

DÜNYA KENTİ OLMA SÜRECİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR İZMİR KENT İÇİ BİSİKLET ULAŞIM SİSTEMİ İÇİN MODEL VE DEĞERLENDİRMELER

Ilgaz CANDEMİR
İnşaat Yüksek Mühendisi
İUS -Sempozyum Sekreteri
İzmir, Türkiye
ius@imoizmir.org.tr

1.İÇERİK

Hemen herkes için bisiklet; küçükten üniversiteye kadar vazgeçilmez bir ulaşım aracıdır. Değerli okurların bildiği üzere; egzoz emisyonu sıfır, kent içi trafik sıkışıklığını indirgeyici; birey sağlığına faydalı bir ulaşım modu olan bisiklet Avrupa'da küresel ısınma ve durgunluk sebebiyle günden güne daha fazla destek görür duruma gelmektedir. Bir başka açıdan alacak olursak ise şehir ile içli dışlı olmanın ve aynı zamanda sağlık kazanmanın bir başka yolu içinde bisiklet ögesi kullanılabilir. Zaten bu çalışmada hedeflenen bisikletin ne kadar özel ve faydalı bir ulaşım aracı olduğu gerçeği değildir!

Birleşik Devletlerde bisiklet dostu kentlerin oluşturulmasında kullanılan öğelerin altı çizilip Avrupa Bisiklet Federasyonunun bisikletle ulaşım modunun yaygınlaştırılmasındaki çalışmalardan bahsedilecek ve ulaşımda bisikleti aktif olarak kullanan yazarın inceleyebildiği on üç kentteki uygulamalara değinilecektir. Final bölümünde ise kentimizdeki bisiklet yolları için amaçlar doğrultusunda yapılması lüzum görülen sürdürülebilir bir model ve programdan bahsedilecektir.

2.GİRİŞ

Bilim adamları son 10 yıldır eskisine göre dünyanın sonu için daha fazla felaket senaryosu hazırlamaktadır. Üstelik her sene başında bu sürecin geçmişte yaptıkları tahminlemelere göre daha erkene çekildiği günleri yaşıyoruz. Bilimkurgusuz durumun özeti buzulları günden güne kaybediyoruz.

Kısacası eriyoruz.

Buzulların erimesinin önüne hiçbir fiziki güçte geçemeyecek gibi görünüyor. Buna rağmen istisnasız bireyler arabalardan, politika yapıcılar ise otobüs filolarından vazgeçebilmiş değiller. Aksine araba sahibi olmak toplumda ayrı bir statü konusu; hâlbuki artırdığımız karbon emisyonu ile hepimiz dünyanın sonuna bilerek veya bilmeden katkıda bulunuyoruz.

Yarına bırakmadan çevreci toplu taşıma araçlarına yatırım yapma zamanı geldi.

Bu makalede başlıkta da okuduğunuz üzere Kentimizde hep konuşulan ,panel veya sempozyumlarda atıfta bulunulan ama yine de yeterince süre almayan bir taşıma biçimi olan bisikleti masaya yatıracağız.Muhakkak ki konu ile ilgili yapılan araştırmaların hepsini limitli

satırlara sığdırmak zor, bu makalede dünyada bisiklet dostu olan kentler ve bisiklete yaptıkları yatırımlardan söz edip kentimiz için birkaç çözüm yolu oluşturmaya çalışacağız.

Bisiklete yapılan yatırımın;

- I. Trafik sıkışıklığı,
- II. Sosyal mobilizasyon,
- III. Halk sağlığı,
- IV. Yaralanmalı-ölümlü maddi kazaların azaltılması,
- V. CO₂ emisyonunun azaltılmasıyla daha kaliteli hava kazanılması,
- VI. Sosyal eşitlik ve fakirliğin azaltılması gibi yararlarını zaten biliyoruz.

Bunun dışında kentimizde uygulanmayan bir ekonomi biçimi “bisiklet turizminde” yabancı kentlerde ciddi bir getirisi bulunmaktadır.

Avrupa Birliği çevre komisyonun çalışmalarında “Bisiklet ile ulaşım” toplu taşıma ve araba ile ulaşımdan sonra üçüncü ulaşım modu olarak rol oynamaktadır.

Bisiklet ile ulaşımın bayrağını kıta Avrupasında Avrupa Bisiklet Federasyonu üstlenmiştir. Avrupalı bisikletçilerin federasyonun amaçlarından en önemlileri Avrupadaki bireylerin bisiklet kullanmaları için uygun zemin şartlarının oluşturulması, bu konuda eğitim ve teşvik, yasa koyucularla işbirliği halinde güvenli bisiklet rotaları belirlemek, toplu bisiklet gruplarıyla aktivite düzenlemek, yeni stratejiler ve yasalar oluşturulmasına bilimsel veri sağlamak sayılabilir.

Avrupa Bisiklet Federasyonu(ECF) 12 rotada başlattığı EuroVelo projesi bisiklete Avrupa ‘nın bakışını göstermektedir. Bu rotalar en az 1000 km’den oluşur ve en az 2 ülkeden geçer.

