

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
UYGULAMALI SOSYOLOJİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI

İSTANBUL'DA OTOMOBİL
HEGEMONYASINA KARŞI BİSİKLETİN
ULAŞIM ARACI OLARAK KULLANIMI:
2015-2016 YILI "CYCLIST TÜRKİYE"
BİSİKLET DERGİSİ İÇERİK ANALİZİ

Yüksek Lisans Tezi

Ömer ER

100036605

İstanbul, 2018

T.C.

**İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
UYGULAMALI SOSYOLOJİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI**

**İSTANBUL'DA OTOMOBİL
HEGEMONYASINA KARŞI BİSİKLETİN
ULAŞIM ARACI OLARAK KULLANIMI:
2015-2016 YILI "CYCLIST TÜRKİYE"
BİSİKLET DERGİSİ İÇERİK ANALİZİ**

Yüksek Lisans Tezi

Ömer ER

100036605

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. A. Korkut TUNA

İstanbul, 2018



T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ

T.C.

İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler..... ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

Yüksek Lisans programı öğrencisi... Sosyal Bilimler Enstitüsü Uygulamalı Sosyoloji
Hegemonya kavramı bağlamında Atatürk'ün '2015-2016 Yılı Çeşitli Nihaiye Bilimsel Derin' başlıklı tez çalışması,
Enstitümüz Yönetim Kurulu 30.1.2018 tarih ve 2018-466 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından
oybirliği/oyçokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

TEZ DANIŞMANI : Prof. Dr. A. Kerem TUNA

JÜRİ ÜYESİ : Prof. Dr. Güler ERGİNSOY

JÜRİ ÜYESİ : Y. Doç. Dr. M. Bedri KESKİNTAN

(*) Yüksek lisans tez savunma jürileri en az biri kurum dışından olmak üzere danışman dahil en az üç öğretim üyesinden oluşur. Jürinin üç kişiden oluşması durumunda eş danışman jüri üyesi olamaz. Eş tez danışmanının jüri üyesi olması durumunda asıl jüri beş üyeden oluşur.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
TABLO LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
KISALTMALAR LİSTESİ.....	viii
GİRİŞ	1
1. KENTLEŞME VE KENTSEL ULAŞIM.....	4
1.1. KENTLEŞME VE ENDÜSTRİLEŞME	4
1.2. ULAŞIM VE OTOMOBİL HEGEMONYASI.....	5
1.3. İSTANBUL'DA ULAŞIM.....	8
2. ALTERNATİF ULAŞIM YÖNTEMİ OLARAK İSTANBUL'DA BİSİKLETLİ ULAŞIM	16
2.1. BİSİKLETLİ ULAŞIM VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK.....	16
2.2. İSTANBUL'DA BİSİKLETİN GEÇMİŞİ VE BİSİKLETLİ ULAŞIM ALTYAPISI	22
2.3. TOPLUMDA VE YEREL YÖNETİMLERDE BİSİKLETİN YERİ	27
3. CYCLIST TÜRKİYE BİSİKLET DERGİSİNİN TANITIMI VE İÇERİK ANALİZİ	30
3.1. DERGİNİN TANITIMI, METİN VE GÖRSEL İÇERİĞİ	30
3.2. YÖNTEM, TEKNİK VE VERİLERİN ÇÖZÜMLENMESİ	38
3.3. VERİLERİN YORUMLANMASI.....	49
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	56
KAYNAKÇA	60

ÖZET

Sanayi devrimiyle birlikte ortaya çıkan otomobil, kentlerin fiziksel ve sosyal yapılarını derinden etkilemiş ve kentleri geri dönülemeyecek şekilde değiştirmiştir. Büyük kentlerde öncelikli ulaşım türü haline gelen otomobil odaklı ulaşım, fiziksel, sosyal, ekonomik ve ekolojik etkileri ile sürdürülemez hale gelmiştir. Otomobil odaklı ulaşım sisteminin olumsuz etkilerinin bertaraf edilebilmesi, daha sürdürülebilir ulaşım için alternatif ulaşım türlerinin kullanılması, ulaşım sistemlerinin diğer ulaşım türleri ile desteklenmesi ihtiyacı doğmuştur. Otomobil odaklı ulaşımın karşısında ulaşım sorunlarının çözüm seçeneklerinden biri olarak çevresel, toplumsal ve bireysel faydaları ile bisikletli ulaşım dünyanın birçok ülkesinde önemli bir ulaşım türü olarak yerini almıştır. Otomobilin olumsuz etkilerinden en üst düzeyde etkilenen kentlerin başında gelen İstanbul'da bisikletin etkin bir ulaşım türü olarak kullanılabilmesi, otomobil hegemonyasının kırılabilmesi için kamu otoritesi tarafından gerçekleştirilen planlar ve yatırımlar kadar önemli olan bir diğer nokta toplumda bisikletin bir ulaşım aracı olarak kabul görmesi için gerekli ortamın, bisiklet kültürünün oluşturulabilmesidir.

Ulaşım bağlamında bisiklet kültürünün oluşturulabilmesi için en önemli unsurlardan biri kitlesel etkileri ile medyadır. Medyanın konu bağlamındaki etkilerinin araştırılabilmesi için çalışma objesi olarak seçilen "Cyclist Türkiye" dergisi, metin analizi yöntemi ile incelenmiştir. Çalışma neticesinde dergide, bisiklete otomobilden beklenen bazı özelliklerin atfedildiği, çevre, kentsel yapı, bisikletli ulaşım gibi konulara çok az yer verildiği tespit edilmiştir. Dergide kullanılan dil ve verilen mesajlar bisikleti, büyük harcamalar yapılması gereken teknolojik, pahalı bir spor, gezi, prestij aracı olarak şekillendirmektedir. Bisiklet, teknoloji ile sürekli gelişen, her zaman en iyisine sahip olunması gereken, şehirden kaçmaya yarayan, belli ritüelleri olan, özel tasarlanmış pahalı kıyafetler ile kullanılabilen sosyal iletişim aracı ve tüketim nesnesi olarak tanımlanmaktadır. Dergide genel olarak bisiklet hakkında verilen bu türden mesajlar bisikleti belli sınıflara özgü elitist bir spor, eğlence ve prestij aracı olarak göstermekte, mesajlarla oluşturulan bilinç, bisikletin ucuz ve çevreci bir ulaşım aracı olarak kullanılmasını zorlaştırmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kent, Ulaşım, Otomobil, Bisiklet, İçerik Analizi

ABSTRACT

The automobile which appeared with the Industrial Revolution and automobile-focused transportation, which has become the priority type of transportation in urban areas, have become unsustainable in terms of its physical, social, economic and ecological impacts. Elimination of adverse effects of automobile-focused transportation system, use of alternative modes of transport for more sustainable transport have created the need to support transportation systems with other modes of transport. Environmental, social and individual benefits of cycling as an alternative mode of transportation have become important as a solution against the problems of transportation in the face of automobile-focused transportation in many countries of the world in order to use the bicycle as an effective mode of transportation in Istanbul which is one of the main cities affected by automobiles and to overcome the domination of the automobile in the city, it is crucial to create a culture of bicycle where residents accept cycling as a mode of transportation which is as important as plans and investments realised by the public authority.

One of the most important factors for the formation of a bicycle culture in the context of transportation is the mass media and its effects. "Cyclist Türkiye" publication was chosen as the study object in order to examine the effects of media in context and examined using text analysis method. The results of the study in the publication determined that public expects similar features from the bicycle as they do from the automobile and subjects such as the environment, urban structure and bicycle transportation are hardly mentioned in the publication. The language used and the message given in the publication make the bicycle appear to be a technological, expensive sport, trip and prestige vehicle which requires the user to spend large amounts of money. The bicycle is defined as a social communication tool and a consumer object constantly develops with technology and must be upgraded with latest versions and is used with expensive and custom designed clothing and surrounded by certain rituals and only good to escape the city. These types of messages given in the publication make the bicycle look like an elitist tool of prestige for sport and entertainment belonging to a certain class and the image portrayed makes the bicycle difficult to be seen and used as a cheap and environmentally friendly mode of transport. **Key words:** City, Transportation, Automobile, Bicycle, Content Analysis

ETİK KURALLARINA UYGUNLUK YAZISI

Hazırlamış olduğum tez özgün bir çalışma olup YÖK ve İstanbul Ticaret Üniversitesi Lisansüstü Yönetmeliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, bu çalışmayı yaparken bilimsel etik kurallarına tamamiyle uyduğumu; yararlandığım tüm kaynakları gösterdiğimi ve hiçbir kaynaktan yaptığım ayrıntılı alıntı olmadığını beyan ederim. Bu tezin ihtiva ettiği tüm hususlar şahsi görüşüm olup İstanbul Ticaret Üniversitesinin resmi görüşünü yansıtmamaktadır.

TEŐEKKÖRLER

Tez çalıőmam sırasında bilgi ve tecrübeleri ile bana yol gösteren ve destek olan Prof. Dr. Güliz ERGİNSOY ve Prof. Dr. Ahmet Korkut TUNA hocalarıma Őükranlarımı sunarım. Yüksek lisans eğitimim boyunca bana bilgilerini aktaran, baŐta Şehir AraŐtırmaları hocam Yrd. Doç. Dr. Erhan Berat FINDIKLI olmak üzere tüm hocalarıma teŐekkür ederim.

Çalıőmalarım boyunca yardımını esirgemeyen arkadaŐım Recep Kahraman'a ve her zaman destekçim olan eŐim Yelda Er'e teŐekkür ederim.

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Türkiye ve İstanbul Nüfusu (1927-2016) (Kaynak: TÜİK)	9
Tablo 2: Hane Halkının Otomobil Sahipliği ve Amaçlarına Göre Hareketlilik Oranları (Kaynak: İUAP 2011).....	11
Tablo 3 En Yüksek Trafik Sıkışıklık Düzeyine Sahip Şehirler (Kaynak: tomtom.com)	13
Tablo 4: Avrupa Başkentlerinde Ulaşımında Bisiklet Kullanımı Oranı (Kaynak: Cycling: the way ahead for towns and cities)	21
Tablo 5: Genel İçerik Grupları.....	31
Tablo 6: Konu Dağılımları ve Hacimleri	31
Tablo 7: Derginin Görsel İçeriğinin Detaylı Dökümü	38
Tablo 8: Kategorilere Göre Kelime Frekansları.....	40
Tablo 9: Kategori Detayları	40
Tablo 10: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Güç	42
Tablo 11: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Hızlı	43
Tablo 12: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Yeni	44
Tablo 13: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Kıyafet	45
Tablo 14: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Vücut	46
Tablo 15: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Fit.....	47
Tablo 16: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Ulaşım.....	47
Tablo 17: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Trafik	48

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Sürdürülebilir Ulaşım Hiyerarşisi (www.conserve-energy-future.com, 02.01.2018, 15:30)	7
Şekil 2: Tüm Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı (Kaynak: İUAP 2011)	10
Şekil 3: Amaçlarına Göre Yolculuk Dağılımları (Kaynak: İUAP 2011).....	11
Şekil 4: Amaçlarına ve Gelir Seviyesine Göre Hareketlilik Oranları (İUAP 2011). 12	
Şekil 5: İstanbul'da Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısındaki Değişim (2007-2016) (Kaynak: TÜİK).....	13
Şekil 6: Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımları (Kaynak: Koçak, Sarı, & Özen, 2005).....	21
Şekil 7: Mevcut Bisiklet Yolları (İSPARK, 2018)	24
Şekil 8: Planlanan Bisiklet Yolları (2023 Hedefi) (İSPARK, 2018)	25
Şekil 9: Mevcut Paylaşımlı Bisiklet Yolu ve Durakları (İSPARK, 2018).....	25
Şekil 10: Planlanan Paylaşımlı Bisiklet Yolu ve Durakları (İSPARK, 2018)	26
Şekil 11 Doğa-Gezi-Tur Görseli 1 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016).....	33
Şekil 12 Doğa-Gezi-Tur Görseli 2 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016).....	33
Şekil 13 Doğa-Gezi-Tur Görseli 3 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016).....	33
Şekil 14 Doğa-Gezi-Tur Görseli 4 (Cyclist Türkiye, Şubat 2016)	33
Şekil 16 Hız-Mücadele Görseli 1 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)	34
Şekil 17 Hız-Mücadele Görseli 2 (Cyclist Türkiye, Şubat 2016	34
Şekil 18 Hız-Mücadele Görseli 3 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)	34
Şekil 19 Hız-Mücadele Görseli 4 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)	34
Şekil 20 Hız-Mücadele Görseli 5 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)	35
Şekil 21 Hız-Mücadele Görseli 6 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)	35
Şekil 22 Hız-Mücadele Görseli 7 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016).....	35
Şekil 23 Hız-Mücadele Görseli 8 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016).....	35
Şekil 25 Sektör-Tüketim Görseli 1 (Cyclist Türkiye, Aralık 2015).....	36
Şekil 26 Sektör-Tüketim Görseli 2 (Cyclist Türkiye, Mart 2016).....	36
Şekil 27 Sektör-Tüketim Görseli 3 (Cyclist Türkiye, Mart 2016).....	36
Şekil 28 Sektör-Tüketim Görseli 4 (Cyclist Türkiye, Aralık 2015).....	36
Şekil 29 Sektör-Tüketim Görseli 5 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016)	36

Şekil 30 Sektör-Tüketim Görseli 6 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016)	36
Şekil 32 Spor-Beden-Tarz Görseli 1 (Cyclist Türkiye, Aralık 2015)	37
Şekil 33 Spor-Beden-Tarz Görseli 2 (Cyclist Türkiye, Şubat 2016)	37
Şekil 34 Spor-Beden-Tarz Görseli 3 (Cyclist Türkiye, Aralık 2015)	37
Şekil 35 Spor-Beden-Tarz Görseli 4 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016)	37
Şekil 36 Spor-Beden-Tarz Görseli 5 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016)	37
Şekil 37 Spor-Beden-Tarz Görseli 6 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016)	37
Şekil 39: Kelime Bulutu (Cyclist Türkiye, 4 sayı, tüm metinler)	39

KISALTMALAR LİSTESİ

İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İUAP	: İstanbul Ulaşım Ana Planı
STK	: Sivil Toplum Kuruluşu
AVM	: Alışveriş Merkezi
BUP	: Bisikletli Ulaşım Platformu
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi

GİRİŞ

Modernitenin sembollerinden ve endüstrileşmenin ürünlerinden biri olan otomobil, metropollerin şekillenmesinde en önemli unsurlardan biri olmuştur. Metropol yaşantısı ile otomobil, taşıdıkları anlamlar bakımından benzer kavramları içermektedir; makineleşme, yabancılaşma, hız, bireyselleşme ve konformizm.

Dünyadaki hemen hemen tüm metropoller otomobili merkeze koyan bir anlayışla şekillenmiş, kentsel mekân otomobile göre tasarlanmıştır. Otomobil odaklı ulaşım, kentsel mekânın yapılanmasında temel unsurlardan biri olmuştur. Otomobil odaklı ulaşımın, kentsel ulaşım imkânları bakımından toplumu şekillendirdiği, çevresel ve ekonomik etkileri bakımından tüm dünyada sürdürülemez hale geldiği söylenebilir.

Brundtland Komisyonu'na göre sürdürülebilirlik “şimdiki neslin gereksinimlerini karşılarken gelecek neslin kendi ihtiyaçlarını karşılama yeteneğinden ödün vermeyen gelişme“ olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre otomobil odaklı ulaşım özellikle İstanbul gibi metropoller için sürdürülebilir değildir.

İstanbul'da ve benzer kentlerde özellikle geçtiğimiz son elli yılda otomobil ve otomobil ekosisteminin büyüklüğü düşünüldüğünde otomobilin kente hâkim olduğu, kentin otomobil hegemonyası altında bulunduğu söylenebilir. Kentlerin ve insanların otomobile olan güçlü ve artan bağımlılığı “otomobilleşme” olarak adlandırılabilir.

Otomobil hegemonyası ve otomobil odaklı kent yapısı sosyal sınıfların yaşam tarzlarını da belirlemektedir. Otomobil, engelliler, kadınlar, yaşlılar, çocuklar, düşük gelirli gibi sosyal grupların ulaşım, erişim imkânlarının ve yaşam tarzlarının şekillenmesinde temel unsurlardan biridir. (Freund & Martin, 1996, s. 71-90) Özellikle dezavantajlı sosyal grupların seyahat ve ulaşım özgürlükleri mevcut durumda onlara sağlanan konforsuz ve hacim olarak yetersiz toplu ulaşım imkânları ile sağlanamayacağından otomobil odaklı ulaşım ayrılan kaynakların en azından bir

kısının hâlihazırda etkin olmayan alternatif ulaşım türlerine kaydırılması gerekmektedir.

Bugün kentlerde toplu konutların ve işyerlerinin konumları, metro gibi toplu taşıma araçlarının hat ve durak planlamaları otomobiller için imal edilmiş yollara göre belirlenmektedir. Karayolu erişimi, arazi ve konut değerlerini ve dolayısı ile bölgenin sosyal yapısını belirleyen en önemli unsurlardan biri olmaktadır.

Otomobilleşmenin kapitalizm ideolojisinin başat aktörü olduğu kabul edildiğinde dönüşümün, bir paradigma, söylem ve dil değişikliği ile sağlanabileceği ortadadır. Ülkemizde temel ekonomik verilerden biri üretilen ve satılan otomobil sayısıdır. Ekonomi haberlerinde adeta faiz veya benzer bir göstergeymiş gibi sıkça otomobil endüstrisi ile ilgili rakamlar belirleyici göstergeler olarak sunulmaktadır.

Dünya metropollerinin son yıllarda otomobilleşme kısır döngüsünden kurtarılmaya çalışıldığı, özellikle şehir merkezlerinde yayalaştırma, bisikletli ulaşım, hızlı ve konforlu toplu taşıma projelerine ağırlık verildiği görülmektedir. Birçok dünya kentinde bisikletli ulaşım önemli ölçüde desteklenmekte, bisiklet ve bisikletli ulaşım ile ilgili bileşenler ulaşım planlarında yer bulabilmektedir. Kopenhag, Amsterdam, Curitiba, Vancouver gibi birçok şehirde bisiklet temel ulaşım araçlarından biri olmuştur. Sadece bisikletli ulaşım için ayrılan yollar, bisiklet paylaşım sistemleri yaygınlaşmış, bisikletli ulaşım, ulaşım türleri içerisinde önemli oranda yerini almıştır. Bu şehirlerdeki dönüşüm, otomobil hegemonyasının olumsuz etkileri ve bu ulaşım modelinin sürdürülebilir olmadığı görülmesinden sonra gerçekleşmiştir. Çalışmanın araştırma alanı, otomobilleşmenin etkilerini en yüksek düzeyde yaşayan İstanbul kenti olarak belirlenmiştir.

Çalışmanın amacı, dünyada birçok kentte ulaşımın ana unsurlarından biri olan bisikletin neden İstanbul'da ulaşımında etkin bir araç olarak kullanılmadığının, bu noktada medyanın etkisinin ne yönde olduğunun anlaşılması, seçilen kaynaklarda bisiklete nasıl bakıldığına, bisikletin nerede konumlandırıldığına, bisiklete yüklenen anlamların neler olduğunun ve bu anlamların bisikletin kent içi ulaşımında etkin bir araç olarak kullanılmasındaki etkisinin ne yönde ve ne düzeyde olduğunun incelenmesidir.

