



Araştırma Makalesi (Research Article)

HER YÖNÜYLE BİSİKLET TURİZMİ VE BİSİKLET DOSTU KONAKLAMA TESİSLERİ (BICYCLE TOURISM IN EVERY ASPECT AND CYCLING FRIENDLY ACCOMMODATION FACILITIES)

Yusuf DÜNDAR^{1*} (orcid.org/ 0000-0002-4405-7557)

¹Aksaray Üniversitesi, Sosyal Bilimler MYO, Otel, Restoran ve İkram Hizmetleri Bölümü, Aksaray, Türkiye

Özet

Giderek artan sayıda kanıt, günümüzde bisikletin eğlence, rekreasyon ve turizm için kullanımıyla dünya çapında yeniden canlandığını göstermektedir. Bisiklet turizminin ekonomik, sosyal ve çevresel değerleri, destinasyon planlamacılarını ve politika yapımcılarını bisikletle ilgili altyapıyı finanse etmeye, planlamaya, geliştirmeye ve bisiklet turistlerinin ihtiyaçlarını karşılamak için bir dizi hizmetin geliştirilmesini teşvik etmeye yönlendirmiştir. Türkiye’de bisiklet turizmini geliştirmek için son zamanlarda bisiklet dostu konaklama tesisi uygulaması yürürlüğe konmuştur. Bu çalışmanın amacı, bisiklet dostu konaklama tesisi uygulamasının olası avantajları ile uygulamaya yönelik geliştirilmesi gereken hususları ortaya koymaktır. Veriler Konya ilinde bulunan bir adet bisiklet dostu konaklama tesisinden görüşme ve gözlem tekniğiyle toplanmıştır. Verilerin analizi maksadıyla betimsel analiz kullanılmıştır. Bulgular, bisiklet dostu konaklama tesisi uygulamasının tesislere birçok açıdan avantaj sağladığını ve uygulamanın tekrar gözden geçirilerek gerçekçi bir zemine oturtulması gerektiğini göstermektedir. Bu çalışma, literatürde bisiklet dostu konaklama tesislerini inceleyen ilk çalışmalardan birisi olarak değerlendirilebilir. Bu açıdan turizm literatürüne önemli katkılar sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Bisiklet Turizmi, Bisiklet Dostu Konaklama Tesisleri, Konya

Abstract

A growing body of evidence indicates that the bicycle is now resurgent worldwide, with its use for entertainment, recreation and tourism. The economic, social and environmental values of bicycle tourism have led destination planners and policy makers to finance, plan and develop bicycle-related infrastructure and encourage the development of a range of services to meet the needs of bicycle tourists. In order to develop bicycle tourism in Turkey, a bicycle-friendly accommodation facility has been implemented recently. The aim of this study is to reveal the possible advantages of the bicycle friendly accommodation facility application and the issues that need to be developed for the application. The data were collected from a bicycle-friendly accommodation facility in Konya by interview and observation technique. Descriptive analysis was used to analyze the data. The findings show that the application of bicycle-friendly accommodation facilities provides many advantages to the facilities and that the application should be reconsidered and placed on a realistic basis. This study can be considered as the first study examining bicycle-friendly accommodation facilities in the literature. In this respect, it makes significant contributions to the tourism literature.

Keywords: Bicycle Tourism, Bike-Friendly Accommodation Facilities, Konya

* Sorumlu yazar: yusufdundar@aksaray.edu.tr

DOI: 10.33083/joghat.2022.224

Giriş

Bisiklet kullanımı, 1890'lı yıllarda bisikletin bir ulaşım aracı olarak görülmesiyle yaygınlaşmıştır. Bir ulaşım aracı olarak popülaritesi, motorlu araçlarla seyahatin çoğu sosyal sınıf için uygun fiyatlı hale gelmesiyle 1920'lere kadar sürmüştür (Lamont, 2009). Araştırmacılar, bisiklet turizminin kökenlerini, bisikletin bir ulaşım aracı olarak görüldüğü 1890'lı yıllara kadar götürmektedir (Tobin, 1974). Bisiklet kullanımı, 20. yüzyılda özellikle İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinden bu yana dünya çapında yeniden önemli hale gelmiştir (Oosterhuis, 2016). Bisiklet kullanımının popülaritesini tekrar kazanması Avrupa, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri, Yeni Zelanda ve Avustralya'da yaygın olarak uygulanan bir turizm şekli haline dönüşmesiyle olmuştur (Mundet vd., 2022). Bisiklet turizmi, öncelikle 1920 yılına kadar bisiklet kullanımının son derece yaygın olduğu İrlanda ve İngiltere'de tur organizasyonları aracılığıyla popülarite kazanmıştır (Griffin, 2016). Giderek artan sayıda kanıt, günümüzde bisikletin eğlence, rekreasyon ve turizm için kullanımıyla dünya çapında yeniden canlandığını göstermektedir (Lee & Huang, 2014; Lee vd., 2014; Lee, 2014; Xu vd., 2019). Günümüzde bisiklet kullanımı kavramı, temel bir ulaşım aracı veya spor aktivitesinden ziyade turizm sektörü için bir boş zaman uygulamasına dönüşmüştür (Lamont, 2009). Bugünün bisikleti, bir ulaşım aracından çok eğlence ve rekreasyon için yeşil bir turizm faaliyeti olarak yeniden doğmuştur denilebilir (Meng & Han, 2016). Ancak yine de 21. yüzyılda bisiklet kullanımının gelişmesini sadece bisiklet turizmine bağlamak doğru olmayacaktır. Araç sahipliğinin ve kentsel yaşamın hızla ilerlemesiyle birlikte, trafik sıkışıklığı ve güvenliği, çevre kirliliği, enerji tüketimi, toplu taşıma gelişiminin durgunluğu ve sınırlı karayolu taşıma kapasitesi gibi ortaya çıkan çeşitli ciddi sorunlar nedeniyle (Zhou vd., 2020) ulaşım aracı olarak kullanımı da turizm amaçlı kadar olmasa da yaygınlaşmıştır. Bisiklet kullanımı, bu tür sorunlara bir çözüm olarak, hızlı, sağlıklı, sıfır emisyonlu, adil ve etkili bir ulaşım şekli olarak kabul edilmektedir (Jensen vd., 2010).

