

PAPER DETAILS

TITLE: AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ve TEKNİK BİLİMLER ÖĞRENCİLERİNİN
BİSİKLETLİ ULASIMA BAKIS AÇILARININ DEGERLENDIRILMESI

AUTHORS: Hasan Baris BARUT,Gürkan YÜCETÜRK

PAGES: 25-30

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/390182>



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ve TEKNİK BİLİMLER ÖĞRENCİLERİNİN BİSİKLETLİ ULAŞIMA BAKIŞ AÇILARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Hasan Barış BARUT^{*1}, Gürkan YÜCETÜRK²

¹Akdeniz Üniversitesi, Teknik Bilimler M.Y.O., Yapı Denetim Bölümü, Antalya
hasanbarisbarut@hotmail.com

² Akdeniz Üniversitesi, Teknik Bilimler M.Y.O., İnşaat Teknolojisi Bölümü, Antalya

Makale Bilgisi

Geliş tarihi:15.11.2016
Kabul Tarihi:17.12.2017
Yayın tarihi:31.12.2017

ÖZET

Türkiye’de bisiklet kullanımına bakış açısını artık değiştirmek gerekmektedir. Bisikleti Türk milleti hiç sevmiyor. Sadece çocukların oyu aracı olarak değerlendiriliyor. Anketler bunu açıkça göstermektedir. Bisikletin kullanıcılarının spor, doğa, çevre ve sağlık amacı ile ulaşımında bu aracı tercih ettiğini hepimiz biliyoruz. Ülkemizde bisikletin ulaşım aracı olarak tercih edilmemesinin birçok sebebi vardır. Hâlbuki Avrupa’da olduğu gibi bisiklet yolları olsa ve bu yollarda yalnızca bisikletliler geçse ve herkes bisiklete binse hem trafik azalır hem de kazalar. Şehir de araba kullanmak çok büyük bir eziyet olamaya başladı. Harcanılan benzin ve egzozdan çıkan karbon monoksit gazların çevreyi kirletmeleri ve aynı zamanda şehirde yaşamayı da zorlaştırıyor. Tabi bu durum karşısında böyle büyük şehirde yaşıyorsanız bisiklete başlamanız gerçekten de zordur. Bisikleti ulaşım aracı olarak kullanmayı insanların seçmesi için önce bisiklet sevgisi kazandırmak gerekmektedir.

Antalya şu anda Türkiye’nin en yoğun göç alan şehirlerinden biridir. Türkiye de turizmin gelişiminde en başı çeken şehri olduğu için burada bisikletli ulaşım arı bir önem vermek gerekir. Dolayısıyla Antalya insan kalabalığının olduğu kadar binek otomobillerin de bol olduğu bir şehir. Otomobillerin bolluğu trafik bu şehri bazı önlemler alması zorunludur. Birde bunun yanında Antalya da yaşayanların bisiklet sporuna verdiği önemi arttırmak gerekir. Bunun başlıca yolu genç nesillerin şimdiden bisiklete olan ilgisini sevgisini arttırmak ve yaygınlaştırmaktır. Bu amaçla sosyal ve teknik bilimler meslek yüksekokulu öğrencilerinin bisiklet hakkındaki görüşleri çevrimiçi anket yöntemi ile alınarak nasıl bir yol izlenmesi gerektiği ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler;

Bisiklet, ulaşım,
bisikletli ulaşım

EVALUATION OF BICYCLE REACH PERSPECTIVES OF STUDENTS IN THE AKDENİZ UNIVERSITY VOCATIONAL SCHOOL OF TECHNICAL AND SOCIAL SCIENCES

Article Info

Received: 15.11.2016
Accepted: 17.12.2017
Published: 31.12.2017

ABSTRACT

It is now necessary to change the perspective of the use of bicycles in Turkey. Bike Turkish nation does not like at all. Only the votes of the vehicle are considered to be children. Polls show it clearly. Users of the bike sports, nature, transport and the environment and health goals that they prefer this tool we know. In our country, there are many reasons to prefer the bicycle as transportation. Whereas in Europe as well as bike paths and even though cyclists passed, and only if all bicycles be both reduced traffic accidents on these roads. Began requirement is too big a chore to use the car in the city. Gone into gasoline and pollute the environment of carbon monoxide in the exhaust gas and to also live in the city is difficult. Of course, if you live in a big city like this situation it is really difficult to start the bike. Bike it is necessary to gain the affection of the people before choosing to use bicycles as transportation.