Ülkemizde bisiklet ile ilgili az sayıda kitap ve araştırma raporu, birkaç dijital dergi ve düzenli yayınlanan basılı bisiklet dergisi mevcuttur. Bu yayınların en önemlilerinden biri olan Cyclist Türkiye, derginin amaçlarından birinin tüm bisiklet disiplinlerine yer vererek şehirde bisiklet kullanımının özendirilmesi olduğunu belirtmektedir. Araştırmanın öznesi olan Cyclist Türkiye bisiklet dergisinin Aralık 2015 ve Ocak, Şubat, Mart 2016 sayıları içerik analizi yöntemi kullanılarak incelenecektir.

1. KENTLEŞME VE KENTSEL ULAŞIM

1.1. Kentleşme ve Endüstrileşme

Endüstri devrimi, şehirleri Avrupa'dan başlayarak büyük bir hızla değiştirmiştir. Teknolojik gelişmeler ve icatlar, üretim yapılarını, üretim ilişkilerini büyük bir hızla dönüştürmeye, tüm kurumları ve sosyal yapıları kökten, hızlı ve geri dönülmeyecek bir şekilde değiştirmeye başlamıştır. Endüstri devrimi dünyanın büyük bir bölümünde kırlardan kentlere hızlı ve kitlesel göçlerin gerçekleşmesine neden olmuştur ve kentleşme kavramı önem kazanmıştır.

Kentleşme temel olarak kentlerin nüfus artışını içerir yani demografik bir kavramdır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki kentlerde doğurganlık oranı azaldığından nüfus artışı kırsaldan kentlere göç ile gerçekleşmektedir ve bu durum da kentleşmenin ekonomik ve sosyal boyutunu içerir. (Keleş, 1990, s. 19)

Kentleşmenin temelde nüfus hareketleri ile ilgili olması bir sonuçtur. Kırsaldan kente nüfus hareketlerinin temel nedeni, savaş ve benzeri sebeplerle gerçekleşen göç hareketleri dışında genellikle ekonomiktir. Bu bakımdan kentleşme sanayileşme ile doğrudan bağlantılıdır. Kentleşme, nüfus hareketleri, sermaye birikimi, sanayileşme, kapitalizm gibi kavramlar ve süreçler birbirini desteklemektedir. Bahsi geçen kavramlar ve süreçlerin kent ile ilişkileri ele alındığından en önemli konulardan biri de kent planlamasıdır. Gelişmiş, sermaye birikimi yüksek ülkeler ile gelişmekte olan ve gelişmemiş ülkelerin kentleşme süreçleri birbirlerinden oldukça farklıdır.

Kapitalist ve sanayileşme bağlamında gelişmiş ülkelerde kent planlaması kuralları genellikle toplumsal sağlığı ve refahı yükseltmek için gereği gibi uygulanırken sanayileşmekte olan ülkeler veya gelişmekte olan ülkeler olarak sınıflanan ülkelerde bu planlar ve uygulamalar genellikle belirli güç odaklarının menfaatine çalışır. Sanayileşmiş ve gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkelerde farklı kentleşme süreçleri ve pratiklerinin görülme nedenlerinden biri sanayileşme ve kentleşme hızının

eş zamanlı ve planlı olarak gerçekleştirilememesidir. Geri kalmış ülkelerde yaşanan bu durum aşırı kentleşme olarak tanımlanmaktadır. (Keleş, 1990, s. 62)

Aşırı kentleşme kent planlamalarının yapılmasını ve planların uygulamasını güçleştirip, kentlerde sosyal, ekonomik, çevresel birçok sorunlar doğmasına neden olurken kent içerisinde birbirlerinden farklı sosyal grupların kümелendiği bölgeler oluşması sonucunu doğurur.

Plansız olarak yapılaşan, sanayileşen, hızlı ve yüksek miktarda göç alan kentler hızlı bir şekilde fiziksel olarak büyür ve yayılır. Bu şekilde gerçekleşen büyüme ve sanayileşme ulaşım araçlarını ve ihtiyaç duyulan ulaşımın hacmini artıracak, ev ile işyeri arasındaki mesafeler açılacak, şehir alanı bütünlüğünü kaybedecektir. (Tuna, 1987, s. 51)

Dünyada metropol olarak tanımlanabilecek hemen hemen tüm kentler Tuna'nın da değindiği gibi merkezless veya çok merkezless hale gelmiştir. Kentler genişledikçe kent planları veya planlı kentler çok daha önemli hale gelmiştir. Kentlerin yaşanabilir mekânlar olabilmesi için insanların sağlıklı ve güvenli olarak hareket edebilmesi öncelikli meselelerden biridir.

Plansız ve hızlı büyüyen kentlerde genellikle yapı fonksiyonları ve ulaşım sistemi kısa ve orta vadeli ihtiyaçlara göre, bütüncül yapı düşünülmelessin gelişigüzel şekilde gelişir. Gelişmekte olan ülkelerde yüksek maliyetli ve uzun kullanım ömürleri olan kent içi raylı sistem yatırımlarından ziyade minibüs, dolmuş, otobüs gibi geçici ve raylı sistemlerle kıyaslandığında verimsiz ulaşım türleri tercih edilmiştir.

1.2. Kentsel Ulaşım ve Otomobil Hegemonyası

“Kent, çağdaş insanın kendini ifade ettiği ve var olma biçimi olarak müdahale ettiği bir mekân, ulaşım da bu mekânda yaşam boyunca vazgeçemeyeceği, birebir biçimde

etkilemeyi/etkilenmeyi yaşadığı sistemler bütünü olarak karşımıza çıkmaktadır.” (Güngör, 2012, s. 3)

Kentler geçmişte bir kale veya önemli bir mekân etrafında kurulmuş olsa da kentlerin kuruluşunun altındaki temel neden ulaşım ile ilgilidir. (Weber, 2010, s. 18)

Sanayi devriminin insanlık tarihini belki de en fazla etkileyen ürünü otomobil olmuştur. 20. Yüzyıl boyunca Otomobil ve bağlı endüstri kolları ulaşım tercihlerini, sosyoekonomik yapıları ve kenti şekillendiren başat unsurlardandır. Otomobil vadettiği özgürlük ve rahatlıkla insan hayatına girmiş, ulaşım sistemlerini, kentsel ve toplumsal yapıyı etkilemiştir. “Otomobil merkezli ulaşım sistemi, tekil bir metanın hızla çoğalmasıyla birlikte gelişen toplumsal ve mekânsal sonuçların bir göstergesidir.” (Freund & Martin, 1996, s. 21)

Otomobilin kapitalist ekonominin en önemli bileşeni ve ulaşımın temel ögesi haline gelmesi de aynı dönemlerde olmuştur. Kent planları üretim ve tüketim ilişkilerine yapılırken otomobil ve otomobil ekosisteminin yollar, otobanlar, otoparklar gibi bileşenleri planlamanın merkezinde yer almıştır. Kentsel alan örümcek ağını andıran yollarla birbirine bağlanmış, kentler insanların üretim ve tüketim mekânlarına, otomobille en hızlı gidecekleri şekilde, durmadan çalışan bir makine gibi yapılandırılmıştır. (Aruoba, 2000, s. 8-10)

Otomobilin yaygınlaşmasını sağlayan en önemli gelişme üretim alanında ortaya konan yeni sistem olan “montaj hattı teknolojisi” yani Taylorizm’dir. Frederick Winslow Taylor otomobilin seri üretimi için bant sistemini geliştirmiştir. Bu sistemde işçilerin yaptıkları işte uzmanlaşarak en verimli, üretimi maksimize edecek şekilde çalıştırılması ve hızlı, seri üretim yapabilmeleri sağlanmıştır. Bu sistem Henry Ford tarafından geliştirilmiş, Fordizm olarak bilinen, günümüz toplu üretim modeli olan toplu üretimin temelleri atılmıştır. (Freund & Martin, 1996, s. 92) Ford’un toplu üretim modelinin kentlerdeki etkileri daha sonra çok güçlü olarak kendisini göstermiştir.

Bu devrimin kentlerdeki etkilerini gösteren en çarpıcı örneklerden biri Paris’in, Napoleon’un yetkilendirdiği Vali Haussmann tarafından neredeyse yıkılıp tekrar

yapılmasıdır. Paris’te bulvarlar ve yollar şehrin dolaşım sistemindeki atardamarları olarak tasarlanmıştır. Var olan trafik hızlanırken Haussmann’ın düşündüğünden çok daha yüksek bir noktaya çıkmıştır. “1850 ile 1870 arasında şehir merkezindeki nüfus (şehre yeni katılan banliyöler haricinde) yüzde 25 artarak 1.3 milyondan 1.65 milyona çıkarken şehir içi trafiği üç, dört kat artmıştı.” (Berman, 2013, s. 205-216) Bireylerin “yolcu” olarak düşünüldüğü bir diğer kent planı uygulaması Los Angeles’ta gerçekleştirilmiştir. Kent, sürücüler için yeniden düzenlenmiş, yapılan planlar ile sokaklar otoyola dönüşmüştür.

Günümüzde gelişmiş ülkelerde otomobil ve otomobil üretiminin merkezi konumu değişmiştir. Gelişmiş ülkelerin pazarları doyma noktasına gelmiş, pazarlar gelişmekte olan ülkelere kaydırılmıştır. Ekonomik sebeplerle beraber otomobil sisteminin toplumsal ve ekolojik maliyetleri de uzunca bir süredir gündemde ve tartışma konusudur.

Dünyada, gelişmiş ülkelerde otomobil merkezli ulaşım paradigması değiştirilmeye çalışılmaktadır. Bu konuda yapılan çalışmalar, ortak görüş ile ortaya bir sürdürülebilir ulaşım hiyerarşisi koymuştur. Ulaşım hiyerarşi temel olarak fayda-maliyet tabanlı, çevreye ve kente en az zararı vererek maksimum faydayı elde etmek üzere tasarlanmıştır. Bu çevreci modelin faydaları daha az zararlı gaz emisyonu, daha sağlıklı çevre, daha sürdürülebilir ekonomik durum ve ekonomik kaynakların daha az harcanması olarak sıralanabilir. (www.conserve-energy-future.com, 2018)



Şekil 1: Sürdürülebilir Ulaşım Hiyerarşisi (conserve-energy-future.com, 02.01.2018, 15:30)

Bu hiyerarşi bin ek otomobilin en son tercih edilmesi gereken ulaşım alternatifi olduğunu göstermektedir. Sürdürülebilir bir ulaşım yapısı için öncelikli olarak çevreye ve ekonomiye maliyeti en az olan yaya ve bisikletli ulaşım önerilirken daha sonra toplu taşıma, servisi taksi gibi araç paylaşım modelleri önerilmektedir. Yapıdaki amaç en az maliyet ve enerji kullanımı ile ulaşımın en verimli şekilde sağlanabilmesidir.

Kentsel yapıda otomobilli ulaşım sistemi, oldukça fazla miktarda araziye ihtiyaç duyar. Büyük bir kentte otomobil trafiğinin aksamadan işlemesi imkânsızdır. Otomobil sayısının ve trafik tıkanıklığının sürekli artma eğiliminde olması her zaman yeni yollar gerektirir fakat bu da çoğunlukla imkânsızdır. Otomobillerin rahat dolaşımı için yeni yolların imal edilmesi yollarda daha fazla otomobil demektir. Yapılan her yolun orta vadede daha fazla otomobil talebi üretmesini açıklayan bu durum kara delik teorisi olarak adlandırılmaktadır. Kare delik teorisi şu beş gelişim evresine göre işler:

- 1- Yol tıkanıklığı
- 2- Otoyol yapımı ile birlikte kapasitenin büyümesi
- 3- Kentin yayılma alanının büyümesi, böylece otomobile tahsis edilecek yeni alanların ortaya çıkması
- 4- Otomobille yapılan yolculuklar ile bu yolculukların sürelerinin artması
- 5- Yeni oluşan yol tıkanıklıkları (Freund & Martin, 1996, s. 42)

Kentlerde oluşan yüksek otomobil bağımlılığı, ulaşım için ayrılan kaynakların büyük oranda otomobile ayrılması ve diğer ulaşım yatırımlarının yapılmaması veya geciktirilmesi sonucunu doğurmaktadır. Kentsel mekânın insan yaşamı için normal yani otomobil için değil de insan için düzenlenmiş yapısına kavuşması için dengeli ve toplumun her kesiminin kaliteli ulaşımının sağlanabilmesi için gerekli olan adaletli bir ulaşım sisteminin kurulması amaçlanmalıdır.

1.3. İstanbul'da Ulaşım

1825 yılında II. Mahmut'un ilk padişah arabasını kullanmasına kadar Türkiye'de kentler yayalar için tasarlanmıştır. 1850'lerde kentlerde, özellikle İstanbul gibi metropollerde otomobil sayısının artışı ve kent otomobile hazırlanması söz

konusudur. İstanbul'da asıl büyük değişim Prost planı ile başlamıştır. 1936'dan 1951'e kadar İstanbul'da bulunan Prost, kentin otomobile geçişi için bir plan tasarlamıştır. Aynı dönemde siyasal iktidarın otomobilleşme dönüşümünü benimsemesi ile mevcut kentsel yapının geri dönülemez biçimde değişimi başlamıştır. (Tekeli & Kuyaş, 2000, s. 96-100)

İstanbul özellikle 1950'lerde bu dönüşüm ile birlikte yoğun bir iç göç baskısı altında kalmıştır. Kente yeni gelen nüfusun barınma, çalışma ve ulaşım ihtiyaçları için planlar yapılmamış ve ilgili hizmetler yeterince üretilmemiştir. Kent plansız şekilde dönüşmüş, otomobil kenti haline gelmiştir. Bu otomobilleşme hareketi günümüzde de devam etmektedir. Yıllar içerisinde İstanbul ve Türkiye nüfusundaki bir önceki döneme göre değişim Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1: Türkiye ve İstanbul Nüfusu (1927-2016) (Kaynak: TÜİK)

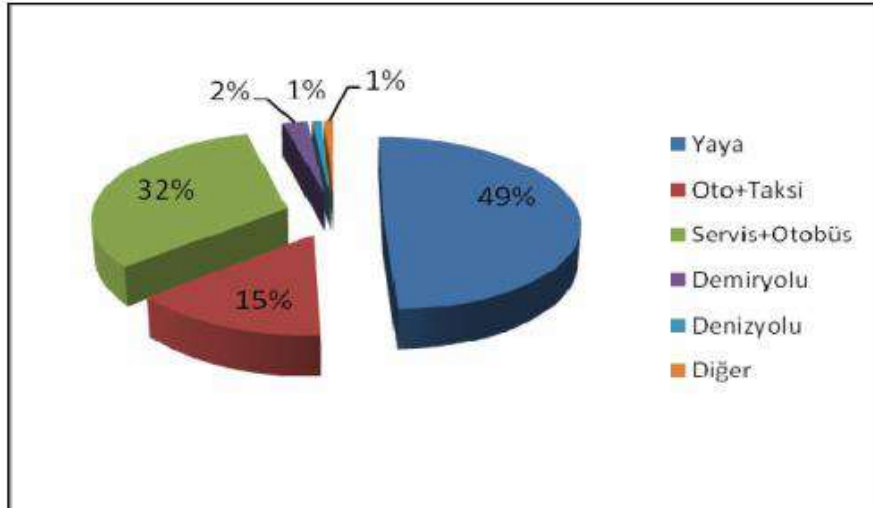
Yıllar	Türkiye Nüfusu	İstanbul Nüfusu	Nüfus Oranı İstanbul/Türkiye (%)	İstanbul Nüfus Artış Hızı (%)	Türkiye Nüfus Artış Hızı (%)
1927	13.648.270	704.825	5,16%	-	-
1960	27.754.820	1.533.822	5,53%	117,62%	103,36%
1970	35.605.176	3.019.032	8,48%	96,83%	28,28%
1980	44.736.957	4.741.890	10,60%	57,07%	25,65%
1990	56.473.035	7.309.190	12,94%	54,14%	26,23%
2000	64.845.216	10.018.735	15,45%	37,07%	14,83%
2010	73.722.988	13.255.685	17,98%	32,31%	13,69%
2016	79.814.871	14.804.116	18,55%	11,68%	8,26%

İstanbul ve Türkiye'deki nüfus artış rakamları İstanbul'daki artışın her dönemde Türkiye geneli artıştan yüksek olduğunu göstermektedir. Bu durum çoğunlukla iç göç ile açıklanabilir. İstanbul nüfus artışında azalma eğilimi izlense de her dönemde İstanbul nüfusunun ülke geneli nüfus içerisindeki payı artmıştır. Özellikle 2010-2016 döneminde ülke genelinde ve İstanbul'da nüfus artış hızının azalmasına karşın İstanbul'un Türkiye nüfusuna oranı en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Hâlihazırda nüfus değişimi ve göç ile ilgili politikalarda değişikliğe gidilmedikçe bu eğilimin devam edeceği söylenebilir.

İstanbul 2010 yılında Türkiye nüfusunun yaklaşık %18'ini barındırırken, Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın %27'sini, Sanayi Üretimini %38'ini, Ulusal Hizmet Üretimini

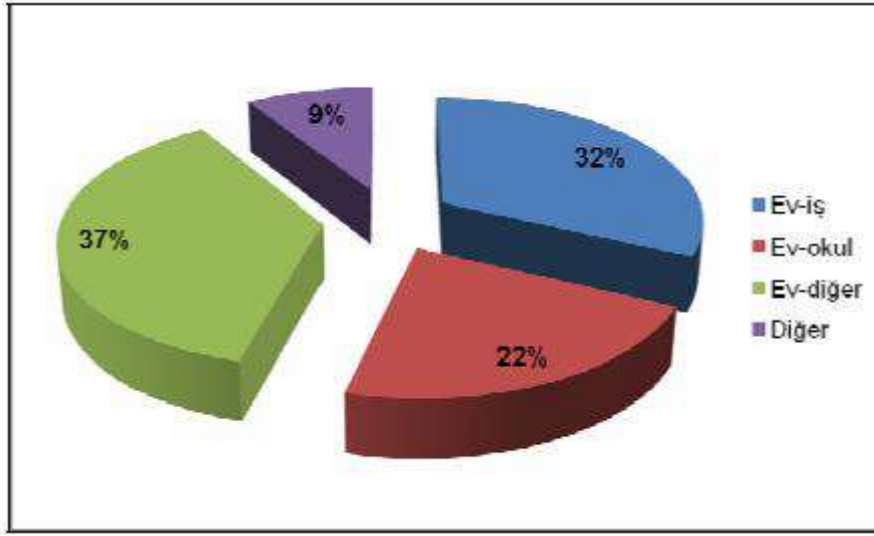
%50'sini, Ulusal Vergi Gelirlerinin %47,5'ini ve Türkiye ticaretinin %50'sini sağlamaktadır. (Demirkaya, 2010, s. 66)

İstanbul'da nüfus ve istihdam bakımından yoğunlaşma görülen alanlar; tarihi yarımadanın batısı, Haliç'in kuzeyi ve İstanbul Boğazı'nın doğusunda kıyı boyunca gelişim göstermiştir. Bununla birlikte yoğunlaşma görülen bölgelerin arazi kullanımı ve çeşitliliği bakımından doygun hale gelmiş olması, çevresel bozulma ve trafik yoğunluğu gibi sorunlara yol açarak İstanbul'un sağlıklı ve fonksiyonel kentsel yaşamını ve aktivitelerini olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır. Merkezi bölgelerdeki yoğunlaşma eğilimine karşın, İstanbul'un merkezden uzak kent çeperlerinde konut ağırlıklı arazi kullanımının yayılması ve bu alanlarda kentleşmenin göreceli olarak gecekondulaşma şeklinde gelişimi öne çıkmaktadır. Bu bağlamda İstanbul'da kentsel alan ve çeperlerdeki yoğunlaşma-yayılma dengeli dağılmamıştır. 2010 tarihli İstanbul Ulaşım Ana Planına göre İstanbul'da günlük 20,9 milyon yolculuğun 10,3 milyon adedi yaya 10,6 milyon adedi taşıtlarla yapılmaktadır. Bu yolculukların %1'i denizyolu, %2'si demiryolu, %15'i otomobil ve taksi, %32'si servis ve otobüs ile yapılmaktadır. İstatistiklerde bisikletli ulaşım yer almamaktadır.