Kentsel bisiklet literatürü bisikletçileri işe gidip gelme/ulaşım veya rekreasyon ve sağlık amacıyla bisiklete binenler olmak üzere iki şekilde karakterize etme eğilimindedir (Steinmann & Wilson, 2022). Hangi amaçla olursa olsun bisiklet kullanımının genellikle sağlıklı, çevre dostu ve ekonomik bir ulaşım seçeneği sunma (Steinmann & Wilson, 2022), kardiyovasküler hastalık, obezite ve kanser riskini azaltma (Oja vd., 2011), özellikle gençlere sorumluluk, güven ve sağlıklı olma fırsatları sağlama (Clanton vd., 2022), sera gazı emisyonunu azaltma, bireylerde çevre bilinci yaratma ve insanları sürdürülebilir davranışlara yönlendirme (Han vd., 2017), şehirleri aktif olarak deneyimleme gibi faydaları bulunmaktadır. Ancak bu faydalarına rağmen ulaşım amaçlı bisiklet kullanımı çoğunlukla erkeklerle ve gelir düzeyi düşük kişilerle ilişkilendirilir.

Bisiklet turizmi, önemli büyüme potansiyeline sahip niş bir turizm pazarı (Lamont, 2009; Lee, 2014; Lee vd., 2014), özel ilgi turizmi (Lamont, 2009; Han vd., 2017; Asan, 2022), aktif katılıma dayalı çok sayıda bisiklet etkinliği (dağ bisikleti ve triatlon dahil) bulunduğu bir tür spor turizmi (Nilsson, 2019), yavaş hareketliliği nedeniyle yavaş turizm (Matteucci & Tiller, 2022), çevreye daha az zarar veren sürdürülebilir bir turizm faaliyeti (Lee 2014; Meng & Han, 2016) olarak görülmektedir. Bir bölgenin sosyal, çevresel ve ekonomik durumunu artırabilen bisiklet turizmi, sürdürülebilir turizm girişimlerinde önemli bir rol oynamaktadır (Lumsdon, 2000). Bisiklet turizminin yeşil doğası nedeniyle, dünyadaki birçok ülke ve bölge, bisiklet ağlarının ve bisiklet dostu ulaşım politikalarının inşasını sürdürülebilir kalkınmalarına entegre etmiştir (Ritchie & Hall, 1999; Kaplan vd., 2015).

Bisiklet turizminin ekonomik, sosyal ve çevresel değerleri, destinasyon planlamacılarını ve politika yapımcılarını bisikletle ilgili altyapıyı finanse etmeye, planlamaya, geliştirmeye ve bisiklet turistlerinin ihtiyaçlarını karşılamak için bir dizi hizmetin geliştirilmesini teşvik etmeye yönlendirmiştir (Lee, 2014; Kaplan vd., 2015). Başarılı bir bisiklet turizminin geliştirilmesi, bisiklet paylaşım sistemlerinin oluşturulması, güvenli, konforlu ve eğlenceli bisiklet yolları ve rotalarının ortaya konulması, bisiklet yarışlarının düzenlenmesi, rehberler eşliğinde bisiklet turlarının oluşturulması, bisiklet festivallerinin yapılması, bisiklet kulüplerinin arttırılması, demiryolu ile bisiklet taşımacılığının sağlanması, bisiklet turistlerinin ihtiyaçlarını dikkate alan bisiklet dostu yeme içme ve konaklama tesislerinin oluşturulması vb. ile sağlanabilir.

Bisiklet turizminin gelişimine ilişkin önemli yatırımlar yapan Avrupa ve Kuzey Amerika dağ bisikleti, günlük gezi patika bisikleti ve şehir bisikleti gibi çok çeşitli bisiklet altyapılarını kapsayan en gelişmiş destinasyonlardır (Lamont, 2009; Probstl-Haider vd., 2018). 21. yüzyılın başlarında, Çin ve Yeni Zelanda gibi Asya ve Pasifik bölgelerinde de bisiklet turizmi gelişme göstermiştir (Ritchie, 1998; Han vd., 2017). Özellikle Çin'in potansiyel olarak dünyanın en büyük bisiklet turizmi pazarı olması beklenmektedir (Zhu, 2013). Turizm sektöründe 2020'den 2095'e kadar olan yılları içeren önümüzdeki 75 yıl için gelecekteki eğilimin, bisiklet turizminde büyük dönüşümler yaratması beklenmektedir. İlk olarak, elektrikli bisikletler ve yeşil uygulama

ürünlerinin, enerji üretimi, hava kirliliği, trafik sıkışıklığı, iklim değişikliği gibi sorunların ortadan kaldırılmasına yardımcı olması beklenmektedir (Han vd., 2020).

