



## SPORMETRE

The Journal of Physical Education and Sport Sciences  
Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi



DOI: 10.33689/spormetre.709329

Geliş Tarihi (Received): 25.03.2020

Kabul Tarihi (Accepted): 01.04.2021

Online Yayın Tarihi (Published): 30.06.2021

### BİREYLERİN REKREATİF AMAÇLI BİSİKLET KULLANMA DENEYİMLERİNİN NİTEL BİR BAKIŞ AÇISIYLA DEĞERLENDİRİLMESİ

Seçkin YILDIZ<sup>1\*</sup>, Fatih BEKTAŞ<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Trabzon Üniversitesi, Spor Bilimleri Fakültesi, TRABZON

**Öz:** Bu araştırma, rekreatif amaçlı bisiklet kullanan bireylerin; bisiklet kullanma nedenleri, bisiklet kullanmanın bireylere sağladığı faydalar, bisiklet kullanırken karşılaştıkları zorluklar ve bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yapılması gerekenler hakkındaki görüşlerini tespit etmek amacıyla yapılmıştır. Çalışmada nitel araştırma yönteminin iç içe geçmiş tek durum deseninden yararlanılmış ve veriler, araştırma ekibi tarafından geliştirilen görüşme formu kullanılarak Artvin ili Arhavi ilçesinde rekreatif amaçlı bisiklet kullanan 13 katılımcıdan toplanmıştır. Ölçüt ve kartopu örnekleme teknikleri ile belirlenen bisiklet kullanıcıları ile ofis ortamında yüz yüze görüşmeler yapılmış ve veriler yarı yapılandırılmış açık uçlu soruların betimsel analize tabi tutulması marifetiyle deşifre edilmiştir. Çalışma neticesinde; katılımcıların fiziksel ve ruhsal sağlıklarını korumak için bisiklet kullandıkları, coğrafyanın getirdiği bazı güçlüklerin ve bisiklet kültüründeki eksikliğin bisiklet kullanmada performansı düşürdüğü, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için kamu sektörü ve özel sektör iş birliği ile merkez yönetimin de desteğinin alınması ve şehirleri güvenli bisiklet kullanımına uygun hale getirerek çeşitli kulüpleşme ve eğitsel faaliyetlerin yapılması gerektiği sonucuna varılmıştır. Doğu Karadeniz Bölgesi'nin jeolojik özellikleri dikkate alındığında ilçede bisiklet kullanımının gelişip yaygınlaşabilmesi için merkezi ve yerel yönetimler tarafından yol güvenliğinin sağlanması amacıyla alınacak her önlemin bisiklet sporuna katılımı ve motivasyonu artıracak değerlendirilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Bisiklet, rekreasyon, Doğu Karadeniz, Arhavi

### EVALUATION OF THE INDIVIDUALS' EXPERIENCE WHO CYCLING FOR RECREATIONAL PURPOSE FROM A QUALITATIVE PERSPECTIVE

**Abstract:** This research, was designed to determine the opinions of individuals who use bicycles for recreational purposes; of about the reasons for cycling, the benefits of using bicycles to individuals, the difficulties they encountered while using bicycles and what should be done to promote the use of bicycles. In the study, the interwoven single state pattern of the qualitative research method was used and the data were collected from 13 participants who used bicycles for recreational purposes in the Arhavi district of Artvin, using the interview form developed by the research team. In the office environment, face-to-face interviews were made with bicycle users determined by the criterion and snowball sampling technique, and the data were deciphered by subjecting structured questions to descriptive analysis. As a result of the study, it was concluded that the participants used bicycles to protect their physical and mental health, some difficulties brought by the geography and deficiency of cycling culture decreased performance in cycling, public and private sector cooperation and the support of the central administration are needed in order to spread the use of bicycles, various clubs and educational activities should be done by making the county suitable for safe cycling. Considering the geological features of the Dogu Karadeniz Region, it is evaluated that every measure to be taken by the central and local administrations for the road safety will increase the participation and motivation of riding bicycle in order to improve and expand riding bicycle in the county.

**Key Words:** Bicycle, recreation, Eastern black sea, Arhavi

## GİRİŞ

Sanayi devrimiyle birlikte iş dışı zamanı artan ve gitgide hareketsizleşen insanoğlu serbest zamanını nasıl değerlendireceği arayışına girmiş, çeşitli rekreatif aktivitelerle serbest zamanlarını değerlendirmeye çalışmıştır. Fakat son yıllarda bilgi teknolojilerindeki gelişmeler, kentleşme hızı, hareketsiz yaşantıyı adeta desteklemiş ve günümüz insanları kilo almaya, hareketsizliğin getirdiği fizyolojik ve psikolojik rahatsızlıklara eskiye oranla daha da fazla yakalanmaya başlamıştır (Demir ve Demir, 2014). Bu durum çeşitli araştırmalara konu olmuş ve hareketsizliği azaltmak, beden ve ruh sağlığını korumak için çeşitli eğlenceli rekreatif aktiviteler ortaya çıkmıştır (Yurcu, Kasalak ve Akıncı, 2018). Bu rekreatif aktivitelerden bir tanesi de bisiklet kullanımıdır. Bilindiği kadarıyla bisikletin kullanımı 12'nci yüzyılda Çin'de başlanmıştır (Ardahan ve Mert, 2014). Bisiklet kullanımı, özel kıyafet ve donanım gerektirmeden bir kez ücret ödenerek ve başka bir masrafa gerek kalmaksızın her yaştan insan tarafından çeşitli amaçlarla yapılabilen bir aktivitedir (Akbaş, 2016). Literatür incelendiğinde bisikletin üç farklı kullanım türü olduğu görülmektedir (Ardahan ve Lapa, 2011). Bunlardan ilki ulaşım amaçlı kullanımdır (Ardahan ve Mert, 2014). Ulaşım amaçlı bisiklet kullanımı; okula gitmek, işe gitmek, alışverişe gitmek gibi günlük rutin işleri bisiklet ile ulaşım sağlayarak yapmaktır (Yıldız, 2018). İkinci kullanım ise sportif kullanım türüdür ve bu türde yarışma güdüsü mevcuttur (Ardahan ve Lapa, 2011). Birey yarışma amaçlı kullanımda bireysel veya takım halinde bir yarış kazanmak amacıyla mücadele etmektedir (Balcı ve ark. 2018). Üçüncü kullanım türü rekreatif amaçlı kullanımdır (Balcı ve ark., 2017). Rekreatif amaçlı kullanım; işten ve diğer yaşam streslerinden uzaklaşmak için orman içerisinde, mevcut şehir içi ve şehirlerarası yollarda veya trafikten tamamen ayrılmış bisiklet yollarında bireysel veya grup olarak, yarışma amacı olmadan çeşitli içsel sıkıntılardan arınmak, fiziksel ve ruhsal sağlığı korumak amacıyla yapılan açık alan aktivitesidir (Koçak, 2016). Kavramsal çerçevenin zihinlerde daha rahat çizilebilmesi için aşağıdaki çalışmaların incelenmesi faydalı olacaktır.

Ardahan ve Mert (2014) tarafından geliştirilen bisiklet motivasyonu ölçeğinde, bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörler açığa çıkarılmıştır. Bu faktörler; doğayı deneyimleme, hız tutkusu tatmini, zor koşullarla başa çıkma güdüsünü tatmin, başkaları tarafından onaylanma, kendini başkalarına gösterme ve fark edilmeyi sağlama, çevre hassasiyeti, ulaşım sağlama, beden eğitimi, sağlıklı olma, sosyalleşme, bireyin kendisini geliştirmesi için kendisiyle rekabeti, rutinden kaçış, dinlenme, başkalarına örnek olma, özgürlük hissi, istediğini yiyebilme, kalori dengesi ve coğrafi uygunluk olduğu görülmektedir.

Ho, Liao, Huang ve Chen'in (2015) rekreatif amaçlı bisiklet kullanıcılarının motivasyon kaynaklarını genel ve özel motivasyon kaynakları şeklinde iki kategoride gruplandıkları görülmektedir. Genel motivasyon kaynaklarını; bisiklet kullanmanın sağlığa olan katkıları, çevresel kaygılar, yeterlilik sağlama, yalnızlık, yeni yerler keşfetme, fiziksel zorluklarla başa çıkabilme, macerayı deneyimleme, uyarıcı arayışı, sosyalleşme, rahatlama ve stresten kaçış olarak, özel motivasyon kaynaklarını ise aitlik, benlik saygısı, hedefe ulaşma isteği, kendini gerçekleştirme, mutlu olma olarak belirlenmiştir.

Ardahan ve Lapa (2011), bireylerin doğa sporları yapma nedenlerini ve elde ettikleri faydaları araştırmış ve açık alanda yapılan her aktiviteyi doğa sporu olarak kabul etmiştir. Araştırma sonuçlarına göre bireyler; doğayla iç içe olmak, sağlığı güçlü kılmak, doğaya ilgi duymak, içsel sıkıntılardan arınmak, gerginlikten ve stresten kaçış, rutinin dışına çıkmak için doğa sporları yapmaktadırlar. Yine katılımcılar mutlu, coşkulu ve sağlıklı hissetmek, esenlik, duygusal olarak rahatlama, yeni insanlarla diyalog kurabilme ve yeni deneyimler yaşamak konusunda fayda sağladığı için açık alan aktivitelerine katıldıklarını belirtmektedir.