Şekil 2: Tüm Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı (Kaynak: İUAP 2011)

Amaçlarına göre yolculuk dağılımları Şekil 3'te verilmiştir.



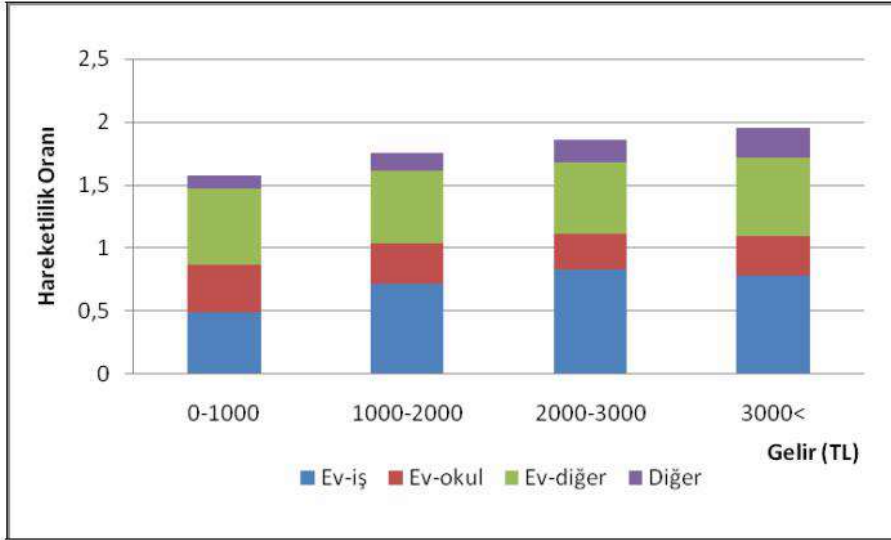
Şekil 3: Amaçlarına Göre Yolculuk Dağılımları (Kaynak: İUAP 2011)

“İstanbul ‘da arazi kullanımı genellikle “karma arazi kullanımı” olarak karakterize edilmekte; konut, ticaret, ofis ve diğer arazi kullanımlarını bir arada barındırmaktadır. Öte yandan, bu karma kullanım yapısı bir sokak ve hatta bir bina ölçeğinde bile görülerek, kentteki “parçacıl arazi kullanımı” ortaya koymaktadır. Bu karakteristik yapısı, topoğrafik özelliklerinin de etkisiyle İstanbul’un ne oranda küçük ve parçalı bir kent gelişimine sahip olduğunu vurgulamaktadır.” Kişi başına düşen günlük yolculuk sayısı olarak tanımlanan hareketlilik oranı erkekler için 1,95, kadınlar için 1,36’dır. Otomobil sahibi olan hane halkına ait hareketlilik oranı 1,86 iken olmayanların 1,68’dir. (İBB Ulaşım Daire Başkanlığı Ulaşım Planlama Md. , 2011)

Tablo 2: Hane Halkının Otomobil Sahipliği ve Amaçlarına Göre Hareketlilik Oranları (Kaynak: İUAP 2011)

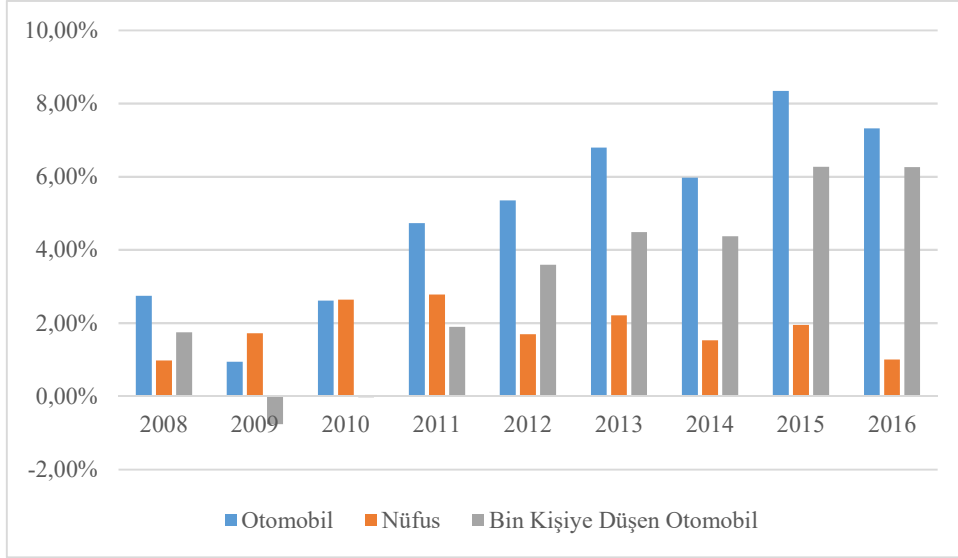
Amaç	Toplam	Otomobili Olmayan Hane Halkı	Otomobili Olan Hane Halkı
Ev – İş	0,55	0,53	0,59
Ev – Okul	0,43	0,42	0,44
Ev – Diğer	0,63	0,62	0,65
Diğer	0,13	0,10	0,18
Toplam	1,74	1,68	1,86

Tablodaki verilere göre otomobil sahipliği ile hareketlilik oranı arasında pozitif yönlü bir ilişki olduğu görülmektedir. Otomobil sahipliğinin gelir ile ilişkisi de Şekil:4'de verilmiştir. Gelir arttıkça otomobil sahipliği ve hareketlilik oranı artmaktadır. Ev-Okul yolculukları dışındaki yolculuklardaki artış izlenebilmektedir.



Şekil 4: Amaçlarına ve Gelir Seviyesine Göre Hareketlilik Oranları (İUAP 2011)

Kent ekonomisinin en önemli bileşenlerinden biri olan ulaşım, İstanbul'da yerel idare bütçesinden en yüksek payı almaktadır. İstanbul gibi kısıtlı yeni yatırım alanlarına sahip, plansız ve hızlı büyüyen kentlerde arazi kullanım planları ve emlak değerleri öncelikli olarak ulaşım imkânlarından etkilenmekte yatırım değerleri ulaşım imkânlarının fazlalığı ölçüsünde oluşmaktadır. İBB 2017 yatırım planında, ana hizmet alanlarına göre harcama dağılım tablosunda %45,6 oran ile en büyük harcama kalemi ulaşım hizmetleri yönetimi olarak görülmektedir. Şekil 5'de 2007-2016 yılları arasında otomobil, nüfus ve bin kişiye düşen otomobil sayılarındaki değişim verilmiştir.



Şekil 5: İstanbul'da Bin Kişiyeye Düşen Otomobil Sayısındaki Değişim (2007-2016)
(Kaynak: TÜİK)

Şekil 5'te otomobil sayısında ve bin kişiye düşen otomobil sayısında (otomobil sahipliği) nüfusa oranla daha yüksek olmak üzere sürekli bir artış olduğu görülmektedir. Bu tablonun aynı şekilde seyretmesi halinde otomobil artışının incelenen konu bağlamında nüfus artışından daha büyük mesele olacağı görülmektedir.

İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü verilerine göre İstanbul'da otomobil yolculuklarının %60'ı 10 kilometrenin altındadır. Yaya yolculuklarının %85'i 30 dakikadan az süren yolculuklar olup toplam yolculukların %3'ü 60 dakikadan fazla sürmektedir. Otomobil yolculuklarının %43'ü 30 dakikadan az; otobüs yolculuklarının yaklaşık olarak %70'i de 60 dakikalık yolculuklardır.

Tablo 3 En Yüksek Trafik Sıkışıklık Düzeyine Sahip Şehirler (Kaynak: tomtom.com)

Sıralama	Şehir	Sıkışıklık Düzeyi
1	Mexico City (Meksika)	66%
2	Bangkok (Tayland)	61%
3	Jakarta (Endonezya)	58%
4	Chongqing (Çin)	52%
5	Bucharest (Romanya)	50%
6	İstanbul (Türkiye)	49%
7	Chengdu (Çin)	47%
8	Rio de Janeiro (Brezilya)	47%
9	Tainan (Tayvan)	46%
10	Beijing (Çin)	46%

Son yıllarda yapılan araştırmaların genelinde İstanbul'un en önemli sorununun ulaşım ve trafik sorunu olduğu görülmektedir. 2000'li yılların başından beri İstanbul'da navigasyon cihazları ve programları kullanılmaktadır. Firmalar son 10 yıldır ulaşım verilerini akıllandırıp raporlamaktadır. Küresel ölçekte faaliyet gösteren Tom-Tom navigasyon firmasının yapmış olduğu çalışma sonuçlarına göre İstanbul dünyada trafiğin en kötü durumda olduğu kentler arasında ilk sıralardadır. Tablo 4'de yer alan şehirlerin gelişmekte olan ülkelerin önemli kentleri olduğu görülmektedir.

Önceki bölümlerde değinildiği gibi hızlı nüfus artışı ve kentin merkezsizleşmesi konutlar ile işyeri, okul gibi varış noktaları arasındaki mesafeleri açmakta ve ulaşım sürelerini arttırmaktadır. Dünya örnekleri ve tecrübeler göstermektedir ki İstanbul gibi metropollerde ulaşım ihtiyaçlarının makul düzeyde karşılanabilmesi için otomobil merkezli karayolu ulaşımı çözümden ziyade sorunun kendisini teşkil etmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu 2009 Kentleşme Şurası sonuç raporunda sorun, strateji eylem ve gösterge verilerini içeren tablolarda "özel otomobili temel alan politikalardan kaynaklı sorunlar" sorun, "kentlerde otomobil kullanımının azaltılması" strateji olarak belirtilmiştir. Eylemlerden biri olarak "otomobil trafiğini azaltan, toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımının geliştirilmesi temelli kentsel gelişme modellerini destekleyen planlama ilke ve standartlarının "Plan Yapılmasına Dair Esaslara Ait Yönetmelik"de yer almıştır. Yine aynı şekilde "Bisiklet ve yaya ulaşımına (motorsuz ulaşım) yeterince önem verilmemesi" sorun, "bisiklet kullanımının bir kentsel ulaşım türü olarak desteklenmesi" ve "bisikletlilerin trafik içerisinde daha güvenli hareketini sağlayacak altyapının oluşturulması" strateji olarak sunulmuş, bisiklet yol uzunlukları gibi ilgili göstergeler belirtilmiştir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 2014 yılındaki raporunda da kentlerdeki ulaşım ve benzeri hizmetlerin niteliği, niceliği ve planlanması ve paylaşımı noktasındaki sorunlara dikkat çekilmiş, kentin öncelikli sorunlarının bu alanlarda olduğu tespit edilmiştir. Aynı şekilde İBB ve çeşitli STK'ların konu ile ilgili raporlarında sorun net şekilde tanımlanmış, mevcut problemler ortaya konuşmuştur. Bu tespitler problemin

uzun bir süredir ortada olduğunu ve farkında olunduğunun anlaşılması açısından önemlidir. Asıl mesele ise sorunun aşılması konusunda nelerin yapıldığıdır.

“Hava kirliliğinin oluşmasına neden olan başlıca kaynaklardan biri günümüzde yaygın olarak kullanılan motorlu taşıtlardır. Motorlu taşıtlarda egzoz emisyonları içerisinde bulunan kirleticiler, motorlu taşıt kullanımının artması ile her geçen gün çevreyi daha da kirletmekte insan sağlığını bozmaktadır. Benzin ve dizel taşıtların çıkardığı egzoz gazlarında bulunan zararlı maddelerin özellikle trafiğin yoğun olarak yaşandığı kent merkezlerinde çevreye ve insan sağlığına verdiği zararlar oldukça fazladır. Genellikle kent merkezlerindeki karbon monoksit (CO) emisyonlarının %70-90’ından, azot oksit (NO) emisyonlarının %40-70’inden, hidrokarbon (HC) emisyonlarının yaklaşık % 50’sinden ve şehir bazında kurşun emisyonlarının %100’ünden çoğunlukla motorlu taşıtlar sorumludur.” (İBB Ulaşım Daire Başkanlığı Ulaşım Planlama Md. , 2011)

Çevre Mühendisleri Odası 2017 yılında Türkiye Hava Kirliliği Raporu’nu açıklamıştır. Raporu göre Türkiye’de 81 ilden yalnızca 6’sında havanın temiz olduğu, hava kirliliğinin gün geçtikçe arttığı belirtilmiştir. İstanbul da havası kirli iller arasında bulunmaktadır.

Hava kirliliğinin çok yüksek düzeylerde yaşandığı Hindistan Yeni Delhi’de hava kirliliği nedeni ile zaman zaman eğitime ara verilmekte. Kentte hava kirliliğinin azaltılması için kısa vadeli uygulama olarak plakalarının son rakamlarına göre haftanın belli günlerinde arabaların trafiğe çıkması engellenmektedir. Mevcut durumun devam etmesi, ulaşım sisteminin kentsel ve çevresel olumsuz etkilerini azaltacak tedbirler alınmaması halinde yakın bir gelecekte Hindistan’da veya dünyada benzer problemlerle karşı karşıya gelen ülkelerde alınan radikal tedbirlerin ve kısıtlamaların benzerlerini uygulamak gerekecektir.

2. ALTERNATİF ULAŞIM YÖNTEMİ OLARAK İSTANBUL'DA BİSİKLETLİ ULAŞIM

2.1. Bisikletli Ulaşım ve Sürdürülebilirlik

Kentleşme ve ulaşım hakkında çalışırken üzerinde durulması gereken en önemli kavramlardan biri sürdürülebilirlik kavramıdır. Kentleşme, ulaşım, ekonomi gibi kavramlar üzerine tartışırken, planlama yaparken planlamacıların toplamda en fazla zorlayacak nokta yapılan işin, kurulan sistemin sürdürülebilir olup olmadığıdır. “Sürdürülebilirlik, Aristoteles’in ‘kendi kendine yeten ev ekonomileri’ yaratmaya çalıştığı günlerden beri bilim ve felsefe dünyasının pek çok disiplininin ilgisini çekmiştir.” Sürdürülebilirlik, günün ihtiyaçları karşılanırken gelecek neslin ihtiyaçlarını karşılayabilme yeteneklerinin, imkânlarının korunmasını içermektedir. (Knoflacher & Ocalır, 2011, s. 55) Bu bağlamda kentler için sürdürülebilirlik, kentsel yapı, ekonomi, ekoloji ve sosyal hayat gibi konuların hiçbiri dışarıda bırakılmaksızın değerlendirilmeli, bahsi geçen konular bağlamında sürdürülemez olduğu kanaati hâkim olan sistemler, iyileştirilmeli ve değiştirilmelidir.

Sürdürülebilirlik kavramı kriz dönemlerinde popüler bir kavram olarak sürekli kullanılır. Özellikle enerji ve ulaşım ile ilgili tüm çalışmalarda ana konu sürdürülebilirliktir. İstanbul'da ulaşımın sürdürülebilir olmadığı toplumun tüm taraflarının ortak kanaatidir. Ulaşım probleminin, büyük oranda otomobilli ulaşım probleminin yeni yollar yaparak çözülemeyeceği ortadadır. Çözüme ulaşmak için mevcut paradigmanın değiştirilmesi, olası tüm alternatif imkân ve politikaların çözüm sürecine dâhil edilmesi gereklidir.

Henry Lefebvre Kentsel Devrim'de otomobilin sokakları işgal etmesi sonucunda sokakların işlevlerini ve kimliklerini kaybederek, otomobilin sirkülasyon mekânları haline geldiğinden söz eder. (Lefebvre, 2013, s. 22) Bookchin de benzer bir konuya dikkat çekerek “parseller arasındaki boşlukların insanların işyerlerinden piyasalara akmasını sağlayan ulaşım koridorları” olduğunu tespit etmiştir. (Bookchin, 1996, s.

158) İstanbul örneği incelendiğinde kentin ulaşım koridorları ile parçalara ayrıldığı, diğer tüm kent faaliyetlerinin ve yerleşimin bu ulaşım koridorları temelinde şekillendiği görülür. Altmışlar, seksenler ve günümüz değerlendirildiğinde sokakların ve buradaki yaşantının yok olmakta olduğu gözlemlenebilir. Tarihi semtlerde bile sokağın, mahallenin yaşam pratikleri değişmiştir. Uluslararası markaların Kafeleri çoğalmış, geleneksel çayhane ve kahvehanelerin yanı sıra farklı bir kahve kültürü ve bu kültürü taşıyan farklı kesimler ortaya çıkmıştır. Örneğin motosikletçilerin gittiği belirli ‘Cafe’ler. Küreselleşmenin bu boyutu aynı zamanda çocuk oyun alanlarını da etkilemiştir. Oyun oynayan çocuklar sokaklardan güvenli, izole sitelere, AVM’lere kaymıştır. Yaya olarak yürümenin zorlukları sebebiyle semt marketleri kısa mesafeler için servis aracı hizmeti vermektedir. Sokaklar, çocuklar, yaşlılar ve engelliler için yeteri kadar sosyal politika ve uygulama geliştirilmemiş veya uygulamada yetersiz işlev olması nedeniyle tehlikeli yerler haline gelmiştir. Sokaklarda bir yaya, seyahatini tıpkı otomobil gibi, trafik ışıklarına göre gerçekleştirir.

Lefebvre, otomobilin kentsel bozulmaya etkilerini şu şekilde ifade etmiştir: “Sokaktan yana. Sokak yalnızca bir geçiş ve sirkülasyon yeri değildir. Otomobillerin sokakları işgal etmesi ve bu sanayinin, yani otomobil lobisinin baskıları, eski araçları birer pilot objeye, park etmeyi bir obsesyona, sirkülasyonu öncelikli hedefe çevirmiş, sosyal ve kentsel yaşamı bütünüyle yıkıma uğratmıştır. Otomobil kullanma hak ve yetkilerinin sınırlandırılmasının gerekeceği gün yaklaşmaktadır.” (Lefebvre, 2013, s. 22-23)

Kentlerde ulaşım planlaması, toplumun ulaşım ihtiyacını karşılamak, ulaşımın sosyal ve ekonomik verimliliğini en üst seviyeye taşımak, güvenlik, çevre, sağlık gibi konulardaki olumsuz etkilerini en aza indirme gibi ihtiyaçlar düşünülerek yapılmalıdır. Kısa mesafelerde yaya ve bisikletli ulaşım, uzun mesafelerde toplu taşıma ile ulaşımın sağlanabileceği bir sistem hedeflenmelidir. (Godefrooij, 2011)

Otomobil odaklı ulaşım sosyal, ekonomik ve ekolojik maliyetleri son derece yüksek bir ulaşım türüdür. Dünya Sağlık Örgütü’nün araştırmalarına göre metropollerin neredeyse tamamında hava kirliliği problemi mevcuttur. Ulaştırmadan kaynaklı emisyonların insan ve hayvan sağlığı üzerinde ciddi olumsuz etkileri vardır. 2013-2015 yılları arasında İstanbul’da yapılan bir çalışmada hava kirliliği ile solunum

rahatsızlıkları sebebiyle hastaneye kabul edilen hasta sayısı arasında anlamlı bir ilişki olduğu sonucu elde edilmiştir. (Çapraz, Deniz, & Doğan, 2017, s. 544-550) Türkiye Habitat 3. Ulusal Raporu'nda iklim değişikliği ile mücadelede kentlerdeki teknoloji kullanımını ve tüketim kalıplarının değişmesi konusu vurgulanmıştır.