Emisyonlar bakımından 2 kişi taşıyan bir araç 1 yolculuk-km’de 141g ortalama CO₂ salınımı yaparken; 40 kişi taşıyan bir otobüs 1 yolculuk-km’de 40 g CO₂ salınımı yapar.(Günümüzde 1,1-1,3 tonluk hibrid araçlar km’de 90 g CO₂ salınımı yapmaktadır.)

Bisiklet bunu yapmaz...

Bisikleti arabaya tercih ettiğinizde 170 ağaç yetiştirmiş olursunuz.

Bu bölümü bitirirken “Bisiklet + Yürümek” dünyanın bekasına verebileceğimiz en güzel hediye olduğu unutulmamalıdır.

3. AMAÇLAR

Bu çalışmanın temel amaçları aşağıda verilmektedir:

1. Dünyadaki artan rejim gösteren bisiklet ile ulaşım kültürünün örneklerle yansıtılması.
2. Kentin en üst düzey kamu kurumları ve yerel irade nezdinde Bisiklet ile ilgili Karar verici bir birim(çalışma grubu) oluşturmak
- 3.Kurulacak birimin 5 ,10 ve 20 yıllık teşvik edici program ortaya koyması ve Bisiklet modunun yaygınlaştırılması ile ilgili model sunmak,Bisiklet Ana Planı.
- 4.Konu ile gerekli etüt ve araştırma çalışması öncesi anket düzenlemek.
- 5.Uygulanacak projelere göre Pilot bölge seçimi. (ilçe)
5. Çalışma grubunun akademisyenlerle işbirliği ile ilgili mühendislik projesini hazırlanması ve bütçenin belirlenmesi.

4. 5 E MODELİ

Merkezi Washington'da bulunan Birleşik Devletlerdeki bisikletçiler Liginin Bisiklet dostu Kentler adı altında bir ödül programı vardır. Bu çerçevede programın gereklerini yerine getiren kentler platinden- bronza farklı statülerle temsil edilirler. Platin statüde 3 kent bulunmaktadır. Daha sonraki bölümlerde Birleşik Devletlerdeki bu platin ödül alan 3 kentten bahsedilecektir.

5E programı beş farklı E harfiyle başlayan ögeden oluşur.

Engineering(mühendislik) , **Education** (eğitim) , **Encouragement** (teşvik) ,**Enforcement** (kanun ve ilgili yasa oluşturma) , **Evaulation** (planlama ve değerlendirme) kısımlarından oluşmaktadır.

5.1. Mühendislik: Kapsamında tasarım ve inşaat çalışmaları vardır. Park yerleri, yapıları, ayrılmış yollar, cadde üstyapı ve altyapıdaki tüm tadilat ve tamiratlar, sinyalizasyon sistemi ikarayolu ile entegre çalışmaları, ilgili sanat yapıları, dinlenme alanları, kent içi ilgili bina-istasyon ve ilgili tüm fiziki düzenleme ve uygulamalara bakılır.

5.2.Eğitim: Kentte bisiklet ile ulaşımın yapılacağı yerler kapsamında bilgi veren haritalar oluşturulur.

5.3.Teşvik: Kent içinde bisiklet ve dolaylı olarak bisiklet ve yayların katılacağı tüm organizasyonlar, kampanyalar; sosyal aktiviteler teşvik kapsamında değerlendirilir.

5.4.Kanun ve ilgili yasa oluşturma: Kent Konseylerince ilgili yasalar ışığında bisikletçiyi korumak, onunda yollardan hak ettiği payı almasını sağlamak gerekirse yeni yasalar düzenlemek, yerel prosedürler geliştirmek ve uygulamak

5.5.Değerlendirme: Mevcut uygulanan program ve teşviklerin ne derece sürdürüldüğünü ve hayata geçirildiği incelemek, raporlamak bunları belgelemektir.

6. BİSİKLET ÖNCELİKLİ ULAŞIMDA ÖRNEK KENTLER

6.1. Amsterdam, Hollanda

nüfus: 750.000

Dünyada Amsterdam bisiklet modunun kalesi diyebileceğimiz bir kenttir. Şöyleki günlük trafik hareketlerinin %40 bisiklet ile yaşanır. Şehirde 1 milyon bisiklet bulunduğu tahmin edilmektedir. Uzun yıllardır hızlı ve konforlu bisiklet yolları inşa etmektedir bu konuda ciddi politika ve yasaları vardır. Bu anlamda bisiklet dostu kent ünvanını almışlardır.

219 km²'lik yüzölçümü 4.484 /km² lik nüfus yoğunluğu olan Amsterdam herkesçe bilindiği gibi bisiklet-dostu bir şehirdir.. Park ücretleri oldukça yüksek olduğundan şehir içinde araç kullanmak tercih edilmez. Ayrıca birçok cadde ve sokak araç trafiğine kapatılmıştır. Toplu taşıma otobüs ve tramvaylar ile sağlanır. Şehirde dört metro hattı bulunmaktadır, beşinci hat ise yapım halindedir.

Bisiklet kullanıcıları için ayrılmış özel sinyalli yollar, uyarıcı yönlendirmeler, bisiklet yollarına ait özel altyapı, kiralık bisikletler, yer altı garajları ve şehir içi park yerleri ve her şeyden önemlisi kentte herkesin saygı duyduğu bir kültür bulunmaktadır. Örnek vermek gerekirse Amsterdam demiryolları merkez istasyonunda 10.000 bisikletlik bisiklet parkı bulunmaktadır.