Çeyiz ve Koçak'ın (2015) Ankara'da bisiklet kullananların karşı karşıya kaldıkları zorluklar ve çözüm önerilerine yönelik yaptıkları çalışmada, bisiklet kullanıcılarının karşılaştıkları zorlukları; sosyo-kültürel sorunlar, kadınların bisiklet kullanması ile ilgili sorunlar, otomobil sürücülerinin olumsuz yaklaşımları, bisiklet kültürünün olmayışı, şehir içi trafikteki zorluklar, hız limitlerinin yüksek oluşu, fiziki altyapı sorunları, bisiklet yollarının olmayışı, toplu taşımaya uyum ve yasal düzenlemenin yetersiz oluşu olarak belirlemişlerdir. Çözüm olarak ise bu sorunların giderilmesi gerektiğinin önerildiği görülmektedir.

Uz ve Karaşahin'in (2004) Türkiye'de bisiklet sürücülerinin başlıca sorunları ile ilgili yaptıkları çalışmada; kilitlemeli bisiklet parklarının olmayışı, halk tarafından bisiklet kullananlara farklı bakılması, arazi koşulları (yokuşlu engebeli arazi), iklimsel engelleri (soğuk ve sıcak hava, kar, buz, yağmur) bisiklet sürücülerinin başlıca sorunları olduğu söylenebilir.

Koçak'ın (2016) "Türkiye'de Bisiklet Kullanımı: Bisiklet Kullanma Nedenleri ve Elde Edilen Faydalar" isimli 606 katılımcı üzerinde yaptığı çalışmada, bisiklet kullanıcılarının elde ettikleri faydaları; zinde ve sağlıklı hissetmek, mutlu hissetmek, iş ve normal yaşantının getirdiği stres faktörlerinden uzaklaşmak olduğunu ifade etmiştir.

Yine Çeyiz ve Koçak'ın (2015) çalışmasında, bisiklet kullanmanın sağladığı avantajlar; kolay ulaşım, ekonomiklik, çevreyi kirletmeme, yaşam kalitesini artırma, spor, enerji verimliliği, sosyal ilişki kurma ve geliştirme olduğu ifade edilmektedir.

Balcı ve arkadaşlarına göre (2018) bisiklet kullanımının yaygınlaşması için öncelikle kullanımı engelleyen nedenlerin neler olduğunu ortaya koymak gerekmektedir. Mevcut engellerin ortadan kaldırılmasıyla bisiklet kullanımının yaygınlaşacağını ortaya koymuşlardır. Bu kapsamda, kullanımın önündeki en büyük engelin, güvenli bisiklet sürüş ortamlarının olmayışı olarak tespit etmişlerdir. Güvenli sürüş ortamı içinse altyapı eksiklerinin tamamlanması gerektiği, altyapı ile birlikte yasal düzenlemelerin de stratejik bir plan çerçevesinde eşgüdümlü şekilde hayata geçirilmesi gerektiği, merkezi yönetimin de çeşitli politikalarla bisiklet kullanımı ile ilgili avantajlar getirerek gelir düzeyine bağlı engelleri aşmak için bireylere çeşitli faydalar sağlanması gerektiğini ortaya koydukları görülmektedir.

Literatüre bakıldığında mevcut çalışmaların bireylerin doğa sporlarını yapma nedenlerini ve elde ettikleri faydaları, bireyleri bisiklet kullanımına motive eden faktörleri, bireylerin bisiklet kullanırken karşılaştıkları güçlükleri, bireylerin bisiklet kullanma nedenlerini ve elde ettikleri faydaları araştırdıkları ve çeşitli çözüm önerileri sundukları görülmektedir. Fakat yapılan bu çalışmaların bazılarının elde ettikleri sonuçları genelledikleri, bazılarının ise bisiklet kullanımı ile ilgili bir veya iki durumu çözüme kavuşturdukları görülmektedir. Sporun sosyal ve kültürel bir olgu olması, uygulandığında genel itibariyle benzer sonuçlar vermesi normal karşılanmaktadır. Fakat özele doğru gidildiğinde, farklı kültürlerde farklı sonuçların ortaya koyulabileceği ihtimali araştırmanın yapılması gerekliliğini ortaya koymuştur.

Ülkemizin farklı kültür yapısına sahip bölgelerinden olan Doğu Karadeniz'in, Artvin'de karayolu ile sonu olan Sarp Kara Sınır Kapısı'ndan Rize istikametine, daha batıya doğru gidildikçe Samsun iline kadar arazi yapısının engebeli olmasına rağmen bisiklet kullanımına uygun engebemiz bir karayolunun mevcut olduğu bilinmektedir. Ayrıca bölgede bisiklet ve yedek parça satan ticari firmalar bulunmasına rağmen bisiklet kullanımının beklentileri karşılamadığı görülmektedir (Karasu, 2016). Tüm bunlara rağmen bisiklet kullanımının bölgede yaygınlaşmamasının altında yatan sebeplerin araştırmaya değer olduğu

düşünülmektedir. Arhavi ilçesinde bir bisiklet satış merkezi ve bir bisiklet kulübü olması, ilçe nüfusunun Rize ve Trabzon illerinin sahil ilçelerine göre daha az olması araştırma evrenine ulaşımında kolaylık sağlayacağı düşünüldüğünden çalışma Artvin ili Arhavi ilçesinde yapılmıştır. Dolayısıyla bu çalışma, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin bir ili olan Artvin'in Arhavi ilçesinde, rekreatif amaçlı bisiklet kullanan bireylerin bisiklet kullanma nedenleri, bisiklet kullanımının sağladığı faydalar, bisiklet kullanırken karşılaşılan zorluklar ve kullanımın yaygınlaştırılması için yapılması gerekenleri ortaya çıkarmak amacıyla yapılmıştır. Bu bağlamda aşağıdaki sorulara yanıt bulunması hedeflenmiştir.

1. *Artvin ili Arhavi ilçesindeki rekreatif amaçlı bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanma nedenleri nelerdir?*
2. *Artvin ili Arhavi ilçesindeki rekreatif amaçlı bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanımından elde ettikleri faydalar nelerdir?*
3. *Artvin ili Arhavi ilçesindeki rekreatif amaçlı bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanırken karşılaştıkları zorluklar nelerdir?*
4. *Artvin ili Arhavi ilçesindeki rekreatif amaçlı bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin yapılması gerekenler nelerdir?*

## **YÖNTEM**

### **Araştırma Modeli**

Çalışmada, nitel araştırma yönteminin iç içe geçmiş tek durum deseni kullanılmıştır. İç içe geçmiş durum çalışmaları, bir durum içinde olabilecek birden fazla alt birimleri derinlemesine analiz ederek olası sonuçlarını ortaya çıkarmak amacıyla yapılmaktadır (Şimşek ve Yıldırım, 2018). Araştırmada, Hopa-Rize uluslararası karayolunda, rekreatif amaçlı bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanma nedenleri, karşılaştığı güçlükler, bisiklet kullanmanın sağladığı faydalar ve bisiklet kullanımının yaygınlaştırılabilmesi için yapılması gerekenlere ait deneyimlerin görüşme ve gözlem yoluyla derinlemesine anlaşılabilmesi düşünüldüğünden, araştırma verileri iç içe geçmiş tek durum deseni ile toplanmıştır. Araştırmanın veri toplama aracının etik açıdan uygunluğu ile alakalı olarak Artvin Çoruh Üniversitesi Etik Kurulundan 25.03.2020 tarih ve 78646441-050.01.04 sayılı karar ile gerekli onay alınmıştır.

### **Araştırma Grubu**

Araştırmanın verileri, Artvin İli Arhavi ilçesinde rekreatif amaçlı bisiklet kullanan ve araştırmaya gönüllü olarak katılmayı kabul eden 13 yetişkin bireyden 2019 yılı Aralık ayı içerisinde toplanmıştır. Çalışmada incelenmesi amaçlanan konunun "Rekreatif amaçlı bisiklet kullanımı" olması sebebiyle katılımcı grubunun öncelikle araştırılan konuyu alanda yeterince deneyimlemiş olması gerektiği değerlendirilerek ilk olarak ölçüt örneklem tekniğine başvurulmuştur (Creswell, 2013: 113). Bu bağlamda araştırma konusu ile ilgili derinlemesine veri toplamak amacıyla katılımcılarda; bisiklet sahibi olma, ilçede en az beş yıldır ikamet ediyor olma ve haftada en az 2 saat bisiklet kullanıyor olma özellikleri aranmıştır. Ölçütler belirlendikten sonra ilçede belirlenen özelliklere sahip bireylere ulaşabilmek amacıyla kartopu ve zincir örnekleme teknikleri kullanılarak katılımcı grubuna ulaşılmıştır.