Otomobilin, ekonominin ve kent hayatının başrolüne geçtiği 19. Yüzyıl sonlarından itibaren kentsel ve çevresel etkileri görülmeye başlamıştır. 90'lı yıllarda ABD'nin Kaliforniya eyaletinde çoğunlukla otomobil kaynaklı hava kirliliği çok yüksek düzeylere ulaşmış, çocuklarda astım, akciğer bozuklukları, kanser gibi pek çok hastalık yoğun olarak ortaya çıkmıştır. 15-25 yaş aralığındaki çocukların yaklaşık %25'inde bu tür solunum rahatsızlıkları görülmeye başlamış, eyalette 1990 yılında defalarca hava kirliliği alarmı verilmiştir. (Talu, 2015) Dünyada hızlı otomobilleşme yaşayan kentlerde sağlık sorunları, çevresel problemler ve kentsel dokunun bozulması gibi durumlar söz konusu olmuştur.

Yazar, Mete Gürkan'ın Hollanda'nın nasıl bir bisiklet ülkesi olduğu hakkındaki çalışması Avrupa'daki dönüşümün tarihsel olarak nasıl gerçekleştiğinin anlaşılmasında yardımcı olmaktadır. İkinci Dünya Savaşı sonrası artan ülke geliri ile zenginleşen Hollanda'da 1950'lerde çok kısa sürede araç sahipliğinin artışı ve kent merkezlerinin bu yükü kaldıramaması söz konusudur. Otomobil için kent planlarının hazırlanması ve mevcut yapıların otomobil yolları ve otopark yapmak için radikal biçimde dönüşümü gerçekleştirmiştir. 1973'de trafik kazalarında çoğu çocuk üç bin kişinin hayatını kaybetmesi sonucunda "çocuk ölümlerini durdurun" hareketi başlamıştır. Aynı yıl üç milyon aracın bulunduğu Hollanda'da yaşanan petrol krizinden sonra problemin yaşandığı kentlerde araç kullanımını azaltmaya yönelik, Pazar günleri trafiğe çıkmanın yasaklanması gibi tedbirler alınmış, halk bisiklete yönelmiş, daha sonra olumlu etkileri görüldükçe bisiklet altyapısına yatırım yapılmıştır. Ülke hâlihazırda yaklaşık altı bin kilometre bisiklet yoluna sahiptir. (Gürkan, 2017)

Avrupa ve Kuzey Amerika'da da bisikletin hikâyesi yakın dönemlerde benzer bir seyir izlemiştir.

“Yeni bir taşıt aracı olarak büyük ilgi uyandıran bisiklet pahalı olmasına rağmen 1890’larda Avrupa ve ABD’de hızla yayıldı. Batı Avrupa’da sanayi devrimi sonrasındaki gelişmeler sonucunda, nüfus yoğun olarak kentlerin varoşlarında toplanmış ve buradaki düşük gelirli insanlar yaşadıkları kötü çevreden dışarıya bisikletle çıkma olanağı bulmuşlardır. II. Dünya Savaşını takip eden yıllarda Batı Avrupa’da bisiklet kullanımı son derece artarak rakipsiz bir ulaşım aracı haline gelmiştir. Dönem dönem farklı faktörlerin etkisi ile kullanımında azalışlar yaşandıysa da, sağlığa yararlı bir ulaşım aracı olması nedeniyle bugünkü popüler düzeyine tekrar ulaşmıştır.” (Koçak, Sarı, & Özen, 2005)

Avrupa Komisyonu bisiklet raporunda, bisikletin toplum için öngörülen faydaları şu şekilde belirtilmiştir:

- Ekonomik faydalar
 - Otomobile ayrılacak hane halkı bütçesi
 - Trafik sıkışıklığı sebebi ile kaybolan çalışma saatleri
 - Düzenli egzersiz ile sağlık harcamalarının azaltılması
- Siyasi avantajlar
 - Enerji bağımlılığının azaltılması
 - Yenilenemeyen kaynakların korunması
- Toplumsal faydalar
 - Hareketliliğin (ulaşımın) demokratikleşmesi
 - Tesislerin genç ve yaşlı insanlar için bağımlı olmaksızın erişilebilirliği
- Ekolojik etkiler
 - Yerel ve kısa vadeli: çevresel etkiler
 - Küresel ve uzun vadeli: ekoloji kavramı bağlamındaki etkiler (Dekoster & Schollaert, 1999)

2017 yılı itibarıyla ulaşımda bisiklet kullanımı Avrupa Birliği’ne 513 milyar Euro’luk ekonomik katkı sağlamıştır. 513 milyar Euro katkının olduğu alanlar şu şekildedir:

Çevre ve iklim: 15,4 Milyar Euro

Enerji ve doğal kaynaklar: 2.80 Milyar Euro

Sağlık: 191,3 Milyar Euro

Ekonomi: 63,1 Milyar Euro

Teknoloji ve dizayn: 20 Milyar Euro

Vakit ve alan: 131 Milyar Euro

Sosyal: 50 Milyar Euro

Hareketlilik: 19,6 Milyar Euro

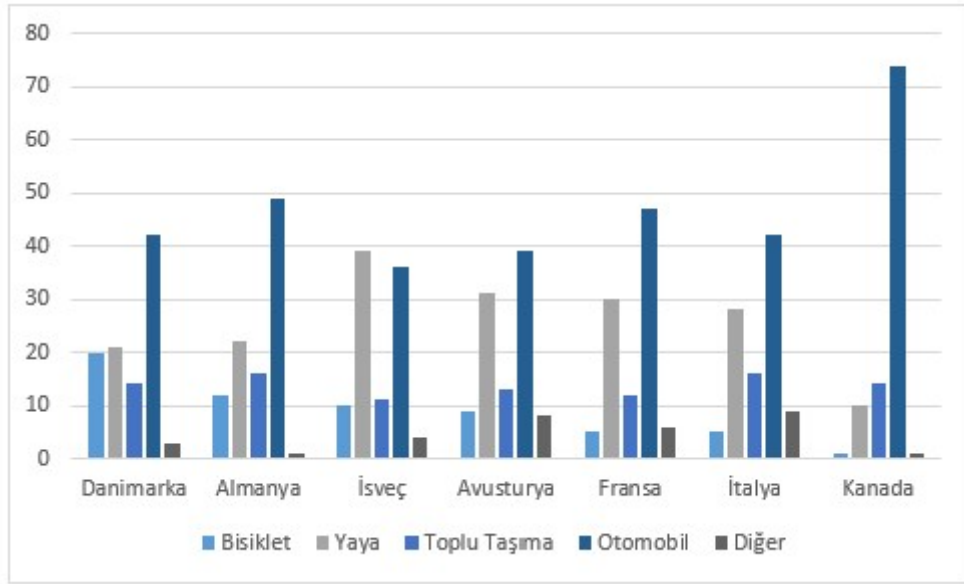
Kültür çeşitliliği: 10 Milyar Euro (www.habertürk.tv, 10.01.2017, 13:10)

Bisikletin direkt veya dolaylı, çevresel, siyasi ve ekonomik etkilerinin yanı sıra yaşanılan bölgeye de olumlu etkileri bulunmaktadır. Otomobilin karakteristik, olumsuz etkileri yaya ve bisikletli ulaşım ile bertaraf edilebilir.

Otomobil sisteminin aksine, yürüyüş ve bisiklet kullanımı kişiler arası etkileşime daha çok imkân tanır. Yaya ve bisiklet daha esnek ulaşım türleri olmaları ve belli bir hızda hareket etmeleri nedeniyle hem sosyal anlamda teşvik edicidir hem de kentsel mekânı algılamaya daha yatkın ulaşım türleridir. Bisiklet kullanan insanlar genellikle yaşadıkları bölgelerde sokaklarda neler olup bittiği hakkında bilgi sahibidirler, bu da halkın güvenliğinin artması, suç oranının düşmesi ve güven hissini artırması gibi faydalar sağlar. (EMBARQ T. , 2014, s. 4-5)

Gelişmiş ülkelerde bisikletli ulaşım, istatistiklerde ulaşım türleri arasında yer almaktadır. Hava şartlarının en olumsuz olduğu ülkelere biri olan Kanada'da ulaşımın %1'i bisiklet ile sağlanmaktadır.

Avrupa ve Kuzey Amerika'daki bazı ülkelere yolculukların ulaşım türlerine göre oransal dağılımları Şekil 6'da verilmiştir.



Şekil 6: Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımları (Kaynak: Koçak, Sarı, & Özen, 2005)

Dünya’da ulaşımda bisiklet kullanımının en yaygın olduğu ülke olan Danimarka’da yolculukların yüzde 41’i bisikletli ve yaya olarak yapılmaktadır. Dünya bisiklet başkenti olarak bilinen Kopenhag’da trafikte bisiklet kullanımı 2010 yılında yapılan bir çalışmaya göre yüzde 35’tir.

Tablo 4: Avrupa Başkentlerinde Ulaşımında Bisiklet Kullanımı Oranı (Kaynak: Cycling: the way ahead for towns and cities)

Şehirler	Ulaşımında Bisiklet Payı	Yıl	Şehirler	Ulaşımında Bisiklet Payı	Yıl
Kopenhag	35%	2010	Lefkoşa	2%	2010
Amsterdam	32%	2012	Paris	2%	2013
Berlin	13%	2008	Atina	2%	2005
Lubyana	12%	2013	Budapeşte	2%	2014
Helsinki	11%	2013	Bratislava	2%	2012
Zagreb	10.1%	2012	Londra	2%	2009
Stokholm	9%	2013	Prag	1%	2013
Dublin	7.9%	2013	Talin	1%	2012
Viyana	6%	2013	Vilnius	1%	2010
Riga	4%	2014	Varşova	1%	2009
Brüksel	3.5%	2013	Lizbon	1%	2013
Lüksemburg	3.5%	2011	Bükreş	1%	2007
Sofya	3%	2010	Roma	0.6%	2012

Avrupa başkentlerinde bisikletin ulaşımdaki payları incelendiğinde bisikletin en yoğun kullanıldığı ülkelerin iklimlerinin sertliğine rağmen çoğunlukla Kuzey Avrupa ülkeleri olduğu görülmektedir. Tabloya göre bu bölgelerde bisiklet kültürünün iklime rağmen oluştuğu söylenebilir.

2.2. İstanbul'da Bisikletin Geçmişi ve Bisikletli Ulaşım Altyapısı

Bisikletin Türkiye'de ilk defa görülmesi 31 Ağustos 1885 tarihli Tarık Gazetesinin bir haberinden kaynaklandırılmaktadır. Habere göre bir Amerikalı olan Mösyö Tomas Stefans bisiklet ile İstanbul'a gelip oradan Anadolu'ya devam etmiştir. 1913 Zabıta Talimatnamesinde geçen “velespit, bisiklet, el arabaları” için ruhsatiye vakası, daire ve sıra numaraları alınması, ayrıca gece yakmaya mahsus fener ve arkaya takılacak kırmızı fener bulundurulması hükmü ve 1914 yılında Galata Köprüsü geçiş ücretleri arasına bisikletin de dâhil edilmesi bisikletin İstanbul'da ulaşım aracı olarak tanımlandığını göstermektedir. (Akçura, 2003).

Akçura'nın Pamir Bezmen tarafından kaleme alınmış 1993 yılına ait bir mektuptan aktardığı ifadeler şu şekildedir: “İkinci Harb-ı Umumi sonrasında bisiklet bugünkü gibi sportif araç olmasının yanı sıra bir ihtiyaçtı. Çarşıya pazara bisikletle gidilir, fileler eve bisikletle taşınırdı.” Aktarılan ifadelerden ve diğer kaynaklardan anlaşılan bisikletin çok yaygın olmasa da İstanbul'da bilindiği, kısmen de ulaşım aracı olarak tanındığı ve kullanıldığıdır. 1950'lerde, Avrupa ile yakın zamanlarda bisikletin bilinirliği ve kullanımı söz konusuysen bisikletli ulaşımın geliştirilmesi bağlamında o tarihten bu yana çok fazla gelişme olmamıştır. O tarihlerde otomobilin kentte fazla yaygınlaşmamış olması, toplu taşıma imkânlarının sınırlılığı, hane halkının kısıtlı gelire sahip olması bisikletin ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlanmasının söz konusu olduğunu, aynı dönemde kenti otomobile hazırlayan planlarda bisikletin yer almaması belki de gelişmekte olan bir bisiklet kültürünün sekteye uğratıldığını göstermektedir. Burada vurgulanması gereken nokta; otomobillerin baskılamadığı, yapı olarak bozulmamış, uygun alan ve mesafelerde sağladığı avantajlar nedeni ile kamu otoritesinin herhangi bir teşviki olmaksızın bisikletin uygun bir ulaşım aracı olduğudur. Günümüzde bir bisiklet kenti olarak tahayyül edilemeyen İstanbul'un ve

şehirde yaşayan İstanbullunun aslında bir dönem bisikletli ulaşım için hazır olduğunu bilmek bugün ulaşım problemlerinin kaynağı olan otomobilli ulaşım karşı bir seçenek olarak bisikletin varlığını düşünebilmek için umut vericidir.

Mevzuatta bisiklet, 18 Ekim 1983 tarihli ve 2918 sayılı “Karayolları Trafik Kanunu”nda bisiklet ve bisiklet yolu tanımlanmış, bisiklet kullanımı için hız, kullanım şekli, bisikletin emniyet için sahip olması gereken donanım gibi tanımlar ve ifadeler yer almaktadır. Kanunda bisiklet ile ilgili en dikkat çeken ifade, bisikletin, bisiklet yolu bulunmayan yerlerde diğer taşıtlarla yolun sağ şeridini paylaşabileceğidir. Bu ifade, ilgili kanunda bisikletin karayollarında (otoyol ve diğer izin verilmeyen yollar hariç) diğer araçlarla birlikte hareket edebilen bir taşıt olarak tanımlanmış olmasıdır.

14 Haziran 2014 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayımlanan “Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği”nde, İmar Planları hazırlanırken bisiklet yollarının, ulaşım ilişkileri ve diğer taşıtlarla entegrasyon konuları bağlamında planlanmasına vurgu yapılmaktadır.

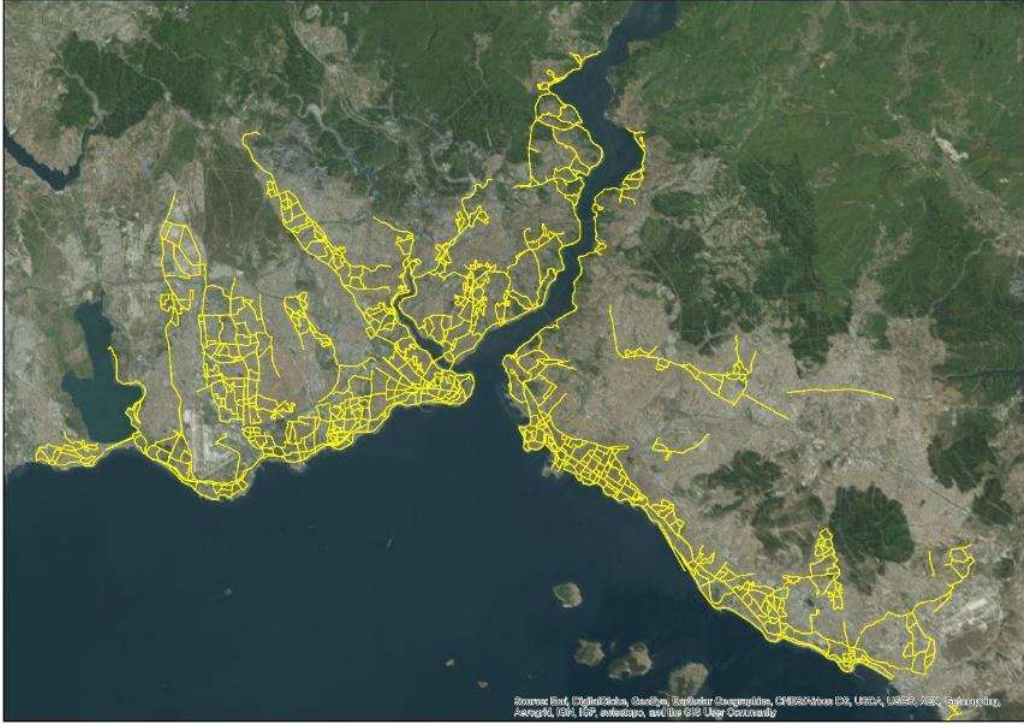
Bisikletle ilgili bir diğer önemli mevzuat 3 Kasım 2015 tarihli, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayımlanan, “Şehir İçi Yollarda Bisiklet Yolları, Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri Tasarımına ve Yapımına Dair Yönetmelik”tir. Yönetmelikte detaylı olarak, “Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar”, “Bisiklet Yollarının Genel Esasları”, “Bisiklet Yolları Tasarım ve Yapım Kuralları”, “Bisiklet yollarında geçişler”, “Bisikletlilerin ulaşım sistemine entegrasyonu”, “Bisiklet İstasyonları ve Bisiklet Park Yerleri”, “Aydınlatma, kamulaştırma ve güvenlik” gibi bölümler yer almaktadır.

İstanbul’da bisikletli ulaşım, uzun süreden sonra 2006 yılında İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından başlatılan “İstanbul Geneline Bisiklet Yolları ve Yaya Yollarının Etüd, Planlama, Projelendirilmesi Çalışması” ile tekrar gündeme gelmiştir. “Bisikletli ve Yaya Ulaşım Sistemi” kapsamındaki yollar, 1., 2., 3. ve 4. öncelikli bisiklet yolları olarak dört gruba ayrılmıştır.

İstanbul’da bisikletli ulaşım planlaması İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından, bisiklet park yerleri, bisiklet paylaşım sistemi gibi uygulamaların yönetim ve işletmesi İBB iştirak şirketi İSPARK tarafından gerçekleştirilmektedir. Hâlihazırda İSPARK tarafından işletilen bisiklet paylaşım sisteminde, Kadıköy-Kartal sahil şeridinde 24 km, 14 istasyon, 140 bisiklet, Florya-Yeşilköy sahil şeridinde, 6 km, 5 istasyon ve 60 bisiklet bulunmaktadır. 1050 km bisiklet yolu ve bisikletli ulaşım sisteminin diğer unsurları olan paylaşımlı bisiklet uygulamaları ve bisiklet park yerleri gibi konularının içeren İstanbul Bisiklet Ana Planı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından 2017 yılında başlatılmıştır. Planlamalar “Bisiklet Yolu” ve üzerinde bisiklet paylaşım sistemlerinin yer alacağı “Paylaşımlı Bisiklet Yolu” olarak yapılmaktadır.