6.2. Portland, Oregon, Amerika Birleşik Devletleri

nüfus: 555.000

Amerikanın batı kıyısında yer alan Portland 'da tüm şehirde birbirleriyle bağlı bisiklet yolları vardır. Bu kentte Birleşik devletlerdeki düşük gelir seviyeli banliyölerde yaşayan bireyler için bir ilk olan bir program sayesinde bisiklet kullanımı devletçe teşvik edilmektedir. Tüm bisiklet kullanıcılarına güvenli bir şekilde ulaşım imkânı hakkı tanınmıştır. Bisiklet kültürü öylesine gelişmiştir ki tüm bisikletlerde aydınlatma, kilit, başlık, pompa, bakım alet çantası, harita ve yağmurluk vardır.

Portland bahsedilen ağ 1990'ların başında 95 km'den 418 km'lere ulaşmıştır. Halen kent master planında 61 km daha bisiklet yolu daha bulunmaktadır. Kent içi Raylı sistem TriMet bisikletçiler için araçlarda özel yerler ayırmıştır. Kentteki sokaklarda karayolu ile beraber özel şeritli bisiklet yolları ve ayrılmış yollar trafik sinyalleri ile kontrol altındadır. Sosyal sorumluluk çerçevesinde Bisiklet Toplum merkezi gibi kent kültürünün altyapısını oluşturan eğitim ve teşvik eden kurumlar bulunmaktadır.

6.3. Kopenhag, Danimarka

nüfus:1.850.000

Dünyadaki en iyi yaşam kalitesi klasmanında altıncı şehir olan Kopenhag'da dünyanın en başarılı bisiklet topluluk programlarından birine ev sahipliği yapmaktadır. Yapılan araştırmalara göre hemen herkesin bisikleti olan Kopenhag kenti (2008) önümüzdeki üç yıl içinde bisiklet altyapısı üzerindeki harcamaları ikiye katlamayı planlamaktadır.

İşçilerin % 32'si bisiklet ile işe gitmektedir. Kentteki bisiklet yolları kesinlikle hobi amaçlı olmayıp geniş ve gelişmiş üstyapıdadır. Bisiklet yolları çoğu ana trafikten ayrıdır bazen kendi sinyal sistemleri vardır. Şehirde kamu size bisiklet kiralama imkanı sunar, kent merkezinde farklı yerlerden bisiklet kiralayabilir; bisikleti park yerlerinden birine geri bıraktığınızda size 20 krone (~6 TL) depozit iade edilir.

Geniş bisiklet kültürünün olduğu Kopenhag'da yeni yapılan veya yenilenen tüm yollarda bisiklet içinde yer ayrılır; kurplu yollarda bisiklet yolu diğer lastik tekerlekli araçlardan ayrılır veya mümkün olmadığı yerlerde özel renklerle işaretlenir.

6.4. Boulder, Colorado, Amerika Birleşik Devletleri

nüfus:105.000

Platin derecelendirmeye sahip Boulder kentinde de bisiklet kullanımını teşvik etmek için ilginç bir pilot uygulama devam etmektedir. Bu uygulama Boulder 'daki okulları kapsamaktadır. Okullardan birisi; okula gelen öğrencilerden %75 inin yaya veya bisikletle geldiğini bildirmiştir. Bu oran pilot uygulama öncesine göre %620 (altı yüz yirmi) artmıştır. Ayrıca uygulamadan sonra 4000 kişide işine bisikletle gitmeye başlamıştır.

Son 5 yılda kent meclisi tüm ulaşım bütçesinin %15ini bisiklet yol yapımı ve tamirati için ayırmıştır. Özel dizayn edilmiş bisiklet yolları, trafik sinyalizasyonu, bisiklet yolları harita çalışmaları vardır. Ayrıca kamu tarafından bisiklet kullanımı ile ilgili eğitim ve cesaretlendirme çalışmaları vardır.

6.5. Davis, California, Amerika Birleşik Devletleri

nüfus:65.000

Bu küçük Kaliforniya kentinde 65.000 kişi için 160 km'lik bir bisiklet parkuru vardır. Davis sakinlerinin %17si işlerine bisiklet ile giderler. Davis Birleşik Devletlerde aktif olarak bisiklet altyapısına önem veren ilk kentlerden birisi olmuştur. Düz arazi ve ılıman iklim de bisiklet elverişli bulunmaktadır. Okul servisleri için yapılan oylamada veliler otobüs yerine

öğrencilerin yay veya bisiklet modunu seçmişlerdir. Davis'te çok ayrıntılı renkli basılmış bisiklet yol haritası vardır; tüm kamu binalarından, üniversiteden ve bisiklet mağazalarında ücretsiz olarak alınabilir. Bisiklet kent kültürüne o kadar işlemiştir ki şehir logosunda da bisiklet vardır. Belediye bir bisiklet müzesi kurma yolunda çalışmalar içindedir. Dünyadaki kentler arasında arabadan daha çok bisiklet olan tek yer Davis'tir ve bu özelliği ona bisiklet dostu kentler arasında platin pozisyonunu kazandırmıştır. Şehir çevre yolunun altına bisikletçilerin trafikten etkilenmemesi için 1.7 milyon dolarlık bir bütçeyle tünel bile yapılmıştır.

