar Genç Kadın Yol Yarışında bronz madalya kazanmıştır.³⁵⁶

Konya'nın Çumra ilçesinde 2019 yılında kurulmuş olan bu kadın bisiklet kulübünde yaş ortalaması 16-17 olan bayan sporcular kayda değer başarılar sergilemiştir. Bu tür kadınlara özgü bisiklet kulüplere veya derneklere destekler artırılarak daha çok kişinin bisiklet sporuyla tanışmasına ve kariyerini bisiklet sporunda devam ettirmelerine yardımcı olunacaktır. Bu maddi-manevi destekler sayesinde sadece Konya'da değil Türkiye'nin her köşesinde başarılı sporcular ve bisiklet sevdalıları artacak böylelikle Türk kadınların başarısı tüm dünyaya "özgürlüğün makinesi" ile temsil edilecektir.

3.3. Bisikletin Konya Ekonomisine Katkısı

Bisiklet, ulaşım olarak otomobili andıran genellikle tek kişilik bir araç olup istediği yere istediği zamanda hiçbir tarife ücreti vermeksizin gidebildiği seyahat araçlarından biri olmuştur. Binici kendi rotasını çizerek bekleme yapmadan yayaalara ve bazı durumlarda motorlu taşıtlara göre hızlı sürülebilen eğlenceli bir araç haline gelmiştir. Bisiklet seyahati diğer tüm araç yoluyla yapılan seyahatlerin en düşük maliyete sahip olanı olmuş ve ilk yatırım maliyeti, sonrasında bakım ve onarım giderleri toplu araç kullanımı için ayrılan bütçeden bile düşük olduğu için dar gelirli ailelerin özel araçları olarak görülmüştür.³⁵⁷

Bisiklet sürmenin bireysel ve çevresel pek çok yararı bulunmakla birlikte ekonomik değer yaratma ve yeni iş kolları oluşturmada olanak sağlamaktadır.³⁵⁸ Turistlerin destinasyon noktalarını gezme de bisikleti tercih etmelerine iten güç doğayı yavaş bir şekilde yaşayarak gözlemlemektir. Bu motivasyon ile turistlerle olan iletişim güçlenmekte ve turistik ürünlerin bisiklet rotasında bulunan meskenlerde satılma olasılığını arttırmaktadır.

Konya'da bisiklet kullanımı arttıkça otomobil kullanımı, akaryakıt tüketimi, yeni yol ihtiyacı, mevcut yolların bakım ve onarımı için yapılan harcamalar da

³⁵⁶ <https://www.memleket.com.tr/konyali-bisikletciler-turkiye-sampiyonasina-damga-vurdu-2118483h.htm> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2022).

³⁵⁷ Uz, *Bisiklet*, s. 41.

³⁵⁸ Sağlam, *İlgilenim*, s. 1356.

azalmaya başlamıştır. Ayrıca motorlu taşıt kilometresinin ve trafik hızlarının azalması ile maddi ve manevi kazaların önüne geçilmiştir. Bisiklet ile egzersiz yapan kentlilerin artmasıyla ise toplam sağlık giderlerin büyük bir kısmında tasarruf edilmiştir.³⁵⁹

Kamu kurumlarından finanse edilen altyapı maliyetlerini ve kişi başına düşen enerji kullanımını azaltan, akaryakıt kullanımını zorunlu kılan otomobillere alternatif olarak sürdürülebilir ulaşımın en önemli parçalarından olan bisiklet ile daha az maliyetle herkesin kullanımına olanak sağlamaktadır. Bisiklet yolculukları araç yolculuklarına göre en az maliyetle gerçekleştirilen seyahatler olmuştur.³⁶⁰

Bisiklet altyapı çalışmalarının yapılma ve işletilme maliyetleri kamudan karşılanmaktadır. Bu da motorlu taşıt kullanıcılarından vergi olarak alınmakta ve böylelikle hem motorlu taşıt trafiğinin azaltılması hem de bisiklet ulaşımının artırılmasına olanak sağlamaktadır. Bisiklet altyapı çalışmaları motorlu taşıt altyapılarına göre daha az paraya ihtiyaç duyulduğundan oldukça fazla tercih edilmektedir.³⁶¹

Bisiklet etkinliklerinin (tur/festival/yarış) ülke ekonomisi için büyük katkıları olduğu aşîkârdır. Özellikle Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turları gibi büyük çaplı etkinlikler, Konya'ya dünyanın dört bir yanından sporcunun gelmesi ile bisiklet turizme ve ekonomiye olumlu yansımaları olmaktadır. Bu etkinliklerle yeni karşılaşan bireyleri etkinliklere aktif olarak katılma isteğı ve etkinlikleri başkalarına tavsiye etme niyeti doğmasına neden olarak istikrarlı ekonomiye de katkı sağlamaktadır. Yerel yöneticiler ve tüccarlar bisiklet etkinliklerin şehrin ekonomisinde olumlu etkisini gördükçe bu alanın kalkınmasına ve devamlılığının sağlanmasına destek vermektedir.

Çağımızda ulaşım aracı olarak bisiklet kullanan kesimin, otomobil kullanan kişilere göre gelir düzeyi daha düşük olduğu lanse edilmektedir.³⁶² Bu sebepten dolayı da düşük gelirli bir aile bile ulaşım aracı olarak otomobili tercih etmektedir.

³⁵⁹ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 82.

³⁶⁰ Lorasokkay, *Kentiçi*, s. 872.

³⁶¹ Karagöz, *Yerel Yöneticilerin Faktörleri*, s. 5.

³⁶² Öztürk, *Sürdürülebilir*, s. 2168.

Yalnız gelişmiş ülkelerde sürdürülebilir ulaşım sisteminin önemine dikkat çekildiğinden bu tür düşünceler geri planda kalmakta ve en yüksek gelirli kişi bile otomobil yerine bisiklet sürmenin gerekliliğini fark etmektedir.

Bisikletin diğer ulaşım araçlarına oranla ucuz ve güvenli olması maaşı olmayan bir kadının bile rahatlıkla tercih edebileceği araç olmuştur. Böylelikle kadınlar istedikleri zaman gezi, ulaşım veya spor amaçlı seyahatlere çıkabilme özgürlüğü bulmuştur. Kısacası cüzdanın boş olması bile seyahat etme özgürlüğünü engelleyememiştir.

Konya’da bisiklet kullanımı arttıkça fiziksel ve zihinsel hastalıklarda azalma yaşanarak sağlıklı bireyler ortaya çıkacağından hastane harcamalarında kayda değer düşüşler yaşanmakta bu da ekonomik açıdan olumlu gelişmeye yol açmaktadır.

3.3.1. Petrol Krizlerinin Bisiklet Kullanımına Etkisi

Avrupa ülkelerinde 1930’lu yıllarda daha henüz motorlu taşıtların kent ulaşımında yaygınlaşmadığı zamanlarda bisiklet kullanımı artmıştır. 1929 Ekonomik Kriz ve İkinci Dünya Savaşı sırasında akaryakıt, yedek parça ve tamir olanakları yetersiz olmasından dolayı ulaşım aracı olarak bisiklet kullanımı ön planda olmuştur. Savaş sonrasında ekonominin iyileşmesi ve kişisel motorlu araç kullanımının artması neticesinde bisiklet geri planda kalmış ancak 1973 ve 1978 yıllarında yaşanan küresel petrol krizlerinde yeniden gündeme gelmiştir. Daha sonra artan çevre kaygısı ve bilinci ile ulaşımında sürdürülebilir alternatiflerin başında yer almasından dolayı yeniden değer kazanmıştır.³⁶³

1928 yılında meydana gelen petrol krizinden sonra Konya’da 1930-1950 yılları arasında bisiklet kullanımında artış olmuştur.³⁶⁴ Tekrardan otomobillerin kent yaşamında popülerliği yükselince bisiklet kullanımında azalma yaşansa da 1974’te enerji krizinin meydana gelmesi sonucu yeniden canlanma yaşanmıştır.³⁶⁵ 1974 enerji krizinden sonra, zamanın ABD başkanı Jimmy Carter, ulaşım ekonomilerinin araştırılması amacıyla bir komisyon kurmuş ve yapılan toplantılar sonucunda

³⁶³ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 17.

³⁶⁴ *Ekekon*, 18 Birinci Teşrin 1938, s. 3.

³⁶⁵ Mert, *Konya’da Bisiklet Ulaşımı*, s. 14.

yaklaşık yakın mesafeli iş, okul ve gezi için yapılan yolculuklar için bisiklet kullanıldığında yılda 9,5 milyar benzin tasarrufu sağlanacağını açıklamıştır.³⁶⁶ Günümüzde ise ekonomik krizden dolayı yakıt fiyatlarına da yansıyan zamlardan sonra bisiklet kullanma ve ulaşım aracı olarak bisikleti tercih etme oranlarında artmalar yaşandığı görülmüştür. Her dönemde özellikle iklim ve ekonomik alanında büyük çaplı krizler yaşanıldığında çözüm olarak bisiklet kullanımının artırılması yönünde çalışmalar yapılmıştır.

2020 yılından bu yana ülkemizi etkileyen COVID-19 virüsü, tüm dünyada sağlık sorunları yaşattığı gibi ekonomik sorunlara da sebep olmuştur. Türkiye’de 2018 yılında başlayan döviz ve borç krizi 2022 yılına gelindiğinde daha da kötüleşmeye başlamıştır. Türk liranın değer kaybetmesi sonucu dışarıdan alınan petrolün fiyatında her gün bir artış yaşanmıştır. Bu tür ekonomik sorunların meydana gelmesi sonucu insanlar daha ucuz ulaşım araçları aramaya başlamıştır. Konya’nın geleneksel olarak bisikleti kullanıyor olması ve maliyetsiz oluşu bireyleri bisiklet kullanıma yönlendirmiştir. Bütün bunların sonucunda özellikle Nisan ayında havanın ısınması ile Konyalılar iş, okul, gezi ve günlük işlerinde bisikleti sıklıkla kullandıkları gözlemlenmiştir. Toplu ulaşım araçlarında alınan ücretten bile düşük olan bisiklet özellikle dar gelirli kesimlerin özel ulaşım araçları olarak kullanılmıştır. Özellikle artan petrol fiyatlarından sonra orta gelirli bir memurun bile günlük işlerini halletmesinde ilk tercih edeceği araç haline gelmiştir. Konya büyük sanayi bölgelerine ayrılmış bir il ve nüfusun çoğunluğunu işçilerden oluşmuştur. Bisiklet, topoğrafyanın verdiği avantaj ve mali olarak güçlük oluşturmadığı için işçilerin en çok kullandığı ulaşım aracı olmuştur.