**Tablo 1.** Araştırma grubunun belirlenmesinde dikkate alınan ölçütler ve katılımcı grubuna dair bilgiler

Katılımcı	Cinsiyet	İlçede bulunma süresi	Haftalık bisiklet Kullanma süresi	Sahip olduğu bisiklet sayısı
B1	Erkek	7 yıl	3 saat	1
B2	Erkek	5 yıl	3 saat	1
B3	Kadın	5 yıl	4 saat	1
B4	Erkek	6 yıl	6 saat	2
B5	Erkek	8 yıl	6 saat	2
B6	Erkek	10 yıl	10 saat	1
B7	Erkek	9 yıl	10 saat	1
B8	Erkek	6 yıl	5 saat	1
B9	Erkek	10 yıl	10 saat	3
B10	Erkek	12 yıl	7 saat	2
B11	Erkek	20 yıl	6 saat	2
B12	Erkek	10 yıl	4 saat	2
B13	Erkek	10 yıl	3 saat	2

### Veri Toplama Araçları

Çalışmadaki veriler, araştırma ekibince hazırlanan yarı yapılandırılmış soruların olduğu görüşme formu aracılığıyla elde edilmiştir. Bahsi geçen görüşme formunun oluşturulmasında ilk olarak daha önce benzer konularda yapılan çalışmalar taranmış sonrasında açık alan rekreasyonu konusunda akademik çalışmaları olan iki akademisyenin görüşüne başvurulmuştur. Alanında uzman akademisyenlerle yapılan istişare sonucunda, araştırma konusu ile ilgili benzer çalışmaların olduğuna dikkat çekilmiş ve soruların mevcut literatür ile birlikte yapılandırılması kararlaştırılmıştır. Ardından görüşme formu araştırma grubuna dahil iki katılımcı üzerinde uygulanmış, araştırmanın amacı doğrultusunda değişiklikler yapıldıktan sonra iki bölümden oluşan toplam sekiz soruluk nihai veri toplama aracı elde edilmiştir. Veri toplama aracının ilk bölümünde katılımcılara dair kişisel bilgileri belirlemek ve elde edilen verileri çok yönlü karşılaştırabilmek amacıyla dört soru, ikinci bölümünde ise araştırmanın ortaya çıkarılması gereken ana ve alt problemlerini çözüme kavuşturabilmek amacıyla rekreatif amaçlı bisiklet kullanımına dair yarı yapılandırılmış açık uçlu dört soru yer almaktadır.

### Veri Toplama Süreci

Veri toplama aracı, Artvin ilinin kıyı şeridinde bulunan Arhavi'deki rekreatif amaçlı bisiklet kullanıcılarına ofis ortamında uygulanmıştır. Verilerin toplanma aşamasında, araştırmaya katılan bireylere, kişisel bilgilerinin hiçbir suretle kullanılmayacağı, isimlerinin gizli tutulacağı, istemedikleri takdirde görüşmeyi sonlandırabilecekleri, yanıtlamak istemedikleri sorulara cevap vermeyebilecekleri, verdikleri yanıtların yalnızca bilimsel amaçlı olarak kullanılacağı bildirilmiş ve her bir katılımcıya aydınlatılmış onam formu imzalatılmıştır. Yüz yüze görüşmeler esnasında serbest bir tutum izlenmiş, katılımcıların cevaplarına bir sınırlama yapılmamıştır. Görüşmeler ses kayıt cihazı ile kaydedilerek teyit edilebilirliği sağlanmıştır.

### Verilerin Analizi

Araştırmada elde edilen ham veriler, öncelikle bilgisayar ortamında düz yazı haline getirilmiş ve ardından Microsoft Office Word ve Excel programları üzerinde el notasyon tekniği ile betimsel analiz yapılmıştır. Verilerin deşifre işlemi neticesinde ilk olarak kodlar elde edilmiş ve bu kodlardan da alt temalara ulaşılmıştır. Son olarak her bir araştırma sorusuyla ilişkili olan alt temalar sınıflandırılmış ve araştırma soruları, amacıyla ilgili ana temalara göre kategorize edilmiştir.

## BULGULAR

Çalışmanın bu bölümünde, araştırmanın amacı istikametinde çözümlenmesi hedeflenen her bir araştırma sorusuna ilişkin toplanan bulgular yer almaktadır. Yapılan betimsel analizlere göre rekreatif amaçlı bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanma nedenleri, karşılaştığı zorluklar, bisiklet kullanmanın sağladığı faydalar ve bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yapılması gerekenler ile ilgili ana kategoriler, alt kategoriler ve kodlar bu bölümde tablolar halinde sunulmuştur. Kod ve kategorilerin doğruluğunu güçlendirmek amacıyla alt kategorileri oluşturan bazı katılımcı görüşleri bu kısma eklenmiştir.

### Birinci araştırma sorusuna ilişkin bulgular

Araştırmanın birinci sorusunda, katılımcıların bisiklet kullanma nedenlerinin belirlenmesi hedeflenmiştir. Katılımcı görüşlerinden elde edilen bulgular Tablo 2’de gösterilmiştir.

**Tablo 2.** Katılımcıların bisiklet kullanma nedenlerine ilişkin bulgular

Ana Kategori	Alt Kategoriler	Görüşme Sonucu Ortaya Çıkan Kodlar	f	Katılımcı
Bisiklet Kullanma Nedeni	Sağlık	Beden ve Ruh Sağlığı	5	B6, B7, B11, B12, B3
		Bireyin Kendiyle Rekabeti	1	B8
		Kilo Kontrolü	9	B1, B3, B4, B10, B1, B2, B4, B8, B13
		Sağlığa Olumlu Etki	13	B5, B6, B9, B11, B12, B13, B1, B1, B2, B3, B3, B4, B10
	Rekreasyon	Hobi ve Spor	4	B4, B8, B9, B10
		Gezi ve Eğlence	1	B4
		Monotonluktan Kurtulma	4	B1, B1, B3, B2
		Pratiklik	3	B2, B4, B2
	Sosyal Tatmin	Özgürlük Hissi	3	B1, B4, B13
		Sosyalleşme İhtiyacı	9	B2, B2, B2, B4, B1, B1, B2, B3, B7
	İmaj	3	B8, B8, B13	

“**Sağlık**” ile ilgili olarak B11: “*Belirli yaşta spor yapmak önemli. Hem psikolojik rahatlama sağlıyor hem fiziki sağlığımı koruyorum.*”, B3: “*Fiziken ve ruhen iyi hissetmemi sağlıyor.*” ve B10: “*Ayrıca formda tutuyor, spor yapmış oluyorum.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Rekreasyon**” ile ilgili olarak B4: “*Bisiklet tutku bizim için. Boş zamanımızı değerlendirme aracı.*”, B9: “*Spor amaçlı, boş zamanlarımı değerlendiriyorum. Hem hobi hem spor.*”, B4: “*Fotoğraf çekiyoruz, doğayı geziyoruz, eğleniyoruz.*” ve B1: “*Küçükken bindiğim bisikletler geliyor aklıma, çocukluğumu yaşıyorum sanki yeniden.*” şeklinde görüş belirtmişlerdir.

“**Sosyal Tatmin**” ile ilgili olarak B2: “*İnsan muhabbet istiyor, topluyoruz 3-5 kişi, alıyoruz bisikletlerimizi, sohbet ede ede başka ilçelere gidiyoruz.*”, B4: “*Sosyal olarak insanlarla sözleşiyoruz, grup olarak aktivite yapıyoruz.*”, B3: “*Bisiklet yaygınlaşırsa bölge halkı olarak bizler daha çok sosyalleşiriz.*” ve B8: “*Düzenli bir vücuda sahip olmak ve performansımın yerinde olması günlük yaşamımdaki özgüvenimi olumlu etkiliyor, yükseltiyor.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

## İkinci araştırma sorusuna ilişkin bulgular

Araştırmanın ikinci sorusunda, katılımcıların bisiklet kullanırken karşılaştıkları zorlukların belirlenmesi hedeflenmiştir. Katılımcı görüşlerinden elde edilen bulgular Tablo 3'te gösterilmiştir.

**Tablo 3.** Katılımcıların bisiklet kullanımında karşılaştığı zorluklara ilişkin bulgular

Ana Kategori	Alt Kategoriler	Görüşme Sonucu Ortaya Çıkan Kodlar	f	Katılımcı
Karşılaşılan Zorluklar	Bisiklet Güvenliği	Bisiklet Parkı İhtiyacı	4	B3, B4, B5, B6
		Çalınma Riski	2	B1, B6
	Kültürel Risk	Düzensiz Araç Parkı	5	B3, B4, B9, B5, B11
		Bisiklete Karşı Duyarsızlık	14	B1, B3, B4, B6, B8, B9, B10, B11, B11, B13, B1, B2, B4, B9,
	Altyapı Yetersizliği	Coğrafi Güçlükler	9	B1, B2, B4, B5, B8, B9, B11, B13, B1
		Mevcut Yolların Dönüşümü	14	B6, B7, B8, B11, B12, B1, B1, B2, B4, B4, B7, B7, B8, B1
		Yol Kirliliği	7	B2, B7, B9, B12, B13, B2, B7
	İklimsel Güçlükler	Yağış Rejimi	7	B1, B2, B4, B8, B8, B9, B11
	Can Güvenliği	Motorlu Araç Tehdidi	4	B1, B2, B4, B12