Davis'te her Mayıs ayında bisiklet kullanıcıları için uzun kutlamalar yapılır, Üniversite içinde araba kullanımı neredeyse yasaktır; eyalet yasaları bisiklet kullanıcıları ve motorlu araçlar ile ilgili çok kesin cebri yasalar getirmiştir.

6.6. Sandnes, Norveç

nüfus:56.000

1990'lı yıllarda Norveç hükümeti araç trafiğini azaltmak için 2 kentinde 4 yıllık pilot uygulama başlattı. Bu projenin 2 amacı vardı; şehri bisiklet kullananlar için daha yaşanılır kılmak ve bu amaçla daha fazla bisiklet kullanıcı elde etmektir. Proje 4 yılsonunda başarıyla tamamlandı ve Bugün Sandnes kenti Norveçte bisikletçiler için mükemmel tesisler içermektedir.

Kentin neredeyse tüm yollarında bisiklet modu düşünülmüştür;1996 Haziranda başlayan proje sayesinde kent içinde kamuya ait bisikletler bulunmakta bunlar kiralanmakta veya abonelik sistemi sayesinde günlük kullanıma sunulmaktadır. Ayrıca kente çok sayıda bisiklet bağlama yeri bulunmaktadır.

6.7. Trondheim, Norveç

nüfus:163.000

Norveçin 3ncü büyük kentidir, 480/km2 nüfus yoğunluğuna sahiptir. Sandnes'e göre daha kalabalık ve turistik bir kent olan Trondheim 'da da hükümetin 1990 yılı başında aldığı karar doğrultusunda bisiklet modu için özel pilot kent uygulamasına gidilmiştir. Trondheim pakei olarak adlandırılan 43,2 Milyon Euro'luk özel bir bütçe ayrılmıştır. Bu bütçe ile hem toplu taşıma hemde bisiklet içindir. Trondheim engeli arazine de kayak liftlerinden esinlenerek dünyada bir ilk olan bisiklet asansörleri(trampe) ile çare bulmuştur.

Sandnes'teki kamu bisikleti kiralama ve abonelik uygulaması Trondheim'da da geçerlidir. Projenin ilk yıllarında inşa edilen 100 km'lik bir bisiklet ağı daha sonra 220 km'ye çıkarılmıştır(1995) Günümüzde Günlük yolculuk taleplerinin %18 'i bisiklet modu ile gerçekleşir.2015 yılına kadar bisiklet modunun Trondheim'da %8 daha artması için hedef konulmuştur ve çalışmalar bu yönde ilerlemektedir.

6.8. San Francisco, Kaliforniya

nüfus: 4.200.000

San Francisco kenti Birleşik devletlerde kent içi nüfus yoğunlunda 2nci sırayı almaktadır.(kent merkezi 808.000 kişi; 6688 /km2) Bu da kente ulaşımında bazı çözümlenmeleri gerektirmiştir. Ulusal bisiklet magazini adlı dergide Ülkede kullanıcı olarak en yüksek reytinge sahip kenttir.Sadece 40.000 banliyö sakini kent merkezine hergün bisiklet ile gider. 101 km'lik bisiklet ağı vardır.

Kente yasa koyucular tarafından oluşturulan ciddi bir mekanizma olan sekiz kişiden oluşan San Francisco Bisiklet Üst Kurulu bulunmaktadır. Kurul yaya ve bisiklet kullanıcılarının

ihtiyaçlarını bir üst merci olan belediye temsilciler kuruluna bildirir ve toplu taşımının ardından önceliği bu kuruldan gelen dilek ve şikâyetler değerlendirilmeye alınır.

Tüm toplu taşıma sistemlerinde bisiklet taşıma için özel yerler ayrılmıştır.

Ayrıca kent içi karayollarında (çevre yolları ve otobanlar hariç) bisiklet için trafik sinyalli özel işaretli yollar bulunmaktadır.

6.9. Berlin, Almanya

nüfus:3.425.000

Avrupa Birliğinin 2nci en büyük nüfuslu ve ülkenin en kalabalık kenti olan Berlindeki şantiye havası duvar yıkıldığından bu yana devam etmektedir. Kent yöneticeleri şehri tekrar planlarken geniş metro ağının yanında bisiklet moduna da önemli yer ayırmışlardır.2010 yılı için hedef günlük yolculuk miktarının %15 inin bisiklet ile yapılması yönündedir. Kentte hali hazırda 2 metre genişliğindeki bir bantta kent içi karayolu sistemine entegre 80 km'lik ağ ve kaldırım üzerinde yine 50 km2lik bir ağ vardır. Kaldırımdaki bisiklet hattından yayaların dahi yürümesi yasaktır. Aynı uygulamayı farklı Alman kentlerinde de yaşarsınız.

2008 itibariyle geçtiğimiz son 10 yılda bisiklet kullanımı ikiye katlanmış bugün 400.000 yolculuk kentte bisiklet ile yapılmakta buda günlük trafiğin %12sine denk gelmektedir. Bunun dışında turisler içinde bisiklet turları ve kiralık bisikletler bulunmaktadır. Bu da kente çok ciddi bir kazanım getirmektedir.