Antalya is one of Turkey's busiest immigration area of the city at the moment. Turkey also bee bicycle transport here because the city attracts the beginning of the development of tourism should give importance. Thus, Antalya in a city where there are plenty of cars so that the crowds. The abundance of truck traffic in this city is forced to take some measures. A need to increase the importance it attaches to the bike sports besides those living in Antalya. The main way to advance the interest of the younger generation to improve the bike and to spread love. For this purpose, social and technical sciences, their views on the professional cycling has been demonstrated that high school students should be taken by way of monitoring how the online survey.

Keywords;

Bike, transportation, bike
transportation

1. Giriş

Bu çalışmamızda, bütün dünyada bir ulaşım türü olarak kabul edilen bisikletin Üniversite öğrencileri açısından bakış açılarının değerlendirilmesi hususundan gençlerin düşünceleri alınmış ve incelenmiştir. Kent içinde bisiklet önemli bir ulaşım aracıdır. Ulaşım aracı olmasının yanı sıra bir spor, eğlence ve çocuklar için oyun aracı olarak kullanılmaktadır. Şüphesiz ki bisiklet kullanımı değişik amaçlara hizmet etmektedir. Bisiklet ayrıca pek çok kişinin boş vakitlerinde sağlık, dinlenme ve sosyal faaliyet amaçlı olarak kullandığı bir araçtır. Büyük şehirlerde artan trafik sorunu ve çevresel bir yaklaşım için daha çok kent içi ulaşım aracı olarak ön plana çıkartılmalıdır. Bunun için büyükşehirlerde yerel yönetimlere önemli görevler düşmektedir.

2. İstatistiksel Analiz ve Anket Çalışması

Pilot araştırma kitlesi olarak seçilen Türkiye'nin turizm başkenti Antalya'da Akdeniz üniversitesi Teknik Bilimler ve Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu öğrencilerine yapılan anketler ve bunların istatistiksel olarak incelenmesi sonucu ile ortaya konulmaya çalışılmıştır. Çalışmamızda ilk olarak, Türkiye'de bisiklet kullanımları ve ulaşım planları içinde bisikletin yeri önemi araştırılmıştır. Türkiye'de bisiklet bakış açısı içerisinde bisiklet için yapılan çalışmalar çok kısıtlıdır. Bununla birlikte bisiklet ulaşımının diğer alternatif ulaşım türleri arasındaki tercih durumu incelenmiş, Türkiye'deki ve dünyadaki çeşitli uygulamalar incelenmiş ve diğer ulaşım türlerini arasındaki dağılımı belirtilmiştir. Çalışmada Türkiye'de çok fazla tercih edilmeme sebepleri araştırılmıştır. Bunun için, Antalya'da Akdeniz üniversitesi gençlerinin bisiklet ulaşımı bakış açısını belirlemek için anket çalışması yapılmış ve istatistiksel olarak incelenmiştir. Yerel yönetim birimlerinin bisiklet ulaşımı n yaygınlaştırılması için gerekli çalışmaları yapması ve öncelikle gençlerin ve sonra kent halkının bisiklet kültürünü arttırarak bisiklet kullanımını Hem Antalya Hem de Türkiye'de cazip hale geleceği değerlendirilmiştir.

Kentlerin büyüyerek daha geniş alanlara yayılması sonucunda yolculuk mesafeleri yaya ve bisiklet ulaşımı sınırlarını aşmakta ve motorlu taşıt kullanımı artmaktadır. Bisiklet, sürdürülebilir ulaşım planlaması ve yaşanabilir kentler kavramı ile ilgili tartışmalarda, enerji verimliliği, çevre dostu olması ve toplu taşıma uyumluluğu gibi özellikleri nedeniyle, önemli bir ulaşım türü olarak kabul

edilmektedir. Avrupa'da bisikletle günde 50 milyon yolculuk (toplam yolculukların % 5'i) gerçekleştirilmektedir. Bu oran bisiklet kullanımının desteklendiği ülkelerde, örneğin Danimarka'da % 18 ve Hollanda'da %27'ye, bazı Uzakdoğu ülkelerinde ise % 60'lara ulaşmaktadır (Mert ve Öcalır, 2010).