“**Bisiklet Güvenliği**” ile ilgili olarak B6: “*Bisikletimizi kilitleyip güvenle bir yerlere oturup çayımızı, kahvemizi içebilmeliyiz, marketten alışverişimizi yapabilmeliyiz. “Bisikletim çalınır mı; endişesi yaşamadan camiye, işe, hastaneye gidebilmeliyiz.”*, B1: “*Buralar bisiklet için çok güvenli, hırsızlık pek olmuyor. Bisikleti kilitlemeye ihtiyaç duymadan her yere gidiyoruz. Fakat yine de içimizin rahat etmesi için bisiklet parkı yapılmalı, ne olur ne olmaz.”* ve B3: “*Kamu kurumlarının ve okulların bahçelerine, çocuk parklarına, bisiklet parkları yapılabilir.”* şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Kültürel Risk**” ile ilgili olarak B1: “*Bölge halkı bisiklete karşı duyarsız, bisikletin önüne atlıyor. Araba kullananlar bisikleti çok önemsemiyor, yol vermiyorlar.”*, B8: “*Araç sahiplerinin bisikletlilere karşı duyarsızlığı en büyük problem. Tüm dikkatimi yola vermiş gidiyorken ya korna çalıyorlar veya yanımızdan hızlı geçiyorlar, kavşaklarda yol vermiyorlar.”* ve B9: “*Gelişigüzel araç parkları yüzünden şehir içinde rahat süremiyoruz.”* şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Altyapı Yetersizliği**” ile ilgili olarak B2: “*Tünel çok fazla, tünellerden geçiş çok tehlikeli bu bizi korkutuyor.”*, B7: “*Araçların geçtiği yollar bisiklet kullanımına uygun hale getirilmeli, tüm yollarda bisikletlilerin olabileceği ile ilgili işaretler olmalı.”* ve B1: “*Emniyet şeritlerine bisiklet resmi çizilebilir, uyarıcı işaretler konabilir, orta refüj bence en güvenlisi. Sarp Sınır Kapısı’ndan Samsuna kadar iki yolun ortasına kullanılmayan atıl bir alan var, orası bisiklet yolu olsa çok güzel olur.”* şeklinde görüş belirtmiştir.

“**İklimsel Güçlükler**” ile ilgili olarak B1: “*Bu bölgede bisiklete binerken en büyük olumsuzluk yağışlı gün sayısının fazlalığı.”*, B2: “*Bu bölge de yağmur çok fazla. Yaz kış fark etmiyor çok yağmurlu, bu bizi olumsuz etkiliyor.”* ve B8: “*Doğu Karadeniz çok yağışlı olduğundan dağdan denize doğru sürekli su akıntısı var. Bizlerde emniyet şeridinde bisiklet kullandığımız için oluşan su birikintileri bizi etkileyebiliyor.”* şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Can Güvenliği**” ile ilgili olarak B2: “*Karadeniz sahil yolunda tır çok fazla, tır ve ağır tonajlı tüm araçlar bize tehdit oluşturuyor.*”, B4: “*Anayol üzerinde tır ve kamyon çok fazla, can güvenliğimizi riske atıyor.*” ve B12: “*Büyük kamyon ve tırların kurallara uymaması ve bu bölgede çok fazla olması bize güçlük çıkarıyor.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

### Üçüncü araştırma sorusuna ilişkin bulgular

Araştırmanın üçüncü sorusunda, katılımcıların bisiklet kullanırken elde ettikleri bireysel ve sosyal faydaların belirlenmesi hedeflenmiştir. Katılımcı görüşlerinden elde edilen bulgular Tablo 4’te gösterilmiştir.

**Tablo 4.** Katılımcıların bisiklet kullanımından elde ettiği faydaya ilişkin bulgular

Ana Kategori	Alt Kategoriler	Görüşme Sonucu Ortaya Çıkan Kodlar	f	Katılımcı	
Bireysel ve Sosyal Fayda	Çevre Bilinci	Ekolojik Duyarlılık	4	B7, B1, B3, B9	
	Ekonomiklik	Maliyet	2	B5, B4	
	Fiziksel Aktivite	Hareketlilik		1	B2
		Kondisyon		3	B5, B8, B10
		Serbest Zaman		1	B6
		Spor		1	B13
	Sosyal Tatmin	Kendini Gösterme Takdir Edilme		3	B8, B8, B13
		Örnek Olma		4	B8, B9, B10, B13
	Sosyalleşme	Sosyal Çevre Edinme		10	B1, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, B12, B13
		Yeni Diyalog Geliştirme		4	B4, B6, B13, B3
	Rekreasyon	Stres Atma		6	B1, B1, B4, B1, B2, B4
		Uzaklaşma ve Dinlenme		1	B8
		Yeni Yerler Keşfetme		3	B8, B1, B12
Ulaşım	Ulaşım Sağlama		7	B1, B3, B13, B2, B3, B1, B2	
	Pratiklik		2	B1, B1	

“**Çevre Bilinci**” ile ilgili olarak B7: “*Bisiklete doğayı sevdiğim için, doğayı doyasıya yaşamak için, doğaya saygılı olmak ve doğaya zarar vermemek için biniyorum.*”, B9: “*Bisiklete binmek ayrıca doğaya muazzam bir özen göstermek demektir. Bisikletin çevreye zarar vermeyen bir taşıt olduğunu herkese anlatmalıyız.*” ve B3: “*Bisikletler çoğalır arabalar azalırsa hava kirliliği azalır, biz ve çocuklarımız daha sağlıklı oluruz.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Ekonomiklik**” ile ilgili olarak B5: “*Ekipmanları pahalı olmadığı için avantajlı bir spor. Bir kez bisikleti alırken para ödüyorsunuz ve başka bir aidat vs. gerekmiyor.*”, B4: “*Bizim için bisiklet ayrıca ücretsiz ulaşım aracıdır. Alırken bir ücret ödüyoruz ama sonrasında pek masrafi olmuyor.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Fiziksel Aktivite**” ile ilgili olarak B2: “*Bisiklete binmek boş zamanlarımıza bir hareket katıyor. Hareketle birlikte kilo kontrolü tabii kaçınılmaz.*”, B6: “*Kendimi güçlü hissediyorum. Spor yapmış oluyorum. Boş zamanlarımı hareket ederek değerlendirmiş oluyorum.*” ve B10: “*Form tutuyoruz ayrıca, sağlıklı yaşam için birebir.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Sosyal Tatmin**” ile ilgili olarak B8: “*Bireysel olarak, kendime özen göstermeyi seviyorum. Dışarıda fit görünmeyi seviyorum.*”, B13: “*Toplu sohbetlerde bisiklet sürmenin faydalarından diğer insanlara bahsediyorum, örnek olmaya çalışıyorum, özendirme istiyorum.*” ve B9: “*Bisikletin öneminden bahsediyorum, diyalog kurmuş oluyorum insanlarla.*” şeklinde görüş belirtmiştir.



“**Sosyalleşme**” ile ilgili olarak B1: “*Sosyal olarak birbirimizle görüşüyoruz, sohbet ediyoruz, yeni insanlarla karşılaşıyoruz tanışıyoruz, iş ilişkilerimiz oluyor.*”, B6: “*Kişiler arasında sosyal bağları güçlendiriyor. Farklı kültürden insanları tanımış oluyoruz.*” ve B8: “*Sosyal faydaları ise değişik insanlarla bisiklet sporu sayesinde karşılaşıyorum, tanışıyorum.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Rekreasyon**” ile ilgili olarak B2: “*Meslek içinde yaşadığımız sorunları birbirimizle konuşuyoruz. Stres atıyoruz.*”, B4: “*İş ve diğer stres faktörlerinden bisiklet sayesinde uzaklaşıyoruz.*” ve B1: “*Bisiklet grubumuz var, birbirimizle konuşup iş stresini atıyoruz.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Ulaşım**” ile ilgili olarak B1: “*Bazen de günlük işleri hallediyorum. Mesela markete gideceksem bisikletle gidiyorum.*”, B3: “*Öğretmenim, sabahları okula giderken bisikletle gidiyorum, ulaşım için para ödemiyorum.*” ve B13: “*Ulaşım aracı olarak da kullanıyorum. Hem kalori harcıyorum hem günlük işlerimi hallediyorum.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

### Dördüncü araştırma sorusuna ilişkin bulgular

Araştırmanın dördüncü sorusunda, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yapılması gerekenlerin belirlenmesi hedeflenmiştir. Katılımcı görüşlerinden elde edilen bulgular Tablo 5’te gösterilmiştir.