Toplu kamu ulaşımına oranla bisikletli ulaşım sektörünün yatırım, işletme ve bakım maliyeti oldukça düşük bütçelidir. Bisiklet yolculukları biyoenerjiye dayandığı için herhangi bir fosil yakıt tüketimine ihtiyaç duymamaktadır. İnsan bedeninin gücü ile hareket ettirilen bisiklet, enerjiyi yaya da dahil tüm yolculuk türlerinden en etkin kullanan araçtır.³⁶⁷ Sürücü gideceği yerin rotasını kendisi çizerek

³⁶⁶ Kuru, *Ulaşım Planlaması*, s. 224.

³⁶⁷ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Master Planı*, s. 7; Uz, *Bisiklet*, s. 41; Ünüvar, *Konya Turizmi Perspektivi*, s. 176-177.

beklemeden hızlı ve gecikmesiz bir şekilde seyahatini sürdürmektedir. Böylelikle araçla yapılan ulaşımın en masrafsız olanıdır. Özellikle günümüzde yaşanan ekonomik kriz döneminde motorlu araç alımının zorluğundan ve ehliyete sahip olamamış insanlar ulaşım aracı olarak bisikleti tercih etmektedir. Motorlu taşıt kullanımında artan talep sonucunda petrol gibi yakıtlara gelen zamlar ve buna bağlı olarak toplu taşıma aracına binmek için alınan biletlerdeki zam oranı bireyleri daha az maliyetli ulaşım aracı olan bisiklet sürmeye yönlendirmektedir.

3.3.2. Bisiklet Kullanımının Arttırılması İçin Tavsiyeler

Hollanda, Danimarka, Almanya, Belçika ve İngiltere olmak üzere bisiklet kullanımda ve bisiklet politikalarında ön plana çıkan çeşitli ülkelerin, bisiklet satın almak isteyen bireylere mali destek için vergi indirimi ve işe bisiklet ile giden işçiye kilometre başına maddi destek gibi farklı türde teşvik bisiklet-iş planları bulunmaktadır.³⁶⁸ Bilindiği üzere Hollanda ve Danimarka eski bisiklet kültürüne sahip bir şehir ve bisikletin başkentleri olarak bilinmektedir. Konya’da belediye ve özel şirketlerinde sponsor olarak işe bisikleti ile giden işçiye, memura her 1 km’de belli bir miktar yardım desteği verilebilir. Bununla birlikte günlük 10 km giden bir işçi aylık yirmi gün çalıştığında maaşında en az 300 TL kazanç sağlayabilir.

Fransa Bisiklet Federasyon Başkanı Olivier Schneider, işverenlerin işe gidiş ve gelişlerde bisikleti kullanan işçilere 400 euro ulaşım masraflarını karşılamalarına olanak verecek bir program hazırlamıştır. Ayrıca Fransa Çevre Bakanı Elisabeth Borne, pandemi sürecinde dikkat çeken bisikletli ulaşımın arttırılması için bisiklet tamiri, geçici bisiklet park yerlerinin inşası ve bisiklete binme dersleri için toplam 20 milyon Euroluk bir planı uygulamaya koymuş ve 2020 yıllarında 6 milyon Euroluk bir plan yapmıştır.³⁶⁹ Bu 20 milyon Euroluk fon bisiklet kullanımında istikrarı sağlamak amacını taşımıştır. Anlaşılacağı üzere Avrupa bisikletli ulaşım konusunda temellerini 2000’li yılların başlarında atmış ve sürdürülebilir ulaşım ve pandemi sürecinde kritik öneme sahip olan mesafeli ulaşım için hiçbir masraftan kaçmamıştır. İsveç’te ise bisiklet binmeyi bilmeyen bireyler için ücretsiz bisiklet antrenörleri bulunmuştur. Konya’da belli kuruluşlar altında çalışan bisiklet antrenörleri vardır

³⁶⁸ Çalık, *Maliyet Analizi*, s. 337.

³⁶⁹ Çalık, *Maliyet Analizi*, s. 337; <https://p.dw.com/p/3bdfk> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2022).

ancak bunlar sadece bisiklet sürmeyi bilen ve ilerleterek spor haline getirmek isteyen bireyleri yetiştirmiştir. İsveç'te olduğu gibi gönüllülük esasına dayanan halka açık trafikten uzak bir alanda günün belli saatlerinde antrenörler bisiklet sürmeyi bilmeyen bireyler ile sürüş çalışmaları yaparak ekonomi dostu bisikletin kullanımına katkıda bulunmuştur. Konya'da bu tür organizeleri örnek alarak bisiklet kullanımını arttırmada yardımcı rol oynayabilir.

Akıllı bisiklet terminallerin, akıllı park ünitelerinin ve akıllı bisikletlerin üzerine reklam alınıp ek kaynak sağlanabilir.³⁷⁰ Bu ek kaynak ile bisiklet kullanımını arttırmak için yapılabilecek yenilikler veya restorasyon işlevleri yapılabilir.

Metroya, otobüs-minibüs duraklarına yakın olan konutların fiyat artışlarında daha avantajlı oldukları gibi bisiklet yoluna yakın binalarında bu fiyat artış kısıtları olumlu yönde etkileyeceği bilinmektedir.³⁷¹ Yeni yapılan konutların bina içerisinde ve bina dışında bisiklet yolları yapılarak belediyelerin yaptığı bisiklet yollarına eklenmesi ile daha fazla bisiklet yolunun yapılmasının önü açılmış olunacaktır.

3.3.3. Bisiklet Modelleri ve Pazarlama

Bisiklet endüstrisi, bisiklet üretim ve pazarlama, bisiklet kiralama sistemindeki ihaleler, bakım ve tamir servisleri, bisiklet yedek parça satışı, bisiklet aksesuarları pazarlama gibi birçok alanda istihdam sunmuştur. Konya için bu durum küçük esnaftan büyük esnafa kadar ekonomilerinde büyüme potansiyeli verme olanağına sahip olmuştur.

Bisiklet satışında çocuk bisikletlerinin yanında yetişkinler için dağ bisikletleri çokça tercih edilmiştir. Ulaşım aracı olarak dağ bisikletleri taşlı veya topraklı zeminde bile güvenli sürüşü sağlamış ve yol bisikletine göre daha çok kullanışlı olmuştur. Ayrıca vitesli bisiklet satışı da yapılarak daha hızlı ve engebeli zeminlerde daha kolay bir şekilde yolculuklar yapılmıştır. İlerleyen süreçte bisikletin kadrosu "V" biçiminde yapılmış ve özellikle kadınlar için her türlü kıyafette sürmeyi kolaylaştığı gibi düşme anında ağır yaralanmaların önüne geçmiştir. Teknolojinin ilerlemesi ve ihtiyaçların karşılanmaya çalışılması ile bisikletin modellerinde değişim

³⁷⁰ Altuntaş, *Fiziksel Hareketlilik*, s. 295.

³⁷¹ Yıldız, *Rekreatif*, s. 26.

ve gelişim yaşanmıştır. Öncelikle bisikletin gidonuna sepet eklenmiş zamanla bisikletin arka tekerleğini tutan sütununa arka bagaj, arka arkçı koltuğu veya çanta taşıyıcı aparatı yerleştirilmiştir. Özellikle kadınların bisiklete binme oranları arttıkça bisiklet üreticileri arka bagajın üzerine veya tam gövdesi olan kadroya takılıp çıkarılabilen, emniyet kemerli bebek koltuğu eklemiştir. Bunların yanında 2 veya 3 kişinin birlikte bineceği aynı kadroya bağlı önlü arkalı sevgili bisikletleri veya tur bisikletleri de üretilmiştir.

Bisiklet modelleri zaman geçtikçe gelişmiş ve her türlü yolculukta farklı kullanımlar için tasarlanmıştır. Geniş ve kalın dişli (en az 26 inch) lastiklere sahip olan hard trail, downhill, freeride, cyclo cross yani MTB olarak bilinen dağ bisikletler, daha çok yarışlarda kullanılan triathlon bisikletler, asfalt gibi düz zeminlerde daha hızlı sürüş konforu sağlayan yol bisikletler, hibrit bisikletleri olarak bilinen şehir ve tur bisikletler, katlanarak küçük boyutlara gelmesi ile sürülmediği zamanda her yere kolaylıkla taşınan hafif, vitessiz olan katlanır bisikletler üretilmiştir. Bisiklet satışları o kadar gelişmiştir ki sadece bisiklet dükkanlarında değil araba galericiler, kırtasiye işletenler ve beyaz eşya satıcılar bile bisiklet satışında rol oynamıştır. Her gün yeni bir zam ile uyanan bireyler sıfır bisiklet alımından çok ikinci el eşya satan uygulamalar yardımıyla veya küçük çaplı bisiklet dükkanlarından daha ucuza bisiklet bulmaya çalışmıştır. 2020 yılı bisiklet satış istatistikleri incelendiğinde 2019 yılına kıyasla %144 oranında artış rastlanmış ve 2021 yılında ise satışlar %57 oranında yükselme yaşanmıştır. Bu dönemlerde meydana gelen Covid-19 virüsü sonucu sosyal mesafenin bisiklet ile korunması ve ekonomik açıdan yaşanan krizler sonucu benzin fiyatlarına yansıyan zamlardan dolayı insanlar bisiklete yönelmiştir. Ayrıca 2021 yılının ilk 5 ay bisiklet ihracatı istatistiklerine bakıldığında ise Finlandiya'nın da içinde olduğu 88 ülkeye bisiklet ihraç edildiği ve 2019 yılına oranla %93,6 artarak 54 milyon 813 bin 203 dolara çıktığı gözlemlenmiştir.³⁷²

³⁷² <https://www.cyclistmag.com.tr/2021/06/11/bisiklet-satislari-%144-artti/> (Erişim Tarihi: 12 Mart 2022); <https://www.cyclistmag.com.tr/2021/06/07/turkiyenin-bisiklet-ihracati-yuzde-936-artti/> (Erişim Tarihi: 12 Mart 2022).