Bisiklet turizminin artan önemine binaen araştırmacılar tarafından birçok çalışma gerçekleştirilmiştir. Literatürde; yol bulma yardımları dikkate alınarak bağımsız bisiklet turistlerinin ihtiyaçları ve tercihleri (Lamont & Causley, 2010), göçebe bisiklet turistlerinin motivasyonları (Sun, 2013), bisiklet deneyimini ve sıklığını belirleyen faktörler (Lee, 2014), bisiklet turizmi destinasyonunun çekiciliğini belirleyen faktörler (Lee vd., 2014), bisiklet turizmi talebinin davranışları (Kovacic, 2015), bisiklet kullanıcılarının karşılaştığı sorunlar (Çeyiz & Koçak, 2015; Mansuroğlu & Dağ, 2021), bisiklet gezginlerinin karar oluşumunu etkileyen değişkenler (Meng & Han, 2016), bisiklet turlarına katılma güdeleri (Kruger vd., 2016), bisiklet turizmini teşvik etme araçları (Chen & Lee, 2017), bisikletçilerin sadakat oluşturma sürecinde bisiklet turizmi özelliklerinin, algılanan değer, memnuniyetin, arzusun ve cinsiyetin rolü (Han vd., 2017), destinasyon imajı algılarının bisiklet turu etkinliklerine katılımına etkisi (Yıldırım vd., 2017), bisiklet turizm potansiyeli, uygulama alanları ve turizme katkısı (Ünüvar vd., 2017), bisiklet paylaşımının algılanan yararının algılanan deneyimler üzerindeki etkisi (Liu vd., 2018), bisiklet festivali katılımcılarının ilgilenim düzeylerinin memnuniyet, memnuniyetin ise sadakat üzerindeki etkileri (Uğuz & Özbek, 2018), bisikletçilerin özellikleri, algıları ve ihtiyaçları (Israeli & Gasul, 2019), bisiklet turizminin çoklu özelliklerinin gezginlerin karar verme süreci üzerindeki etkileri (Meng & Han, 2019), dağ bisikleti turistlerinin demografik özellikleri, seyahat tercihleri ve seyahat davranışları (Buning vd., 2019), bisiklet kullanımına ilişkin motivasyon kaynakları (Kaynak & Özünlü, 2019), bisiklet turizmi ve refah arasındaki ilişki (Xu vd., 2019), bisiklet paylaşımının etkileri ve bu tür hizmetleri kullanan turistlerin memnuniyeti (Zhou vd., 2020), dağ bisikleti etkinliklerine katılma nedenleri (Schlemmer vd., 2020), bisiklet kullanımını engelleyen nedenler (Öztürk & Gündüz, 2020), yerel bisiklet turizmi paydaşlarının bisiklet turizmi gelişimine yönelik tutumları ve bunun destinasyon üzerindeki etkisi (Brscic vd., 2021), bisiklet turizmi destinasyonu gelişiminde hizmet standardizasyonunun rolü (Slavic & Ivek, 2021), bisiklet paylaşımının kentsel bir destinasyonda turistik cazibe talebi üzerindeki etkisi (Yang vd., 2021), dağ bisikleti turizminin ekonomik etkileri (Buning & Lamont, 2021), bisiklet turizmi açısından bisiklet dostu şehir uygulamaları (Aylan, 2021), bisiklet turistlerinin seyahat motivasyonları (Türkmen & Gökdemir, 2021), bisiklet etkinliklerine katılan bireylerin motivasyonları (Sağlam & Kömürçü, 2021), bisiklet sürme aktivitesine katılan bireylerdeki aktiviteye yönelik bağlılıklarının aktivite sonrası yaşam tatmini ve genel yaşam kaliteleri üzerine etkisi (Çetiner & Yayla, 2021), bisiklet kullanan bireylerin; bisiklet kullanma nedenleri, bisiklet kullanmanın bireylere sağladığı faydalar, bisiklet kullanırken karşılaştıkları zorluklar ve bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için yapılması gerekenler (Yıldız & Bektaş, 2021), bisiklete binme niyetlerini etkileyen faktörler (Gravenstine vd., 2022), bisiklet kullanımının sosyal benlik kavramına etkisi (Castro-Sanchez vd., 2022), bisiklet turu bağlamında gezgin etkileyicilerinin takipçileri üzerindeki etkileri (Asan, 2022), bisiklet kullanımının sürücüler için anlamı (Steinmann & Wilson, 2022), yol bisikleti için turizm destinasyonlarının başarılı bir şekilde geliştirilmesinde yer alan koşullar ve faktörler (Mundet vd., 2022), bisiklet turistlerinin zaman ve hız ile olan ilişkisi (Matteucci & Tiller, 2022), bağımsız bisiklet turistlerinin profili (Aşan, 2022) araştırılmıştır.

Önceki çalışmalar değerlendirildiğinde bisiklet turizmine ilişkin çalışmaların çoğunlukla talep odaklı yapıldığı görülmektedir. Ayrıca bisiklet turizmi gelişiminde önemli bir yere sahip olduğu değerlendirilen bisiklet dostu konaklama tesisi uygulamasını inceleyen herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bisiklet dostu konaklama tesisi uygulamasının olası avantajları ile uygulamaya yönelik geliştirilmesi gereken hususları ortaya koymayı amaçlayan bu çalışma diğer çalışmalardan farklılaşmaktadır ve literatürdeki önemli bir boşluğun doldurulmasına katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Kavramsal Çerçeve

