

Yerleşim Birimlerinde Bisikletler için Parklar Raporu *

Mayıs, 2015

Türkiye'nin mevcut ulusal politikası, gerek enerji, gerek çevre, gerek sağlık açısından kentlerde bisiklet kullanımının yaygınlaşmasını uygun görmektedir. Uluslararası politikaları da karşılayan bu talep, Ulaştırma Bakanlığı'nca da dikkate alınmış ve 2000'lerin başından bu yana yoğun strateji çalışmaları yapılmıştır. Ulaştırma Bakanlığı'nın bu stratejide mevcut olan ve yerel yönetimlerden talep ettiği en önemli husus, Ulaşım Ana Planlarının hazırlanması ve bunların hazırlıkları sırasında bisikletli ulaşım da belirlenen uygulamaların dahil edilmesidir. Ne yazık ki bu talebin yasal yaptırımı olmadığından Ankara'nın Ulaşım Planı çalışmaları ancak 2014 yılında tamamlanmış ve Büyükşehir Belediyesi'nin onayına sunulmuştur.

Ankara Bisikletliler Ortak Platformu, bu gelişmelerin üzerine (ve trafikte kaybettiği bisikletli sayısının artması üzerine kurulmuş, bisikletli ulaşım konusunda ortak çözümler üretme amacıyla bir araya gelen bisikletli gruplarından teşkilidir. Bu ortak çözümlerin üretilmesi, uygulanması ve izlenmesi şeklinde kendine çalışma alanı belirleyen Platform'un en önemli çalışmalarından biri Ankaralı bisikletlilerin profili ve kaza riskleri üzerinde bir anket çalışması yürütmek olmuştur.

ABOP'un, bu anket, diğer illerde veya Türkiye genelinde yapılan diğer çalışmalar, kendi deneyimlerine dayanarak ortaya çıkardığı sonuçlardan biri bisikletli sayısının artmasına yönelik engeller olmuştur. En önemli sebepler arasında "korku" bulunmaktadır. Yol bozuklukları, motorlu araç sürücülerinin olumsuz davranışları başta olmak üzere bisiklet kullanımını engelleyen faktörlerden biri de bisiklet parklarının olmayışıdır.

Bisiklet kullanımını engelleyen faktörleri vade bakımından sınıfladığımızda bisiklet parkları, en kolay, en az maliyetli ve en hızlı yapılabilecek faaliyet olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ancak, bugüne kadar ülkemizde ve Ankara'da yapılan parklara baktığımızda çeşitli olumsuzluklara da neden olabildiklerini gördüğünden bir bisiklet parkı raporunun yerel yönetim çalışmalarına katkı sağlayacağı düşünülmüştür.

Rapor, 2012 yılında Ankara Büyükşehir Belediye'sine Perşembe Akşamı Bisikletçileri-Ankara tarafından sunulmuş olarak çalışmanın gözden geçirilip genişletilmesiyle oluşturulmuştur. Bisiklet kullanımının yoğun olduğu İngiltere'nin geliştirmiş olduğu şehir plancılığı standartlarından büyük ölçüde yararlanılmış, ancak bu standartların, ABOP deneyimlerinden yararlanılarak Ankara ve Türkiye koşullarına göre uyarlaması yapılmıştır.

* Bu rapor, Ankara Bisikletliler Ortak Platformu bileşenlerinden Perşembe Akşamı Bisikletçileri-Ankara temsilcisi Adnan Seçer, Ankara Bisiklet Kulübü temsilcisi Ergin Beken ve ABOP Genel Koordinatörü Deniz Kırımsoy tarafından hazırlanmıştır.

Bisiklet parkı yapımında göz önünde bulundurulması gereken noktalar

Bisikletliler, kent içi ulaşımında bisiklet kullandıkları zaman, öncelikle, çalınma riskine karşı güvenli bir yer ararlar. Daha sonra sırasıyla kolay erişebilecekleri, mümkünse gözleri önünde tutabilecekleri, bisikletin çizilme ya da hava koşullarından zarar görmeyeceği bir yer arayışı onlar için önemlidir. Bu ölçüler, bisikletliler için kalabalık yerler söz konusu olduğunda, hava koşulları sert olduğunda, uzun süreli park etme ihtiyacı duyduklarında daha da öncelikli hale gelir. Çünkü aksi durumda zaten park edecek çok yer vardır; herhangi bir yere bağlayıp işlerini görüp devam ederler. Dolayısıyla öncelikli olan (1) bir bisiklet parkının uygun bir yere yapılmasıdır. Daha sonra yukarıda da değindiğimiz gibi (2) bu parkın güvenliğinin ve aydınlatılmasının sağlanmış olması, (3) ayrıca kullanımının kolay olması gerekir. Bu noktalara yakından bakalım:

(1) Parkın uygun yerleştirilmiş olması

Bisiklet parklarının, hizmet verecekleri bina, alana göre planlanması gerekir. Örneğin park et-devam et noktalarında, AVM'lerde, yaya trafiğinin yoğun olduğu sağlık kurumları, kamusal hizmet binaları, ilk, orta ve yüksek eğitim kurumları gibi insan trafiğinin akışkan olduğu yerlerde mutlaka bisiklet park yeri olmalıdır. Çocukların da (3-6 yaş) bisiklet kullanmayı öğrenmeleri açısından oyun parklarında bisikletlerini koyacakları bir yer olması tavsiye edilmektedir.