Sonuç

Bisikletin icadı hakkında kesin bilgi olmamasına karşın bisikletin geliştiği yer Avrupa olmuş ve 19. yüzyılda çeşitli isimlerle anılarak insanların ihtiyaçlarına göre şekil almıştır. Osmanlı ise bisikleti Tanzimat Dönemi'nde duymuş ve bisiklet ilk zamanlarda Balkan topraklarındaki halk tarafından takip edilmiştir. 1890 yılında İstanbul'a yapılan ilk bisiklet ithali sonrasında Anadolu topraklarında görülmüş ve bu zamanlarda resmi işleri yürütmek için emniyet, posta ve orduda da kullanılmıştır. Konya'nın bisiklet ile tanışması 1920 yılında gerçekleşmiş ve halkın ilk tepkisi olumsuz olmuştur. Bu negatif algı zamanla zayıflayarak bisiklet günlük hayatta ticaret, ulaşım ve yük taşıma vasıtası haline gelmiştir. Konya'da bisiklet özellikle 1950 yılından sonra kulüplerin ve başarılı bisikletçilerin ortaya çıkması ile bir spor vasıtası olarak da görülmeye başlanmıştır. Bisiklet Konya'yı 21. yüzyılda dahi etkileyerek belediyecilik faaliyetlerinde olduğu gibi ekonomik, sağlık, sosyal, çevre ve turizm gibi alanlarda yararlı bir rol üstlenmiştir.

Osmanlı'nın bisiklet sporu ile tanışmaya başladığı zamanlarda 1895 yılında saraylara yapılan ziyaretlerde hediye olarak götürülen bisiklet değerli bir araç olarak görülmüş ancak günümüzde çok fazla üretilmesinden ve daha değerli olarak görülen motorlu araçların varlığından dolayı kıymet verilen bir araç olmaktan çıkmıştır.

Osmanlı Devleti'nde 1906 yılında ilk bisiklet ruhsat ve plaka sistemi ortaya çıkarılarak sahip ile kullanıcının adlarına özel bisiklet numaraları verilmiş ve bu sistem ile birlikte bisiklet kazalarında veya kayıp, çalıntı gibi durumlarda bisikletlinin mağdur olması önlenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nde ise 1930 yılında yürürlüğe giren 1580 sayılı Belediyeler Kanunu ile plaka takma, ehliyet ve ruhsat alma zorunluluğu getirilerek bisiklet sürücülere belediye tarafından sınav yapılmıştır. Ancak bu kanun 1983 yılında düzenlenerek ehliyet ve plaka sistemi tamamen kaldırılmıştır. Bu durumla birlikte bisiklet kazalarında, kayıp ve çalıntı gibi olaylarda olumsuz sonuçlara neden olduğu aşikâr olup bu ehliyet ve plaka sisteminin yeniden gündeme gelmesi gerekmektedir.

Türkiye'nin ilk veledromu 1950 yılında Konya'da yapılmış ve Konya "Bisiklet Şehri" olarak anılmaya başlamıştır. Ayrıca bu yıldan sonra bisiklet

kulüpleri açılmaya başlayarak bisiklet sporcularına hem maddi hem manevi desteklerin yanında onların profesyonel olarak yetişmelerini sağlayacak zemin hazırlanmıştır. Böylelikle Konya 1960 ilâ 1980 yılları arasında bisiklet sporunun altın çağını yaşamıştır. Ancak 1980'den sonra bisiklet sporunda düşüşler meydana gelmiş ve bunun sebebi maddi ve manevi desteklerin azalması, kulüplerin kapanması ve sporcuları yetiştirecek antrenörlerin bulunamaması olmuştur. Günümüzde Konya bisiklet sporundan çok bisiklet yolları ile anılmış ve bisiklet sporunun yeniden gelişmesi için kulüplere ve derneklere verilen desteğin artırılması gerektiği düşünülmektedir.

Özgürlük aracı olarak tanımlanan bisikletin kadını temsil etmesine rağmen Konya'da bisiklet sporunun altın çağı olan 1960 ilâ 1980 yılları arasında bile oldukça az kadın sporcuya rastlanmıştır. Kadınların bisiklet sporu, bisiklet ulaşımı veya bisikletli rekreatif etkinliklerde daha aktif olmaları için kadınlara özgü kulüpler kurulmalı ve etkinlikler düzenlenmelidir. Böylelikle kadınların bisiklet kullanım oranlarında artma yaşanacağı tahmin edilmektedir.

Ulaşım sistemi içerisindeki hiçbir ulaşım türü birbirinden bağımsız düşünülmemiştir. Sosyal boyut, mekânsal boyut ve yönetim boyutu ile entegre edilerek planlanmış ve bütüncül çözümler üretilerek uygulamaya çalışılmıştır. Bu şekilde planlanan bisiklet yolları ile yaşam kalitesi yüksek, stressiz, çevre ve ulaşım problemlerinin olmadığı bir kente kavuşulacağı düşünülmüştür. Ayrıca maliyet olarak en ucuz ulaşım aracı olan bisiklet Konya için bir sonuç olmaktan çok bir hedef olmuş ancak Avrupa ve Uzak Doğu Ülkelerine oranla geri planda kalmıştır.

Konya'da geleneksel olarak kullanılan bisiklet 1 asır boyunca benimsenen bir araç olmasına rağmen yeteri kadar kullanıcı sayısına sahip olamamıştır. Kentin toplam nüfus verileri ile bisiklet kullanım sayısı karşılaştırıldığında yaklaşık 1/3 oranında bir değer ile karşılaşılmış ve bisiklet kullanım oranı bisiklet şehri olarak anılan bir şehir için oldukça az bir oran olarak görülmüştür. Bu durumun sebebi insanların, neredeyse tüm alanı olumlu etkileyen bisikletin faydalarını tam olarak idrak edememiş olmaları ve devlet eliyle yürütülen projelerin eksik ya da yavaş ilerlemesidir. Bahsi geçen sorunun düzeltilmesi için her yaştan insana örgün veya

yaygın eğitimlerde bisikletin farkındalığını kavramaları için uygulamalı ve teorik eğitimler verilmelidir. Böylelikle bisiklet kullanımı konusunda bilinçli ve farkındalığı yüksek bireyler yetiştirilmiş olunacak ve her alana etki eden bisikletin kullanım oranında yükselme yaşanması sonucunda gelişmiş bir ülke haline gelinecektir.



Kaynakça

Arşiv Kaynakları

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO)

nr. 4296.322188.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti EUM 5. Şube (DH.EUM.5.Şb)

nr. 77.41.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti EUM Levazım Kalemi (DH.EUM.LVZ)

nr. 23.76; 70.56.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti EUM Memurin Kalemi (DH.EUM.MEM)

nr. 110.65.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti EUM Muhasebe Kalemi (DH.EUM.MH)

nr. 11.59.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti EUM Tahrirat Kalemi (DH.EUM.THR)

nr. 5.15; 15.24.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Dahiliye EUM Evrak Odası Kalemi (DH.EUM.VRK)

nr. 14.66.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Muhaberat ve Tensigat Müdüriyeti (DH.MKT)

nr. 345.83; 511.11; 1075.34; 2567.66.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Hariciye
Nezaretî İstanbul Murahhaslığı (HR.İM)

nr. 155.96.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Hariciye
Nezaretî Londra Sefaretî (HR.SFR.3)

nr. 338.27; 338.32; 338.33; 338.56; 341.27.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Hariciye
Nezaretî Paris Sefaretî (HR.SFR.04)

nr. 242.16.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Hariciye
Nezaretî Siyasi (HR.SYS)

nr. 30.58.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Hariciye
Nezaretî Tahriratı (HR.TH)

nr. 197.46; 221.93.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Maarif
Nezaretî Mektubî Kalemi (MF.MKT)

nr. 753.60.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Sadaret
Bulgaristan (A.MTZ.04)

nr. 142.13; 164.50.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Satın
Alınan Evrak Rumeli Müfettişliği (HSDTFR1)

nr. 2.70.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi İrade-i Dahiliye (İ.DH)

nr. 1396.6; 1398.1.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Yıldız Hususi Maruzâtı (Y.A.HUS)

nr. 325.133.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Yıldız Esas Evrakı (Y.EE.KP)

nr. 41.4001.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Elçilik Şehbendenlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.EŞA)

nr. 20.39.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mabeyn Mütercimliği (Y.PRK.TKM)

nr. 33.62.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Teşrifatı Umumiye (Y.PRK.TŞF)

nr. 4.47.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (490.1.0.0)

nr. 2.8.5; 16.84.2.

Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (539)

nr. 219568.213379.96; 219568.213379.98.

<https://libdigitalcollections.ku.edu.tr/digital/collection/FKA/id/3644/rec/3>,
Vehbi Koç ve Ankara Araştırmaları Merkezi (VEKAM) Kütüphanesi ve Arşivi,
(Erişim Tarihi: 5 Nisan 2021).

Gazeteler

2918 Kanun Numaralı Karayolları Trafik Kanunu, Resmî Gazete, C. 22, S. 18195, Tertip: 5. 18 Ekim 1983, s. 687.

Babalık, 1950.

Cumhuriyet, 1964, 1965, 1967, 1968, 1972.

Ekekon, 1938, 1939, 1950.

Konya'nın Sesi, 1976.

Konya Postası, 1988.

Merhaba, 2012.

Milliyet, 1964, 1965, 1972, 2020.

Selçuk, 1950.

Şehir Postası, 1966.

Tercüman, 1977.

Yeni Meram, 1951, 1962, 1969, 1973, 1974, 1979.

Kitaplar ve Makaleler

ADHOC TÜRKİYE, *Bisiklet Algısı*, İstanbul, 2015.

AKÇURA, Gökhan, *Bisiklet Kitabı*, Bisiklet Yayınları, İstanbul 1993.

AKÇURA, Gökhan, “Evvel Zaman Bisikletleri” *Cumhuriyet*, 16 Mayıs 1993,
s. 6.

AKIN, Gizem-Şükran Arıkan, “Sağlıklı Genç Yetişkinlerde Dayanıklılık Antrenmanlarının İrisin Hormon Düzeyine Etkisi”, *Spormetre Dergisi*, C. 18, S. 1, 2020, s.242-252.

AKSOY, Berna-Mustafa Gürsoy, “Lojistikte Sürdürülebilir Yaklaşımlar: Bir Yeşil Lojistik Uygulaması Olarak Alternatif Yük Taşımacılığı Örnekleri”, *Transist Bildiri Kitabı*, 2017, s. 25-32.

AKTİF YAŞAM DERNEĞİ, *Bisiklet Algı Araştırması*, C. 1, İstanbul 2015.