Bisiklet Turizmi ve Turisti Kavramı

Bisiklet turizminin ve turistinin tanımı uzun yıllardır tartışılmaktadır ve bugüne kadar tanımları üzerinde bir fikir birliği sağlanamamıştır (Liu vd., 2018). Bazı araştırmacılar bisiklet turizmini ve turistini dar kapsamda değerlendirirken bazıları geniş kapsamda ele almaktadır. Lumsdon (1995) bisiklet turizmini, “gündelik gezilerden (bir günlük veya daha az) uzun mesafeli tur tatiline kadar uzanan rekreasyonel bisiklet aktiviteleri” olarak tanımlamıştır. Önemli olan, bisiklete binmenin ziyaretçi tarafından tatilin ayrılmaz bir parçası, yani boş zamanı artırmanın olumlu bir yolu olarak algılanmasıdır (Lumsdon, 2000). Simonsen & Jorgeson (1996), bisiklet aktivitelerine katılan kişiyle ilgili olarak, bir bisiklet turistini, “tatili sırasında bir aşamada bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanan ve bisiklete binmenin tatilinin önemli bir parçası olduğu kişi” olarak tanımlamıştır. Ritchie (1998) rekreasyonel bisiklet kullanımını bisiklet turizmi kapsamı dışında tutmuş ve

bisiklet turizmini “24 saatten veya bir geceden uzun süre ikamet ettiği yerden uzakta tatilde olan ve bisiklet kullanımının bu gezinin ayrılmaz bir parçası olduğu kişiler tarafından üstlenilen bisikletli veya bisikletsiz her türlü faaliyet” olarak tanımlamıştır. Tanımı, bisiklet turistleri ve rekreasyonel bisikletçiler arasında bir ayırım yapmaktadır. Bağımsız veya organize bisiklet turlarını bisiklet turizmi biçimleri olarak kabul eden ilk kişidir. Bisiklet turizmi, ulaşım destek hizmetleri ve her türlü konaklamayı içerebilir.

Sustrans (1999) tarafından bisiklet turizmi, “ziyaretin temel ve önemli bir parçası olarak rekreasyonel bisiklet kullanımının olduğu, bir geceden daha uzun veya ikamet edilen yerden uzakta günlük yapılan rekreasyonel ziyaretler” olarak tanımlanmıştır. Lamont (2009) bisiklet turizmini “bireyin kendi bölgesinden uzakta bisiklete aktif veya pasif katılımın o gezinin ana amacı olarak kabul edildiği geziler” olarak tanımlayarak tanımı daha da genişletir. Deenihan & Caulfield (2015), bisiklet turistlerinin kendi bölgelerinden uzaklaşan insanlar olduğunu ve bisiklete aktif veya pasif katılımın gezinin ana amacı olduğunu savunarak Lamont (2009)’u desteklemiştir. Sun (2013), bisiklet turistlerini, rekreasyonel bisikletçiler ve göçebe bisiklet turistleri olmak üzere ikiye ayırmış, göçebe bisiklet turistini, “tatil amacıyla 24 saatten az olmayan bir süre veya bir gece için memleketinden veya ülkesinden uzakta olan kişiler” olarak tanımlamıştır. Lee vd. (2014), bağımsız ve organize ticari bisiklet turlarından rekabetçi bisiklet etkinliklerine kadar uzanan aktivitelere aktif ve pasif katılımı bisiklet turizmi içerisinde değerlendirmiştir.

McKibbin (2015) bisiklet turistlerinin birkaç kategorisi olduğunu iddia etmektedir. Birincisi, spor, uzun mesafe yolculukları veya çoklu geziler için bisiklete binmeyi önemli bir seyahat nedeni olarak gören bisiklet turistleridir. Bu tür bisiklet turistleri çoğunlukla kırsal alanları ziyaret etmektedir. Daha az görünür olan ikinci kategori ise, bisikleti tatil deneyiminin bir parçası olarak gören ancak ana odak noktası olmayan tatil bisikletçileridir. Bu tür bisikletçiler, dar bir kavramsallaştırmaya göre uygun bisiklet turistleri olarak kabul edilemez (Lamont, 2009), ancak yine de şehir turizminin bir parçası olarak ilginçtir. Onlar, bisikletleri özel ilgi alanı bisiklet turistlerinden çok daha sıradan bir şekilde kullanan turistler veya günlük gezginlerdir. Ya bir yerden başka bir yere ulaşmanın bir yolu olarak bisiklete binerler ya da bisiklete binmenin ve yeni bir şeyler görmenin keyfi için bisikleti kullanırlar (Nilsson, 2019).

Son zamanlarda yapılan çalışmalar önceki çalışmalarını analiz ederek bisiklet turizmi ve turistinin özelliklerini ortaya çıkarmayı hedeflemiştir. Liu vd. (2018) ile Meng & Han (2019) bisiklet turizminin altı özelliğini vurgulamıştır: turizm deneyimi bireyin ikamet ettiği yerden uzakta olmalı, 24 saat veya daha uzun süreli olmalı, bisiklet aktivitesinin niteliği rekabetçi olmamalı, bisiklet kullanımı temel amaç olmalı, bisiklet kullanımı aktif bir şekilde gerçekleşmeli ve bisiklet turizmi eğlence/boş zaman aktivitesi olarak ortaya çıkmalıdır. Araştırmacılar, pasif katılımı ve bisiklet yarışı gibi rekabetçi aktiviteleri bisiklet turizmi kapsamının dışında tutmaktadır. Mundet vd. (2022) bisikletçileri, 24 saatten daha uzun bir süre için kendi bölgeleri dışında bir bölgeye seyahat eden veya bir gece konaklayan, bisikleti yolculuğun temel bir parçası olarak gören, gezilerinin ana motivasyonunun bisikletle ilişkili faaliyetlere katılmak olan turistler olarak kabul etmektedir. Kırsal ve/veya kentsel ortamlarda gerçekleşebilecek bisiklet ve turizm ile ilgili olan konaklama, yeme içme ve seyahat organizasyonu hizmetleri, mekanik hizmetler, bisikletler için giyim ve ayakkabı gibi ihtiyaç duyulacak malzeme alımı vb. faaliyetler bisiklet turizmi içerisinde değerlendirilebilir.