**Tablo 5.** Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin bulgular

Ana Kategori	Alt Kategoriler	Görüşme Sonucu Ortaya Çıkan Kodlar	f	Katılımcı
Kullanımın Yaygınlaştırılması İçin Yapılması Gerekenler	Sosyal Farkındalık	Bisiklet Bilinci Oluşturma	1 4	B6, B2, B7, B8, B8, B9, B11, B12, B12, B13, B1, B4, B6, B7
		Farkındalık Yaratma	2 2	B5, B1, B2, B3, B10, B12, B13, B13, B13, B1, B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, B12
		Toplumsal Cinsiyet Sorunları	3	B6, B8, B11
	Kültürel Risk	Bisiklete Karşı Duyarsızlık	1 4	B1, B3, B4, B6, B8, B9, B10, B11, B11, B13, B1, B2, B4, B9
		Düzensiz Araç Parkı	5	B3, B4, B9, B5, B11
	Kültür	Bisiklet Kültürü Oluşturma	9	B1, B4, B10, B1, B1, B2, B5, B12, B13
		Bisiklete Özendirme	8	B3, B5, B6, B6, B10, B11, B12, B13
	Bisiklet Güvenliği	Bisiklet Parkı İhtiyacı	4	B3, B4, B5, B6
	Altyapı Desteği	Bisiklet Yolu İhtiyacı	2 1	B3, B5, B9, B11, B12, B1, B2, B3, B3, B4, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, B13, B2, B4
		Mevcut Yolların Dönüşümü	1 5	B6, B7, B8, B11, B12, B1, B1, B2, B4, B4, B4, B7, B7, B8, B1
Yol Kirliliği		7	B2, B7, B9, B12, B13, B2, B7	

“**Sosyal Farkındalık**” ile ilgili olarak B6: “*Yayaların bisiklete binenlere saygıları eksik. Halkın bisiklete olan bakışı olumsuz yönde. Bisiklete binmeyi özellikle bayanlar ayıp sayıyor. Bu yaştan sonra ayıp, el alem ne der gibi takıntılar var.*”, B7: “*Yollarda bisiklet sporu yapan pedalaşlara araç sürücülerinin daha saygılı ve anlayışlı olmaları gerekmektedir. Kurallara uyulmasını istiyorum.*” ve B12: “*Seminer ve benzeri toplantılar yapılmalıdır. Vatandaş devlet iş birliği ile toplumu bilinçlendirme çalışması yapılmalı.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Kültürel Risk**” ile ilgili olarak B1: “*Bölge halkı bisiklete karşı duyarsız, önüne atıyor bisikletin. Araba kullananlar da bisikleti hiçe sayıyor, yol vermiyorlar.*”, B8: “*Araç sahiplerinin bisikletlilere karşı duyarsızlığı en büyük problem. Yolda tam yoğunlaşmış gidiyorken ya korna çalıyorlar ya da yanımızdan hızlı geçiyorlar, kavşaklarda yol vermiyorlar.*” ve B2 : “*Doğu Karadeniz de mi böyle yoksa her yerde mi bilmiyorum ama bisiklete saygı yok, yayalar da bisikletin önüne atıyor araçlar da.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Kültür**” ile ilgili olarak B3: “*Devlet çalışanlarına bisiklet hediye edebilir. Bisiklet kullananlara teşvik için çeşitli vergi avantajları sağlanabilir.*”, B5: “*Bisiklet kullananlara vergi teşvikleri, kamuda çalışan memurlara, öğrencilere bisiklet dağıtımı, kamuda verilen ödüller bisiklet ödülü şeklinde verilirse kullanım artacaktır.*” ve B1: “*Öncelikle çocuklardan başlanabilir. Kültür oluşturulacaksa önce her zaman çocuklar, gençler akla gelir. Okullarda beden eğitimi derslerinde öğretmenleri bisikletlerinizi getirin dese mesela.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Bisiklet Güvenliği**” ile ilgili olarak B3: “*Kamu kurumlarının, okulların bahçelerine, çocuk parklarına, bisiklet parkları yapılabilir.*”, B4: “*Günlük alışveriş için kullanacaklara bisiklet parkları yapılabilir. Özellikle büyük marketlerin önlerine.*” ve B5: “*Okullarda, şehir içlerinde halkın toplu kullandığı yerlerde ve diğer kamu binalarında bisiklet park alanları oluşturulabilir.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

“**Altyapı Desteği**” ile ilgili olarak B12: “*Yollar bisiklet sürmeye uygun değil. Can güvenliğimiz yok. Büyük şehirlerde bisiklet yolu var fakat bu coğrafyada maalesef yok.*”, B1: “*En büyük eksiklik bisiklet yolu, devlet, belediyeler bisiklet yoluna önem vermeli. Öyle göstermelik 1-2 km değil, bir ilçeden diğerine yol olmalı.*” ve B9: “*Bisiklet yolları yapılmalı. Mesela denizi doldurup bir sürü balıkçı barınağı yapıyorlar, denizi doldurup Artvin-Rize arası bisiklet yolu yapabilirler.*” şeklinde görüş belirtmiştir.

## TARTIŞMA VE SONUÇ

Araştırmanın bu bölümünde, her bir araştırma sorusuna yönelik elde edilen bulgular tartışılarak sunulmuş ve gözleme dayalı veriler ışığında yorumlanmıştır.

Araştırmanın birinci sorusuna “*Artvin ili Arhavi ilçesindeki bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanma nedenleri nedir?*” verilen yanıtlar sağlık, rekreasyon ve sosyal tatmin şeklinde kodlanarak aşağıda yorumlanmıştır.

“Sağlık” kategorisinin içeriği incelendiğinde; katılımcıların fizyolojik ve psikolojik sağlıklarını korumak ve sürdürmek için bisiklet kullandıkları anlaşılmaktadır. Daha da ayrıntılı ele almak gerekirse; stres atmak, stres atarken eğlenmek, kalori harcamak, hedefler belirlemek ve rekabet ederek hedeflerine ulaşmak, kilo kontrolünü sağlayarak hareketsizlik ve yaşlanmanın getirdiği çeşitli rahatsızlıkların oluşmasını önlemek amacıyla bisiklet kullandıkları ifadelerinden anlaşılmaktadır.

“Rekreasyon” kategorisinin içeriği incelendiğinde; katılımcıların serbest zamanlarını verimli değerlendirmek amacıyla bisiklet kullandıkları anlaşılmaktadır. Katılımcıların ifadelerinden bisiklet kullanmanın eğlenceli bir aktivite olduğu, eğlenerek sağlıklarını korudukları, ayrıca sosyalleştikleri, hobi ve sporu bir arada yaptıkları, iş yaşamının ve günlük yaşantının getirdiği

stres faktörlerinden uzaklaştırdığı, yapmak istendiğinde hazır bir aktivite olduğu, bisiklet kullanırken çocukluk anılarını hatırladıkları ifadelerinden anlaşılmaktadır.

Titze, Merom, Rissel ve Bauman'ın (2014) Avusturalya'da yaptığı araştırmaya göre bisiklet, yürüyüşten sonra fiziksel sağlığı korumak için tercih edilen temel fiziksel aktivitelerden biridir. Orta yaş grubundaki erkeklerin bisikleti sıklıkla rekreatif amaçlı olarak kullandığını ve bu yaş grubunda rekreatif amaçlı bisiklet kullananların iş ve aile yaşantısı nedeniyle genellikle organize olamadığını bildirmektedir. Orta yaş grubundaki kadınlarda da bisiklet kullanım oranları yürüyüş ve diğer fiziksel aktivite oranlarından yüksektir fakat kadınların bisiklet kullanırken erkeklerden daha organize oldukları söylenebilmektedir. Yine aynı araştırmada katılımcıların bisiklet kullanmak için tehlikeli olabileceği gerekçesiyle otoyol kenarları ve şehir merkezlerini daha az tercih ettikleri, boş ve güvenli orman arazileri ve toprak yolları daha çok tercih ettikleri bildirilmiştir. Araştırma sonuçlarıyla Titze ve ark. (2014) araştırma sonuçları fiziksel aktivite ve rekreasyon faydaları yönünden paralellik gösterdiği görülmektedir. Sosyalleşme yönünden bakılacak olursa, Avusturalya da bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanırken organize olamadıkları ve sosyalleşemedikleri belirtilmektedir. Bu durum ülkemiz ve Avusturalya arasındaki iş yaşamı ve kültür farkından kaynaklandığı şeklinde yorumlanabilmektedir.

“Sosyal Tatmin” kategorisinin içeriği incelendiğinde; katılımcıların bisiklet kullanımı sayesinde bir araya geldikleri, sosyalleştikleri, sohbet ederek spor yaptıkları, bisiklet kullanmanın sosyalleşme fırsatı yarattığı, bu sosyalliğin aralarında gizli bir rekabet ve sinerji oluşturduğu, bu rekabet ve sinerjinin mesafe ve kalori bakımından kendilerini güdülediğini ve arkadaşlık ilişkilerini pekiştirdiği görüşlerinden anlaşılmaktadır.

Ardahan ve Mert (2014) tarafından geliştirilen bisiklet motivasyonu ölçeğinde, bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörleri; doğayı deneyimleme, hız tutkusu tatmini, zor koşullarla başa çıkma güdüsünü tatmin, başkaları tarafından onaylanma, kendini başkalarına gösterme ve fark edilmeyi sağlama, çevre hassasiyeti, ulaşım sağlama, beden eğitimi, sağlıklı olma, sosyalleşme, bireyin kendisini geliştirmesi için kendisiyle rekabeti, rutinden kaçış, dinlenme, başkalarına örnek olma, özgürlük hissi, istediğini yiyebilme, kalori dengesi, coğrafi uygunluk olarak tespit etmiştir.

Ardahan ve Lapa'nın (2011) yaptığı çalışmaya göre; bireylerin doğa sporlarını yapma nedenlerine ve elde ettikleri faydalara göre öncelik sıralaması; doğada vakit geçirmek için, sağlığını güçlü kılmak için, sevdiği ilgi alanının olması, içsel gerginliği azaltmak, stres atma ve değişiklik isteği, gerekçeleriyle doğa sporları yapmaktadırlar. Katılımcıların doğa sporlarından elde ettikleri faydalar ise sırasıyla; mutlu hissetmeleri, güç ve sağlık, içsel tazelenme hissi, yeni insanlar tanıma ve bilmedikleri farklı şeyler öğrenmeleridir. Açık alanda yapılan her aktivite doğa sporudur dolayısıyla bisiklet kullanımı da açık alan aktivitesidir. Ardahan ve Lapa (2011), Ardahan ve Mert (2014), araştırma bulgularıyla araştırma sonuçları birbirini doğrular niteliktedir.