6.10 Barselona, İspanya

nüfus:1.615.000

Sadece 101 km2 'ye kurulu Barselona'da nüfus yoğunluğu 16.000/km2 'dir Şehir konseyinin 22 Mart 2007 'de aldığı kararla Kamu bisiklet servis hizmeti vermeye başlamıştır. İlk başta bu konuyla ilgili 100 farklı istasyon devreye alınmış; bisikleti alıp kent merkezinde kullanan kişiler herhangi bir istasyona bisikleti bırakmak hakkına sahiptirler.

Şehir konseyi bununla da kalmayıp yeni bisiklet rotaları için çalışmaya devam etmektedirler, şehirde yeşil hat olarak adlandırılan bir rota vardır. Cadde seviyesinde toplam 3250 bisikletlik bir park yeri mevcuttur. Ayrıca halen pilot uygulama kapsamında güvenli ve hırsızlığa karşı yer altı parkları inşa edilmektedir.

Barselona'da yine bir başka teşvik ve cesaretlendirici organizasyonda Eylül ayında bir gün araba kullanmama günüdür. Sürdürülebilir ve güvenli ulaşım haftası çerçevesinde bisiklet kullnımı teşvik edilir ve o gün ulaşımın bisiklet ile yapılması beklenir. İlk uygulama 21-26 Mayıs 2002 tarihinde gerçekleşmiştir. Yine bir başka eğitici organizasyon ise bisiklet festivali düzenlenmesidir.

6.11. Basel, İsviçre

nüfus:200.000

Sadece 37 km2 lik bu küçük kantonda nüfus yoğunluğu 5046/km2 'dir. Turistik bir kent olan Basel'de gerek kent içi gerekse de kentleri birbirine bağlayan bisiklet yolları bulunmaktadır.

Yer altı bisiklet kiralama merkezinden bisiklet kiralanabilir; özel bir haritayla kente istediğiniz yere güvenli bir şekilde ulaşmak mümkündür. Özel sinyallendirilmiş yollarda kaza riski sifra yakın bir seviyeye indirgenmeye çalışılmıştır.

6.12.Münster, Almanya

nüfus: 280.000

Almanya'nın bisiklet başkenti olan 302 km² kurulmuş ve 901 /km² nüfus yoğunluğuna sahiptir. Münster 'de en az 100.000' bisiklet günlük trafiğe çıkmaktadır. Kuzey Ren bölgesindeki 26 bisiklet dostu kentten biri olan Münster'de günlük trafiğin %35'i bisiklet ile yapılırken %48 si araba ve otobüs ile yapılmaktadır. Ayrılmış tahsisli bisiklet yolları 1,6 metre ile 0,7 m arası değişir. Ülkenin en büyük yer altı bisiklet park yeri kapasiteyle ana tren garı altında bulunmaktadır.25 kaldırım üstü yol; 7 karayolu ile entegre edilmiş bisiklet hattı ;9 bağımsız bisiklet hattı bulunmaktadır. Sadece kent içi değil Münsterland bölgesindeki 500 km'yi geçen bisiklet hatlarıyla etraftaki doğayada hergün bisiklet turları bulunmaktadır. Bu altyapısı ile Münster Almanyanın en bisiklet dostu kenti ünvanını bulundurmaktadır. Münsterde bisiklet kiralamak için günlük 5 ila11 euro ücret ödemek yeterlidir.

Münster gibi Köln, Essen; Leverkusen, Biefeld, ,Aachen, Mülheim, Krefeld, Bonn da bu 26 kentten sadece birkaçıdır.

6.13. Vancouver, Kanada

nüfus: 2.132.000

Vancouver Kanada'nın üçüncü büyük kentidir. 1999 yılında tanımlanan şehir konseyince tanımlanan 5 E düzenlenmesi ile (Engineering, Education, Enforcement, Encouragement and Evaluation) bisiklet moduna yatırım yapılmıştır.