3. Türkiye'de ve Antalya'da Bisiklet Kullanımı

Türkiye'de ve Antalya gibi hem topoğrafya olarak hem de iklimsel olarak bisiklet kullanımına çok uygun olduğu halde istenilen düzeylerde değildir. Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için öncelikle gençleri teşvik etmek ve yönlendirmek gerekmektedir. Böylece şehirlerimizi daha çevresel ulaşım alternatifi oluşturmak, taşıt trafiğinin olumsuz etkilerini azaltmak için bisiklet kullanımının desteklenmesi, güvenli bisiklet kullanımının sağlanması gerekmektedir.

Tablo-1: Cinsiyetiniz?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Kadın (F)	63	% 32.64
Erkek (M)	130	% 67.36
Yanıt yok	0	% 0.00

Anket çalışmamızda katılımcıların yüzde 32.64'ü bayan, yüzde 67.3'si erkek olarak görülmektedir. Erkek ağırlık anketimizde yüksekokul öğrenci portföyünün çoğunluğunun erkek olması nedeni ile oranlar bu şekilde gözlemlenmektedir. İnternet aracılığı ile yapılan bu çalışmamızda maksat hızlı ve güvenilir bir şekilde insanlara ulaşmak ve insanların doğrudan fikirlerini sıkılmadan rahatlıkla öz düşüncelerini yansıtmaları için internet aracı kullanılmıştır. Daha önceki yapmış olduğumuz incelemelerde veri toplama yöntemimiz elle yapılan yüz yüze anket yöntemi kullanılmıştı.

Tablo-2: Yaşınız?

Hesaplama	Sonuç
Sayı	193
Standart sapma	4,36
Ortalama	21.37
En az	17
1. Çeyrek (Q1)	19
2. Çeyrek (Medyan)	20
3. Çeyrek (Q3)	21
En çok	41
Boş değerler hesaba katılmadı	
Q1 ve Q3 Minitab yöntemi kullanılarak hesaplandı	

Yapılan araştırmamızda yaş ortalaması 21-22 civarındadır. Genç bir kitle ile yapılmış olan bu incelemede geleceğe yönelik yapılacak olan bisikletli ulaşımın yaygınlaştırılması amaçlanmıştır. Bu sebeple de üniversite gençliği örnek kitle olarak ele alınmıştır. Öncelikle bisikletin algısı ve insanlarda uyandırdığı izlenim çok önemlidir. Buradan yola çıkarak toplum içerisindeki bakış açısı doğru tespit edilmeli ve buradan yola çıkarak gelecek planlanmalıdır.

Tablo-3: Eğitim durumunuz?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Ön Lisans (1)	159	% 82.38
Lisans (2)	25	% 12.95
Yüksek Lisans (3)	8	% 4.15
Doktora (4)	1	% 0.52
Yanıt yok	0	% 0.00

Avrupa da eğitim seviyesi yüksek ve gelişmiş ülkelerde özellikle üniversite de okuyan genç neslin bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanma oranı çok yüksektir. Buradaki en önemli kriterlerden biriside daha öncede belirtildiği gibi eğitim ve bakış açısidir. Eğitimli insanlardan yola çıkarak bir plan yapılması daha doğru olacağı görüş ve kanaatindeyiz.

Tablo-4: Okuduğunuz program türü?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Sayısal (1)	164	% 84.97
Sözel (2)	29	% 15.03
Yanıt yok	0	% 0.00

Sayısal ve sözel eğitim gören kitle arasında görüş ayrılığı olup olmaması da incelenmesi gereken önemli detaylardan biridir. Bu çalışmamızda iki farklı öğrenci kitlesi yani sayısal ve az da olsa sözel öğrenci kitlesinin fikirleri ele alınmıştır. Araştırma da katılımcıların %85 sayısal, %15'i ise sözel bölümde okuyan öğrencilerden oluşmaktadır. Bu konuda görüş ayrılığı olması halinde iki farklı kitle için bisiklet kullanımının olumlu ve olumsuz etkilerinin farklı kriterlerle incelenmesi gerektiğini ortaya koyacaktır. Sayısal bölümde okuyan öğrenciler ile sözel bölümde okuyan öğrencilerin fikir ayrılığı olup olmadığı ve eğer var ise bu kitlelere bisiklet kullanımını tercih etmeleri için farklı bir yöntem ve uygulama geliştirilmesi gerekliliğini ortaya koyacaktır. Bu araştırma ile gelecekte Türkiye de bisikleti ulaşım aracı olarak kullanmanın temelleri nasıl atılmalı neler araştırılmalı hangi detaylara inilmeli gibi konuların ortaya konulması amaçlanmıştır.