(2) Parkın güvenliğinin ve aydınlatılmasının sağlanmış olması

Bisikletlinin ve/veya parçalarının çalınmasını engellemek için parktaki bisikletlerin;

a) bisiklet park süreleri dikkate alınmalıdır (Bir bisikletli örneğin bir metro istasyonunda bisikletini park edip devam etmek isterse bisikleti en az 2 saat burada kalacaktır. Daha uzun süreli de park edilebilir. Bu durumda hangi tür park kullanılacağı iyi düşünülmelidir)

b) bisiklet parkının konumu dikkate alınmalıdır (yaya trafiğinin yoğun olduğu, güvenlik görevlilerinin bulunduğu, MOBESE kameralarının kapsama alanı gibi)

c) bisiklet parkı mutlaka yeteri derecede aydınlatılmalı ya da bina veya sokak lambalarının aydınlatacağı yerlere kurulmalıdır.

d) bisiklet parkının tasarlanması sırasında hava koşullarına karşı üzerinde, örneğin mevcut yapıların çatı korumalarının altına yapılması düşünülmelidir. Çok açıkta kalan bisiklet parklarının üzerine korunak yapılmalıdır.

(3) Park kullanımının kolay olması

Bisiklet parkı ile bisikletlinin yaya olarak kullanacağı yol yaya trafiğine ters olmamalıdır. Örneğin, hastaneye yapılacak olan bisiklet parkının ana girişe erişimi zor olmamalıdır.

Bisiklet Park türleri (!!!Resimler temsilidir)



Ters U tipi, A, tipi veya at nalı tipi denilen park türüdür. Bisiklet kadrodan, gerekirse tekerlerden de zincirlenebileceği için çalınmaya karşı en güvenli park türüdür.

Maliyet açısından düşük derecelidir.



Duvara entegre park türüdür. Park alanının yetersiz olduğu yerlerde kullanılır. Uzun boru şeklinde olabileceği gibi ortası delik bir soketin, uygun bisiklet boyu aralıklarıyla duvara monte edilmesiyle de yapılabilir. Bu park türünde aydınlatmaya, mümkünse izlemeye özel bir önem verilmelidir. Duvar dipleri genellikle kuytu yerlere denk geldiğinden çalınma riski yüksektir.

Maliyeti düşük derecededir.



Korunaklı park modelidir. Bisiklet parkının yapıldığı yerde mevcut yapıların korumalarından yararlanılmadığı durumlarda kullanılır. Dolayısıyla yerleşim noktalarından genellikle uzaktırlar ve bu nedenle çalınmaya karşı aydınlatma ve izleme gerektirebilirler.

Maliyet derecesi yüksektir.



Havalimanı, tren garı, şehirlerarası otobüs terminali gibi yerlerde veya şehir sınırlarına doğru yapılan yolculukların sözkonusu olduğu toplu taşıma noktalarında (merkezi banliyö istasyonları gibi) uzun süreli parkı gerektiren noktalarda kullanılan kilitli kutu tipi park sistemleridir.

Maliyeti en yüksek park türüdür. Ancak paralı olarak hizmet verdiklerinden bu maliyeti karşılarlar.



Kısa süreli park modelidir. Kullanıcısının bisikletini göz önünde bulundurabileceği türdendir. Örneğin kafeterya önü, çocuk oyun parkları, koşu parkurları gibi alanlarda düşünülebilir. Çalınma riski yüksek olduğundan başka tür alanlarda tercih edilmez.

Şimdi tekerlerin genellikle mandallıdır. Çok kolay açılır. Bu nedenle bisikletlin kadrosu kolaylıkla çalınabilir. Her bisikletli lastik kalınlığı ölçüsü farklıdır. Ölçüler yol bisikletli için 3 cm, şehir ve dağ bisikletleri için 8 cm, çocuk bisikletleri için 6 cm.

Maliyet açısından orta derecelidir.

Standart ölçüler

Park yapımı sırasında yukarıda verilen her tür park çeşidinde tek bir bisiklet için park

- *boyu: 200 cm*
- *eni: 70 cm (en az 50 cm)*

ölçülerinde olmalıdır. Çocuklara özel bisiklet parklarını yapımında park boyu 130 cm. eni 50 cm cm olarak alınabilir.

Enden yan yana parklarda her bisiklet arası 20 cm (öneğin U, A veya at nalı tipi)

Boydan yan yana parklarda her bisiklet arası 15-20 cm olmalıdır. (Duvara entegre park türü)

Kilitli kutu tipi park türünde ise kutuların sayısı çok ve sıralı ise her bir kutu sırası arasında, kapının açılması ve bisikleti dışarıya çıkarılabilmesi için 70 cm. aralık olmalıdır.

Lastik kalınlıkları şöyledir:

yol bisikletli 3 cm
şehir ve dağ bisikletleri 8 cm
çocuk bisikletleri 6 cm

Kaynakça

http://www.planningni.gov.uk/index/policy/supplementary_guidance/spg_other/parking/parking_standards_annexes/parking_standards_annexb.htm

2012, "Bisiklet Yolu Kılavuzu". Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü.

2014, Türkiye Belediyeler Birliği, Ulaşım Ana Planı Kılavuzu, Ankara.

2015, ABOP, "Ankara İli Bisikletli Ulaşım Risklerinin Belirlenmesi". Ankara.

2012, Çevre Bakanlığı, Bisiklet Yolu Standartları.

2004, Uz, Kardeşahin."Kent içi Ulaşımında Bisiklet". Türkiye Mühendislik Haberleri, Sayı 429-2004-1,s. 41-6

2005, Ulaştırma Ana Stratejisi Sonuç Raporu, Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi.

Bisikletli ulaşımın gerekliliği konusunda ayrıca bkz. Sağlık Bakanlığı, Spor Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Enerji Bakanlığı politika metinleri