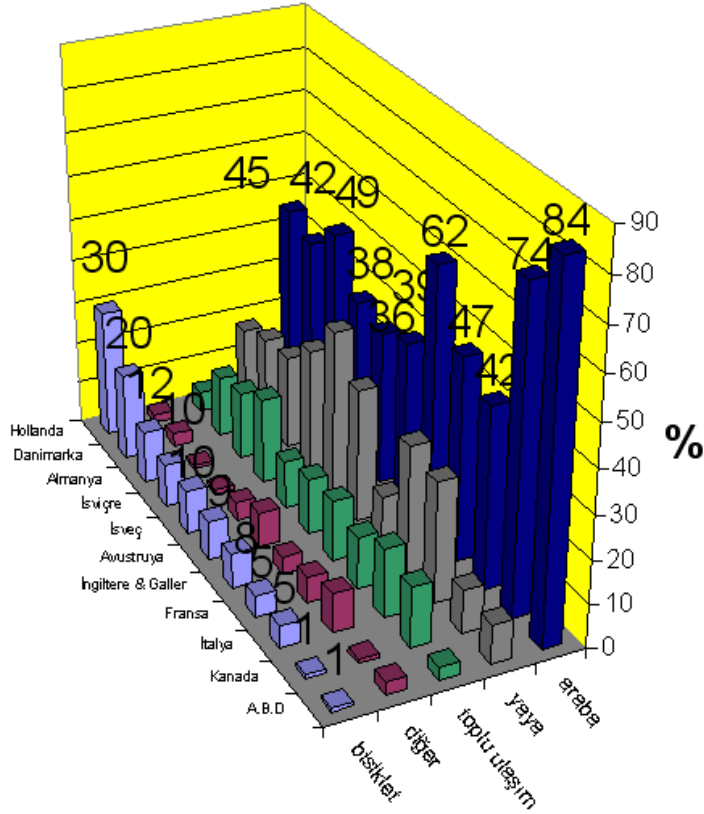
2006 da güncellenen raporla da bisiklet kullanımı en hızlı gelişim kaydeden ulaşım modu olarak gösterilmiştir. Rapora göre günde 50.000 bisiklet yolculuğu yapılmaktadır. Günümüzde 1999 yılında alınan kararlar doğrultusunda geliştirme çalışmaları devam etmektedir.177 km'si tamamlananmış ve 26 km inşaat halinde ve 37 km'de planda olan hat vardır. Kent içi Raylı sistem Translink'te bisikletçilere pik saatler dışında özel bölümlerde bisikletlerini taşımak için izin verir. Çalışmalar bu konuda tecrübe sahibi-tasarım ve mühendislik bürolarınca yapılmaktadır. Hat seçiminde ve gelişiminde etkili olan etkenleri kısaca;

- ❖ -trafikten ayrılma imkânın araştırılması
- ❖ -trafik gürültüsü ve kirliliğinden uzaklığı
- ❖ -manzarasının ilginç veya güzel olması
- ❖ -otomobil yolculuğu ile zaman açısından kıyaslanma tercihleri
- ❖ -engebesiz ve 5 km'den kısa hat yaratma (ortalama kaliteli bir bisiklet yolculuğu-ideal yolculuk)

Tablo.1 Bisikle ile ulaşımın farklı ülkelerde ortalama aldığı paylar

Sırasıyla Hollanda, Danimarka, Almanya, İsviçre, İsveç, Avusturya, İngiltere ve Galler, Fransa, İtalya, Kanada, A.B.D. bisiklet kullanma ortalamalarına göre büyükten küçüğe sıralanmışlardır.