ALTUNTAŞ, Talha-Kürşad Sertbaş-Utku Gönener-Muhammet Eyüp Uzuner-Ahmet Gönener-Tolga Kaan Bahadır, “Yerel Yönetimlerde Fiziksel Hareketin Sürdürülebilirliğini Destekleyen Kobis Projesinin Yönetim ve Uygulama Süreçlerinin İncelenmesi”, *Sinop Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 4, S. 1, 2020, s. 277-296.

ANKAYA, Funda Ünal-Bahriye Gülgün Aslan, “Kent İçi Ulaşımında Bisiklet Yollarının Planlaması; Dünya ve Türkiye Örnekleri”, *Ulusal Çevre Bilimleri Araştırma Dergisi*, C. 3, S. 1, 2020, s. 1-10.

ATABEYOĞLU, Cem, *Yıllar Boyu Tarih*, Hürgün Gazetecilik ve Yayıncılık, 1979.

BEKENSİR, Hakkı, *Bisiklet ve Yarışları*, Çankara Matbaası, Ankara 1945.

BERKTAŞ, Serap-Bekir Durmuş-Özlem Baysal-Zuhal Altay-Yüksel Ersoy, “Diz Osteoartritinde Ultrason, Kesikli Kısa Dalga Diatermi ve Bisiklet Egzersizlerinin Etkinliği”, *İnönü Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi*, C. 17, S. 2, Malatya 2010, s. 101-106.

BORAN, Ali-Hasan Yaşar-Bekir Şahin, “Osmanlı Döneminde Meram”, *Yeşilin ve Medeniyetin Köprüsü Meram*, Meram Belediyesi Konevi Araştırma Merkezi, C. 3, Konya 2014, s. 328-330.

BÜLBÜL, Nail, *Osmanlı'dan Bugüne Türk Bisiklet Tarihi*, Bisiklet Federasyonu Yayınları, İstanbul 2013.

CENGİZ, Melike, “Bisikletli Kadın İnisiyatifi”, *Kadınlar İçin Bisiklet Kılavuzu*, Eti Sarı Bisiklet, İstanbul 2015, s. 9-12.

CÜRE, Dinçer, “Koroner Arter Bypass Greftleme Sonrası Yoğun Bakımda Uygulanabilecek Güvenli Alt Ekstremitte Egzersiz Modelleri: Bisiklet Ergometresi ve Tüm Vücut Titreşimi”, *Adnan Menderes Üniversitesi Sağlık Bilimleri Fakültesi Dergisi*, C. 5, S. 2, 2021, s. 371-379.

ÇAKIR, Yavuz, *Cumhurbaşkanlığı Uluslararası 1. Türkiye Turu 23 Haziran-7 Temmuz 1968*, Ankara Milli Kütüphane Arşivi.

ÇALIK, Metin, “Kent Dokusuna Uygun Alternatif Çevresel Ulaşımında Bisiklet Kullanımının Sosyal Fayda Maliyet Analizi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Avrasya Özel Sayısı, Kütahya 2016, s. 329-346.

ÇELİK, İlayda-Melike Taşçıoğlu, “Bisiklet Park Yerlerinde Bilgilendirme ve Yönlendirme Tasarımları”, *Sanat-Tasarım Dergisi*, S. 11, 2020, s. 9-17.

ÇETİNER, Hakan-Özgür Yayla, "Aktivite Bağlılığının Yaşam Tatmini ve Yaşam Kalitesi Üzerine Etkisi: Bisiklet Kullanıcılarına Yönelik Bir Araştırma", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 42, Denizli 2021, s. 209-222.

ÇETİNKAYA, Göknur, Anadolu’da 3. Binyıl Minyatür Arabaları”, *Arkeoloji Dergisi*, C. 1, S. 28, 2022, s. 63-78.

ÇEYİZ, Senem, “Bisiklet Festivallerinin Bisiklet Kullanımına Etkisi Ölçeğinin Geliştirilmesi”, *Iğdır Üniversitesi Spor Bilimleri Dergisi*, C. 3, S. 1, 2020, s. 44-55.

ÇIKRIKÇI, Nükhet-Seher Yalçın-Cansu Ayan-Merve Şahin Kürşad-Ömer Kamış, “Trafikten Şikâyetim Var! Yaya ve Sürücü Gözüyle”, *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, C.4, S. 1, 2021, s. 15-27.

DEMİREL, Haydar-Hülya Kayıhan-Elif N. Özmert-Asuman Doğan, *Türkiye Fiziksel Aktivite Rehberi*, T.C Sağlık Bakanlığı, C. 2, Ankara 2014.

DURDURAN, S. Savaş-Fatih Sarı, “Konya İlinde Meydana Gelen Bisiklet Kazalarının Karar Destek Sistemleri Yardımıyla Web Tabanlı Mekânsal Analizi”, *Selçuk Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C.26, S.1, 2011, s. 23-32.

ERYİĞİT, Sedef-Ümmügülsüm Ter, “Sürdürülebilir Ulaşımın Sağlanmasında Eğitim Çağı Çocukların Bisiklet Kullanım Alışkanlıklarının Önemi-Konya Örneği”, *Uluslararası Eğitim Bilimleri Dergisi*, S. 7, 2016, s. 159-169.

EVCİ, Hamit Levent, *Hava Kirliliği ve Sağlık Etkileri-Kara Rapor 2021*, Temiz Hava Hakkı Platformu, İstanbul 2021.

FİKRET, Tevfik, *Rübâb-ı Şikeste – Kırık Saz Bütün Şiirleri II*, çev. Asım Bezirci, İstanbul 1984.

GÜNAY, Nejla, “Osmanlı Devleti’nde Kurulan Spor Cemiyetleri ve Jimnastik Derslerinin Milliyetçilik Hareketlerindeki Rolü”, *Belleten Dergisi*, C. 81, S. 292, 2017, s. 917-946.

GÜNDEL, Hande-Koray Velibeyoğlu, “Düşük Karbon Mahalle: Yürüme ve Bisiklet Öncelikli Kentsel Tasarım”, *İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, S. 8, 2020, s. 6-30.

GÜNDÜZ, Serhan, “M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Önasya Araba Okları, Ok Destek Elemanları ve Ok Uçları”, *Anadolu Araştırmaları*, S. 16, 2011, s. 241-294.

HİÇYILMAZ, Ergun, *1912-2012 Türkiye’de Bisikletin Yüzyıllık Tarihi*, Bisiklet Federasyonu Yayınları, İstanbul 2012.

İHSAN, Ahmed, “Resimlerimiz”, *Servet-i Fünûn Dergisi*, S. 386, 1898, s. 343-344.

İHSAN, Ali, *Bisiklet Meraklılarına Yadigâr*, A. Asaduryan Şirket-i Mürettibiye Matbaası, İstanbul: Kütüphane-i Askeri Tüccarzade İbrahim Hilmi M. 1902 – H. 1320.

İMAMOĞLU, A. Faik “Türkiye’de Sporun Yönetmel Yapısı İçinde Spor Federasyonları”, *Gazi Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, C. 16, S. 2, Ankara 2011, s. 3-10.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ, *İstanbul Geneline Bisiklet Yolları ve Yaya Yollarının Etüd, Planlama, Projelendirilmesi ile Bölgesel Ulaşım ve Trafik Etütlerinin Yaptırılması Ön Etüd Çalışmaları Raporları*, İstanbul 2005, rapor 1.

İŞÇİ, Coşkun, “Bisiklet ve Otomobilin Enerji Tüketimi Yönünden Kıyaslanması”, *Journal Of Yasar University*, C. 1, S.1. 2006, s. 41-47.

KARAGÖZ, Büşra-Rahmi Erdem, “Yerel Yöneticilerin Bisiklet Kullanımını Engelleyen Faktörlerin Değerlendirilmesi: Konya”, *KMÜ Mühendislik ve Doğa Bilimleri Dergisi*, Cilt 1, Sayı 1, 2019, s. 1-18.

KAYNAK, Semih-Mehmet Berkay Özönlü, “Bisiklet Kullanımına İlişkin Motivasyon Kaynakları Ölçeğinin Geliştirilmesi”, *Spormetre Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, C. 17, S. 4, 2019, s. 120-133.

KETEN, Alper-Ramazan Karanfil-Cem Zeren-Ekrem Güler, “Bisiklet Kazası Sonucu Duodenum Rüptürü Nedeniyle Ölüm: Olgu Sunumu”, *Mustafa Kemal Üniversitesi Tıp Dergisi*, C. 2, S. 8, 2011, s. 28-32.

KILIÇ, Halil-Levent Günaydın, “Yeni Bir Demiryolu Bisikleti Tasarımı ve İmalatı”, *Electronic Journal Of Vocational Colleges*, Ağustos 2018, s. 48-56.

KOÇAK, Funda, “Türkiye’de Bisiklet Kullanımı: Bisiklet Kullanma Nedenleri ve Elde Edilen Faydalar”, *Journal Of Human Sciences*, C. 13, S. 3, 2016, s. 5760-5771.

KUNDURACIOĞLU, Burak-Rüştü Güner-Bölent Ülkar-Emin Ergen, “Bisiklet ve Koşu Egzersizleri Öncesi ve Sonrası Alt Ekstremitelerde Propriosepsiyonun Stabilometre ile Değerlendirilmesi”, *Hacettepe Spor Bilimleri Dergisi*, C. 13, S. 2, 2002, s. 19-27.

KURAN, Aram, Ergun Hiçyılmaz, *Osmanlı'dan Günümüze Ermeni, Rum ve Musevi Kulüpleri ve Sporcuları*, Posedion Yayıncılık, İstanbul.

KURDOĞLU, Banu Çiçek-Elif Bayramoğlu-Sultan Sevinç Kurt Konakoğlu, “Kampüslerde Yaya ve Bisiklet Yollarına Uygun Sürdürülebilir Donatı Tasarım Kriterleri”, *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, C. 3, S. 2, 2018, 493-502.

KURU, Azem-Hüseyin Cengiz, “Sürdürülebilir Ulaşım Planlaması Bağlamında Bisiklet Yolu Güzergâhı Belirleme Çalışması: Kırklareli Örneği”, *International Journal Of Geography And Geography Education (IGGE)*, S. 39, 2018, s. 221-241.

KÜÇÜK, Veysel-Harun Koç, “Psiko-Sosyal Gelişim Süreci İçerisinde İnsan ve Spor İlişkisi”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 10, 2004, s. 1-12.

LORASOKKAY, Mehmet Ali-M. Levent Ağırır, “Konya Kentiçi Ulaşımında Bisiklet”, *ISSN:1306-3111 e-Journal of New World Sciences Academy*, C. 6, S. 4, 2011, s. 870-881.