Şekil 7: Mevcut Bisiklet Yolları (İSPARK, 2018)



Şekil 8: Planlanan Bisiklet Yolları (2023 Hedefi) (İSPARK, 2018)



Şekil 9: Mevcut Paylaşımli Bisiklet Yolu ve Durakları (İSPARK, 2018)

2.3. Toplumda ve Yerel Yönetimlerde Bisikletin Yeri

Bisikletli ulaşım ulusal ölçekte, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Gençlik ve Spor Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, gibi birçok bakanlığın faaliyet alanları arasındadır.

Sağlık Bakanlığının “Fiziksel Aktiviteyi Teşvik Projesi 2015-2018” kapsamında 1 milyon bisiklet dağıtımını yapacağı bildirilmiştir. Çalışmanın hedef grubu çocuklar-okullar, üniversiteler ve belediyeler olarak belirlenmiş, 2015-2016 yıllarında 320 bin bisikletin dağıtımını gerçekleştirmiştir.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından hazırlanan Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı kapsamında kentte bisiklet ve yaya yolları altyapısının geliştirilmesi, yeni yolların imal edilmesi, bisiklet ve yaya yollarının toplu taşıma araçları ile entegrasyonunun sağlanması, imar ve ulaşım planlarının bisiklet ve yaya yolları düşünülerek yapılması planlanmaktadır. Bu kapsamda kentte araçsız gün ve hafta etkinlikleri ile araçsız sokağa çıkmanın teşvik edileceği, 2018 yılında “Sağlık Bakanlığı ve STK’ların katılımı ile Sağlıklı Yaşam ve Sıfır Emisyon Platformu” adı altında bir platform kurulacağını ilan edilmiştir. (Haberturk, 2018)

Kültür ve Turizm Bakanlığı özellikle tarihi ve doğal güzellikleri ile bilinen bölgelerde bisiklet turizminin gelişebilmesi için yerleşim birimi bazlı projeler yapmakta, bu bölgelerde uygulanan projeleri desteklemektedir.

Türkiye’de bisiklet sporunu yöneten kuruluş 1923 yılında kurulan Türkiye Bisiklet Federasyonu’dur. Federasyon bisiklet sporu ile ilgili lisanslama işlemlerini gerçekleştirmekte ulusal ve uluslararası bisiklet yarışları ve organizasyonları düzenlemektedir. Türkiye Bisiklet Milli Takımı, federasyon tarafından yönetilmektedir.

İstanbul’da irili ufaklı 100 civarında bisiklet topluluğu, grubu ve derneği bulunmaktadır. Özellikle dernekler bisikletli ulaşım için organizasyonlar düzenlemekte, sosyal medyada bilinçlendirici faaliyetler düzenlemektedir. Bu

kuruluşlardan en önemlilerinden biri, Bisikletli Ulaşım Platformu (BUP)'dur. Platform, kendisini şu şekilde tanımlamaktadır: “Kent içi ulaşımını bisikletle gerçekleştirenlere destek olmayı, bisikletli ulaşımı yaygınlaştırmayı ve kamu kurumları ile belediyelerin ulaşım politikalarında bisiklete önem vermelerini sağlamayı amaçlayan bağımsız, aktivist ve gönüllü bir oluşumdur.” (<http://bisikletliulasim.com>, 10.01.2018, 12:30) Platform amaçlarından hareketle farkındalık turları düzenlemekte, ulaşım ile ilgili konferans ve sempozyumlarda, basın yayın organlarında bilgilendirici katılımlar yapmaktadır.

Bir diğer kuruluş olan Bisikletliler Derneği amacını şu şekilde belirlemektedir: “Türkiye’de bisiklet kültürünün geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve iletişimin sağlanması amacıyla, çalışmalarını yürütmektedir. 2008’de, kurulduğu yıldan itibaren aktif olarak şehir bisikletçiliğinin yaygınlaşması, bisikletin trafikte daha çok saygı görmesi için Türkiye genelinde sivil toplum çalışmaları gerçekleştirmektedir.”

Yerel düzeyde ulaşım planlama ve yatırımlarından sorumlu kurum olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) bünyesinde bisiklet projelerinde yetkili birimler ise İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Ulaşım Planlama Müdürlüğü, Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü (UKOME), Altyapı Projeler Müdürlüğü ve Trafik Müdürlüğü’dür.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin hazırladığı, İstanbul’un ulaşım yatırımlarının belirlenmesinde en önemli kaynaklardan biri olan İstanbul Ulaşım Ana Planı’nda çalışmanın amacı şu şekilde belirtilmiştir;

“İstanbul için 2023 yılı arazi kullanım ve nüfus yapısına bağlı olarak, ekonomik açıdan düşük maliyetli ve kentin planlı gelişimine katkı veren; ekolojik açıdan çevreye verdiği zararı minimuma indiren; toplumsal açıdan sosyal eşitlik ilkesine bağlı, kentin tarihi ve kültürel kimliği ile uyumlu, erişilebilirlik, konfor, güvenlik, güvenilirlik gibi nitelikleri içeren, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin kurulması ile kentte yaşayanların ulaşım taleplerinin karşılanması amaçlanmaktadır.”

Bu ifade problemin doğru tespit edildiğini, ulaşım problemlere olumlu açıdan yaklaşıldığını göstermektedir.

Türkiye’de dernek ve gruplardan bağımsız olarak meydana gelen bir uygulama da “Critical Mass”tir. Critical Mass Türkçe’de “yeterli çoğunluk” anlamına gelmektedir. Critical Mass dünyada bisikletli ulaşım talebi olan birçok ülkede her aynı son Cuma günü yapılan sivil bir etkinliktir ve Türkiye’de uygulamaya sınırlı katılım söz konusudur.

“1992 yılında San Francisco, ABD’de başlayan etkinliğin ilk adı Commute Clut’tur. Etkinliğin bugünkü ismi, Çin’de uygulanan, trafik ışığıyla kontrol edilmeyen kavşaklarda, bisikletçilerin belli bir sayıya geldikten sonra karşıya geçebilmesi kuralına atıf yapılarak Critical Mass ismini almıştır.” (bisiklet.net, 09.11.2015, 15:30) Etkinlik için herhangi bir kuruluşun düzenlemesi mevcut değildir. Genellikle sosyal medya üzerinden, etkinlikten haberdar olan bisikletliler kararlaştırılan saatte etkinliğin yapılacağı cadde veya meydanda buluşur birlikte, özellikle otomobil trafiği içerisinde grup sürüşü yapıp “görünür olmaktadır”. Critical Mass bir görünürlük ve hak talebi eylemidir.

EMBARQ Türkiye Sürdürülebilir Ulaşım Derneği de sürdürülebilir, bisikletli ulaşım hakkında sempozyumlar düzenlemekte, raporlar yayımlamaktadır. EMBARQ’ın 18 Aralık 2012 yılında ulaşım alanında çalışan profesyonellerle düzenlediği çalıştayda katılımcılara bisiklet kültürünü nasıl geliştirebiliriz?” sorusu sorulmuş ve şu cevapları almıştır:

1. Bisiklet kültürünün geliştirilmesi için yol kenarındaki reklam panoları ile televizyonlarda afiş ve kamu spotu kullanılarak. (%38)
2. Özel günlerde bisikletli farkındalık etkinlikleri ile. (%31)
3. Belediyeler tarafından bisiklet kiralama alanları kurulabilir. (%27)
4. Bisiklet kullanıcılarına bilet ücreti indirimi verilebilir. (%23)
5. Şehrin belli yerlerinde bisiklet odaklı eğlence/spor etkinlikleri düzenlenebilir. (%19)
6. Mahallelerde, okul-ev arası seyahatlerin bisiklet ile yapılması için uygulama günleri belirlenebilir (%15) (EMBARQ, 2012)

Değerlendirmelerde öncelikle, toplumda “bisiklet kültürünün” oluşturulması ve farkındalığın arttırılmasına odaklı fikirlerin benimsendiği görülmektedir.

3. CYCLIST TÜRKİYE BİSİKLET DERGİSİNİN TANITIMI ve İÇERİK ANALİZİ

3.1. Derginin Tanıtımı, Metin ve Görsel İçeriği

Cyclist, Türkçe 'de bisikleteçi, bisiklet süren kişi anlamına gelmektedir. Cyclist Türkiye dergisi, İngiltere, Avustralya ve Yeni Zelanda'dan sonra 2015 Mart ayından itibaren Türkiye'de yayımlanan, aylık 10.000 adet basılan bir dergidir. Türkiye dergi iade sayı ortalamaları dikkate alındığında aylık 7.000 adet ortalama satışı olduğu tahmin edilmektedir. Derginin amacı web sitesinde hakkımızda kısmında şu şekilde tanımlanmıştır:

“Bisiklet sporunun bilinirliğini yükseltme ve bisiklet kültürünü yaygınlaştırma amacıyla yola çıkan Cyclist Türkiye ekibi, hayatında bisiklete geniş yer ayırmış kişilerden oluşuyor. Bisikletin sportif, kültürel ve sektörel yanlarına değinilen dergi içeriğinde, tüm bisiklet disiplinlerine yer vermenin yanı sıra, şehirde bisiklet kullanımının özendirilmesine yönelik içerikler, sporcu sağlığı, beslenme, antrenman, yarışlardan bilgiler ve farkındalıkla ilgili paylaşımlara yer veriliyor.” (Cyclist Türkiye, Aralık 2015)

Alıntılanan metinde bisikletin sportif, sektörel ve kültürel yanları ile şehirde bisiklet kullanımının özendirilmesi, bisiklet kültürünün oluşturulmasına katkı sağlanmasının hedeflendiği belirtilmektedir.

Derginin Aralık 2015, Ocak-Şubat-Mart 2016 tarihli dört sayısı incelenmiştir, bölümler reklam, “ürün inceleme” ve “makale”, röportaj ve benzeri içerikler “diğer” olarak gruplanmıştır. Genel olarak bölümlerin sayfa sayısı olarak dağılımı şu şekildedir;

Tablo 5: Genel İçerik Grupları

Yayın Dönemi	Sayfa Sayısı ve Oranı						Toplam Sayfa
	Reklam	%	Ürün İnceleme	%	Diğer	%	
Kas.15	20	17%	12	10%	84	72%	116
Ara.15	21	18%	10	9%	85	73%	116
Oca.16	20	17%	10	9%	86	74%	116
Şub.16	14	12%	14	12%	90	78%	118

Derginin hacmi, ortalama %20 fotoğraf ve sloganlardan oluşan reklam bölümleri, %10 yeni ürünlerin daha detaylı tanıtımlarının yapıldığı ürün inceleme bölümleri ve kalan bölümler ise ünlü sporcularla, popüler karakterlerle yapılan röportajlar, tur yazıları, festival ve organizasyon haberlerinden oluşmaktadır.

Derginin konu dağılımları ve konu hacimleri Tablo 6’da verilmiştir.

Tablo 6: Konu Dağılımları ve Hacimleri

İçerik	Sayfa Oranı
Yurtdışı tur	23,66%
Yarış	12,62%
Performans	11,67%
Ünlü Sporcu	11,04%
Donanım	6,31%
Bisiklet grupları	5,68%
Giyim	5,68%
Bisiklet	4,42%
Popüler karakter	4,42%
Sürüş teknikleri	4,10%
Beslenme	3,15%
Sağlık	2,52%
Bisiklet turu	1,26%
Festival	1,26%
Bisiklet tarihi	0,95%
Sosyal çalışma haberi	0,63%
Yurtiçi tur	0,63%

Konu dağılımları incelendiğinde çalışmanın odağında olan ve dergi tarafından tanımlanan şehirde bisiklet kullanımı konusu, sosyal çalışma haberleri, kısmen festival, bir miktar da bisiklet grupları ile ilgili bölümlerde yer almaktadır. İlgili içeriklerin tamamı çalışmanın konusu doğrultusunda değerlendirildiğinde sayfa sayısı olarak bu içeriklerin oranı yaklaşık %7'dir. En fazla içeriğe sahip bölümler ise yaklaşık %24 ile yurtdışı tur, %13 yarış, %11 performans ve ünlü sporcularla spor hakkında yapılan röportajlardan oluşmaktadır.

Görsellerin Analizi:

Bir sonraki bölümde kelimeler bağlamları değerlendirilerek konu özelinde, 1. Hız-Mücadele-Yarış, 2. Sektör-Tüketim-Tarz 3. Spor-Beden-Fit Olma 4. Doğa-Gezi-Ulaşım olmak üzere kategorilendirilmiştir. Bu kategorilendirme ile ilişkili olarak dergideki görsel içerik örnekleri şu şekildedir:

Doğa-Gezi-Tur Kategori Görselleri



Şekil 11 Doğa-Gezi-Tur Görseli 1
(Cyclist Türkiye, Ocak 2016)



Şekil 12 Doğa-Gezi-Tur Görseli 2 (Cyclist
Türkiye, Ocak 2016)



Şekil 13 Doğa-Gezi-Tur Görseli 3
(Cyclist Türkiye, Ocak 2016)



Şekil 14 Doğa-Gezi-Tur Görseli 4 (Cyclist
Türkiye, Şubat 2016)

Doğa-gezi-tur kategorisindeki görseller büyük oranda yurtdışında çekilmiş fotoğraflardan oluşmaktadır. Genellikle doğal güzellikleri ile meşhur yerlerde, manzaraya odaklanan, sakin, trafiksiz, temiz yolların doğa ile birlikte çekilmiş fotoğraflar söz konusudur.

Hız-Mücadele Kategori Görselleri:



Şekil 15 Hız-Mücadele Görseli 1 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)



Yanımdan geçerken araçtaki yolculardan biri camdan çıkıp heyecanla bağırıyor "Hey dostum, daha hızlı!"

Şekil 16 Hız-Mücadele Görseli 2 (Cyclist Türkiye, Şubat 2016)



Şekil 17 Hız-Mücadele Görseli 3 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)



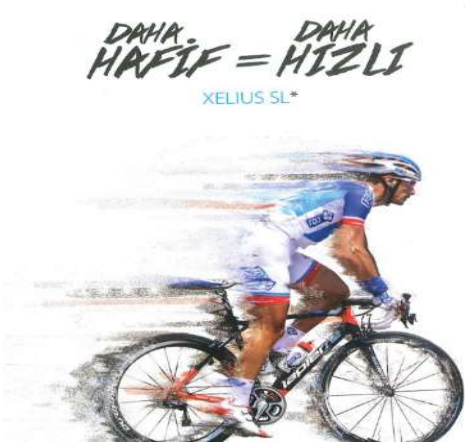
Şekil 18 Hız-Mücadele Görseli 4 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)



Şekil 19 Hız-Mücadele Görşeli 5 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)



Şekil 20 Hız-Mücadele Görşeli 6 (Cyclist Türkiye, Mart 2016)



Şekil 21 Hız-Mücadele Görşeli 7 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016)



Şekil 22 Hız-Mücadele Görşeli 8 (Cyclist Türkiye, Ocak 2016)

Hız-Mücadele kategorisindeki görseller çoğunlukla yarış veya antrenman fotoğraflarından oluşmaktadır. Genellikle bisiklet sürücülerinin yüzlerine odaklanılan fotoğraflarda hırs, azim, mücadele ifadeleri öne çıkmaktadır.

Sektör-Tüketim Kategori Görselleri



Şekil 23 Sektör-Tüketim Görseli 1
(Cyclist Türkiye, Aralık 2015)



Şekil 24 Sektör-Tüketim Görseli 2
(Cyclist Türkiye, Mart 2016)



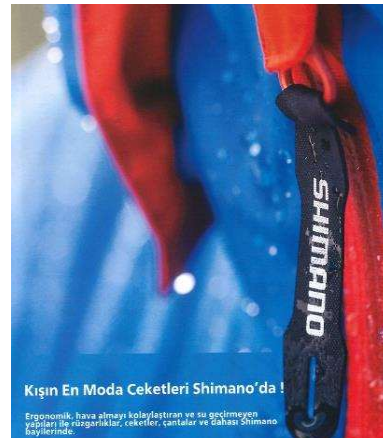
Şekil 25 Sektör-Tüketim Görseli 3
(Cyclist Türkiye, Mart 2016)



Şekil 26 Sektör-Tüketim Görseli 4
(Cyclist Türkiye, Aralık 2015)



Şekil 27 Sektör-Tüketim Görseli 5
(Cyclist Türkiye, Ocak 2016)



Şekil 28 Sektör-Tüketim Görseli 6
(Cyclist Türkiye, Ocak 2016)

Sektör-tüketim kategorisindeki görseller genellikle firmaların reklamlarından oluşmaktadır. Vurgulanan temalar hız, güç, şıklık, tarz olarak görünmektedir.

Spor-Beden-Tarz Kategori Görselleri:



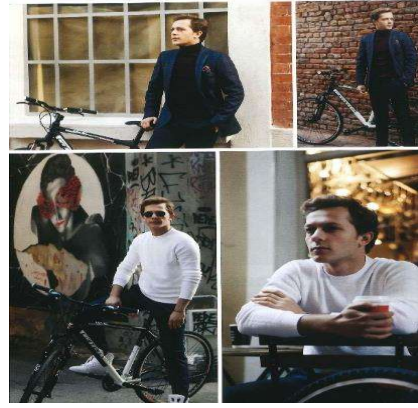
Şekil 29 Spor-Beden-Tarz Görseli 1
(Cyclist Türkiye, Aralık 2015)



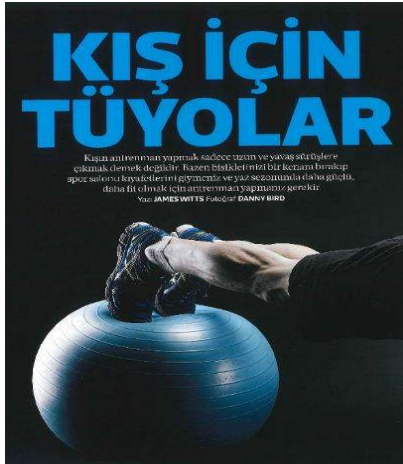
Şekil 30 Spor-Beden-Tarz Görseli 2
(Cyclist Türkiye, Şubat 2016)



Şekil 31 Spor-Beden-Tarz Görseli 3
(Cyclist Türkiye, Aralık 2015)



Şekil 32 Spor-Beden-Tarz Görseli 4
(Cyclist Türkiye, Ocak 2016)



Şekil 33 Spor-Beden-Tarz Görseli 5
(Cyclist Türkiye, Ocak 2016)



Şekil 34 Spor-Beden-Tarz Görseli 6
(Cyclist Türkiye, Ocak 2016)

Spor-beden-tarz kategorisindeki görsellerde genellikle popüler film, dizi, spor karakterleri, fit ve kaslı sporcu bedenleri ile şık kıyafetler bulunmaktadır.