Tablo-5: Okuduğunuz şehirde kaldığınız yer?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Devlet Yurdu (1)	19	% 9.84
Özel Yurt (2)	21	% 10.88
Ev (3)	153	% 79.27
Yanıt yok	0	% 0.00

Bisikletli ulaşım ile ilgili çalışmalar genel olarak incelendiğinde bisiklet kullanımının tercih edilme ve edilmeme sebeplerinden biriside kalınan ortam ve burada bisikleti idame ettirecek, saklayacak uygun alanın bulunup bulunmaması da önemli etkenlerdendir. Yurt ve benzeri konaklama yerlerinde genellikle bisiklet park yerleri bulunmaktadır. Fakat bunların da ne kadar kullanışlı olup olmadığı ayrı bir tartışma konusudur.

Tablo-6: Kaldığınız yerin okula yaklaşık uzaklığı ne kadar?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
0-3 Km (1)	56	% 29.02
3-5 Km (2)	47	% 24.35
5-8 Km (3)	33	% 17.10
8-10 Km (4)	20	% 10.36
>10 Km (5)	37	% 19.17
Yanıt yok	0	% 0.00

Bisikletli ulaşım da en büyük handikaplardan biriside mesafedir. Yolculuk mesafesi bisikletli ulaşım aracı olarak tercih edilmesinde çok önemli etkenlerdendir. Bu nedenle inceleme yapılan kitlenin günlük ulaşım mesafesini bilmek gerekmektedir. Ayrıca mesafenin tercih konusunda ne kadar etken olduğu belirlenmelidir.

Tablo-7: Okula nasıl gelip gidiyorsunuz?

Size uygun 3 seçeneği seçiniz.		
Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Yürüyerek (SQ001)	91	% 47.15
Otobüsle (SQ002)	90	% 46.63
Minibüsle (SQ003)	32	% 16.58
Servisle (SQ004)	7	% 3.63
Özel Araçla (SQ005)	48	% 24.87
Bisikletle (SQ006)	13	% 6.74
Diğer	10	% 5.18

Geçen senelerde yapmış olduğumuz araştırmalarda %2 oranında olan bisikletli ulaşım tercihi bu yıl yaptığımız incelemede %7 civarında olduğu anlaşılmıştır. Avrupa ve gelişmiş ülkelerle karşılaştırıldığında çok düşük seviyede olduğu açık bir şekilde anlaşılmaktadır. Bu düşük kullanım oranlarının artırılması için çözüm sürecine ışık tutacak öneriler üretmek ulaşım politikaları açısından çok önemlidir.

Tablo-8: Toplu taşıma sisteminden memnuniyetiniz?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı	Toplam
1 (1)	72	% 37.31	% 58.03
2 (2)	40	% 20.73	
3 (3)	51	% 26.42	% 26.42
4 (4)	21	% 10.88	
5 (5)	9	% 4.66	% 15.54
Toplam (Yanıtlar)	193	% 100.00	%100.00
Durum sayısı	193	% 100.00	
Yanıt yok	0	% 0.00	
Aritmetik ortalama	2.25		
Standart sapma	1.2		

Toplu taşıma sistemlerinden memnuniyet ve bisiklet kullanıcıları açısından ayrıca memnuniyet değerlendirmesi yapmak gerekliliği bisikletin yaygınlaştırılması açısından çok önemlidir. Uzun mesafelerde bisikletin ulaşım aracı olarak tercih edilmesi hususunda otobüslerin aktarmalı olarak bisiklet kullanımına izin vermesi önemli bir ayrıntıdır. Evine iş yerine arkadaşına spor ve kültür faaliyetlerine gitmek için düzenli yolculuk yapmak zorunda kalan insanlar belirli bir mesafeyi bisikletle ulaşım sağlayıp kalan bölümü toplu taşıma araçları ile yapabilmelidir.

Bu da bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak ve arttırmak için yapılması gereken önemli çalışmaların birisidir. Bu etkenler genellikle yerel yönetimlerin imkânları dâhilinde olup tolu ma hizmet konusunda sınırları genişletmek ve ulaşımı rahatlatmak için düşünülmesi gereken detaylardandır.