MANSUROĞLU, Sibel-Veysel Dağ, “Antalya Örneğinde Turizm Kentlerinde Bisikletli Ulaşım Güzergâhı Olanaklarının Değerlendirilmesi” *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, C. 22, S. 2, 2020, s. 341-353.

MERT, Kaya-Ebru Vesile Öcalır, “Konya’da Bisiklet Ulaşımı: Planlama ve Uygulama Süreçlerinin Karşılaştırılması”, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, C. 27, S. 1, 2010, s. 223-240.

NUGROHO, Rianto Ardi-Sugiyanto Muchsin Doewes, “The Effect of Solo Last Friday Ride As A Sport Community in Solo”, *International Journal of Recreation and Sport Science*, C. 2, S. 1, 2018, s. 5-10.

ODABAŞI, Ahmet Sefa, “Konya Şehiriçi Ulaşımında Bisiklet ve Bisikletin Geçmişi”, *20. Yüzyılın Başlarında Konya Görünümü*, T. C. Konya Valiliği İl Kültür Müdürlüğü, Konya 1998, s. 150-152.

ÖNAL, Sercan, “Egzersiz Hormonu: İrisin”, *Fizyoterapistler ve öğrenciler için e-kitap*, S. 2, 2017.

ÖZAKAY, Özgün-Mehmet Koyuncu, “Türkiye’deki Bisiklet Kullanıcılarının Trafikte Görünürlükleri ve Renk Değişkeninin Bu Bağlamda İncelenmesi”, *Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi*, C. 3, S. 2, 2020, s. 86-108.

ÖZDEMİR, Nuray, “Türkiye Cumhuriyeti’nin Katıldığı İlk Uluslararası Organizasyon: 1924 Paris Olimpiyatları”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, S. 51, Ankara 2013, s. 717-744.

ÖZTAŞ, Çiğdem Çörek-Murat Ölmez-Jaap Kamminga-Wim Bot, *Türkiye Kent İçi Bisikletli Ulaşım Strateji Planı – 2030*, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, C. 1, 2022.

ÖZTÜRK, Serap-Elif Gündüz, “Sürdürülebilir Ulaşımında Bisiklet Kullanımını Engelleyen Sebepler: Manisa Örneği”, *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, S. 8, 2020, s. 2164-2182.

SADIK, Mahmut, “Musahabe-i Fenniye”, *Servet-i Fünûn Dergisi*, S. 334, 1897, s. 344-346.

SAĞLAM, M. C.-S. Kömürcü, “Bisiklet Etkinliği Katılımcılarının Motivasyonları ve İlgilenimleri: İzmir İli Üzerine Bir Çalışma”, *Journal of Yasar University*, C. 16, S. 63, 2021, s. 1355-1372.

SERVET-İ FÜNÛN, “Mösyö Clement Ader’in Nev-icat Kanatlı Velosipeti”, *Servet-i Fünûn Dergisi*, S. 386, 1898, s. 344.

SİĞNAK, Simge-Yusuf Kuvvetli, “Küme Örtüleme Yaklaşımıyla Bisiklet Paylaşım Noktası Atama Problemi ve Bir Uygulama”, *Nicel Bilimler Dergisi*, C. 2, S. 2, 2020, s. 60-70.

SOYER, Fikret, “Osmanlı Devleti’nde (1839- 1908 Tanzimat Dönemi) Beden Eğitimi ve Spor Alanındaki Kurumsal Yapılanmalar ve Okul Programlarındaki Yeri Konusunda Bir İnceleme”, *Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C. 24, S. 1, Ankara 2004, s. 209-225

SÜME, Mehmet-Selami Özsoy, “Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporı”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 24, Konya 2010, s. 345-360.

ŞİRİN, Tayfun-Yeliz Eratlı Şirin-Mehmet Metin, “Kriz Zamanlarında Spor Örgüt Yönetimi: Covid-19 Örneği”, *Akdeniz Spor Bilimleri Dergisi*, C. 3, S. 2, 2021, s. 331-345.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Şehir İçi Bisiklet Yolları Kılavuzu*, Alpar Matbaa ve Reklam Hizmetleri, İstanbul 2017.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Türkiye Bisiklet Ağı Master Planı, Stratejiler ve Standartlar*, C. 1, 2021.

TÜRKMEN, Serkan-Sinan Gökdemir, “Bisiklet Turizmi Motivasyonlarının Belirlenmesi”, *Gsi Journals Serie A: Advancements In Tourism, Recreation And Sports Sciences*, C. 4, S. 1, 2021, s. 19-32.

UÇAN, Fevzi, *Ünitelerimizde Konya İli*, Oba Kitabevi, Konya 1991.

UĞUZ, Sabriye Çelik-Volkan Özbek, “Destinasyon Sadakatini Etkileyen Faktörler: Bisiklet Turizmi ve Burhaniye Bisiklet Festivali Örneği”, *International Review Of Economics And Managemend*, C. 6, S. 2, 2018, s. 84-102.

ULVİ, Hayri-Hülagü Kaplan, “Bisiklet ve Yaya Ulaşımının Millî Parklarda Karbon Ayak İzi Etkilerinin Araştırılması”, *Kent Akademisi, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, C. 12, S. 3, 2019, s. 460-674.

UYŞAL, Mehmet-Gökhan Varlı-Yıldırar Kuruçay, “Künt Bisiklet Travması ile Gelişen Intraabdominal Apse ve Akut Apandisit Birlikteliği: Nadir Rastlanan Bir Durum”, *Pediatr Pract Res*, C. 8, S. 3, 2020, s. 89-93.

UZ, Volkan Emre-Mustafa Karaşahin, “Kentiçi Ulaşımında Bisiklet”, *Türkiye Mühendislik Haberleri*, C. 1, S. 429, 2004, s. 41-46.

ÜNAL, Serap, “Çağların Akışında Anadolu’da Pişmiş Toprak Kültürü”, *USBAD Uluslararası Sosyal Bilimler Akademi Dergisi*, C. 4, S. 4, 2020, s. 927-956.

ÜNÜVAR, Osman-Mürsel Kaya-Mete Sezgin, “Konya Turizmi Perspektivinde Bisiklet Turizmi ve Bir Destinesyon Olarak Konya Turizminin Pazarlanması Üzerine Etkisinin Pest Analizi ile İncelenmesi”, *Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, C. 20, S. 2, 2017, s. 175-182.

YAKAN, Seçil Öznur, “Bisiklete Başlarken”, *Kadınlar İçin Bisiklet Kılavuzu*, Eti Sarı Bisiklet, İstanbul 2015, s.15-17.

YANCI, Ülkü, “Osmanlı’nın Bisikletle Tanışması ve Osmanlı’da Bisikletin Kullanım Alanları”, *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 10, S. 1, 2020, s. 5-26.

YERLİ, Bilgesu Güneş, “A Comparison of Eu’s and Turkey’s Sustainable Urban Mobility”, *Marmara Journal Of European Studies*, C. 27, S. 1, 2019, s. 169-190.

YETİŞEN, Nizamettin, “1963’ten 974’e Bisiklet Turları”, *Yeni Meram*, Nu: 8788, 13 Haziran 1974, s. 6.

YETİŞEN, Nizamettin, “1963’ten 974’e Bisiklet Turları”, *Yeni Meram*, Nu: 8791, 17 Haziran 1974, s. 6.

YETİŞEN, Nizamettin, “1963’ten 974’e Bisiklet Turları”, *Yeni Meram*, Nu: 3795, 21 Haziran 1974, s. 6.

YILDIRIM, Hacı Mehmet-Buket Buluk-Lütfi Atay, “Ziyaretçilerin Destinasyon İmajı Algılarının Etkinliklere Katılıma Etkisi: Çanakkale Bisiklet Turu Örneği”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* C. 20, S. 38, 2017, s. 497-520.

YILDIZ, Seçkin-Fatih Bektaş, “Bireylerin Rekreatif Amaçlı Bisiklet Kullanma Deneyimlerinin Nitel Bir Bakış Açısıyla Değerlendirilmesi”, *Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, C. 19, S. 2, Ankara 2021, s. 14-31.

ZİYA, Yüzbaşı Yusuf, “Makale-i Askeriye Süvariler ve Askeri Velosipidleri”, *Servet-i Fünûn Dergisi*, S. 453, 1899, s. 171-172.

Ansiklopedi Maddeleri

ATABEYOĞLU, Cem, “Bisiklet”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yayınları, C. 9, İstanbul 1983, s. 2301-2302.

IŞIK, Ali, "Dede Bahçesi", *Konya Ansiklopedisi*, C. 3, Konya Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Konya 2012.

KANDEMİR, “Bisiklet”, *Konya Ansiklopedisi*, Ekicigil Matbaası, Konya 1957, s. 137-138.

Tezler

CEYLAN, Nurbike, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bisikletin Serüveni*, (Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Sakarya 2020.

MERT, Kaya, *Konya’da Bisiklet Ulaşımı-Planlama ve Uygulama Sürecinin İncelenmesi*, (Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2007.

Röportajlar

Ahmet Renkyorgancı’nın torunu Alper Dünder ile alperdunder adlı Instagram adresi üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 16 Ocak 2021).

Bisiklet Şampiyonu Miraç Kal ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 17 Mayıs 2021).

Bisiklet Şampiyonu Nazım Bakırcı ile nazimbakirci adlı Instagram adresi üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 27 Aralık 2020).

Bisiklet Şampiyonu Nurettin Kirpiksiz ile Okkalı Sok. Harmancık 42010 Meram/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 26 Nisan 2021).

Eski Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanı Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020-29 Nisan 2021).

Konya Bisiklet Topluluğu Başkanı Beyza Acun ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 8 Mart 2022).

Konya Büyükşehir Belediye Başkanı Uğur İbrahim ALTAY ile konyabuyuksehir@gmail.com adresi üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 31 Aralık 2021).

Konya Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü Bisiklet il Temsilcisi Nurettin Kirpiksiz ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 30 Mart 2022).

Konya Turizm Şube Müdürü Mehmet Yünder ile Aziziye Mah. Mevlâna Cad. No: 73 Karatay/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 21 Aralık 2021).

Torku Şekerspor Kadın Bisiklet Kulübü Antrenörü İsmail Uğurlu ile WhatsApp üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 31 Mart 2022).

İnternet Siteleri

<https://2wheel1saddle.wordpress.com/category/bisiklet-tarihi/> (Erişim Tarihi: 14.05.2022).