Tablo 7: Derginin Görsel İçeriğinin Detaylı Dökümü

Kategori	Kas.15	Ara.15	Oca.16	Şub.16	Toplam	Oran
Doğa Yurtdışı	17	30	22	16	85	15,26%
Yeni Bisiklet	18	15	20	15	68	12,21%
Fit Bisikletçi Erkek	26	22	7	11	66	11,85%
Şehir Yurtdışı	29	-	16	3	48	8,62%
Bisiklet Donanımı	21	7	8	10	46	8,26%
Ünlü Erkek	5	10	3	25	43	7,72%
Yarış Erkek Grup	11	9	12	9	41	7,36%
Bisiklet Kıyafeti	2	16	7	12	37	6,64%
Animasyon	2	-	11	4	17	3,05%
Fit Bisikletçi Kadın	1	-	5	9	15	2,69%
Şehir Yurtiçi	2	-	-	12	14	2,51%
Şehir Bisikletçi Kadın	-	14	-	-	14	2,51%
Şık Erkek	6	-	5	-	11	1,97%
Doğa Kadın Erkek	4	5	1	1	11	1,97%
Doğa Yurtiçi	7	2	-	-	9	1,62%
Doğa Erkek	7	-	-	-	7	1,26%
Şehir Gezi Grubu	2	-	4	1	7	1,26%
Teknolojik Alet	4	2	-	-	6	1,08%
Fitness Aleti	2	1	2	-	5	0,90%
Eski Bisiklet	2	-	-	1	3	0,54%
Bisiklet Animasyon	1	2	-	-	3	0,54%
Otomobil	1	-	-	-	1	0,18%
Toplam	170	135	123	129	557	100,00%

Derginin detaylı görsel içerik dökümünde birinci sırada yaklaşık %15 yoğunlukla yurtdışı doğa fotoğrafları, ikinci sırada reklam ve ürün tanıtım bölümlerinde yeni bisiklet görselleri, daha sonra bisikletli erkek görselleri ve ünlü erkek karakterler yer almaktadır.

3.2. Yöntem, Teknik ve Verilerin Çözülmesi

İçerik analizi, bir metinde, söylemde ilk bakışta görünen anlamından ayrı olarak bireyleri etkileyen örtük mesajların deşifre edilmesi için yapılan ikinci okuma olarak tanımlanabilir. Çalışmanın bir amacı mesajlarda gözlenen öğelerin, temaların farklı bakış açıları ve yöntemler ile yorumlanması ve temellendirilmesidir. İçerik analizinin çok farklı kullanım alanları bulunmaktadır. Çalışmada odaklanılacak alan “kitle

Frekans Analizi:

Metin analizinde en temel teknik olan frekans analizi tekniği, öğelerin (konu ile ilgili seçilen anahtar kelimelerin) metinde görölme sıklığını ortaya koymaktadır. Analizde, anahtar sözcüklerin sayılması ve sıralanması metindeki iletişimin ana temalarının belirlenmesini sağlar. (Bilgin, 2014, s. 18) Örneğin “Hız-mücadele-yarış” kategorisi için antrenman, güç, hız, profesyonel gibi kelimeler değerlendirilmiştir.

Kelimeler bağlamları değerlendirilerek konu özelinde kategorilendirilmiştir. Kategorilendirilme neticesinde en fazla kelime hız-mücadele-yarış kategorisinde yer almaktadır.

Tablo 8: Kategorilere Göre Kelime Frekansları

Kategori	Sıklık
Hız-mücadele-yarış	1888
Sektör-tüketim-tarz	771
Spor-beden-fit olma	426
Doğa-gezi-ulaşım	162
Genel Toplam	3236

Tablo 9’da kategori detayları ve kategorileri oluşturan kelimelerin frekansları verilmiştir.

Tablo 9: Kategori Detayları

Hız, mücadele, yarış		Sektör, tüketim, tarz		Spor, beden, fit olma		Doğa, gezi, ulaşım	
Kelime	Sıklık	Kelime	Sıklık	Kelime	Sıklık	Kelime	Sıklık
Yarış	504	Takım	245	Spor	193	Şehir	67
Güç	250	Yeni	196	Sporcu	111	Trafik	38
Hız	235	Farklı	130	Vücut	70	Doğa	33
Yüksek	172	Eski	53	Fit	24	Ulaşım	24
Antrenman	165	Giyim	49	Efor	17		
Zor	137	Organizasyon	38				
Yarışçı	122	Teknoloji	29				
Profesyonel	102	Kıyafet	20				
Başarı	64	Şık	11				
Teknik	54						
Zirve	48						
Amatör	22						
Aerodinamik	13						
Toplam	1888		771		415		162

Seçili kelimelerin en fazla tekrar ettiği kategori “Hız-mücadele-yarış” kategorisidir. En az tekrar eden kelimelerden oluşan kategori ise “Doğa-gezi-ulaşım” kategorisidir.

Kategorisel ve İlişkisel Analiz:

Seçili temalar bağlamında anlamlı kelimeler gruplara dağıtıldığında en fazla hız-mücadele-yarış kategorisinde kelime bulunmaktadır. İkinci sırada sektör-tüketim-tarz kategorisi, daha sonra spor-beden-fit olma ve doğa-gezi-ulaşım kategorileri yer almaktadır. Kategorilendirme yapılırken işlenen temalar birleştirilmiş, yakın konular bir arada kategorilendirilmiştir.

Frekans analizi neyin kaç defa görüldüğünü verirken, ilişkisel analiz yapabilmek için anahtar kelimelerin hangi ifadelerle, hangi bağlamda kullanıldığının da tespit edilmesi gerekir.

Kelime bağlamlarını incelemek, seçili kelimelerin hangi diğer kelimeler ile birlikte görüldüğünü tespit edebilmek için her kategoriden iki kelimenin dökümü yapılmıştır. Tabloda kelimedenden önce ve sonra gelen ifadeler yer almaktadır. Detaylı döküm içerisindeki seçili ifadeler incelenerek ilişkisel analiz yapılması mümkün olacaktır. Bu amaçla her kategoride sıklığı yüksek, seçili kelimelerin ve aynı kökten türeyen kelimelerin bağlamlarını ortaya koyacak şekilde detaylı dökümü yapılmıştır.

Tablo 10: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Güç

Kelime Öncesi	Kelime	Kelime Sonrası
Bir	güç	ölçer kullanmalısınız, çünkü bisiklet
Çözüm,	güç	ölçer kullanarak doğru dengeyi
Eğer bisikletinizde powermetre denen	güç	ölçeriniz varsa eşik limitlerinizi
FACT karbon fiber taban ise	güç	transferi için esnemezliği sağlarken
güç değeriniz değildir, zira tam	güç	ile vereceğiniz tempo çok O bir saat
“Atletik performans, fiziksel	güç	üretimi İle sağlık arasındaki
Uygulama uyumlu trainer üzerinden	güç	hesabı da yaptığı için bisiklet İçin
Bisiklet sporu, içinde	güç	ve dayanıklılıkla beraber içinde
onu örnek alan, onun hikayesiyle	güç	bulan, insanın sınırlarını zorlayan
kaybıdır ve bacakları asıl işleri olan	güç	üretiminden alıkoyar
“Güvenilirlik ve emniyet,	güç	transferi, hafiflik
pedal çevirirken bisiklete aktardığınız	güç	oranında ciddi bir artış oluyor
pedala biraz daha fazla	güç	uygulamış oluyorsunuz
Çoğu yol bisikleti pedalının,	güç	aktarımı konusunda dağ bisikleti
güçlüyse, ortada kullanılmayan bir	güç	var demektir; bacaklarınızdan biri
aletini kullanarak, her iki bacağın	güç	üretimini ölçebilirsiniz" diyor koç
Bu, daha iyi	güç	transferi için tok ve iri bir orta
gerçek zamanlı sağ-sol bacak	güç	üretiminden pedallama tekniğiniz
Yoğun fiziksel	güç	ve dayanıklılık isteyen bisiklet yarış
verimliliği arasında açık bir ilişki yok	güç	stilden önemli Bu belirsizlik
Bu değer	güç	üretimini, daha çabuk yorulan kas
yüksek irtifada antrenman ve	güç	antrenmanlarının bisiklet sürüş
Ve sürüş verimliliği, belli bir	güç	çıkışını sürdürmek için gereken
dayanabiliyorsanız bu sizin nabız olarak	güç	eşiğindeki değeriniz kabul edilebilir
yine de tırmanışa geldiğimizde en	güçlü	olan da bendim
Bazı yarışçılar gerçekten	güçlü	ve dayanıklı fakat kasları fazlasıyla
kişinin karın ve bel kaslarının	güçlü	olması alt ekstremitenin tüm kas
Kaslarınızın daha	güçlü	olmasını ve eklemlerinizin daha iyi
Şu anda tek derdim bedenimi	güçlü	tutmak, bacakları izole etmek ve
iyi modülasyon ve ıslak zeminde daha	güçlü	fren tutuşu sunmalarına karşılık

Metinlerde güç kelimesi donanım, teknik, fiziksel dayanıklılık, efor gibi bağlamlarda kullanılmıştır. Bisiklet kullanırken ve bisiklet sürüşü için yapılacak güç antrenmanları için güçlenme ve güç uygulama teknikleri hakkında bilgiler verilmiştir. Anlatımlar yapılırken eğitmenlerin önerileri, profesyonel bisikletçilerin tecrübeleri ve stilleri ile konuyla ilgili teknik donanım ve yazılım tavsiyelerinde bulunulmuştur.

Tablo 11: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Hızlı

Kelime Öncesi	Kelime	Kelime Sonrası
iri alın borusu ve ön taraf,	hızlı	alınan virajlarda insana güven verecek
için yaptığınız interval denen kısa ama	hızlı	antrenman bölümleri esnasında
kullanacak, yani daha zorlu ve	hızlı	antrenmanlar yapacak ama birincil yakıt
400 gram daha hafif ama aynı derecede	hızlı	bir bisiklet elde ettiğini söylüyor
başarılı bir yol tutuşa sahip, çok	hızlı	bir lastik
testleri yaptık ve belki piyasadaki en	hızlı	bisiklet değil ama kesinlikle
onlar sporcu filan olmadıkları için pek	hızlı	değillerdi
ne kadar azaltırsanız, bisiklet o kadar	hızlı	gider
canınız ne kadar çok yanarsa, o kadar	hızlı	gider, zihni ve bedeni zayıf olanları
sepetlerini çıkartıp bisikleti daha da	hızlı	hale getirdik
O dönemde Giro bu kadar	hızlı	değildi (o zamanki Tour de France'dan
şöyle özetliyor: “Eskiden herkes daha	hızlı	olduğunu düşündüğü için 19mm
doğumuna kadar gidebildiğim kadar	hızlı	pedal çevirerek bir an önce Muscat'a
tırmanışlar dışında kalan kısımları	hızlı	sürmek için harika fırsatlar veriyor;
rüzgara karşı, bir saat olabildiğince	hızlı	sürmektir
yan yana giderken, ikimiz de bu	hızlı	tempoyu dert etmiyor görünüyoruz
sevdiğim tırmanışta bugüne kadarki en	hızlı	zamanlamayı yapmış olmama bakılırsa,
Bisikletinizin füze gibi	hızlı	gitmesini isteyeceksiniz ama ne kadar
Bu nedenle yarış sırasında sizden	hızlı	sporculara yol vermelisiniz
Bu yine de	hızlı	bir bisiklet
Bu teknik işe yararmış olmalı ki,	hızlı	arabalara olan tutkusu ve çapkınlığı,
Wiggins'in aerodinamik ve	hızlı	bir sürüş pozisyonu var
rekorunda kullandığı bisikleti kadar	hızlı	başka bir bisiklet olduğunu sanmıyorum
tünelinde değil, tüm yol koşullarında en	hızlı	bisiklet olmayı amaçlıyor
Bisikletin hep daha iyi, hep daha	hızlı	olmasını isteyenler için Merida, Reacto
Doppler kesinlikle	hızlı	bir bisiklet hissi veriyor
Cıvalı velodromda 19mm'lik lastikler en	hızlı	performansı veriyor olabilir ancak yola
bisiklet kullanırken gücün daha	hızlı	iletildiğini hissedeceğinizi ve aynı
yüksek efor harcayan, tekrarlı, kısa	hızlı	antrenman bölümleridir
Aerocockpit yalnızca bisikleti daha	hızlı	hale getirmiyor, ayrıca dördüncü nesil

Hız kelimesi, genellikle bisiklet, tempo, antrenman, lastik gibi kelimeleri nitelemek amacıyla kullanılmıştır. Metinlerde hangi şartlarda, hangi bisiklet ve donanımlar, hangi sürüş stilleri ile daha hızlı gidileceği bilgileri verilmektedir. Bisiklete ve bisiklet sürüşlerine atfedilen en önemli özelliklerden biri hız olarak tanımlanmaktadır.

Tablo 12: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Yeni

Kelime Öncesi	Kelime	Kelime Sonrası
Kaç bisiklet üreticisinin bu	yeni	tasarımı benimseyeceğini zaman
Lansman sırasında	yeni	Foil'i kısaca deneme şansımız oldu
Markanın bisikletlerinde,	yeni	araştırmalar sonucu elde edilen
tasarım ekibi bu yıl 31 adet	yeni	modelden oluşan bisiklet yelpazesini
Mesela Shimano	yeni	bir fren sistemi ürettiğinde Park Tool
Mitchell kullandıkları	yeni	teknoloji ile ilgili "Bu teknoloji ile
O zamanlar yeni teknoloji kullanarak	yeni	bir bisiklet üretip sonra rüzgar
kullanıcıları tarafından, topluluğa	yeni	kayıt yaptıran tecrübesiz kullanıcılar
öne çıkan Haberler Sedona	yeni	sezonunda 26 jantı saf dışı bırakıyor
yıllarda meydan okuyacak	yeni	malzeme ve tasarımları daha
çöllerinde yarışa koyulmadan önce	yeni	yapılan tasarım, havalandırmalı
Scott'a göre sonuç olarak	yeni	Foil'in esneme değerleri ya da
tekrar gündeme getirdiniz? FP: Jaguar	yeni	bir SUV üzerinde çalışıyordu ve
Şirketin iddiasına göre	yeni	lastiğin yuvarlanma direnci bir
süreyi bilmiyorum ama Park Tool'un	yeni	çıkan ürünlere uygun aleti piyasaya
önemli bir nokta İse markanın	yeni	sezondaki fiyatları Türk Lirası
Türkiye pazarına bu yıl	yeni	giren markalardan birisi de Park Tool
zamana karşı yarışları için tasarlanan	yeni	Trinity Advanced Pro TT modeli ise
com İlk bakışta	yeni	Wattbike bir önceki versiyonlarından
gitmediğiniz yerleri keşfedecek,	yeni	heyecanlar yaşayacak ve her an yeni
ADİM ADİM ARTTIRİN spora	yeni	başladığınızda en ağır egzersizle
0 modeli ile güncelledi	yeni	, tek parçadan oluşan tabanı sayesinde
£7,499 bisiklette aerodinami	yeni	bir trend gibi görünüyor ama aslında
temizlenemeyecek duruma geliyor	yeni	bir gidon bandı, birkaç yıllık bisiklete
kadar zor bir yarış olduğunu gördü	yeni	dizimizin bu ilk bölümünde,
çözümleme kapasitesine sahip	yeni	uygulama sayesinde bütün bu
kadar daha konforludur? Scott	yeni	Foil kadrosunda dikey esnemenin bir
yönlü tasarımı ile sizi bekliyor	yeni	BMW XI ile gitmediğiniz yerleri
tırnağı bırakıp, pedi çıkartabilirsiniz	yeni	pedi takarken üzerindeki Forward
Böylece	yeni	Wattbike Power App üzerinden akıllı

Yeni kelimesi, yeni bir bisiklet, yeni bir bisiklet kıyafeti gibi genellikle ürün bağlamında kullanılmıştır. Yeni ürünün eskiye göre avantajları, geliştirilen ek özellikleri anlatılmıştır.

Tablo 13: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Kıyafet

Kelime Öncesi	Kelime	Kelime Sonrası
yeni	kıyafet	koleksiyonu geçenlerde yapılan
çünkü yolda hiçbir zaman o kadar	kıyafete	ihtiyacınız olmayacak
kalan boş alanlar İse birkaç bisiklet	kıyafeti	, kask ve ayakkabılarınızı taşımaya
Çoraplar kötü bir kıyafeti iyi, iyi bir	kıyafeti	kötü gösterebilecek güçtedir
kurucusu Sean Sakinofsky	kıyafeti	çoraplar gösterir
seçildiğinde bu cesur çorap akımı	kıyafetimizin	muhteşem görünmesini
Avusturya temalı	kıyafetimle	son derece uyumlu olduğunu sizin
gördüğüm çeşit çeşit bisiklet	kıyafetinin	gölgesinde kalacak
Çoraplarınızın tarzı	kıyafetinizin	tarzını tamamlar
sakalı, türbanı savaşçı	kıyafetiyle	bir ortaçağ askerinin ünde tuttuğu
Türkiye gibi bir ülkede, dilediğimiz	kıyafetle	bu kadar kadın özgürce bir araya
sporcu arzu ederse dizi kapalı	kıyafetler	giyebilir
Giydiğimiz	kıyafetler	bile onlara ilgi çekici geliyor
en az bir aydır yıkanmamış	kıyafetler	giyiyorlardı
hemen durmak ve kuru, sıcak	kıyafetler	giymek için bir saniye bile tereddüt
günlük kullanıma uygun	kıyafetlerde	de alternatif sunuyor
hem de serinlemek için üzerimdeki	kıyafetlere	aldırmadan düş alıp yoluma devam
“Bisiklet ve koşu	kıyafetleri	fabrikanın üretiminin neredeyse
Vosloo “En İyi performanslı	kıyafetleri	üretmek gibi bir tutkumuz var ve
daha çok fark edilecek bisiklet	kıyafetleri	üretiyordu
zaman aldı, bu geleneksel	kıyafetleri	ve ilkel lahlarla kuşanmış Sih, beni
İşyerine gelince değiştiriordum	kıyafetlerimi	
aktivite sonrasında değişilen ıslak	kıyafetlerin	konulabileceği ayrı bir bölme
gelişmesiyle Türkiye’de	kıyafetlerin	daha ön planda olduğu yol bisikleti
deneyimi artık yol bisikleti	kıyafetleri	kullanmaya karar vermiş gibi
her yeri, tam tekmil Orta Çağ	kıyafetlerine	bürünmüş
bir kenara bırakıp spor salonu	kıyafetlerini	giymeniz ve yaz sezonunda daha
Ali’nin hediyesi Pakistan yerel	kıyafetlerini	kamufraj olarak kullandık
tabi bu sadece ekibin	kıyafetlerini	yıkarken ortaya çıkan
Bisiklet	kıyafetlerinin	üstüne marka aldık
Yerel	kıyafetlerle	konuşmazsam kimsenin yabancı
her yere diledikleri	kıyafetlerle	bisikletle gidebilmeleri, bizim

Kıyafet kelimesi genellikle bisiklet kıyafetleri bağlamında, kıyafetin sürüş sırasında sağladığı teknik avantajları, nefes alma, esneklik gibi özelliklerinden bahsedilirken sağladığı şıklığa, iyi görünmesine de vurgu yapılmıştır.