Ulaşım tercihlerinde en önemli etkenlerden biriside maliyettir. Ulaşım da ekonomi ile beraber rahatlık güven ve konfor ön planda yer almaktadır. Bununla beraber en düşük maliyetli ulaşım gelir düzeyi düşük toplumlarda tercih sebebidir.

Tablo-9:Toplu taşıma ücretlerinden memnuniyetiniz?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı	Toplam
1 (1)	102	% 52.85	%71.50
2 (2)	36	% 18.65	
3 (3)	24	% 12.44	%12.44
4 (4)	16	% 8.29	
5 (5)	15	% 7.77	%16.06
Toplam (Yanıtlar)	193	% 100.00	%100.00
Durum sayısı	193	% 100.00	
Yanıt yok	0	% 0.00	
Aritmetik ortalama	1.99		
Standart sapma	1.3		

Buradan yola çıkarak bisiklet yatırım başlangıç maliyeti düşünülmediğinde ücretsiz ulaşım diyebileceğimiz en ekonomik ulaşım çözümüdür. Yerel yönetimler ve hükümetlerin bu konuda yapacağı kampanyalar, teşvikler konunun hızlanmasında çok daha etkili olacaktır. Ulaşım ücretlerinden memnuniyetsizliğin % (52.85+18.65=71.50) olduğu bir durumda ücret ve ücretsiz ulaşım olan bisiklet kullanımının artırılmasında en etkili yol bu olacağı düşüncesindeyiz.

Tablo-10: Bisiklet binmeyi biliyor musunuz?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Evet (Y)	174	% 90.16
Hayır (N)	19	% 9.84
Yanıt yok	0	% 0.00

Tablo-11: Bisiklet hakkındaki düşünceniz?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Oyun aracıdır (1)	9	% 4.66
Gezi aracıdır (2)	53	% 27.46
Ulaşım aracıdır (3)	45	% 23.32
Spor aracıdır (4)	86	% 44.56
Yanıt yok	0	% 0.00

Tablo-7.10'da da görüldüğü üzere bisiklet kullanabilme oranlarının da %90 oranında yüksek olduğu bir toplumda ulaşım aracı olarak tercih edilebilmesi olasılığı çok daha fazla olacaktır.

Toplum gözü ile bakıldığında görülüyor ki bisiklet büyük oranda spor aracı olarak görülmektedir. O nedenle toplumda ulaşım tercihleri vurgulanırken ulaşım la beraber spor faaliyetini de beraberinde yürütülebilecek bir seçenek olarak sunulması daha etkili olur. Böylece spora ayrıca vakit ayırmak yerine hem ulaşım hem spor birlikteliği gibi bir çalışma sunmak insanlarda pozitif bir algı yaratacaktır.

Tablo-12: En son ne zaman bisiklete bindiniz?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Hiç binmedim (1)	8	% 4.15
1<(2)	120	% 62.18
1-4 Yıl (3)	32	% 16.58
>4 Yıl (4)	33	% 17.10
Yanıt yok	0	% 0.00

Toplunun büyük bir kısmının yakın zaman diliminde 1 yıl içerisinde bisiklet kullandığı Tablo-12'den de görüleceği üzere %62.18 gibi bir oranda bisiklet kullandığı düşünülürse bu kadar bisikletle iç içe olup, bu kadar az oranda ulaşım amaçlı kullanılması düşündürücüdür.

Tablo-13: Bisikleti ulaşım amacı olarak hiç kullandınız mı?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Evet (1)	96	% 49.74
Hayır (2)	45	% 23.32
Küçükken kullanırdım (3)	52	% 26.94
Yanıt yok	0	% 0.00

Bisikleti ulaşım aracı olarak hiç kullandınız mı? Sorusunda %50 oranında evet cevabı verilmesine rağmen sürekli ulaşım aracı olarak kullanılmasının tercih edilmemesi ise toplumun konuya eğilimli fakat olumsuz etkenler nedeni ile sürekli ve düzenli tercih edilmediği hususu akla gelmektedir. Buda olumsuz faktörlerin yani yollar, güvenlik, yerel yönetim teşvikleri halkın gözündeki izlenim gibi sebeplerin ele alınarak tercih edilir hala getirilmesi sağlanmalıdır.