<https://akillisehir.konya.bel.tr/uygulama/akilli-bisiklet-sistemi-ve-istasyonlari> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2021).

https://amigokonyaseker.tr.gg/Taraftar-Odas%26%23305%3B_haberler.htm (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).

https://bisiklet.gov.tr/Sayfa/Federasyonumuzun_Tarihi-9.aspx (Erişim Tarihi: 22 Nisan 2021).

<https://bisiklet.gov.tr> (Erişim Tarihi: 26 Temmuz 2020).

<https://dergice.com/cevre-dostu-bir-ulasim-araci-olan-bisikletin-tarihi-seruveni> (Erişim Tarihi: 5 Haziran 2022).

<https://feeddi.com/dever-nedir> (Erişim Tarihi: 14 Şubat 2022).

<https://p.dw.com/p/3bdFk> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2022).

<https://services.tubitak.gov.tr/edergi/yazi.pdf;jsessionid=K+SzKsh+eKG7hHaQa3H2ybVu?dergiKodu=4&cilt=3&sayi=35&sayfa=38&yaziid=539> (Erişim Tarihi: 14 Mayıs 2022).

<https://sites.google.com/site/konyaclub/home/konyanın-spor-tarihi/bisiklet> (Erişim Tarihi: 4 Ekim 2020).

<https://v3.arkitera.com/v1/haberler/2002/03/11/konya2.htm> (Erişim tarihi: 14 Kasım 2021).

<https://wisehirler.org/haberler/t%C3%BCrkiye%E2%80%99nin-kent-i%C3%A7i-bisikletli-ula%C5%9Fim-strateji-plani-hazir> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2022).

<https://www.aa.com.tr/tr/kultur-sanat/osmanlidan-bugune-turklerin-spor-hafizasi-devlet-arsivlerinde-/1413935> (Erişim Tarihi: 17 Mayıs 2022).

<https://www.aa.com.tr/tr/spor/bisiklette-hedef-kopenhag-sistemi/939871> (Erişim Tarihi: 19 Ocak 2022).

<https://www.adventure-journal.com/>. Annie Londonderry and the Mystery of the First Woman to Circum-Bike the World (Erişim Tarihi: 3 Nisan 2022).

<http://www.cyclingtr.com/yol-bisikleti/yb-haber/cumhurbaskanligi-turkiye-bisiklet-turu-50-yili-prezantasyonu-ciragan-sarayinda-yapildi.html> (Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2020).

<https://www.cyclistmag.com.tr> (Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2020).

<https://www.cyclistmag.com.tr/2019/04/10/seyt-kirmizi/> (Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2020).

<https://www.cyclistmag.com.tr/2019/05/31/antrenman-rotasi-maltepe-velodromu/> (Erişim Tarihi: 14 Mayıs 2022).

<https://www.cyclistmag.com.tr/2019/10/30/ozel-haber-catalhoyuk-cumra-belediye-spor/>, (Erişim Tarihi: 2 Şubat 2021).

<https://www.cyclistmag.com.tr/2021/03/04/konyada-bisiklet-trafik-isiklarinin-sayisi-artiyor/> (Erişim Tarihi: 13 Aralık 2021).

<https://www.cyclistmag.com.tr/2021/06/11/bisiklet-satislari-%144-artti/> (Erişim Tarihi: 12 Mart 2022).

<https://www.cyclistmag.com.tr/2021/11/04/turkiye-bisiklet-federasyonunun-yeni-baskani-emin-muftuoglu/> (Erişim Tarihi: 29 Mart 2022).

<https://www.cyclistmag.com.tr/2021/06/07/turkiyenin-bisiklet-ihracati-yuzde-936-artti/> (Erişim Tarihi: 12 Mart 2022).

<https://www.cityairturkiye.com/> (Erişim Tarihi: 31 Mart 2022).

<https://www.etietieti.com/geri-donusum-kampanyasi> (Erişim Tarihi: 13 Mart 2022).

<https://www.etietieti.com/eti-sari-bisiklet-projesi> (Erişim Tarihi: 16 Mart 2022).

<https://www.evrensel.net/haber/274810/turkiyede-bisikletin-baskenti-konyada-600-bin-bisiklet-var> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2021).

<https://www.facebook.com/cumraspor/> (Erişim Tarihi: 16 Temmuz 2020).

<https://www.haberler.com/konya-da-genclik-kupasi-bisiklet-yarisi-duzenlendi-haberi/> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2020).

<https://www.haberturk.com/saglik/haber/1080140-saglik-bakanligi-4-yilda-1-milyon-bisiklet-dagitacak> (Erişim Tarihi: 5 Kasım 2021).

<http://hisder.org.tr/hpost.php?ID=253> (Erişim Tarihi: 26 Eylül 2020);

<http://www.holdermathias.com/project/velodrome-ashgabat/> (Erişim Tarihi: 5 Haziran 2022).

www.hurriyet.com.tr/amp/seyahat/mevlana-muzesi-2019da-en-çok-ziyaret-edilen-ikinci-muze-oldu-41449675 (Erişim Tarihi: 19 Kasım 2021).

<https://www.hurriyet.com.tr/futbolcu-ydu-bisikletci-oldu-18728109> (Erişim Tarihi: 16 Ocak 2021).

<https://www.hurriyet.com.tr/gundem/bisiklet-sehri-konyadan-turkiyede-bir-ilk-bisiklet-tramvayi-raylarda-41602739> (Erişim Tarihi: 3 şubat 2022).

<https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/antalya/efsane-bisikletcinin-hayati-roman-oldu-41565923> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2021).

https://www.kadinvekadin.net/defne_kaya.htm (Erişim Tarihi: 16 Kasım 2021).

<https://karatay.bel.tr/haberdetay/4380/karatay-belediyesi-ilceye-trafik-egitim-parki-kazandiriyor> (Erişim Tarihi: 14 Ocak 2022).

<http://kentvedemiryolu.com/demiryolu-bisikleti/> (Erişim Tarihi: 6 Ocak 2022).

<https://www.konya.bel.tr/arama.php> (Erişim Tarihi: 16 Ağustos 2021, 14 Kasım 2021, 30 Mart 2022, 31 Mart 2022).

<https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=7693> (Erişim Tarihi: 16 Ağustos 2021).

<https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=7436> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2021).

<https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=8285> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2022).

<https://www.konya.bel.tr/sayfadetay.php?sayfaID=473> (Erişim Tarihi: 2 şubat 2021).

<http://konya.gov.tr/turkiye-bisiklet-federasyonu-baskani-sayin-valimizi-ziyaret-etti-2> (Erişim Tarihi: 19 Ağustos 2020).

<https://www.konyaolay.com/gazeteci-yazar-nail-bulbul-konya-bisiklet-tarihini-anlatti/82988/> (Erişim Tarihi: 26 Eylül 2020).

<http://www.konyasekerspor.com/hakkimizda.php> (Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2020).

<https://www.konyaspor.org.tr/Kulup> (Erişim Tarihi: 19 Eylül 2020).

<https://www.konyayenigun.com/bisiklette-1970lerin-yildizlari-makale,10056.html> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2021-29 Aralık 2020).

<http://www.konyayenigun.com/yenigun-ozel/konyali-sporcu-bir-misir-turu-kostuk-ki-sorma-h260757.html> (Erişim Tarihi: 7 Aralık 2020).

<https://www.konyayenigun.com/konya-nin-ata-sporu-bisiklet-10-makale,10134.html> (Erişim Tarihi: 18 Ocak 2021).

<http://www.konyayenigun.com/konyanın-ata-sporu-bisiklet-4-makale,9990.html> (Erişim Tarihi: 29 Kasım 2020).

<http://www.konyayenigun.com/konyanın-ata-sporu-bisiklet-1-makale,9925.html> (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2020).

<https://www.konyayenigun.com/konya-nin-ata-sporu-bisiklet-14-makale,10224.html> (Erişim Tarihi: 17 şubat 2021).

<http://www.konyayenigun.com/spor/konyanın-ilk-turkiye-sampiyonu-saim-kıyıcı-h99145.html> (Erişim Tarihi: 11 Ocak 2021).

<http://www.lugatim.com/s/derrace> (Erişim Tarihi: 13 Ekim 2020).

<https://www.memleket.com.tr/bisiklette-1970li-yillar-19189yy.html> (Erişim Tarihi: 7 Aralık 2020).

<https://www.memleket.com.tr/konyali-bisikletciler-turkiye-sampiyonasina-damga-vurdu-2118483h.htm> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2022).

<https://www.memleket.com.tr/konyamızın-akraba-sporcuları-22-19739yy.htm> (Erişim Tarihi: 6 Aralık 2020).

<https://www.memleket.com.tr/mustafa-cengiz-8062yy.htm> (Erişim Tarihi: 6 Aralık 2020).

<https://www.memleket.com.tr/nurettin-kipriksiz-8184yy.htm> (Erişim Tarihi: 19 Ağustos 2020);

<https://www.merhabahaber.com> (Erişim Tarihi: 17 Ağustos 2020).

<https://www.merhabahaber.com/ehliyetsiz-bisiklet-kullanilmazdi-326479h.htm> (Erişim Tarihi: 11 şubat 2022);

<https://www.milliyet.com.tr/pembenar/doc-dr-cem-ariturk/trafik-ve-bisiklet-1-2908412> (Erişim Tarihi: 11 şubat 2022).

<https://www.nisanyansozluk.com/kelime/velosipet> (Erişim Tarihi: 8 Ağustos 2020).

<https://www.nufusu.com/il/konya-nufusu> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2021).

<https://www.olimpikakademi.com.tr/makaleler/ataturkun-spor-ile-ilgili-soyledigi-sozler> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2022).

<https://www.pusulahaber.com.tr/torku-turkiye-bisiklet-sampiyonasinda-zirvede-1568694h.htm> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2022).

<https://www.sondakika.com/haber/haber-saglik-bakanligi-nin-1-metre-ye-1-bisiklet-projesi-7041576/> (Erişim Tarihi: 5 Kasım 2021).

<http://tr.sputniknews.com/yasam/202104301044394337-bisikletliler-meclisi-baskani-murat-pekeser-satisler-artti-ancak-kullanima-yansimadi/> (Erişim Tarihi: 2 Mayıs 2021).

<https://tr.wikipedia.org/wiki/Kriteriyum> (Erişim Tarihi: 10 Aralık 2020).

https://tr.wikipedia.org/wiki/Recep_Konuk (Erişim Tarihi: 28 Kasım 2020).