Tablo 14: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Vücut

Kelime Öncesi	Kelime	Kelime Sonrası
daha hafif yük kaldırma,	vücut	ağırlığı ile çalışma, el tipi ağırlıklar
Bu davranış, görece	vücut	yağ oranları konusunda bilmeniz
alışana kadar vitamin de alırım,	vücut	direncini korumak önemli
vücut yağının azaltılması ve genel	vücut	formunun Boyun ağrılarım önlemek
kaybına Yaşamsal önem taşıyan su,	vücut	ısının düzenlenmesi, kan hacminin
kramplarının engellenmesinde	vücut	için çok gerekli bir bileşendir
danışmak gerekmektedir Sağlıklı bir	vücut	için günde yarım saat bisiklete binin
koç Will Newlon, en azından	vücut	pozisyonunuz açısından
ulaşım amaçlı kullanmanın da	vücut	sağlığıma olumlu etkileri vardır
esneme yetmez” diyor, “Vücut	vücut	uyum sağlamada ustadır ama iyiyle
Konseyi’ne göre kadın sporcularda	vücut	yağ oranı 3’üzde Güç/ağırlık oranım
daha önemli olduğuna inanıyor	vücut	uyum sağlar ve düzeltmek İçin
Eğer duruş pozisyonunuz kötüyse	vücut	buna da uyum sağlayacak ve İhtiyaç
Ağrılar	vücut	dengesizliklerinin iyi bir
kıdemli koçu lan Goodhevv	vücut	dengesizlikleri doğuştan gelebilir;
gelen bir bisikletçi için bu miktar,	vücut	ağırlığının her bir kilosu için 5 mg
Ayrıca sıvı alımında, sporcunun	vücut	ağırlığı da dikkate alınmalı ve kilosu
kütlelerinin %3-5’ini kaybederler	vücut	ağırlığıyla yapılan egzersizler ve
daha iyi çalışmasına yardımcı olur	vücut	kondisyonunu artırır
kol, bacak, el, ayak ve göz	vücut	koordinasyonunun iyileştiği
kolay kazanılmaz, ancak kalp ve	vücut	sağlığımız için sporu ve egzersizi bir
modeller en soğuk koşullarda bile	vücut	ısınıza korumanızı sağlarken yeni
Bisiklete binmek	vücut	formunu korur Bisiklet kullanmak
yüksek yağ yaklaşımı vardır	vücut	yağ oranlarının bu kadar düşük
evresinde karbonhidrat tüketimi	vücut	ağırlığının her bir kilosu için 8 ile 12
fazla kaslı olmadığımızı düşünelim	vücut	yağı bambaşka bir hikaye” diyor,
karbonhidratlar eksikliğinde	vücut	enerjisini yağ depolarından
Egzersiz süresince	vücut	ağırlığındaki ani değişimler
önemli ilk adım fizik tedavidir	vücut	mekanizmamız tamamen hareket
Aslında Froome’un	vücut	kitle endeksi 20

Metinlerde vücut kelimesi çoğunlukla denge, sağlık, ağırlık, form, direnç kelimeleri ile birlikte kullanılmıştır. Kelimenin geçtiği metinlerin genelinde nasıl daha fit, güçlü, sağlıklı bir vücuda sahip olunacağından söz edilmiş, istenen vücut şekli bisiklet kullanımı ile birlikte değerlendirilmiştir.

Tablo 15: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Fit

Kelime Öncesi	Kelime	Kelime Sonrası
Mason, çoğunlukla gıcırdayan pres-	fit	ürünlerle karşılaştırıldığında
Bundan senelerce önce	fit	yaparken genellikle, Look'un
eninde sonunda tercihe dayanıyor	fit	ötesi "Sürüş ya da sürüş konforuyla
" Bütün fitting uzmanları, doğru	fit	ve en iyi performansın ayakkabı
yakışır Ronan Descy, fitting uzmanı	fit	and Find'ın
Daniel Cannon tarafından 11	fit	amatör bisikletçi üzerinde
Aynakol göbeği, özellikle press-	fit	göbek sisteminin toza karşı
Bütün yıl boyunca	fit	kalmanız gerek
Fizyoterapist ve bike-	fit	uzmanı John Dennis merkez bölge
ipiyle çeşitli egzersizler yaparak	fit	bir vücuda sahip olursanız sele
yaz sezonunda daha güçlü, daha	fit	olmak için antrenman yapmanız
Altura'nın vücudu saran 3D	fit	kalıbına sahip
105 kiloydum, bambaşka,	fit	bir Mustafa oldum
diyor Newton, "Muhtemelen daha	fit	obnak, biraz kilo vermek ve havalı

Fit kelimesi vücut ve kıyafeti nitelemek amacıyla kullanılmıştır. Ayrıca vücut direnci, kuvveti olarak da kullanılmaktadır.

Tablo 16: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Ulaşım

Kelime Öncesi	Kelime	Kelime Sonrası
önce de İstanbul trafiğindeydim	ulaşım	ihtiyacımı bisikletle karşılıyordum
aldığım tepkiler daha da çeşitlendi	ulaşım	ihtiyacımı bisikletle karşılayan bir
Siz bisikleti	ulaşım	için de kullanıyor musunuz?
Arkadaşlarımla bisikleti, hem	ulaşım	aracı olarak hem de hobi eğlence
Bisikleti	ulaşım	aracı olarak görüyorum
yalnızca spor için değil, günlük	ulaşım	amaçlı kullanmanın da vücut
bisiklet turlarında ya da bisikletli	ulaşım	sırasında da kullanabilirsiniz
Cyc; Size göre şehirde bisikletle	ulaşım	eskiye göre nasıl? ME: Eskiden çok
Bisikletle	ulaşım	İyice yerleştikten sonra sağlık
hobi aracı olmaktan çıkıp bir	ulaşım	aracı olarak değerlendirilmesi
CST Xpedium serisi, şehir içi	ulaşım	ve gezinti için tasarlanmış özel
doğaya ve çevreye dost olan bu	ulaşım	aracını yaygınlaştırarak insanların
çoğunlukla turlar ve şehir içi	ulaşım	gibi patlamaya karşı dayanıklılığın
takılır ve konuşurduk" ve tek	ulaşım	aracımız bisikletti
edilecek ve mevcut yollar bisikletli	ulaşıma	uygun hale getirilecek
girmesi lazım ilk defa bisikletle	ulaşıma	başlayacak kişilere, hedeflerine
özverili şehir ve tur bisikletçilerinin	ulaşımda	yaşadıkları sıkıntılara çözüm olmak
İstanbul'da şehir içi	ulaşımda	kullanmış olmam ve buna devam
Ekim ayında bisikleti ve bisikletli	ulaşımı	sevdirmek amacıyla kurulmuş
İstanbul'da da günlük	ulaşımda	bisiklet kullanıyorum

Ulaşım kelimesi çoğunlukla bisiklet ile “kent içinde bir yerden bir yere erişim” bağlamında kullanılmıştır. Metinlerde ulaşımda bisikletin kentteki konumu sorgulanmıştır.

Tablo 17: İlişkisel Analiz Dökümü – Kelime: Trafik

Kelime Öncesi	Kelime	Kelime Sonrası
herkese bisikleti tavsiye ediyorsunuz	trafiğe	bisikletle ilk defa çıkacak kişilere
başlayacak kişilere, hedeflerine	trafiğe	fazla bulaşmadan ulaşmalarını
kavramlara aşına olmadığı İçin,	trafiğe	yönelik önlemlerin alınmasında
Hatta bir keresinde yoğun bir	trafiğin	içinde kalmış, trafiğin çözülmesini
İnanılmaz bir	trafiğin	içinde dünyanın en kalabalık
O çocuklar bisikletin	trafiğin	bir parçası olduğu bilinciyle yetişsin
bir nedeni batıda motorlu taşıt	trafiğini	mümkün olan en alt seviyeye
Ayrıca	trafik	de motorlu araç sürücüsünün
Bisikletle	trafik	dersinin mutlaka müfredata girmesi
Ehliyeti olan	trafik	bilgisi olmadan araç kullanan
İnsanlar balık istifi gibi	trafik	, gürültü, stres
İstanbul’da	trafik	nasılsa biz de ondan nasipleniyoruz
Kaos, kötü haberler,	trafik	, aksilik, beklenmedik kahve lekesi
hiç pedal kesmeden sürebileceğiniz	trafik	ışığı, yaya, kavşak, iniş-çıkış
özen gösterir çünkü gerçekten	trafik	sorununa tek çözüm bisiklet
sürmek için harika fırsatlar veriyor;	trafik	çok az ve etrafta hiç bisikletçi yok
Yarış sırasında da	trafikle	ilgili ufak sorunlar oldu
sebepler olan ‘basit’ makine	trafikte	kimi sürücülerin küçümseyerek
ama herkesin bisikletliyi	trafikte	koruması kollaması lazım
Arkadaşımız	trafikte	pedal çevirdiği için hem kuralları
Bisikletli olarak	trafikte	haklarımız var
Ama suç bende değil,	trafikte	İtalyanlar iletişime daha açıktırlar ve
Önceden	trafikte	eziklenmeyip şerit hakkımı geniş
Öncesinde sabah ve akşam otobüsle	trafikte	ikişer saate yaklaşan yolculuklar
harflerle yazılmış “Korna Çal” yazısı	trafikte	uygulanan tek kanundu
günlük bisiklet kullanıcıları için	trafikte	daha çok fark edilecek bisiklet
daha seri hizmet verebiliyoruz Cyc;	trafikte	ne tür sorunlar yaşıyorsunuz? HTY:
Zor olan	trafikteki	diğer sürücüleri bisiklete karşı
Üstelik yollar da her türlü	trafikten	uzak
Ama biz sürekli	trafikteyiz	Dolayısıyla bu sorunları bir kaç kat

Trafik kelimesi yer yer kentteki (daha çok otomobilin yolları) ulaşım sistemini nitelemek için yer yer de ulaşımın sıkışıklığını, kaosu anlatmak için kullanılmıştır.

3.3. Verilerin Yorumlanması

Cyclist Türkiye dergisi ülkemizde bisiklet dergisi olarak en önemli yayınlardan biridir. Derginin amacı tanımlanırken ana konulardan biri “bisiklet kültürünü geliştirmek” olarak belirtilmiştir. Dergi bayilerinde ve büyük kitapçılarda satılan derginin amacı ve dağıtım kanallarının büyüklüğü düşünüldüğünde özellikle bisiklete ilgi duyan büyük bir kitleye hitap ettiği söylenebilir. Ülkemizde bisiklet hakkındaki yayın sayısının az olması sebebi ile bisiklet ekosisteminin oluşturulması ve geliştirilmesinde, çalışma konusu olan derginin önemli bir rolü vardır.

Çalışmanın alanı olan İstanbul’da bisikletli ulaşımın durumu önceki bölümlerde işlenmişti. Veriler ve incelemeler ışığında İstanbul’da bisikletli ulaşım konularında toplumun henüz şekillenmekte olduğu söylenebilir. Bu durumda derginin söylemi ve ideolojisini çözümlenmeye çalışılması bisikletli ulaşımında medyanın etkisinin anlaşılması konusunda yardımcı olacaktır. Derginin künyesinde verilmiş olan bir amaç ile çözümlenmesi yapılmış içeriğin uyumluluğunun konu bağlamında incelenmesi, söylemlerin ne yönde olduğunun, hangi değerlerin yüceltildiğinin, mesajların görünen ve örtük anlamlarının anlaşılması, oluşturulmaya çalışılan “bisiklet kültürü” ne yönde etki edeceğini göstermesi bakımından önemlidir.

Konuların içeriklerine göre sınıflandırma yapıldığında nicelik olarak en fazla işlenen konular yurtdışı turlar ve bu turlar için yapılacak hazırlıklar ile edinilmesi gereken ekipman konularıdır. Sayfa hacmi olarak seçilen dört sayının %23,66’sını yurtdışı turlar oluşturmaktadır. Görsellerin de %15,26’sı yine yurtdışı tur görselleridir. Yurtdışı turlar, özellikle bisiklet turları ciddi para ve zaman gerektiren aktivitelerdir. Yurtdışı bisiklet turlarının en fazla işlenen konular olması bisikletin gezi, tur fonksiyonuna vurgu yapmaktadır. Derginin içerik yoğunluklarına göre bisikletin birincil fonksiyonu oldukça pahalı, dayanıklılık ve hazırlık gerektiren bir fonksiyondur. Yurtdışı turlar için rota ve gidilecek konum detayları verilirken yolculuğa fiziksel ve zihinsel olarak nasıl hazırlanılacağı diğer bölümlerde detaylı olarak anlatılmaktadır. Örneğin İtalya Dolomitler gibi uzun ve zorlu bir parkur için gerekli olan yüksek fiyatlı bir bisiklet, donanım ve özel kıyafetler derginin farklı bölümlerinde detaylı olarak verilmiştir. Bunun yanı sıra turun uzunluğu ve sürekliliği

için gerekli olan fiziksel kondisyon ve antrenman planları da farklı bölümlerde verilmektedir.

İçerik grupları ayrı ayrı kategorilendirilirken yarış ve performans sürüşlerinin içerikleri toplamı %24'tür. Bu bölümde yoğunlukla yurtdışı yarışlar olmak üzere yurt içi yarışlar ile beraber performans arttırmaya yönelik sürüş ve aktiviteler yer almaktadır. Bu bölümlerde genel olarak bisiklet yarış aleti, bisikletçi de diğer bisikletçilerle ve yol şartları ile mücadele eden fit bir sporcu olarak tanımlanmaktadır. Gerekli bisiklet, donanım ve ürünleri derginin diğer bölümlerinde detaylı olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca bu aktivitelerin gerektirdiği efor ve fiziksel duruma sahip olabilmek için gerekli antrenman ve beslenme detayları ile teknikler başka bölümlerde aktarılmaktadır.

Derginin diğer bölümlerinde yine bu tür tavsiyeler %11 içerik hacmi ile ünlü sporcu röportajları ile ve %4,5 popüler, ünlü dizi karakterleri ile yapılan röportajlar ile verilmektedir. Kategori yoğunluk tablosunun sonlarında ise %0,95 hacimler bisiklet tarihi, %0,6 ile çeşitli sosyal çalışmalar, %1,26 hacimle haberler ve festivaller gibi bölümler yer almaktadır.

Değerlendirici Analiz:

Kelimelerin ve kelimelerin birbirleri ile ilişkilerinin değerlendirildiği analizlerden sonra cümle ve paragrafların bütünsel olarak değerlendirilmesi, mesajların yapısı, yönü hakkında daha fazla bilgi verecektir. Kategoriler ile ilgili anahtar ifadelerin geçtiği bazı metinler seçilmiş, kategori bağlamında toplu olarak değerlendirilmiştir.

Seçili kelimelerin dört kategori altında toplandığı Tablo.8'de frekansı en yüksek kelimelerin oluşturduğu kategori "hız-mücadele-yarış" kategorisidir. Bu kategoride en fazla tekrarlanan kelimeler: yarış, güç, hız gibi kelimelerdir. Metinlerin tamamında anlamlı kabul edilen bu kelimeler mesajların büyük oranda bu kategori bağlamında verildiğini göstermektedir.

“Ama tabii Foil konforlu sürüş için düşünülmüş bir bisiklet değildi; tamamen hıza odaklıydı. Foil sizi harap edecek bir tur için değil Strava rakiplerinizi ezmek ve yol arkadaşlarınıza nal toplatmak için isterdiniz. “

“Gün boyu süren bütün turlarda kullanabileceğiniz mükemmel bir bisiklet. Ama bisikletinizi sadece düz yolda değil tırmanış ve inişlerde de rüzgar gibi sürmek isteyeceğiniz başka günler olacak. Vücudunuzdaki tüm kasların sadece ve sadece hız üretmeye odaklandığı o dinamizmi hissetmek isteyeceksiniz. Bisikletinizin füze gibi hızlı gitmesini isteyeceksiniz ama ne kadar zorlarsam zorlayayım, Resolution bu noktaya varamadı.”

“Bisikletçiler acıyı sever. Bir tür onur madalyasıdır; çünkü canınız ne kadar çok yanarsa, o kadar hızlı gider, zihni ve bedeni zayıf olanları geride bırakırsınız.”

“Bunu daha iyi bir aerodinamiğin ve viraj alma veya bisiklet kontrolü gibi becerilerin getirdiği kazanımlarla birleştirdiğinizde, arkadaşlarınıza nal toplatmanız işten bile değil. Tabii her şey verimlilik için...”

“Belçikalı, yetmişli yıllarda bisikletin altın jenerasyonu olarak kabul edilen sporcuları paramparça etmişti. Yamyam, bu yüzden yamyamdı. Sadece kazandığı için değil, rakiplerini darmadağın ederek bunu yaptığı için...”

Seçilen metinlerde bisiklet hız bağlamında betimlenmiş, diğer bisikletçiler rekabet, “rakipleri ezmek” olumlu değerler olarak görülmektedir. Rüzgâr, füze, gibi metaforlar kullanılarak bisikletin ne kadar hızlı olması gerektiği abartılı olarak vurgulanmıştır. “Güç” yüceltilirken “bedenin zayıf olması” aşağılanan bir durum olarak belirtilmiştir. “Hız-mücadele-yarış” kategorisinde, bisiklet hız üretmeye

yarayan bir araç, sürücüsü ise kaslı, güçlü, teknik yeterliliği yüksek, mücadeleci biri olarak betimlenmiştir.

İkinci en yüksek frekanslı kategori “sektör-tüketim-tarz” kategorisidir. Bu kategoride tekrarı en yüksek kelimeler: takım, yeni, farklı, kıyafet, şık gibi kelimelerdir. Kelimelerin geçtiği metinlerde “tarz görünmek” şık olmak için ürün tavsiyeleri verilmektedir. Bisiklet sürücüsünün nasıl görünmesi gerektiği tanımlanmakta, daha şık bir görünüme sahip olabilmek için öneriler sunulmaktadır.

“Kadıköy IDO iskelesi önünde buluşan bisiklet severlere tur sonunda hediye edilen sürpriz Brooks ürünlerinin yanısıra, en stil giyinen katılımcıya ise %100 deri Barbican omuz çantası ödül olarak verildi.”

“Farklı çamurluk ya da bagaj demiri seçeneklerine sahip olsa da, bana göre bu kadro bu tür eklentiler için fazla güzel. Kadronun boyası mükemmel ve eğer bu bisiklet bana ait olsaydı, her sürüşte onunla hava atmak isterdim. Ayrıca, yaklaşık £4,200 İlk fiyatıyla, bu aylarda kullanmak için fazlasıyla pahalı.”

“Kötü koşullarda kullanmak için daha harcanabilir bir bisiklet ve hızın her şeyden önemli olduğu günlerde ise daha hafif ve daha esnemez bir bisiklete ihtiyacınız olacak.”

“Gidon bandı yol bisikletleri üzerinde en çabuk kirlenen, zamanla yıpranan ve bisikletin görünüşünü gerçekten bozan bir parça.”

“Sade bir ekipmanla kombine edildiğinde veya gözlük ve gidon bandı gibi bazı küçük detaylarla uyumlu bir renk seçildiğinde bu cesur çorap akımı kıyafetimizin muhteşem görünmesini sağlayabiliyor.”

“10 santimden kısa bir çorap kesinlikle giyilmemelidir çünkü sanatçının sanatını göstermesi için yeterli alan vermemiş olursunuz” diyor. Gelecekte çorap tasarımlarının artacağından ve daha da havalı görüneceğinden emin olabilirsiniz.”

“Bisiklet, pek çok kullanıcısının hayatında çok büyük bir yere sahip. Yalnızca antrenman sırasında giydiklerimiz değil, günlük hayatımızda giydiklerimizin de bisikletteki tarzımızı yansıtmasını istiyoruz.”