Tablo-7.14 incelendiğinde en önemli sebebin trafik güvenliğinin bisikletli ulaşımına uygun olmaması dikkati çekmektedir. Bununla beraber yolların bisikletli ulaşımına elverişsiz olduğu ayrıca hava şartları ve mesafede başta söylediğimiz gibi önemli faktörlerdendir. Öncelikle trafikte bisiklet kullanıcısının kendisini güvende hissetmesi gerekmektedir. Bunun için başlıca yapılması gereken araç kullanıcılarının bisiklet kullanıcılarına daha saygılı davranması gerektiğini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Tablo-14: Okula bisikletle gelmedeki başlıca engel sizce nedir?

Size uygun 3 seçeneği seçiniz.		
Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Maliyeti (SQ001)	30	% 15.54
Yollar Uygun Değil (SQ002)	109	% 56.48
Çevreden Gülerler (SQ003)	11	% 5.70
Mesafe Çok Uzak (SQ004)	63	% 32.64
Hava Şartları (SQ005)	68	% 35.23
Bana Yakışmaz (SQ006)	19	% 9.84
Eğim Çok (SQ007)	12	% 6.22
Trafik Güvenliği (SQ008)	115	% 59.59
Asayiş Güvenliği (SQ009)	12	% 6.22
Diğer	9	% 4.66

Ekonomik değerlerin bisiklet kullanımı konusundaki etkisini bir kez daha göstermek için sorduğumuz “Ulaşım ücretlerinin çok artması durumunda bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanmayı düşünür müsünüz?” sorusuna % 62-63 oranında evet diyerek ekonominin önemini bir kez daha göstermiştir.

Tablo-15: Ulaşım ücretlerinin çok artması durumunda bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanmayı düşünür müsünüz?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Evet (Y)	121	% 62.69
Hayır (N)	72	% 37.31
Yanıt yok	0	% 0.00

Ulaşım ücretleri artsa bile Tablo-7.14 ve Tablo-7.16 incelendiğinde en önemli sebebin trafik güvenliğinin bisikletli ulaşımına uygun olmaması dikkati çekmektedir.

Tablo-16: Düşünmezseniz sebebi nedir?

Size uygun 3 seçeneği seçiniz.		
Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Maliyeti (SQ001)	30	% 15.54
Yollar Uygun Değil (SQ002)	103	% 53.37
Çevreden Gülerler (SQ003)	15	% 7.77
Mesafe Çok Uzak (SQ004)	63	% 32.64
Hava Şartları (SQ005)	64	% 33.16
Bana Yakışmaz (SQ006)	20	% 10.36
Eğim Çok (SQ007)	14	% 7.25
Trafik Güvenliği (SQ008)	106	% 54.92
Asayiş Güvenliği (SQ009)	14	% 7.25
Diğer	11	% 5.70

Bununla beraber yolların bisikletli ulaşımına elverişsiz olduğu ayrıca hava şartları ve mesafede başta söylediğimiz gibi önemli faktörlerdendir. Öncelikle trafikte bisiklet kullanıcısının kendisini güvende hissetmesi gerekmektedir. Bunun için başlıca yapılması gereken araç kullanıcılarının bisiklet kullanıcılarına daha saygılı davranması gerektiğini bir kez daha ortaya koymaktadır. Yerel yönetim kampanyalarının da etkili bir yol olacağı hususu “Bedava bisiklet verilse okula bisiklet ile gelir misiniz?” sorusuna verilen %40.41 evet ve %32.64 bazen cevapları açık ve net ortaya koymaktadır.

Tablo-17: Bedava bisiklet verilse okula bisikletle gelir misiniz?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
Evet (1)	78	% 40.41
Hayır (2)	52	% 26.94
Bazen (3)	63	% 32.64
Yanıt yok	0	% 0.00

Tablo-18’de anlaşılabacağı üzere yerel yönetimlerin kampanya ve sosyal faaliyet olarak ücretsiz veya ucuz olarak bisiklet kullanımı sunması da etkili bir yol olacağını göstermektedir.

Tablo-18: Günlük bisiklet kiralama ücreti en fazla ne kadar olursa okula gelirken bisiklet kullanırsınız?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
5 TL (1)	14	% 7.25
3 TL (2)	16	% 8.29
1 TL (3)	87	% 45.08
Hiç bir fiyatta bisiklet kiralamam (4)	76	% 39.38
Yanıt yok	0	% 0.00

Tablo-19: Aylık toplam harcamanız ne kadardır?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
<400 (1)	65	% 33.68
400-700 TL (2)	60	% 31.09
700-1000 TL (3)	27	% 13.99
>1000 TL (4)	41	% 21.24
Yanıt yok	0	% 0.00

Tablo-20: Aylık toplam ulaşım harcamanız ne kadardır?