<https://www.trthaber.com/haber/spor/26-uluslararasi-mevlana-bisiklet-turu-basladi-569434.html> (Erişim Tarihi: 14 Aralık 2021);

<https://www.trtspor.com.tr/haber/diger-sporlar/konyaya-olimpik-veledrom-230341.html> (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2021).

<https://www.uci.org/road/calendar/CompetitionDetail/?competitionId=64323&year=2021> (Erişim Tarihi: 13 Mayıs 2021).

<https://www.yenihaberden.com/bisiklet-sporunun-baskenti-konya-1300163htm> (Erişim Tarihi: 23 Aralık 2020).

<http://www.yenimeram.com.tr/bisiklet-uzerine-125924.htm> (Erişim Tarihi: 8 Ocak 2021).

Nizamettin Yetişen/spor@konyayenigun.com (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).

Sanal Medya Uygulaması

Konya Akıllı Bisikletli Ulaşım Sistemi ve Trafik Asistanı Sanal Medya Aplikasyonu.



Ekler

Ek-1: Geçmişten Günümüze Kadar Gelişen Bisiklet Modelleri



Kaynak: <https://dergice.com/cevre-dostu-bir-ulasim-araci-olan-bisikletin-tarihi-seruveni> (Erişim Tarihi: 5 Haziran 2022).

Ek-2: Yeni Yapılan Konya Olimpik Veledrom



Kaynak: <http://www.holdermathias.com/project/velodrome-ashgabat/> (Erişim Tarihi: 5 Haziran 2022).

Ek-3: Erol Küçükbakırcı'nın Kazandığı Diğer Dereceler

1971 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Turu Ankara Kriterium (80km) 1.57.58 derece ile 2., 1971 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Kulu-Konya 9., 1971 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Afyon-Kütahya 5., 1971 Dünya Ordulararası Şampiyonası Genel Ferdi Klasman 18., 1972 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Genel Ferdi Klasman 3., 1972 Milli Olimpiyatlar Genel Ferdi Klasman 24., 1972 Fransa Dünya Şampiyonası Genel Ferdi Klasman 17., 1972 yılında Münih Olimpiyatlara Türkiye'yi temsilen beş sporcu ile birlikte katılmış ve 24. olmuştur. 1974 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Ankara Kriterium 3.52.00 derece ile 3., 1974 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Eskişehir-Bursa 4.24.09 2., 1975 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Bursa Etabı 3.59.51 2., 1975 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu İstanbul Turu 3.54.48 3., 1975 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Genel Ferdi Klasmanı 8., 1975 Cezayir Akdeniz Oyunları 1.54.31 6., 1975 Cezayir Akdeniz Oyunları Ferdi Yol Yarışı 5.16.60 12., 1976 Kanada Montreal Olimpiyatları Pist Yarışı Genel Ferdi Klasman (1 km) 18., 1976 Akdeniz Turu Alanya-Anamur Etabı 3. 1976 Akdeniz Turu Genel Ferdi Klasman 3., 1977 Akdeniz Turu Genel Ferdi Klasman 3., 1977 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu İkinci Etap 4., 1977 Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Genel Ferdi 7., 1977 Akdeniz Turu İkinci Etabı (84 km) 2.01.20 5., 1977 Akdeniz Turu Dördüncü Etap 3.58.38 4., 1977 Akdeniz Turu Alanya-Antalya Etabı (134 km) 3.15.58 2., 1977 Akdeniz Turu Antalya Kriterium (50 km) 1.05.17 3., 1978 Akdeniz Turu Adana-Mersin Etabı (65 km) 1.26.25 7., 1978 Akdeniz Turu Mersin-Silifke Etabı (84 km) 1.54.28 ile 6., 1979 Akdeniz Turu Genel Ferdi Klasmanı 21. olarak bitirmiştir.

Kaynak: Eski TBFB ve bisiklet şampiyonu Erol Küçükbakırcı ile Büyükyakacık OSB Mah. 101. Cad. No:3/1 Selçuklu/KONYA adresinde yapılan röportaj, (Röportaj Tarihi: 9 Temmuz 2020-29 Nisan 2021).

Ek-4: KBB Başkanı Uğur İbrahim Altay ile Yapılan Röportaj Soruları ve Yanıtları

1. Hiç bisiklet sürdünüz mü? Kullandıysanız ne sıklıkla binersiniz? İşe bisiklet ile gittiniz mi?

Bisiklet kullanmayı çok seviyorum ve her Konyalı gibi çocukluğumdan bu yana bisiklet kullanıyorum. Fırsat buldukça da belediyeye bisikletle gidip gelmeye çalışıyorum. Zaman zaman bisiklet kullanırken Konyalı hemşehrilerimiz ile trafikte karşılaşıyorum.

2. Selçuklu Belediye Başkanı iken bisiklet ile ilgili ne tür çalışmalar yürüttünüz? Diğer yöneticilerden ayıran çalışmalarınız neler? Şu an Konya Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na geçtiğiniz andan itibaren bisiklet alanında ne tür çalışmalar yaptınız?

Bisiklet Konya için bir kültürdür. Belediye başkanı olarak hem Selçuklu Belediye Başkanlığım döneminde hem de Büyükşehir Belediye Başkanı olduğum günden bu yana çok sayıda projeyi hayata geçirdik. Bunların içinde belki de en önemlisi “Güle Oynaya Camiye Gel” projemiz olmuştur. Yaz tatilinde 40 gün sabah namazına gelen on binlerce çocuğumuza bisiklet hediye ettik. Bisiklet festivalleri, yarışmaları gibi Türkiye’ye örnek olacak birçok projeyi hayata geçiriyoruz.

3. Bisiklet kültürünün her alanda yayılması için neler yapıyor ve neler planlıyorsunuz?

Ülkemizde bisiklet ile alakalı çalışmalarda öncü ve örnek olma gibi bir misyona sahibiz. Tabi bunda şehrimizde mevcut bulunan, geçmişten gelen bir bisiklet kültürünün olması da oldukça önemlidir. Eski Konya fotoğraflarına baktığımızda 80-90 yıl önce şehirde bisiklet kullanımını görmek mümkün olup bu durum fotoğraflara bile yansımıştır. Bisiklet sporu ile alakalı olarak da Konya’da yetişmiş, ülkemize madalyalar kazandırmış sporcularımız vardır. Bununla birlikte spor branşları içerisinde bisiklet, Konya’da en önde gelen alanlar arasında yer almaktadır.

Bildiğiniz gibi bizim bir sloganımız bulunmakta ve Konya’yı temsilen “Bisiklet Şehri Konya” diyoruz. Bisiklet Şehri Konya ifadesi oldukça kapsamlı bir söylemdir. Bu ifadenin en önemli vurgularından birisi şehir içi ulaşımında bisiklet kullanımının payını arttırmaktır. Bildiğiniz üzere son yıllarda otomobil kullanım oranı bir hayli artış gösterdi ve bunun doğal bir neticesi olarak trafikte daha fazla otomobil görmeye başladık. Ancak artık dünyada sürdürülebilirlik diye bir kavram var ve bütün çalışmalarda karşımıza çıkıyor. Sürdürülebilirlik, elimizde var olan kaynakları koruyarak gelecek nesillere aktarabilmekte ve bu kavram ulaşımı da kapsamaktadır. Sürdürülebilir ulaşım modları diye ifade edilen yaya, bisiklet, e-scooter, toplu taşıma gibi seçeneklerin yaygınlaştırılması ana hedeflerden biri olmaktadır. Bisikletli ulaşımın da bu sürdürülebilir ulaşımın bir parçası olması sebebiyle,

bizim için ayrıca bir değerli bulunmaktadır. Şehrimizde 550 km bisiklet yolu, 4 adet bisiklet köprüsü, bisiklet tramvayı, bisiklet taşınabilen otobüsler, bisiklet tamir istasyonları, bisiklet bekleme istasyonları, çift katlı bisiklet parkları, bisikletliler için trafik ışıkları gibi uygulamaları, bisiklet empati eğitimi, Kışın İşe Bisikletle Gitme Günü, Dünya Bisiklet Günü, Avrupa Hareketlilik Haftası, Bisiklet Festivali, Bisiklet Şehri Konya temalı yarışmalar, bisiklet sürüş etkinlikleri gibi çalışmalarımızla her yaş grubuna hitap edecek, bisiklet kültürü ve farkındalığını arttıracak çalışmaları yıl boyunca gerçekleştirmekteyiz. Bir taraftan da katılımcılık ve kapsayıcılık oluşturmak adına bisiklet konusunda faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları ve bisiklet grupları ile düzenli toplantılar tertip etmekteyiz. Böylece şehrimizdeki bisikletli ulaşım, bisiklet sporu ve bisiklet turizminin gelişmesi adına ortak fikir üretimi ve iş birliği çalışmaları yapılmaktadır.

Yaptığımız en önemli çalışmalardan biriside, Konya Bisiklet Master Planı'nın hazırlanmış olmasıdır. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından da onaylanmış olan bu plan bizim yapacağımız çalışmalarda başvuru yaptığımız çok önemli bir rehber ve kılavuzdur. 2030 yılına kadarki çalışmalar bu plan ile bir takvime bağlanmıştır. Şu anda şehrimizde yapımı devam eden bisiklet yolları, bu planda acil olarak yapılması gerekli görülen caddeler arasından seçilmiştir. Yine bu plan bize motorsuz ulaşım ile ilgili bir şube müdürlüğünün oluşturulması gerekiyordu ve Ulaşım Daire Başkanlığımız altında Akıllı ve Sürdürülebilir Ulaşım Şube Müdürlüğü'nü kurarak bu öneriyi de yerine getirmiş olduk. Ayrıca yine Bisiklet Master Planında yer alan Güvenli Okul Yolları adı altında bir öneri yer almıştır. Bu çalışmayı da 2022 yılında belirlediğimiz pilot okullarda gerçekleştirmeye çalışıyoruz.

4. Bisikletli zabıtarlar gibi başka bisikletli memurlar var mı? Bu alanda kaç kişi aktif halde çalışmaktadır?

Bisikletli zabıtarlar bizim geçmiş yıllarda hayata geçirdiğimiz bir projedir ve tarihi şehir merkezimizde bu zabıtarlarımız hizmet vermiştir. Ancak şimdi sürdürülebilir ulaşım neticesinde elektrikli scooterlar ile zabıtarlarımız şehir merkezimizde görev yapmaktadır. Zabıta görevlilerimiz 10 adet e-scooter ile tarihi turistik bölgelerde çalışmalarını gerçekleştirmektedir.