Tüm bu çalışmalar ışığında bu çalışmada bisiklet turizmi “bir bireyin veya grubun, ikamet ettiği yerden geçici süreli ayrılarak, bisikletli aktivitelere aktif veya pasif bir biçimde katılmayı amaçladığı, en az 24 saat süren, bisiklet ve turizm ile ilgili her türlü destekleyici hizmeti içeren rekreasyonel faaliyetler” olarak tanımlanmaktadır. Bisiklet kullananlar ise üç kategoride değerlendirilebilir. Birincisi bisiklet turizminin tanımı içerisinde yer alan uygun bisiklet turisti, ikincisi yine bisiklet turizmi tanımı içerisinde yer alan ancak ana hedefin bisikletli aktivitelere katılımın olmadığı, bisikleti tatil deneyiminin bir parçası olarak gören tatil bisikletçileri, üçüncüsü ise çoğunlukla kendi bölgesinde gündelik gezilere katılan rekreasyonel bisikletçilerdir. Bisiklet yarışmalarını izlemek gibi bisiklet aktivitelerine pasif katılım ve bu rekabetçi etkinliklere aktif katılım bu çalışmada bisiklet turizmi içerisinde değerlendirilmiştir. Bisiklet yarışlarını spor turizmi, tatil bisikletçilerini şehir turizmi içerisinde değerlendirmek de mümkündür.

Bisiklet turizmi AB ülkelerine yılda 44 milyar euro kazandırmakta, 650.000 kişiye iş imkânı sağlamaktadır. Bisiklet turisti, her şey dahil paketleri ile tatil yapanlara göre % 40 daha fazla harcama yapmaktadır (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı, 2021). Özellikle çevre yanlısı turistler, bisiklet turizmini kirliliği azaltabilecek ve çevreyi koruyabilecek sürdürülebilir bir faaliyet olarak görmektedir. Bireysel düzeyde, bisiklet sürmek fiziksel ve zihinsel durumu iyileştirebilir, kişi bisiklete binerek sağlığını ve zindeliğini koruyabilir, daha sonra bir refah duygusu kazanabilir. Bisiklet sürmek bir kaçış duygusu yaratabilir ve turistlerin rutinlerinden kurtulmalarına izin verebilir. Bisiklet turizmi aynı zamanda turistlerin yavaş turist olmaları için de bir şans sağlar. Bu anlamda,

gezinler çeşitli manzaralar görmeye, yerel halk ve kültürle etkileşime girmeye ve yerel yemeklerin tadını çıkarmaya çalışırlar. Tüm bu pazar talepleri, bisikletle ilgili altyapılar inşa etmek için yatırımları teşvik etmektedir. Ayrıca, bisiklet turizmi, manzara, spor ve tarihi koruma alanlarını korumak için sürdürülebilir bir çözüm olabilir (Liu vd., 2018). Bisiklet turizmi, bisiklet sürmenin yavaş doğası nedeniyle, gezginlerin turizm destinasyonlarını çok ayrıntılı bir şekilde keşfetmesi ve böylece yerel halk ve kültürle etkileşime girebilmesini sağlayarak, genellikle sürdürülebilir kalkınmaya yardımcı olmada etkili ve değerlidir (Dickinson & Lumsdon, 2010). Örneğin, bisiklet turizmi, bisiklet kiralama/tamir atölyeleri ve konaklama gibi bazı altyapı yatırımlarını teşvik edebilir. Buna ek olarak, yiyecek ve içecek hizmetleri gibi ilgili hizmet sektörlerine de gezginler tarafından ihtiyaç duyulmaktadır. Bisiklet turizmi ile yeni işletmeler ve yerel bölgelerde daha fazla iş fırsatı sağlanabilecektir (Meng & Han, 2019). Bisiklet turizminin geliştirilmesi, bisiklet turistlerinin talebini karşılamak, sürdürülebilir bir ulaşım şeklini teşvik etmek, yerel sakinlerin yaşam kalitesini ve sağlığını iyileştirmek ve kirliliği azaltarak yerel çevreyi korumak için bisiklet turizmi rehberi gibi iş fırsatları da yaratmaya yardımcı olabilecektir (Zhu, 2022).

Çeşitli kentler ve kamu idareleri bisiklet turizmini geliştirmek amacıyla çeşitli stratejiler geliştirmektedir. Bu stratejiler; bisiklet paylaşım sistemleri, bisiklet yolları ve rotalarının oluşturulması, bisiklet turları, yarışları ve festivallerinin düzenlenmesi, bisiklet kulüplerine katılım, bisiklet taşımacılığının sağlanması, bisiklet dostu tesislerin oluşturulması olarak sıralanabilir. Bu stratejilerden bisiklet paylaşım sistemleri ve bisiklet yolları genellikle yerel halk, rekreasyonel bisikletçiler ve tatil bisikletçilerine odaklanırken, bisiklet rotalarının oluşturulması, bisiklet turları, yarışları ve festivallerinin düzenlenmesi, bisiklet kulüpleri, bisiklet taşımacılığı, bisiklet dostu tesisler çoğunlukla bisiklet turistlerine odaklanmaktadır.