Araştırmanın ikinci sorusuna “*Artvin ili Arhavi ilçesindeki bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanırken karşılaştıkları zorluklar nedir?*” verilen yanıtlar bisiklet güvenliği, kültürel risk, altyapı yetersizliği, iklimsel güçlükler ve can güvenliği şeklinde kodlanarak aşağıda yorumlanmıştır.

“Bisiklet Güvenliği” kategorisinin içeriği incelendiğinde; bisikletlerin çalınma riskinin bu bölgede düşük olduğu fakat yine de günlük rutin işlerin halledilirken bisikletlerin kilitlenmesinin rahat hissetmek için gerekli olduğu ifadelerinden anlaşılmaktadır.

“Kültürel Risk” kategorisinin içeriği incelendiğinde; Doğu Karadeniz Bölgesi’nde bisikletle ilgili bazı kültürel riskler olduğu, bölge halkının bisiklet sürücülerine karşı hem yaya olarak hem araç kullanırken duyarsız davrandıkları, bisikletin bölgede yaşayan insanların büyük çoğunluğu tarafından araç olarak görülmediği, şehir içlerinde araçların gelişigüzel park edildiği, düzensiz araç parklarından dolayı bisikleti yolun ortasında kullanmak zorunda kaldıklarını ve can güvenliklerinin bu şekilde tehlikeye girdiği, bazen de aniden açılan araç kapıları yüzünden kazalar yaşadıkları, bu kazalarda yaralanmaların olduğu, bisiklet kullananların sayısının artmasıyla bu sorunların azalacağı, bu sebeple bilinçlendirme çalışmaları yapılması gerektiği ifadelerinden anlaşılmaktadır. Kültürel riskin azaltılması veya önlenmesi ile ilgili olarak afiş çalışmasının yararlı olacağı ve sembolik de olsa bisikletli polis olması gerektiği, bisikletli polisin yalnızca trafikte bisiklet kullananlarla ilgili sorunları çözmekte yardımcı olmasını beklediklerini öneri olarak sunmuşlardır.

“Altyapı Yetersizliği” kategorisinin içeriği incelendiğinde; Doğu Karadeniz Bölgesi coğrafya olarak dağlık, engebeli bir arazi üzerine kuruludur ve tüneller ana yollarda çok fazladır. Tünellerden bisiklet ile geçerken araçlar tarafında fark edilmeme, tünel içlerinde bisikletin serbestçe gidebileceği bir bölümün olmayışı, tünel içerisinde bisikletlilerin olabileceği ile ilgili uyarıcı işaretlerin olmadığı, uluslararası karayolunun tünel olmayan bölümlerinde, işaretlemelerin olmadığı, şehir içlerinde ve şehirlerarası karayollarında su tahliyesi için yapılan mazgalların yol yönünde yapıldığı da tekerleklerinin mazgallara düşerek patladığı, anayolda araç sürücülerinin çöplerini araç camından yola attıkları ve araçların yarattığı rüzgârla bu çöplerin emniyet şeritlerine taşındığı, özellikle cam şişe gibi çöplerin bisiklet tekerleklerini patlattığı, yol üzerinde balıkçı barınakları ve hava yolu inşaatına kamyonlarla taşınan dolgu malzemelerinden taş parçaları döküldüğü, bu taş parçalarından bisikletlerin zarar görebildiği ifadelerinden anlaşılmaktadır. Bu kapsamda sorunların çözülmesinin kendileri için önemli olduğunu belirtmişlerdir.

Etminani-Ghasrodashti, Paydar ve Ardeshiri’nin (2018) uzunca sahili bulunan İran’ın Kish adasında rekreatif amaçlı bisiklet kullanan 426 kişi ile yaptığı araştırmada, doğal cazibe merkezlerine ve plajlara uzanan bisiklet yollarının bulunmasının turistik bir kıyı şehrinde bisiklet kullanımının artmasında olumlu katkılar sağlayacağı belirlenmiştir. Bisiklet kullanımının belirleyicileri arasında bisiklet ile ilgili peyzaj ve tesislerin kullanımı arttırmada motivasyon sağladığı ifade edilmektedir. Yine emniyetle ilgili önlemlerin alınmasının ve bisiklet yollarına bağlantıların şehir içinden çok uzakta olmamasının bisiklet kullanmada güven duygusu yaratarak kullanımı çekici hale getirdiği belirlenmiştir. Kıyı kentlerinde bisiklet kullanımından uzaklaştıran faktörler ise kıyı kentlerinin kalkınma ile ilgili faaliyetleri neticesinde doğallığın azalması, doğanın tahrip olması ve kıyı şeridinin peyzajının olmayışı olduğu vurgulanmıştır. Etminani-Ghasrodashti’nin, Paydar’ın ve Ardeshiri’nin araştırma sonuçlarıyla çalışmanın sonuçlarının bu bölümünün de paralellik gösterdiği görülmektedir.

“İklimsel Güçlükler ve Can Güvenliği” kategorilerinin içeriği incelendiğinde; bölgenin yağışlı bir iklime sahip olmasından dolayı bisiklet kullanmakta zorlandıkları anlaşılmaktadır. Tüm bu durumların kendileri için bisiklet kullanırken can güvenliği riski doğurduğu, Sarp Sınır Kapısı’nın yüksek ticaret hacmi dolayısıyla tır geçişinin Artvin-Rize-Trabzon bölgesinde çok olduğu, tır geçişleri esnasında motor sesinden, tırların yarattığı rüzgârdan ve çaldıkları kornalardan etkilendikleri, korku ve tedirginlik yaşadıkları anlaşılmaktadır.

Çeyiz ve Koçak'ın (2015) Ankara ilinde bisiklet kullananların karşılaştığı zorluklar ve çözüm önerileri ile ilgili yaptıkları çalışmada, bisiklet kullanıcılarının karşılaştıkları zorlukları; sosyo-kültürel sorunlar, kadınların bisiklet kullanması ile ilgili sorunlar, otomobil sürücülerinin olumsuz yaklaşımları, bisiklet kültürünün olmayışı, şehir içi trafikteki zorluklar, hız limitlerinin yüksek oluşu, fiziki altyapı sorunları, bisiklet yollarının olmayışı, toplu taşımaya uyum ve yasal düzenlemenin yetersiz oluşu olarak belirlemişlerdir. Araştırma sonuçları Çeyiz'in ve Koçak'ın (2015) araştırma sonuçlarıyla toplu taşımaya uyum sorunu hariç benzeşmektedir. Artvin ilinde özellikle denize kıyısı olan ilçelerinde ulaşım devlete ait toplu taşıma araçları ile yapılmadığından toplu taşıma ile bisiklet uyumu şu an için imkânsızdır.

Uz ve Karaşahin'in (2004) Türkiye'de bisiklet sürücülerinin başlıca sorunlarını belirlemek için yaptıkları çalışmada bu sorunları; kilitlemeli bisiklet parklarının olmayışı, halk tarafından bisiklet kullananlara farklı bakılması, arazi koşulları (yokuşlu engebeli arazi), iklimsel engeller (soğuk ve sıcak hava, kar, buz, yağmur) olarak belirlemişlerdir.

*Araştırmanın üçüncü sorusuna "Artvin ili Arhavi ilçesindeki bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanımından elde ettiği fayda nedir?"* verilen yanıtlar çevre bilinci, fiziksel aktivite, rekreasyon, sosyalleşme, sosyal tatmin, ulaşım ve ekonomiklik şeklinde kodlanarak aşağıda yorumlanmıştır. Katılımcıların hem bireysel hem sosyal faydalar elde ettikleri anlaşılmaktadır. Bu kategoride sosyal ve bireysel faydaların iç içe geçmiş kavramlar olması dolayısıyla birlikte verilmesi uygun görülmüştür.

"Çevre Bilinci" kategorisinin içeriği incelendiğinde; katılımcıların çevreye karşı duyarlı bir aktivite yaptıkları, doğaya zarar vermedikleri, emisyon ve doğaya zarar veren diğer zehirli gazların bisiklet kullanırken ortaya çıkmadığını, bu yüzden mümkün olduğunca bisiklet kullanımının teşvik edilmesi gerektiğini ifade etmektedir.

"Fiziksel Aktivite" kategorisinin içeriği incelendiğinde; bisiklet kullanmanın oluşturduğu fiziksel aktivite ile sağlıklarına katkı yaptıkları, bunu yaparken de ayrıca eğlendikleri, bisiklet sayesinde aynı anda birçok kazanım elde ettikleri ve mutlu oldukları anlaşılmaktadır.

"Rekreasyon" kategorisinin içeriği incelendiğinde; bisiklet kullanmanın katılımcılar açısından serbest zamanı değerlendirme aracı olduğu ve birçok faydasının olduğu ifade edilmiştir. Serbest zamanı değerlendirme açısından faydalarını ele almak gerekirse katılımcılar, iş yaşamının ve diğer stres faktörlerinden uzaklaşmak, yenilenmek, ruhsal ve fiziksel streslerden aynı anda kurtulmak, serbest zamanlarında yeni yerler keşfetmek, yeşil, dağ ve deniz manzarası eşliğinde özgürce bisiklet kullanmak olduğu ifadelerinden anlaşılmaktadır.