Ulaşım Daire Başkanlığımız bünyesinde bisiklet yollarını bisiklet sürerek dolaşan ve tespitlerini ilgili diğer dairelere aktaran bir ekibimiz mevcuttur. Bu arkadaşlarımız belirli aralıklarla bisiklet yollarını kontrol etmektedir.

Ayrıca şehrimizde bisiklet çeşitliliğini artırmaya yönelik çalışmalar da sürdürüyoruz. Çevre temizlik hizmetlerinde kullanmak üzere özel olarak yaptırdığımız bisikletlerimiz mevcut olup ayrıca diğer belediye hizmetlerinde kullanılan araçlarımızın da bisiklete dönüştürülmesine yönelik de bir gündemimiz bulunmaktadır. Uygun araç ve işleri bisikletle yaparak, “Bisiklet Şehri Konya” olarak bu konuda da öncü olma vazifemizi yerine getirmeyi amaçlıyoruz.

5. Bisiklet tramvayı düşüncesi kimin fikriydi? Hangi tarihte faaliyete geçti ve kaç adet tramvay aktif halde çalışıyor? Sizce bu miktarda bisiklet tramvayı yeterli mi?

Yıllarca şehrimizde hizmet etmiş eski tramvaylarımızı değerlendirme adına arkadaşlarımız bizimle bisiklet tramvayı projesini paylaştıklarında hemen çalışmaların başlamasının yerinde olacağını söyledim ve Ulaşım Daire Başkanlığımızın raylı sistem atölyesinde böylece çalışma başlamış oldu. Bildiğiniz gibi eski tramvaylarımız yeni tramvaylara göre yüksek tabanlı olduğu için basamak çıkarak binmek durumundadır. Basamak çıkarak bisikleti bindirmeniz biraz zor olmasından kaynaklı kapılara, kapılar ile senkronize açılıp kapanan hidrolik rampa düzenekleri yerleştirildi ve tramvayın çiftli koltuklarını sökerek bu kısımlara bisiklet koyma aparatları konuldu. Tramvayın dış kısmı tamamen projeye uygun olarak kaplandı ve tramvay yolcu sayılarımızın az olduğu duraklarımızı bisiklet tramvayı durağı olarak belirlendi. Araç içindeki gerekli bakım ve düzenlemeler ardından bisiklet tramvayımız 3 Eylül 2020 tarihinde ilk seferlerine başladı. Selçuk Üniversitesi tramvay hattımız uzun bir raylı sistem hattı olup bisiklet tramvayı ile bisikletliler uzun yolculukları daha kolay bir şekilde ve hava şartlarından etkilenmeden yapabilmeye imkân buldular. Bisiklet tramvayı Konya’daki bisiklet severler tarafından çok sevildi ve ülkemizde de oldukça beğeni aldı. Bu projenin bir önemli tarafı da gün boyu bisiklet figürleri ile kaplı bir aracın şehrimizde dolaşarak bisiklet kullanımı farkındalık oluşturuyor olmasıdır.

Dünyada eski bir tramvayın bizim yaptığımız şekilde çeşitli revizyonlara tabi tutularak sadece bisikletlilerin hizmetine verildiği başka bir örneğe rastlanmamaktadır. Şu anda 2 adet bisiklet tramvayımız dönüşümlü olarak hattımızda hizmet vermektedir. Sayı olarak şu anda yeterli durumda olup talep artarsa ilerleyen süreçte bisiklet tramvayı filosu sayı olarak daha da artırılacaktır.

6. Başka hangi araçlar bisiklet ile entegre olacak şekilde ulaşım kolaylaştırılacak?

Şu anda 50 adet belediye otobüsümüzde 2 bisiklet taşıma aparatları mevcuttur. Bisikleti aracın dışında bulunan bu aparatlara yerleştirip, otobüsün içinde seyahat etme imkânınız bulunmaktadır. Bu otobüslerin sayısını arttırmayı planlıyoruz.

7. Bisiklet Master Planı tam olarak neleri içeriyor, bu alanda bilgi verebilir misiniz?

Bisiklet Master Planı az önce de belirttiğim gibi bisiklet ile alakalı pek çok başlıkta bize kılavuz olmaktadır. Bununla birlikte bu plan, ülkemizde yapılan ilk Bisiklet Master Planı olma özelliğine de sahip olup bu açıdan da önemli bir çalışmadır.

Bisiklet Master Planı bize 2030 yılına kadar hangi caddelere bisiklet yolu yapmamız gerektiğini, nereye bisiklet köprüsü yapmamız gerektiğini söylemektedir. Paylaşımli bisiklet sistemi ile ilgili önerileri bulunmaktadır. Akıllı Bisikletli Ulaşım Sistemi adlı bir mobil uygulama oluşturmamızı istemektedir ki bu uygulamayı da hazırladık ve yakın zamanda vatandaşlarımızın kullanımına sunduk. Yeni nesillerde bisiklet kültürünü oluşturmak için çok önem verdiğimiz Güvenli Okul Yolları Projesi de Bisiklet Master Planı'nın önerilerinden birisidir. Bisiklet turizminin geliştirme adına rota önerileri gibi şehrimizin turizmine katkı sağlayacak öneriler de yer almaktadır. Ayrıca eğitim, kültür ve farkındalık oluşturacak çalışmaların yapılması da önemli başlıklardan birisidir. Bisiklet konusunda farkındalık oluşturacak özellikle kent modellerinin şehre kazandırılması da bu Master Planı'nın önerilerinden olmaktadır. Bunun yanında bisiklet konusunda dünyadaki iyi uygulama örnekleri de seçilerek öneri olarak sunulmaktadır. Kısacası Bisiklet Master Planı bize önce mevcut durumumuzu göstermekte, durduğumuz yeri bildirmekte ardından da önümüze hedefler koymaktadır.

8. Konya halkına yılda kaç tane bisiklet dağıtımı yapıyorsunuz? Dağıtım sırasında hangi şartlar gözetiliyor?

Yılda düzenli olarak dağıtım yaptığımız bir rakam yoktur. Bu daha çok programlarımızın içeriği ile alakalıdır. Mesela 2018 yılında 40 gün boyunca sabah namazına devam eden 40 binin üzerinde yavrumuza bisiklet hediye ettik. Onun haricinde bisiklet konusundaki sembolik günlerde çeşitli sayılarda bisiklet hediyelerimiz olmaktadır. Yakın zamanda 3 Haziran 2021 Dünya Bisiklet Günü etkinlikleri kapsamında sosyal medya çekilişi ile 142 adet bisiklet hediye ettik ve son olarak resim yarışmasına katılan 81 evladımıza İklim Şurası kapsamında bisiklet dağıtıldı.

9. 26 noktada bulunan bisiklet tamir istasyonu için bakım, onarım ve kontroller ne sıklıkla yapılıyor? Bu istasyonların sayısını arttırmayı düşünüyor musunuz?

Şehir merkezimizde 35 noktada bisiklet tamir istasyonlarımız bulunmaktadır. 2018 yılında 26 adet bisiklet tamir istasyonunu vatandaşlarımızın hizmetine sunmuştuk. 2020 yılında ise komple bakımlarını yaptık ve sayısını 35'e çıkardık. Tamir istasyonlarımızı sürekli kontrol etmekteyiz ve bazı dönemlerde kapsamlı bakıma almaktayız.

10. Bisiklet yollarının bazı kısımları tahrip olmuş, aşınmış ve çukurlar meydana gelmiş. Bu konuda ne gibi tedbirler alıyorsunuz?

Bisiklet yollarımız az önce de dile getirdiğim gibi periyodik olarak kontrol edilmekte ve yapılan tespitler ilgili birimlere aktarılmaktadır. Ayrıca bisiklet kullanıcıları tarafından bize iletilen tespitler de gerekli kontroller yapılarak düzeltilmektedir.

11. Şu an veledrom yapımı ne durumda? Nerede yapıldı ve neden o mevki seçildi? Veledromda ne gibi sporlar yapılacaktır? Eski veledromdan ne farkı olacaktır? Maliyeti ne kadar tutmuştur?

Konya Veledrom Projesi, Gençlik ve Spor Bakanlığımız tarafından şehrimize kazandırılmakta olan değerli bir çalışmadır. 2275 seyirci kapasitesi ve 250 metre pist uzunluğu ile ülkemizin ilk kapalı veledromu niteliğini taşıyan spor tesislerinden birisi olacaktır. Veledrom inşaatı büyük oranda tamamlanmak üzere olup 9-18 Ağustos 2022 tarihleri arasında Konya'mızda düzenlenecek İslami Dayanışma Oyunları kapsamında veledromda da müsabakalar gerçekleştirilecektir. Yani Ağustos ayındaki bu büyük organizasyona yetiştirilecektir.

Veledromun yapılacağı olan Meram bölgesi hem havası açısından hem de devam eden projeler açısından değerli bir alandır. Hem turistik hem de spor tesisleri açısından cazibe noktası haline gelmektedir.

Veledromda ulusal ve uluslararası bisiklet yarışları tertip edilecektir. Bu tesis şehrimizin turizmine de büyük katkı sağlayacaktır. Çünkü ülkemizde ilk yapılan olimpik veledrom ve dünyada sayılı tesislerden birisi olacaktır. Ayrıca şehrimizde ve ülkemizde veledrom bisikletçiliğinin gelişmesine büyük katkı sağlayacak olup uluslararası müsabakalarda madalya getirecek sporcuların yetişmesine vesile olacaktır.

12. Koronavirüs zamanında ulaşım ve spor olarak bisikleti kullanmanın avantajları nelerdir? Bu dönemlerde ne gibi teşvik çalışmaları yaptınız?

Koronavirüs zamanında bisikletli ulaşımaya yönelik bir eğilim olmuştur. Çünkü en sağlıklı ulaşım aracının bisiklet olduğunu hepimiz bir kez daha anlamış olduk. Bu süreçte bisiklet kullanım oranlarında bir yoğunluk söz konusu oldu ve en başta saymış olduğum çalışmaların pek çoğu pandemi döneminde yaptığımız çalışmalardır. Pandeminin oluşturduğu süreci

bisiklet lehine avantajlı hale getirmek adına, bu konuda farkındalık oluşturmak ve teşvik için yaptığımız çalışmaları sürdüreceğiz inşaAllah.

Kaynak: KBB Başkanı Uğur İbrahim ALTAY ile
konyabuyuksehir@gmail.com adresi üzerinden yapılan röportaj, (Röportaj
Tarihi: 31 Aralık 2021).