Bazı ülkelerin farklı şehirlerinin günlük trafikte bisikleti kullanma oranları

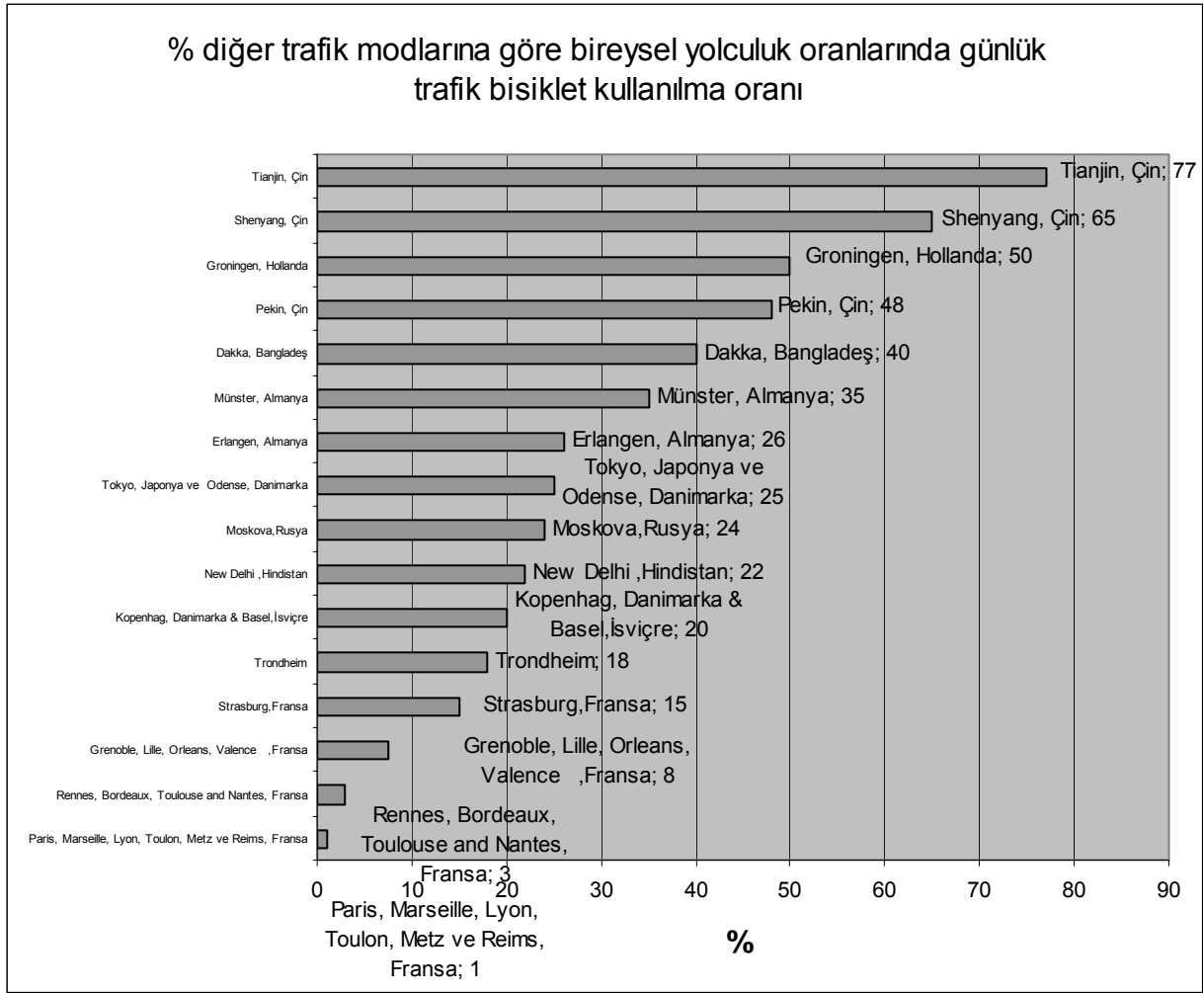


7.GENEL DEĞERLENDİRME

Bisiklet ile ilgili yasal prosedürlerine yerine getiren ilk ülke olan Hollanda'dan başta Fransa (1994) olmak üzere ilgili yasa ve mevzuat değişikliklerini hızla yerine getirmektedirler. Günümüzde Hollanda'da 19.000 km'nin üzerinde bisiklet için ayrılmış veya işaretlenmiş yol bulunmaktadır. Bisikleti çok yoğun olarak kullanan bir başka ülke olan Avustralya'da benzer kamu mevzuatı değişiklikleri ile bisikleti büyük kentlerinde günlük trafiğin içine çekmeyi planlamaktadır. 1998-2003 arası geçerli olan TEA-21 bildirgesine göre Birleşik Devletler diğer modlarla beraber bisiklet ve yaya Ulaşımın iyileştirilmesi için 3 milyar dolarlık kamu fonunu meclisinden geçirmiş ve tahsis etmiştir. Sadece nüfus olarak İstanbul ile karşılaştırabilecek New York 'ta bile 675 km bisiklet yolu bulunmaktadır. Tablo 2 'de en uç örnekleriyle dünyadan farklı kentlerinin ulaşımında bisiklet kullanma alışkanlıkları verilmeye çalışılmıştır.

Bir başka ilginç örnek ise bugün Dubai'de yaşanmaktadır. Dubai Metrosunun şaşalı açılışı ve ultra modern otobüs filosuna rağmen Dubai Yollar ve Ulaşım Otoritesi kente önümüzdeki 10 yıl içinde 900 km bisiklet yolu yapmak üzere harekete geçmiştir. Öncelikli olarak önümüzdeki yıl 157 km'lik hat inşa edilecektir. Özellikle 14 km'lik meşhur Jumeriah yolu da kapsamdadır.

Tablo.2 Dünyadan Farklı kentlerdeki günlük trafikte bisikletin kullanılma oranı



İzmir’de Mithatpaşadaki 5 km’lik parkur ve Sasalı Parkı-Bostanlı hattı- 21 km bisiklet hattı bulunmaktadır. Sasalı çalışması da özel gayret ve emek neticesinde son 1 yıl içinde gerçekleşmiştir. Bisiklet akslarını kente adaptasyonu sırasında İzmir kentinin mevcut trafik sorunlarından bazılarının muhakkak surette çözüme kavuşturulması gereklidir. Gerek rekrasyon alanlarında gerekse yeni fiziki düzenlemelerle pilot bölgeler seçilerek mantıklı ulaşım ağları düzenlenmeli bu şekilde kent merkezi ve banliyölerde egzoz emisyonu düşük cazibe merkezleri yaratılmalıdır. Örneğin Karşıyakanın genel olarak topografyası bisiklet için cazip olabilir bu nedenle düzgün 5’er km’lik hatlar yaratılabilir.

8.SONUÇ

Her ne kadar İzmir odaklı bir çalışma da olsa Ege bölgesindeki kentlerimizden ve ilçelerimizden birinde de bisiklet ile ulaşım projesi 5 E direktifi doğrultusunda uygulanabilir. Sürdürülebilir ulaşım projelerinde sadece bölgesel değil makro anlamda ulusal irade ve kara organı yanında kararlı takip ve ölçümleme şarttır. Bu anlamda “Ulusal Bisiklet Ana Planımızı” ortaya koymak şarttır. Dünya çevre fonlarından ve Avrupa Birliği fonlarından yardım veya destek alma imkânları araştırılmalıdır.

İzmir’de öngörülen model, program ve tavsiyeler aşağıda sıralanmıştır.

1. Ulaşım master planında Bisiklet Ana Planı (BAP) ve uygulanacak stratejilerin ayrıntılarıyla aşamalı olarak belirlenmesi, 5 ‘er yıllık hedefler konulması, bu hedeflerin ölçülebilirliği ve 6 aylık değerlendirme raporlarının tutulması.