Blondia, Zeebroeck ve Haubold'un (2016) araştırmasında bisiklet kullanımı ve kullanımın yaygınlaştırılması ekonomik açıdan ele alınmıştır. Buna göre bisiklet kullanımı yaygın olan bir bölgede bisiklet ve parçalarını üreten fabrikalar, perakende bisiklet satışı ile tamir ve onarımı yapan firmalar, bisiklet altyapısı için malzeme üretimi ve hizmet üretimi, bisiklet turizmi için tesisler ve çalışanları şeklinde sıralanabilecek ekonomik katkılardan bahsetmenin mümkün olduğu vurgulanmıştır. Yine aynı çalışmada, özellikle Avrupa ülkelerinde bisiklet yollarına yakın konutların gelecekte avantajlı olacağını ve konutların fiyat artış kıstaslarının değişime uğrayacağı ifade edilmektedir. Bisikletin sağladığı fiziksel aktivite sayesinde sağlıklı yaşamın getirdiği hastane harcamalarının düşmesi durumu da kalkınmayı ve olumlu ekonomik gelişimi sağlayacağı ifade edilmiştir.

“Sosyalleşme ve Sosyal Tatmin” kategorilerinin içeriği incelendiğinde; bisiklet kullanmanın insanları sosyalleştirdiği, mevcut arkadaşlarıyla bu aktivite sayesinde sık sık bir araya geldikleri, gittikleri illerde ve ilçelerde yeni insanlarla tanıştıkları, sosyal ortamlar oluşturdukları, bisiklet kullanmaya başladıklarından beri günlük sohbetlerinde farklılaşma olduğu, kendilerini zinde hissettikleri, çevresindeki insanlara dış görünüş olarak iyi görünmek istedikleri, formda görünmenin özgüvenlerini yükselttiği, bisiklet kullanmanın yararlarından diğer insanlara bahsederek insanları bisiklet kullanmaya davet ettikleri, örnek olmaya çalıştıkları, sosyal bir tatmin yaşadıkları ifadelerinden anlaşılmaktadır.

“Ulaşım ve Ekonomiklik” kategorilerinin içeriği incelendiğinde; katılımcıların bisikleti günlük rutin işlerini görmek amacıyla da kullandıkları, bu sayede ulaşımına şehir içinde para harcamadıkları, bisiklet kullanımının yaygınlaşması durumunda bölge ekonomisine ciddi ekonomik katkılar sağlayacağı ifadelerinden anlaşılmaktadır. Yine bisikletin ekonomik bir aktivite olduğu, alırken bir kez ücret ödendiği sonrasında herhangi bir aidat, yakıt vb. masrafın olmamasının bisiklet kullanırken elde ettikleri faydalardan olduğu ifadelerinden anlaşılmaktadır.

Koçak’ın (2016) “Türkiye’de Bisiklet Kullanımı: Bisiklet Kullanma Nedenleri ve Elde Edilen Faydalar” isimli 606 katılımcı üzerinde yaptığı çalışmada, bisiklet kullanıcılarının elde ettikleri faydaları; zinde ve sağlıklı hissetmek, mutlu hissetmek, iş ve normal yaşantının getirdiği stres faktörlerinden uzaklaşmak olarak belirlemiştir.

Çeyiz ve Koçak’ın (2015) yaptıkları çalışmada bisiklet kullanmanın sağladığı faydaları: Ulaşımında kolaylık, ekonomiklik, çevrecilik, yaşam boyu sağlık, spor, enerjiyi verimli kullanabilme, sosyal çevre edinebilme olarak belirlemiştir ve araştırma sonuçlarıyla uyum sağlamaktadır.

Araştırmanın dördüncü sorusuna “*Artvin ili Arhavi ilçesinde rekreatif amaçlı bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına ilişkin yapılması gerekenler nedir?*” verilen yanıtlar sosyal farkındalık, kültürel risk, kültür, bisiklet güvenliği, altyapı desteği şeklinde kodlanarak aşağıda yorumlanmıştır.

“Sosyal Farkındalık” kategorisinin içeriği incelendiğinde; bisiklet kullanmanın yaygınlaşması için kaymakam, belediye başkanı gibi yerel yöneticilerin desteğinin düşük olduğu, artırılması gerektiği, bölgede yapılan geleneksel festivallerde bisiklet yarışları düzenlenebileceği, yerel bazda bisiklet dernekleri ve kulüplerinin yaygınlaştırılması gerektiği, kamu ve özel sektör işbirliği ile bisiklet kullanımının sağladığı yararlar hakkında yöresel çalışmaların etkili olabileceği, milli bayramlarda bisiklet yarışları tertip edilebileceği, bisiklet kullanımının kadın erkek fark etmeksizin insanların yapabileceği aktivite olduğu, özellikle çocukların yanında bu konuda cinsiyetçi söylemlerin yapılmaması gerektiği ve tüm bunların kullanımın yaygınlaştırılmasında etkili olacağı katılımcıların ifadelerinden anlaşılmaktadır.

“Kültürel Risk” kategorisinin içeriği incelendiğinde; bölge halkında bisiklet kültürünün eksik oluşundan kaynaklanan duyarsızlığın olduğu ve bu duyarsızlığın bisiklet kullanımında olumsuzluklara yol açtığı anlaşılmaktadır. Bu risklere karşı erken dönemde yetkililerce önlemlerin alınmasının zamanla önlemlere ayak uydurma çabasına dönüşeceği ve kültürün bu basamaklama ile gelişebileceği söylenebilir.

“Kültür” kategorisinin içeriği incelendiğinde; bisikletle ilgili kültür oluşturulmak isteniyorsa çocukların ve gençlerin bu konularda eğitilmesi gerektiği, okullarda bisikletle ilgili derslerin

verilmesi ve faydalarının anlatılmasının etkili olacağı, bisiklet kullanan memurlara, öğrencilere bisiklet almaları için maddi teşvikler verilebileceği, bölgede yedek parça üretimi yapacak müteşebbislere kamu tarafından vergi avantajları sağlanarak bölge insanına iş olanağı sağlanabileceği, bisiklet ile anılabilecek bir kent oluşturulabileceği, bisiklet kullanmayı bilmeyen yetişkinlere belediye ve dernekler aracılığıyla bisiklet kullanma eğitimleri verilebileceği, bisikletin güvensiz bir taşıt olduğu algısının yıkılarak güvenli ulaşım aracı algısının getirilmesinin bisiklet kullanımının yaygınlaşması ve bisiklet kültürü oluşumunda etkili olacağı katılımcı görüşlerinden anlaşılmaktadır.

“Bisiklet Güvenliği” kategorisinin içeriği incelendiğinde; şehir içi yollarda ve halkın ortak kullanım alanlarında bisiklet güvenliğinin sağlanmasının kullanımın yaygınlaştırılması için önemli olduğu görülmektedir. Yine rekreatif amaçlı kullanımda orman için yollarda ve sahil hattı boyunca mola yerlerinin kurulmasının ve mola yerlerinde çeşitli ihtiyaçları gidermek için yapılar oluşturulmasının bisiklet kullanımının yaygınlaşmasında önemli olduğu söylenebilir.

“Altyapı Desteği” kategorisinin içeriği incelendiğinde; bisiklet yollarının yapılması, bisiklet parkları yapılması, mevcut yolların işaretlenerek bisiklet kullanmaya uygun hale getirilmesi, halkın toplu halde kullandığı alanlara altyapı ile ilgili çalışmaların yapılmasının bisiklet kullanımını arttıracak katılımcı görüşlerinden anlaşılmaktadır.

Balcı ve arkadaşlarına (2018) göre; bisiklet kullanımının yaygınlaşması için kullanımın önündeki engellerin stratejik plan çerçevesinde, yerel yönetimlerin desteği ile yapılacak yasal düzenlemelerle, altyapı ve bilinçlendirme çalışmaları eşgüdümlü yürümelidir. Bisiklet kullanımının yaygınlaşabilmesi için bireylerin bisiklet kullanabilecekleri güvenli ortamın yaratılması gerekmektedir. Güvenli ortamın yaratılması da bisiklet ulaşım planlamalarının bir an evvel hayata geçirilmesiyle mümkündür. Bisiklet kullanımını engelleyen bir önemli faktörde gelir düzeyidir. Merkezi yönetimin çeşitli vergi avantajları gibi uygulamalarla kullanımın önündeki gelir engelini bir nebze hafifleteceği düşünülmektedir. Böylece bisiklet kullanımı günlük yaşamda sürdürülebilir hale gelecektir. Balcı ve arkadaşlarının (2018) yaptığı çalışmayla araştırma sonuçları paralellik göstermektedir.

Çalışma neticesinde; katılımcıların fiziksel ve ruhsal sağlıklarını korumak için bisiklet kullandıkları, coğrafyanın getirdiği bazı güçlüklerin ve bisiklet kültüründeki eksikliğin bisiklet kullanmada performansı düşürdüğü, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için kamu sektörü ve özel sektör iş birliği ile merkez yönetimin de desteğinin alınması ve şehirleri güvenli bisiklet kullanımına uygun hale getirerek çeşitli kulüpleşme ve eğitsel faaliyetlerin yapılması gerektiği sonucuna varılmıştır. Doğu Karadeniz Bölgesi'nin jeolojik özellikleri dikkate alındığında ilçede bisiklet kullanımının gelişip yaygınlaşabilmesi için merkezi ve yerel yönetimler tarafından yol güvenliğinin sağlanması amacıyla alınacak her önlemin bisiklet sporuna katılımı ve motivasyonu artıracak değerlendirilmektedir.