Bisikletlerin bir ücret karşılığında kısa süreli bireylere ortak kullanım için hazırlandığı bir hizmet olan bisiklet paylaşım sistemi en etkili stratejilerin başında gelmektedir. İlk bisiklet paylaşım programı 1965 yılında Hollanda'nın Amsterdam kentinde kurulmuş ve burada beyaz bisikletler halkın kullanımına sunulmuştur (Furness, 2010). Amerika Birleşik Devletleri'nde, popüleritesi artan bisiklet paylaşımı, Kanada, Meksika, Brezilya ve Şili gibi Amerika kıtasında bulunan ülkelerden sonra Çin, Güney Kore ve Tayvan gibi Asya ülkelerinde de oldukça yaygınlaşmıştır (Yang vd., 2021). Günümüzde özellikle Kuzey Amerika ve Çin bisiklet paylaşımında öncü destinasyonlardır (Meddin & DeMaio, 2019). Bisiklet paylaşımı, iyi konumlandırılmış park istasyonları, yenilikçi bisiklet planlaması ve kentsel alanlarda verimli ulaşım gibi birçok avantaj sunmaktadır (Zhou vd., 2020). Bu faydaları elde etmek için, bağlantı istasyonları ve bisiklet yolları gibi kritik altyapıya yatırımın yanı sıra hırsızlığın önlenmesi, yeterli sayıda döngü sağlanması, bilgi teknolojileri tabanlı ödeme biçimleri, güvenlik ve diğer faktörlere yatırım yapılması gerekmektedir (Shaheen vd., 2010). Bisiklet paylaşımının, esnek hareketlilik, araçlardan kaynaklanan karbondioksit emisyonlarını ve diğer kirleticileri azaltarak hava kalitesini iyileştirme, keyifli bir deneyim ve fiziksel aktivite sunma, trafik sıkışıklığını ve yakıt tüketimini azaltma, uygun fiyatla erişim ile maliyetleri azaltma, bireysel finansal tasarruflar sağlama gibi faydaları bulunmaktadır (Shaheen vd., 2010; Yang vd., 2021). Toplu taşımayı tamamlamanın yanı sıra, bisiklet paylaşımı turistler tarafından turistik destinasyonlarda kullanılmaktadır (Liu vd., 2018; Zhou vd., 2020). Turist açısından bakıldığında, bisiklet paylaşımının ucuz ve sağlıklı bir ulaşım sağlama, toplu taşıma araçlarını tamamlama (Zhang vd., 2015), bisikletin yavaş temposuyla turistleri yerel hayata ve aktivitelere entegre ederek otantik deneyimleri teşvik etme (Chen & Huang, 2020) gibi faydaları bulunmaktadır.

Bisiklet turizminin bir parçası olan bisiklet turları gelişimin önemli faktörlerinden biridir. Bisiklet turu, turistik ve rekreasyonel amaçlı kısa veya uzun yolculukları içeren bisiklet turizminin bir alt dalı olarak görülmekte, bisikletleriyle dünyayı dolaşan gezginler de bisiklet turu içinde değerlendirilmektedir (Asan, 2022). Başta Avrupa, Avustralya ve Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere dünyanın birçok yerinde bisiklet turları, uzman rehberler eşliğinde gerekli ekipmanlarla rekreasyonel/turistik bir ürün olarak sunulmaktadır (Lee & Huang, 2014).

Bisiklet Turisti Profili ve Motivasyonları

(Kovacic, 2015) yaptığı çalışmada bisiklet turisti profilini şu şekilde açıklamaktadır: Erkek, çalışma yaşında, asgari ortaöğretim mezunu, çalışan, orta sınıf, aktivite (bisiklet) odaklı, deneyime odaklanmış, spor ve egzersiz, sağlık, açık/doğal çevrede olmak, boş zaman ve rahatlama, eğlence ve sosyalleşme faktörleri ile motive edilmiş, bisiklet turizmi konusunda deneyimli, çiftler halinde, aile ile/küçük gruplar halinde veya tek başına seyahat eden, yurtiçi odaklı, çoğunlukla konaklama, yeme-içme, alışveriş ve yerel ulaşım için harcama yapan, konaklama tercihleri çeşitli, rota boyunca yeme ve içmeyi genellikle bağımsız olarak organize eden, alışveriş için yerel dükkanları kullanan, destinasyonda kalış süresi beş günden uzun, bisikletle harcadığı zaman günde beş ila yedi saat veya ortalama 40 ila 50 kilometre arasında değişen, ulaşım seçenekleri olarak trenlere

daha fazla, arabalara ve uçaklara daha az eğilimli, kendi bisikletini kullanan, farklı yüzeylerde hareket etmeyi sağlayan bisiklet tipine eğilimli, bağımsız gezgin, bilgiye bağlı, düşük destinasyon sadakatine sahip. Ayrıca, bisiklet turizmi büyük çoğunlukla yaz aylarında gerçekleştirildiğinden mevsimsellik özellik taşımaktadır.

Wathanaklang vd. (2016), turizm kapsamında bisiklet sürmek için altı motivasyon (kişisel gelişim, tefekkür, keşif, fiziksel zorluk, teşvik arayışı ve sosyal etkileşim) tanımlamıştır. Kruger vd. (2016) ise bugüne kadarki literatürü tarayarak motivasyona ilişkin özellikleri sekiz başlık altında toplamıştır: bisiklet etkinlikleri ve katılımcıların motivasyonları homojen değildir; bisikletçilerin güdülerini dışsal olmaktan çok içseldir, hedefe ulaşmak en önemli güdüdür; sağlık, kilo ve zindelik endişeleri önemli nedenlerdendir; motivasyonlar beceri seviyesine (başlangıç ve uzman), rekabet seviyesine, cinsiyete, faaliyet türüne (dağ bisikleti ve yol bisikleti), etkinlik türüne ve katılım şekline (farklı bisiklet türleri) göre farklılık gösterir; hedefe ulaşma güçlü bir güdüdür; etkinliğin kendisi katılım için bir neden olabilir; ilk kez katılanlar ile birden fazla katılanların farklı nedenleri vardır; güdüler, bisikletçileri pazar segmentlerine ayırmak için başarıyla kullanılabilir.