2. Yoğunluk dikkate alınarak Bisiklet yollarını mutlaka Raylı sistemin tüm öğeleri ile çakıştırmak (Banliyö, hafif raylı sistem ve tramvay)

3.Kent içinde Tuzla’dan Gülbahçe teknoloji enstitüsüne kadar bisiklet yolu için inşaat ve düzenleme hazırlıklarını yapmak.

4.1.Konak-Montrö-Liman üçgenine Hatay; Buca; Bornova, Bayraklıda koridorlar açmak.
Bu şekilde kent içi trafiğini rahatlatmak.

4.2.Bayraklı- Karşıyaka-Çiğli-Menemen arası bisiklet parkuru düzenlemek

4.3.Üçyol- Buca- Gaziemir-Menderes arası bisiklet parkuru düzenlenmesi

5.Alsancak; Konak; Karşıyaka ve Bornova kent cazibe merkezlerindeki park ücretlerini ve politikalarını değiştirmek.

6. Pilot bölge seçilerek kamu kiralık bisiklet kampanyasının başlatılması

7. Yine pilot ilçe seçilerek İlköğretim-Lise seviyelerindeki öğrencilerin okul-ev arasını bisiklet+yaya olarak katetmesi ortamı yaratılabilir.(örnek: Karşıyaka ve/veya Çiğli)
5’er km’lik bir kare veya üçgen form üzerinde çalışılabilir.

8. İzmir’in bisiklet haritasını oluşturmak ve dağıtımını sağlamak

9. Bisiklet ile trenin beraber rol oynadığı sistemler düşünülmeli; kuzey-güney hattında yolcu taşıyacak trenlerde yolcunun son noktaya ulaşmasında bisiklet kullanması teşvik edilmelidir.

10.”Bisiklet turizmi” için rota belirleme ve bölgelendirme çalışmaları

11.Avrupa bisiklet federasyonu ile eğitim ve teşvik işbirliği hazırlanması;

12. Atina’da sona eren EuroVELO güzergâhlarının İzmir ve diğer Ege kentlerini de içine alan bir sistem yaratılması veya Antalya’dan başlayarak Denizli Aydın ve tüm kıyı Ege’den batı Avrupaya ulaşması.

13.Hatay-Mithatpaşa arasına Trondheim modeli bisiklet taşıma lifti veya liftleri yapılması

14. Tüm üniversite ve ilgili Sivil Toplum Örgütlerinden alınan temsilciler ile İzmir Kent Bisiklet Konseyini kurmak; düzenli eğitim ve gezi faaliyetleri düzenlemek; bu konuda hâlihazırda kurulmuş yerel bisiklet derneklerinden yararlanmak

15.Kentte bisiklet parkı sayısını kademeli olarak arttırmak.

Bu çalışmada, Avrupa ve dünyadaki farklı önemli uygulamaların getirdiği sonuçlar incelenmiş, çevre bilincinin yaygınlaşması ve sağlıklı yaşama gibi faktörlerinde etkisiyle

kentimizde de günlük trafikteki payı %0,25'in altında olan bu modun hayata geçirilmesi için doğru zamanın geldiği vurgulanmaya çalışılmıştır.

Bildiri sonucunda, İzmir'in büyük bir potansiyeli olduğu görülmüş; kararlı ve akıllı kent politikaları ile önümüzdeki 10 sene içinde bu modun günlük trafikteki payının %5 ila 20 sene içinde de iyimser tahminle %8-10 arasında pay alabileceği hesaplanmaktadır. İzmir'de yüz bin aracın trafikten çekilmesinin getireceği kazançlar ayrıntılı incelenirse günlük getirinin minimum kabullerle iki buçuk milyon liranın üzerinde olacağı hesaplanabilir. Sonuç olarak yeni yapılacak bisiklet aksları sadece ekonomik kazanımlar değil; İzmirli'nin yaşam kalitesini ve sosyal davranış biçimlerini de fevkalade olumlu etkileyecek ve daha sağlıklı bireyler yetişmesine katkıda bulunacaktır.

9.KAYNAKLAR

- 1) Larsen Janet, "Bicycle Earth Report " Earth Policy Institute, July 2002
- 2) Pucher, J. , "Transportation Quarterly", (from various transport ministries and depts., latest avail. year) ,1998-1
- 3) TCRP Synthesis 62, Integration of Bicycles and Transit, 2005
- 4) Bicycling in Muenster, Germany Gilbert N. Hanson over the period January through July, 2000.
- 5) ECF, European Cyclists Federation "Annual Meeting", Trondheim, 21.06.1998
- 6) Bicycle friendly Master List; League of American Bicyclists, 2009
- 7) Burkhard Horn "The decline of a means of mass transport to the history of urban cycle planning". *Bicycle Research Report 136*. Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club/European Cyclists Federation, August 2007.
- 8) Pucher, J. , "Non-Motorized ModeShare and Annual per Capita Energy Use" IPCC, 1995,
- 9) İBB; İzmir Ulaşım Ana Planı "sonuç raporu özeti" , sf:8 Mart 2009
- 10) VeloBüro., "The European cycle route network " European Cyclists Federation April ,2009 page3-5-7-13
- 11) Kifer, K. , "Bicycle Advocacy" Cyclist Rights, October 2002
- 12) Ashfaq, Ahmed. , "RTA plans to introduce 900km of cycling lanes" ,Gulf News, 2009