Araştırma kapsamında karar vericilere yönelik bölgede bisiklet kullanımının gelişmesi ve yaygınlaştırılması için çeşitli öneriler sunulmuştur.

- Sembolik de olsa bisikletli polis ekibi kurulması halinde bu ekibin trafikte bisikletlilerin haklarını koruyacağı, düzensiz araç parklarını engelleyebileceği, bisiklet kullananların araç gereç eksiklerini denetleyeceği, bisiklet gruplarına tünel geçişlerinde eskortluk yapabileceği, yollarda bisikleti zorlayıcı faktörler için devletin gerekli birimleri ile iletişim kurabileceği önerilmektedir.

- Beden eğitimi derslerinde öğretmenlerin çocuklara bisikletlerini getirtmesi, bisiklet kullanmayı bilmeyen çocuklara bu konularda dersler vermesi faydalı olacaktır.
- Kamuda memurlara ve öğrencilere verilecek ödüllerin “bisiklet” olarak verilmesi yine özendirme açısından faydalı olacaktır.
- Kaymakam, belediye başkanı, polis müdürleri, ilçe jandarma teşkilatı yöneticilerinin bisiklet ile halkın arasında dolaşması örnek olma açısından faydalı olacaktır.
- Ulaşım yönünden öneri ise, Sarp Sınır Kapısında, Hopa ve Kemalpaşa ilçelerinde çalışan birçok memur olduğu, bu ilçeler arasında yapılacak bisiklet yolu ile memurların işe bisikletle gitmelerine olanak sağlanabileceği yönündedir.

Araştırmada bu bölgede bisiklet ile ilgili başka çalışmalar yapmak isteyen araştırmacılara yönelik önerilerde bulunmaktadır.

- Doğu Karadeniz’de bisiklet kullanmayanların neden bisiklet kullanmadıkları ile ilgili çalışma yapılması halinde kullanıcı sayısındaki artışın daha da hızlanacağı düşünülmektedir.
- Bisiklet kullanımının bölgede yaygınlaşması halinde bisiklet trafiği yaşanabileceği olasıdır ve bu konuda alternatif güzergâhların belirlenmesi ile ilgili çalışmalar yapılması faydalı olacaktır (Balcı ve Koçak, 2014).
- Bisiklet yolu ve bisiklet parkları gibi altyapı çalışmalarının nerelerde nasıl başlanması gerektiğini belirlemeye yönelik çalışmaların yapılması ileride yaşanabilecek sorunların kolay çözüme kavuşturulması için gereklidir (Koçak ve Balcı, 2010).

Sonuç olarak; yukarıda irdelenen sosyal farkındalık çalışmalarının yapılması, kültürel risklerin önlenmesi, bisiklet kültürü oluşturma çabalarına bir an evvel başlanması, bisiklet güvenliği, kullanıcının can güvenliğinin sağlanması ile ilgili çalışmaların yapılması, altyapı yetersizliklerinin giderilmesi, mevcut sorunların ve bisiklet kullanımıyla ilgili çekince yaratan durumların giderilmesi, bisiklet kullanmayı özendirici faaliyetlerin yapılması, kamu ve özel sektör işbirliği ile çeşitli teşviklerin verilmesi, bisiklet kullanmanın çevreye ve insan sağlığına faydalarının okullarda küçük yaşlardan itibaren anlatılması, altyapı ile ilgili yatırımlar yapılması gerektiği anlaşılmaktadır. Böylece bisiklet kullanımı kademeli artış gösterecek ve bölge halkı hem ekonomik hem sağlık hem de ekolojik bakımdan kazanımlar elde edebilecektir.

**Çatışma Beyanı:** Bu araştırmanın yazarları arasında bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

**Etik Kurul Onayı:** Bu araştırma, Artvin Çoruh Üniversitesi Etik Kurulu’nun 25.03.2020 tarih ve 78646441-050.01.04 sayılı kararı ile etik açıdan uygun bulunmuştur.

## KAYNAKLAR

Akbaş, S. (2016). *Türkiye’de karayolu ulaşımına kapalı mekânlarda bisiklet turizmi güzergâh standartlarının belirlenmesi: Kemalpaşa Mahmutdağı ekoturizm planlama alanı örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans tezi, İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ekoturizm Anabilim Dalı, İzmir.

Ardahan, F. (2012). Bireyleri rekreatif spor etkinliklerine motive eden faktörlerin remm ölçeğini kullanarak çeşitli demografik değişkenlere göre incelenmesi. *Antalya Örneği. Pamukkale Journal of Sport Sciences*, 4(2), 1-15.

Ardahan, F., Yerlisu - Lapa, T. (2011). Açık alan rekreasyonu: Bisiklet kullanıcıları ve yürüyüşçülerin doğa sporu yapma nedenleri ve elde ettikleri faydalar. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 8(1), 1328-1341.



- Ardahan, F., Mert, M. (2014). Bisiklet kullanan bireylerin profillerinin belirlenmesi ve bireyleri bisiklet kullanmaya motive eden faktörlerin çeşitli demografik değişkenlere göre değerlendirilmesi: Türkiye örneği. *Türkiye Klinikleri J Sports SCI*, 6(2), 53-67.
- Aytaçlı, B. (2012). Durum çalışmasına ayrıntılı bir bakış. *Adnan Menderes Üniversitesi Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Dergisi*, 3(1), 1-9.
- Balcı, V., Koçak, F. (2014). Spor ve rekreasyon alanlarının tasarımında ve kullanımında çevresel sürdürülebilirlik. *Spor ve Performans Araştırmaları Dergisi*, 5(2), 46-58.
- Balcı, V., Özbek, O., Koçak, F., Çeyiz, S. (2017). Bisiklet engelleri ölçeği'nin geliştirilmesi: geçerlik ve güvenirlik çalışması. *Journal of Human Sciences*, 14(3), 2352-2363.
- Balcı, V., Özbek, O., Koçak, F., Çeyiz, S. (2018). Kent yaşamında bisiklet kullanım engellerinin belirlenmesi. *Journal of Human Sciences*, 15(1), 35-50.
- Blondiau, T., Zeebroeck, B. ve Haubold, H. (2016). Economic benefits of increased cycling. *Transportation Research Procedia*, 14(2016), 2306 – 2313.
- Creswell, J. W. (2013). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. New York: Sage.
- Çeyiz, S., Koçak, F. (2015). Ankara ilinde bisiklet kullanan bireylerin karşılaştıkları sorunlar ve çözüm önerileri. *Mediterranean Journal of Humanities*, 2(1), 203-221.
- Demir, Ş.Ş., Demir, M. (2014). Kamu kesimindeki yöneticilerin serbest zaman etkinliklerini algılaması ve değerlendirmesi. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3(3), 62-76.
- Etminani-Ghasrodashti, R., Paydar, M. ve Ardeshiri, A. (2018). Recreational cycling in a coastal city: Investigating lifestyle, attitudes and built environment in cycling behavior. *Sustainable Cities and Society*, 39 (2018), 241–251. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2018.02.037>
- Ho C., Liao, T., Huang, S. ve Chen, H. (2015). Beyond environmental concerns: using means–end chains to explore the personal psychological values and motivations of leisure/recreational cyclists. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(2), 234-254. <https://doi.org/10.1080/09669582.2014.943762>
- Karaküçük, S., Gürbüz, B. (2007). *Rekreasyon ve kent(li)leşme*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Karaküçük, S. (2016). *Rekreasyon bilimi*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Karasu, S. (2016). Rize için alternatif bisiklet turizmi. II. *Rize Sempozyumu: Turizm bildiriler kitabı içinde* (ss. 4-6). Rize: Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi.
- Koçak, F. (2016). Türkiye’de bisiklet kullanımı: bisiklet kullanma nedenleri ve elde edilen faydalar. *Journal of Human Sciences*, 13(3), 5760-5771.
- Koçak, F., Balcı, V. (2010). Doğada yapılan sportif etkinliklerde çevresel sürdürülebilirlik. *Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi*, 2(2), 213-222.
- Titze, S., Merom, D., Rissel, C. ve Bauman, A. (2014). Epidemiology of cycling for exercise, recreation or sport in Australia and its contribution to health-enhancing physical activity. *Journal of Science and Medicine in Sport*, 17 (2014), 485-490. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jsams.2013.09.008>
- Uz, V. E., Karaşahin M. (2004). Kent içi ulaşımında bisiklet. *Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi*, 429(1), 41-46.
- Yıldırım, A., Şimşek, H. (2018). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldız, Y. (2018). *Boş zaman faaliyeti olarak bisiklet sporu yapan bireylerin benlik saygısı düzeylerinin incelenmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans tezi, Batman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Batman.

Yurcu, G., Kasalak, M. A., Akıncı, Z. (2018). Turistlerin boş zaman motivasyonunu ve tatminini etkileyen faktörler: Beldibi örneği. *Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(2), 517-536.