Bisiklet turizmine katılan turistlerin en büyük güdülerinden biri doğayı deneyimle denilebilir. Bisiklet gezginleri doğaya yaklaşma deneyimini severler ve bu hedefe ulaşmak için, daha rahat ve daha yavaş bir hızda seyahat etmeye eğilimlidirler. Bu nedenle, dağ bisikleti, grup liderliğindeki turlar ve rekabetçi etkinlikler gibi bisiklet turizmi faaliyetleri, doğaya dahil olma şansı sağlayarak turistleri çekmede daha rekabetçidir. Ters bir bakış açısıyla doğal çevreye daha bağlı olan bir turist, doğa deneyimine duyarlı olduğundan bisiklet aktivitelerine katılması çok daha muhtemeldir (Meng & Han, 2016).

Bisiklet Turizmi Destinasyonlarının Sahip Olması Gereken Özellikler

Bir destinasyonun bisiklet turistlerine ve rekreasyonel bisikletçilere sürdürülebilir bir şekilde tatmin edici ve keyifli bir bisiklet sürme ve turizm deneyimi sunması için yeteneğini belirleyen çeşitli arz taraflı yönleri bulunmalıdır. Bisiklet turizmi destinasyonlarının nitelikleri üzerine yapılan çalışmalar, bu niteliklerin dört yönü içerdiğini vurgulamışlardır: turistik yerler, erişilebilirlik, olanaklar ve tamamlayıcı hizmetler (Lew 1987; Cooper vd., 1993). *Turizm kaynaklarının çeşitliliği*; iklim/hava durumu, manzara, doğal/ekolojik cazibe merkezleri, eğlence ve aktiviteler, kültürel/tarihi miras, iyi tasarlanmış bisiklet rotaları ve gezi turlarını, *erişilebilirlik*; ulaşım destek hizmetleri, ana yollara/otoyollara alternatif rotalar, bisiklet yolu alternatiflerinin çeşitliliği, trafik akışı ve yoğunluğu, yol yüzeyi ve kaldırım kalitesi, ayrılmış bisiklet tesisleri, uzunluk çeşitliliği, arazi çeşitliliği, park tesislerini, *olanaklar*; dinlenme yerleri, umumi tuvaletler, konaklama tesisleri, yeme ve/veya içme tesisleri, bakkal ve marketleri, *tamamlayıcı hizmetler* ise; haritalar, yön/mesafe/turistik cazibe tabelaları, yorumlama ve bilgilendirme tabelaları, ziyaretçi merkezleri, bisiklet kiralama/tamir atölyeleri, emniyet ve güvenlik sistemlerini içermektedir (Lee & Huang, 2014; Lee vd., 2014; Lee, 2014; Meng & Han, 2019).

Bisiklet gezginleri sadece sürüşün fiziksel egzersizine değil, aynı zamanda çevreye de odaklanırlar. Böylece, turistik deneyimlerinin ana kısımları turizm cazibe merkezleri tarafından elde edilir. Seyahat ederken, kendi ülkelerinde hiç görmedikleri manzaraların tadını çıkarabilir, tesadüfen de olsa tarihi mirası ziyaret edebilir ve temiz hava soluyarak hoş havanın tadını çıkarabilirler (Lee, 2014). Lee & Huang (2014) bisiklet yolcularının kendilerine zarar verilmesini ve bisikletin bozulmasını önlemek için tesislere (örneğin, bisiklet şeritleri/yolları) ihtiyaç duyduklarını belirtmişlerdir. Ayrıca, trafik akışını ve yoğunluğunu kontrol etmek, gezginlerin seyahatleri sırasında kendilerini güvende hissetmelerini sağlayabilir. Bununla birlikte, ana karayolları ve diğer ulaşım araçlarıyla yapılan bağlantılar, sorunsuz ve eksiksiz bir yolculuk sağlayabilir. Kısacası, daha yüksek erişilebilirlik derecesi, gezginlerin genel deneyimlerinin kalitesini artıran bisiklet dostu bir ortam sağlayabilir (Meng & Han, 2019). Bisikletle seyahat etmek insan gücüne dayandığından, fiziksel olarak iyi durumda kalmak yolculuğu tamamlamak için önemlidir. Olanaklar, bisiklet gezginlerine uzun ve zorlu yolculuklarında güçlü bir şekilde yardımcı olacaktır. Gezginler uyumak, yemek ve içmek gibi temel ihtiyaçlarını karşılayarak kendilerini yenileyebilirler (Lamont, 2009). Ayrıca, ilgili hizmet altyapısı gezginlerin daha uzun süre kalmalarını ve daha fazla para harcamalarını sağlayabilir. Bu nedenle, olanakların yokluğu başarısızlıkla sonuçlanabilir ve bir bisiklet turizm destinasyonunun kârlarını azaltabilir (Ritchie, 1998). Kadınlar, yaşlılar veya genç gezginler için, emniyet ve güvenlik sistemleri, beklenmedik olayların endişesini hafifletmek için özellikle önemlidir. İlk yardım istasyonları gibi hizmetler, kötü fiziksel durumda olmaları durumunda gezginlere yardımcı olurken, polis karakollarının hizmeti, yalnız bisiklet kullandıklarında gezginleri daha güvenli hale getirir. Buna ek olarak, bilgi hizmetleri turistlere doğru rehberlik sağlayabilir (Chang, 2013). Örneğin, ziyaretçi merkezlerinde bulunan bisiklet rehberi hizmeti (örneğin, farklı bisiklet rotalarının sağlanması) bisikletçilerin seyahat deneyimini zenginleştirebilir. Bu arada, turizm tabelaları oluşturmak, bisiklet turistlerine yerel bölgedeki cazibe merkezlerini hatırlatacaktır. Bu hizmetler gereksiz endişeleri