Yanıt	Sayı	Yüzde oranı
<40 (1)	51	% 26.42
40-70 TL (2)	54	% 27.98
70-100 TL (3)	36	% 18.65
>100 TL (4)	52	% 26.94
Yanıt yok	0	% 0.00

Aylık ortalama harcamalarla ulaşım harcamaları arasındaki ilişki incelendiğinde birbiri ile paralel olduğu görülmektedir. Gelir ve ulaşım tercihleri ve masrafları değişkenlik göstermektedir.

4. Sonuç

Antalya’da üniversite öğrencilerinin bisiklet kullanımı ile ilgili düşüncelerini yansıtan bu çalışma, günümüzde ve gelecekte ulaşım planlamalarına ışık tutması amaçlanmıştır. Bu çalışma ile Antalya merkezde yerel yönetimlerle iş birliği halinde bisiklet yolları ele alınmalı, trafik şube müdürlükleri ile işbirliği halinde sürücüler 5 yıl içerisinde gerçekleştirilen 30 km ve halen bisiklet kullanıcıları konusunda bilinçlendirilmelidir. Antalya’daki bisiklet yollarının yetersiz olduğu kullanıcı dili ile özetlenmektedir:

- Öncelikle yerel yönetimlerin bisikleti bir ulaşım biçimi olarak değerlendirmesi gerekmektedir.
- Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için projeler yapılmalı, kampanyalar düzenlenmelidir.
- Bisikletin toplu taşıma ile bütünleştirilmesi ve birbirini destekleyen ulaşım sistemi kurulmalıdır.

- Bisiklet yolları yapımı devam ettirilmeli, ulaşımın yoğun olduğu merkezlere bisikletle rahatça ulaşılabilir ek yollar yapılmalı bu yolla trafik güvenliğini artırılmalıdır.

Sonuç olarak söylenebilir ki, bisiklet kullanımına topoğrafya ve iklimsel olarak çok uygun Antalya’da bisiklet kullanımının olması gereken seviyede asla değildir. Bisiklet kullanımının teşvik edilmesi ve özendirilmesi için, potansiyel bisiklet kullanıcılarının güvenliğini kazanmak ve trafik güvenliğini sağlamak başta yapılması gereken çalışmalardır. Sürücülerimizin bisiklet kullanıcılarına bakış açısı, trafik güvenliği ile ilgili bilgi, görgü ve eğitim düzeyleri arttırmak için çalışmalar yapılmalıdır. Özellikle bölgede yerel yönetimlerle iş birliği halinde üniversitelerle ortak projeler yürütülmelidir.

5. Teşekkür

Bu çalışmalarımızda anketlerin uygulanması ve web sayfasının hazırlanması öğrencilerle iletişim kurulması konusunda bizlere destek olan Akdeniz Üniversitesi Teknik Bilimler Meslek Yüksekokul 2014-2015 Yılı öğrencilerimize teşekkürlerimizi bir borç biliriz.

6. Kaynaklar

- Mert, K. ve Öcalir E.V. (2010) Konya’da Bisiklet Ulaşımı: Planlama ve Uygulama Süreçlerinin Karşılaştırılması, METU JFA
- Öncü E. Çakan C. Candan S. (2003) Trafik Güvenliğinin ve Kullanımının Artırılması için Bisikletlilere Yönelik Düzenlemeler: Konya Bisiklet Planı,
- Özalp, M., Öcalir, E.V. (2008) Türkiye’deki Kentiçi Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Değerlendirilmesi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, c: 25, n: 2; 71-97.
- Planners Collaborative INC (2008) Massachusetts Bicycle Plan EOT (Massachusetts Executive Office of Transportation), USA.
- Akay, A. (2006) Ulaşımında Bisikletin Yeri ve Ankara Bilkent Koridorunda Bisiklet Yolu Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara; 19-20.
- Trods II. Trafik ve Yol Güvenliği Ulusal Kongresi, Ankara.
- Özalp, M. (2007) Türkiye’de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar: Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Yüksek Lisans Tezi,