Metinlerde, “stil giyinmek”, “muhteşem görünmek”, “havalı görünmek” gibi ifadelerle bisikletçinin nasıl görünmesi gerektiği ve bunu nasıl sağlayacağı hakkında tavsiyeler yer almakta, bir bisiklet modası yaratılmaya çalışılmaktadır. Farklı hava ve yol şartları için farklı bisikletlere ihtiyaç bulunduğu belirtilmektedir. Bisikletin ve kıyafetin kullanım şartlarına uygun, şık, iyi görünen ürünler olması gerekliliği vurgulanmaktadır.

Üçüncü kategori, spor, sporcu, fit, vücut gibi kelimelerin bulunduğu “spor-beden-fit olma” kategorisidir. Bu kategoride bisiklet sürüşü için ideal beden tanımlanmaktadır.

“Uygulama uyumlu trainer üzerinden güç hesabı da yaptığı için bisiklet için satılan güç ölçerlerden çok daha uygun fiyata power-metre cihazı ile antrenman yapıyor oluyorsunuz. Bu sayede evde antrenman yaparken canınız sıkılmıyor, kış aylarında formda kalmak daha eğlenceli hale geliyor.”

“Form tutmak için hedef belirlemeniz ve bu hedefi nasıl tutturacağınızı planlamanız gerekir”

“Amatör bisikletçilerin de benzer şekilde güçlü ve zayıf yanları vardır. Bu yüzden Deck bütün seviyelerdeki bisikletçilere bike-flt yapturmalarını ve fizyolojik durumlarını sık sık kontrol ettirmelerini tavsiye ediyor.

Ama bütün bisikletçiler için faydalı olacak bir egzersiz varsa oda plank hareketidir.”

“Kışın antrenman yapmak sadece uzun ve yavaş sürürlere çıkmak demek değildir. Bazen bisikletinizi bir kenara bırakıp spor salonu kıyafetlerini giymeniz ve yaz sezonunda daha güçlü, daha fit olmak için antrenman yapmanız gerekir”

“Sürüşünüzü yarıda kesmemek için içeceğinizi, el havlunuzu, telefonunuzu ve TV kumandasını el altında bulundurmayı unutmayınız. En kötü antrenman hiç yapılmamış olan antrenmandır. Formda kalın, bisikletsiz kalmayın! “

“Spor-beden-fit olma” kategorisindeki ifadeleri içeren metinlerde bisiklet bağlamında “ideal beden” tanımlanmakta ve tanımlanan, güçlü, fit, dengeli beden nasıl sahip olunacağı anlatılmaktadır. İdeal beden için alınacak spor eğitimleri, spor sırasında tüketilecek besinler ve içerikte reklamları da bulunan protein takviyeleri gibi ürünler vurgulanmaktadır. Bu tavsiyelerin amatör ya da profesyonel, her bisikletçi için gerekli olduğu belirtilmektedir.

Dördüncü kategori olan “doğa-gezi-ulaşım” kategorisinde seçili kelimeler, şehir, trafik, doğa, ulaşım kelimeleridir.

“İstanbul’un kaosundan kurtulduktan sonra fabrikaya doğru ilerlerken gerek eğimleri, gerekse doğası ile bisiklet sürmeye oldukça yatkın olduğu görülen Çatalca’yı, özellikle yol bisikletçilerinin görmesi gereken bir yer olarak notlara ekliyoruz.”

“O yüzden bisikletimin hakkını hiç ödeyemem, ama motorun hayatımı çok çok kolaylaştırdığını ve biraz bisiklete binmeye üşenir hale getirdiğini de itiraf etmem gerekiyor. “Anadolu yakasında, sahil şeridinden hiç

ayrılmadan kilometrelerce mavinin ve yeşilin içinden bisikletle gidebiliyorsun. Benim tercihim Bostancı-Dalyan arası sahil yolu.”

“İstanbul, fazlasıyla güzel ve yaşanılabilir bir şehir olduğu için bence bu şehirde bisiklete binmek de çok keyifli. Ancak sanırım bu şehirde bisiklete binmek denilince akla gelen ilk yer Caddebostan sahilidir. Elverişli alanlarından ötürü, benim de favori bisiklet pistim, o sahil. Gerçekten harika bir atmosferi olduğunu düşünüyorum.”

“Asfalt kaplanmamış rotalarda yol bisikleti sürmek son yıllarda oldukça popüler hale geldi. Araç trafiğinin çok daha az olduğu bu yollar daha güvenli sürüş imkânı sağlarken her Pazar yaptığımız standart rotanın dışında farklı yerlere gitmek ise çok daha eğlenceli oluyor.”

“Doğa-gezi-ulaşım” kategorisinde seçili kelimeler, şehir, trafik, doğa, ulaşım kelimeleridir. Metinlerde sıkça geçen fikir “kentten kaostan kaçmak” temelindedir. Bisiklet doğa içerisinde, yurt içi, yurt dışı gezilerde resmedilmektedir. Ulaşım kelimesi metinlerde incelenen konu bağlamında bisiklet ile ilgili problemler, bisikletli ulaşım bağlamında kullanılmıştır. Ulaşım ve trafik kelimelerinin tüm kategorilerde, frekansı hesaplanan kelimeler arasındaki oranı %2’dir.

Frekans analizleri, kelime bağlamları ve ilişkileri değerlendirildiğinde, metinlerde bisiklet, kıyafetleri, beden durumu ve tarzı ile güçlü, fit, şık bir bisikletli tasvir yapılmakta, betimlenen, idealize edilen karakter için ihtiyaçlar belirlenip, ihtiyaçlara yönelik tavsiyeler bulunmaktadır.

SONUÇ

Yapılan literatür araştırmaları ve çalışmalar ile otomobilin kapitalist ideolojinin en önemli taşıyıcılarından biri olarak kentleri şekillendirdiği, kentlerin insan odaklı değil de otomobil odaklı ulaşım temelinde yapılandırdığı görölmektedir.

Günümüz ulaşım sisteminin temel unsuru olan otomobil yalnızca kentleri şekillendirmekle kalmayıp günlük yaşam pratiklerini, düşünce ve inanç sistemlerini de etkilemiştir. Otomobilin kent hayatında bulunduğu yer ve alışılmışlığı, otomobil ve oluşturduğu ekosistemin meydana getirdiği olumsuzlukları sorgulamayı güçleştirmektedir. (Freund & Martin, 1996)

İdeolojiyi tanımlayan yaklaşımlarından birisi toplumsal gerçeğliğin bireylerin bilincinde bir yanılısama ile oluşan bilgisi yani yanlış bilinçtir. İkinci bir yaklaşımda ise ideoloji kavramı çatışan toplumsal yapıları bir arada tutan ve yapının kendini yeniden üretmesini sağlayan egemen ideoloji olarak ele alınır ve bu bakımdan ideoloji ile hegemonya kavramları arasında bağlantı kurulur. (Sancar, 1997, s. 7-8)

İdeolojiyi sağlamlaştıran, söylem ve dil yaşamın her alanında özellikle medyada hâkim ve insanların yaşamlarını kuşatmış durumdadır. Barthes'in ideoloji tanımında dilin işlevi üzerinde durulur, bu yaklaşıma göre dil, ideolojiyi doğallaştırmakta, egemen sistemin çıkarları ile bağdaştırmaktadır. (Sancar, 1997, s. 100)

İçinde bulunduğumuz dönemde otomobilsiz bir kent düşünmek son derece zordur. Kentin ve insanların yaşamlarının otomobil tarafından kuşatıldığı bu ortamda içerdiği anlamlar, özellikle kentsel yaşam ve ekolojik değerlendirme içerisinde bisikletli ulaşım, sağladığı avantajlar ile önem kazanmaktadır. Bisikletli ulaşımın alternatif bir ulaşım türü olabilmesi için yasal düzenlemeler, fiziksel imalatlar ve uygulamalar kadar önemli diğer husus bisikletin toplumun tüm kesimleri tarafından kabul görmesi, kentsel alanda günlük ulaşım aracı olarak yer bulmasıdır. Bu kabulün gerekliliklerinden biri de hâkim kapitalist ideolojinin en önemli taşıyıcılarından biri

olan otomobil hegemonyasının kırılması, bu yapı çerçevesinde tanımlanmış gerçekliğin değiştirilebilmesi ile ilgilidir.

Çalışmada incelendiği gibi Bakanlıkların, yerel yönetimlerin, grup ve derneklerin ihtiyaç duyulan dönüşüm için fikirleri ve çalışmaları mevcuttur. Mevcut durum incelendiğinde ya çabaların yetersiz olduğu ya da uygulamaların doğru yapılmadığı anlaşılmaktadır. İstanbul'da mevcut bisiklet paylaşım sistemlerinin sadece sahil şeritlerinde bulunması bisikletin halihazırda rekreasyon amaçlı olarak düşünüldüğünü göstermektedir.

Bisikletli ulaşım sistemi için planlar ve fiziksel düzenlemeler kadar belki daha da önemli olan toplumsal talebin uyarılmasıdır. Bu noktada en önemli araçlardan birisi de kitlesel etkileri ile medyadır. Çalışmanın objesi ve küresel bir medya kuruluşu olan Cyclist Türkiye dergisinin üzerinde çalışılan konu bağlamında İstanbul'da ulaşım alternatifi olarak bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması amacına ve bu amaç için oluşturulması gereken bisiklet kültürüne çok fazla olumlu katkısı olmadığı çalışmadan çıkarılan en temel yorumdur.

Görünen tanım ve derginin mesajlarından biri bisikleti kent yaşamına sokmak, bisiklet kültürü oluşturmak, bisikleti toplumsal ve kamusal fayda için ulaşımında kullanılır kılmaktır. Örtülü mesajlar ise çoğunlukla bunun aksine bisikleti elitist, belli gelir durumunun üzerindeki bir zümre tarafından spor ve gezi gibi diğer amaçlar için kullanılan fit, çekici bir bedene sahip olma aracı, kentten kaçış ve hafta sonu etkinliği olarak sunmaktadır.

Bir anlamda bisikletin spor kimliği üzerinden, dergide “bisiklet kültürü” olarak geçen dar bir kitle kültürü inşa edilmesi süreci söz konusudur. Bu inşa süreci popüler sporcular ve genç dizi oyuncularından da gerçekleştirilmektedir. “Popülerin yaratılmasında, diğer popülerler kullanılır: Popüler spor; popüler sporcu ve sanatçılar; popüler edilen fikirler ve ideolojiler; popülerleştirilmiş anneler ve kaynanalar; popüler televizyon ve televizyon programları; popüler magazin ve dergi kahramanları ve elbette zaman ve dil sınırlarını aşan popülerlerin en popülerleri seks ve seksüel umutlar.” (Erdoğan, 1999, s. 22)

Dergideki temalar ve iletilen mesajlar, hız, güç, tarz görünme, en yenisine ve en iyisine sahip olma gibi otomobil reklamlarında da vaat edilen mesajlarla benzer içeriktedir. Bunun yanında kapitalizmin spor üzerinden uyguladığı beden politikalarının varlığı da yoğun olarak görülmektedir. Bisikletin kitlesel bir ulaşım aracı olabilmesinin sağlanabilmesi için ulaşım aracı olarak tanımlanması ve tanıtılması, bisikletin ulaşım aracı kimliğinin ön plana çıkarılmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Bisikletin medyada ve toplumsal hayatta spor veya eğlence aracı kimliği ön plana çıkarıldıktan sonra halkın ulaşım aracı kimliği sadece raporlarda, planlarda ve sempozyumlarda işlendiği sürece bisikletin ulaşım aracı olarak kullanılması güçleşecektir. Bugün bisiklet ülkeleri olarak bilinen ülkelerde de benzer süreçlerin yaşandığı bilinmektedir.

“1800’lü yılların sonlarından itibaren gezegeni bir uçtan diğer uca kat eden ‘bisiklet devrimi’ sanayileşmiş ülkelerde herkesi bisikletli hale getirmiş, beraberinde işçi sınıfını ve kadınları özgürleştirmiştir. Bu dönemde birçok ülkede kurulan bisiklet dernekleri, bisiklet kültürünün güçlü ve etkili destekçileri olmuştur. Bisikletin hızlı ve baskın bir şekilde spora dönüşmesiyle bu dernekler bisiklet sporu dernekleriyle yarışmak zorunda kalmış, hatta bisiklete binmenin toplumsal bir faaliyet olarak görüldüğü Hollanda’da bisiklet kültürünü korumak amacıyla bisiklet yarışları durdurulmuştur.” (yesilaski.com, 2015)

Hollanda’daki uygulama da çalışmada ortaya koyulan, bisikletli ulaşım kültürünün yaygınlaşmamasının nedenlerinden birinin, hâkim ideoloji tarafından bisiklete biçilen rol ile ilişkili olduğunu göstermektedir.

Araştırmadan çıkarılan sonuçlara göre bisikletin İstanbul’un ulaşım sistemi içerisinde yer alamamasının sebeplerinden biri bisikletin en önemli fonksiyonlarından “kente ait demokratik bir ulaşım aracı” fonksiyonunun ön plana çıkartılamaması, bu amaçla oluşturulması gereken “bisiklet kültürünün” oluşmadan baskılanmasıdır. Derginin tanımladığı “bisiklet kültürünün”, bisikletin “kente ait, demokratik bir ulaşım aracı” olması idealine katkı sunmak yerine olumsuz etki yaptığı söylenebilir.

Kentlerin otomobilleşme kısır döngüsünden çıkarılması ve temel bir kentli hakkı olan ekonomik, sağlıklı, güvenli ulaşımın sağlanmasına katkı sunulması, kapitalist otomobil ideolojisinin oluşturduğu yanlış bilincin düzeltilmesi, bisikletin kentsel ulaşım aracı kimliğini ön plana çıkartacak uygulamaların ve süreçlerin konunun paydaşları tarafından gerçekleştirilmesi ile sağlanabilir. Ulaşım sistemleri içerisinde bisikletli ulaşımın da yer bulduğu bir yapıya geçiş, oluşacak bireysel ve toplumsal; ekonomik, çevresel ve sosyal faydaları ile sosyal bir ilerleme olacaktır. Bisikletin kentin ulaşım araçlarından biri olabilmesi, ulaşım odaklı bisiklet kültürünün oluşturulabilmesi için bisiklete kent ulaşımında yer verilmeli ve bu yönde sosyal sorumluluk projeleri ve özellikle medya üzerinden bilinçlendirici uygulamalar yapılmalıdır.

KAYNAKÇA

- Knoflach, H., & Ocalır, E. V. (2011). Sürdürülebilir Ulaşım Kavramı Üzerine Tartışmalar. *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 55-61.
- Aruoba, O. (2000). Nesi Auto, Nesi Mobile. Y. K. Yayınları içinde, *Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Berman, M. (2013). *Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Bilgin, N. (2014). *Sosyal Bilimlerde İçerik Analizi: Teknikler ve Örnek Çalışmalar*. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Bookchin, M. (1996). *Ekolojik Bir Topluma Doğru*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Cyclist Türkiye. (2015, Eylül). <https://www.cyclistmag.com.tr/hakkimizda>.
<https://www.cyclistmag.com.tr>:
<https://www.cyclistmag.com.tr/hakkimizda> adresinden alındı
- Çapraz, Ö., Deniz, A., & Doğan, N. (2017, 08). Effects of air pollution on respiratory hospital admissions in İstanbul, Turkey, 2013 to 2015. *Chemosphere*, s. 544-550.
- Dekoster, J., & Schollaert, U. (1999). *Cycling: the way ahead for towns and cities*. Belgium: European Commission.
- Demirkaya, Y. (2010). *Sayılarla İstanbul 2010*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- EMBARQ. (2012). *Bikelab İstanbul Proje Çalıştayı*. İstanbul: EMBARQ Türkiye.
- EMBARQ, T. (2014). *İstanbul'da Güvenli Bisiklet Yolları Uygulama Kılavuzu*. İstanbul: EMBARQ Türkiye.
- Erdoğan, İ. (1999). Popüler Kültür: Kültür Alanında Egemenlik ve Mücadele. N. Güngör içinde, *Popüler Kültür ve İktidar* (s. 22). Ankara: Vadi Yayınları.
- Freund, P., & Martin, G. (1996). *Otomobilin Ekolojisi*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

- Godefrooij, T. (2011, 4 7). Uluslararası Sürdürülebilir Ulaşım Sempozyumu: Bisiklet, Sürdürülebilir Ulaşımın Önemli Bir Parçası. Kocaeli, Türkiye. www.slideshare.net. adresinden alındı
- Güngör, B. (2012, Temmuz). Sürdürülebilir Ulaşım Politikaları Kapsamında İnsan Odaklı Entegre Ulaşım Yöntemi Sakarya Kenti Örneği. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gürkan, M. (2017, Aralık 29). <https://gaiadergi.com>. gaiadergi.com: <https://gaiadergi.com/10-maddede-hollanda-nasil-bir-bisiklet-ulkesi-oldu/> adresinden alındı
- Haberturk. (2018, 1 9). <http://www.haberturk.com/bisikletli-ulasima-tesvik-geliyor>. www.haberturk.com: <http://www.haberturk.com/bisikletli-ulasima-tesvik-geliyor-1787001> adresinden alındı
- Habertürk. (2017, 10 18). [haberturk.tv](http://www.haberturk.tv). [haberturk.tv](http://www.haberturk.tv): <http://www.haberturk.tv/burasi-turkiye/haber/1676712-ulasimda-bisiklet-kullanimi> adresinden alındı
- İBB Ulaşım Daire Başkanlığı Ulaşım Planlama Md. . (2011). *İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Keleş, R. (1990). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Koçak, İ., Sarı, C., & Özen, H. (2005). Antalya'da Kentiçi Ulaşımın Çeşitlendirilmesine Bir Öneri: "Bisiklet Kullanımı". *Antalya Yöresinin İnşaat Mühendisliği Sorunları Kongresi*. Antalya.
- Lefebvre, H. (2013). *Kentsel Devrim*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- pisiklet.net. (2015, 10). *Critical Mass*. [pisiklet.net](http://www.pisiklet.net): <http://www.pisiklet.net/2011/04/critical-mass/> adresinden alındı
- Sancar, S. (1997). *İdeolojinin Serüveni Yanlış Bilinç ve Hegemonyadan Söyleme*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Talu, B. (2015, 10). *Elektrikli Arabaları Kim Öldürdü*. <http://ekoik.com/>: <http://ekoik.com/elektrikli-arabaları-kim-oldurdu/> adresinden alındı

Tekeli, İ., & Kuyaş, A. (2000). *Araba Sevdası*. Y. K. Yayınları içinde, *Cogito, Oto-mobil Bir Röntgen Denemesi*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Tuna, K. (1987). *Şehirlerin Ortaya Çıkış ve Yaygınlaşması Üzerine Sosyolojik Bir Deneme*. *Doçentlik Tezi*. İSTANBUL: Edebiyat Fakültesi Basımevi.

Weber, M. (2010). *Şehir: Modern Kentin Oluşumu*. İstanbul: Bakış Yayınları.

www.conserve-energy-future.com. (2018, 1 10). *www.conserve-energy-future.com*. *www.conserve-energy-future.com*: <https://www.conserve-energy-future.com/modes-and-benefits-of-green-transportation.php> adresinden alındı

yesilaski.com. (2015, 11). *Bisiklet Kullanımı ve Topoğrafya İlişkisi*. *yesilaski.com*: <http://www.yesilaski.com/bisiklet-kullanimi-ve-topografya-iliskisi.html> adresinden alındı