hafifletebilir ve en iyi hazırlanmış gruplar (örneğin, bisiklet kulüpleri) için bile bir destek duygusu sağlayabilir (Meng & Han, 2019).

Araştırmacılar bisiklet turizmi destinasyonlarının sahip olması gereken özelliklerinden bazılarını daha fazla ağırlık verse de en önemli olanlar manzara ve iklim (turizm cazibe merkezleri dahil), kaliteli yollar ve rota çeşitliliği, bisiklet tamamlayıcı hizmetleri (kiralama veya tamir dükkanları gibi), konaklama, yeme içme hizmetleri, yol güvenliği ve bilgilendirici/yönlendirici tabelalar olarak sıralanabilir (Mundet vd., 2022). Bu çalışmada, bisiklet turizmi destinasyonunun sahip olması gereken özelliklerden “olanaklar” adı altında verilen bisiklet dostu konaklama tesislerine odaklanılmıştır. Özellikle, İtalya, İsviçre, Avusturya gibi ülkelerde bisiklet dostu (bike friendly) ve bisiklet oteli (bike hotel) seçenekleri artış eğilimindedir. Oteller bisikletlilerin (sporcu veya değil) ihtiyaç duyabileceği her şeyi düşünüp hazırlamaktadır (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı, 2021).

Türkiye’de Bisiklet Turizmi Potansiyeli ve Bisiklet Dostu Konaklama Tesisleri

Türkiye’de uzun tur rotalarının ve tematik bisiklet yollarının olmaması, mevcut birkaç rotanın da tanıtımının yapılamaması nedeniyle henüz bisiklet turizmi potansiyelini değerlendirmek ve ekonomik değerinin olduğunu söylemek pek mümkün görülmemektedir. Halihazırda Türkiye’ye gelen bisiklet kullanıcılarının bisiklet turistinden ziyade tatil bisikletçisi sınıfına girdiği söylenebilir. Bu kapsamda, şu an için Türkiye’de bisiklet turisti istatistikleri ve dolayısı ile ülkeye olan ekonomik getirisi üzerine veri bulmak çok kolay görülmemektedir (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı, 2021). Türkiye’de bisiklet turizminin geliştirilmesine yönelik birçok adım atılmaktadır. Ancak, bu adımların önemli bir kısmı bisiklet turistlerinden ziyade tatil bisikletçileri, rekreasyonel bisikletçiler ve bisikleti ulaşım aracı olarak gören kişilere yöneliktir. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının özellikle 2015 yılından itibaren yaptığı yasal düzenlemelerle birlikte şehirlerdeki bisiklet yolları, bisiklet istasyonları ve bisiklet park yerleri iyileştirilmeye ve yeni yollar yapılmaya başlanmıştır. Türkiye’de özellikle Konya, Eskişehir, Antalya, Sakarya, Kayseri, İzmir ve İstanbul gibi illerde bisiklet yolu çalışmaları göze çarpmaktadır. Birçok il belediyesi de yeni bisiklet yolları ve rotaları oluşturmak için çalışmalarına devam etmektedir. Türkiye’de birçok ilde genellikle belediyeler tarafından sağlanan bisiklet kiralama istasyonları bulunmaktadır. Ayrıca İstanbul ve Konya gibi bazı illerde bisikletli ulaşımın toplu taşımaya entegrasyonu için belirli noktalarda bisiklet park alanlarının oluşturulması, bisikletin araç içerisinde belirlenen bir yere sabitlenerek bisiklet ile toplu taşıma araçlarına ve ticari taksilere binilebilmesi gibi uygulamalar bulunmaktadır. Konya’da sadece bisiklet kullanıcılarına hizmet eden tramvaylar hizmet vermektedir. Bu çalışmalara rağmen bisiklet kullanımı ve yollarının yaygın olduğunu söylemek pek mümkün değildir.

Türkiye’de bisiklet turistlerine yönelik çalışmalar kapsamında bisiklet yarışları, bisiklet rotaları, bisiklet dostu konaklama tesisleri göze çarpmaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığının bisiklet turizmine ilişkin çalışmaları ise, bisiklet sporu etkinliklerine odaklanmış gibi görünmektedir. Fransa, İtalya ve İspanya gibi ülkelerde düzenlenen dünyanın en prestijli bisiklet yarışlarını milyonlarca izleyici takip etmekte, bisiklet yarış rotalarında bulunan bölgelerin tarihi ve doğal güzellikleri tanıtılmaktadır. Türkiye’de yapılan en önemli bisiklet yarışı, 1963 yılında Marmara Turu olarak başlayan, 1965 yılında uluslararası statü kazanan ve 1966’dan beri Cumhurbaşkanlığı himayesinde yapılan Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu’dur (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı, 2021). 10-17 Nisan 2022 tarihleri arasında düzenlenen 57. Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu Bodrum’dan İstanbul’a 8 etapta 1.289 km. boyunca dünyaca ünlü bisikletçilerin mücadelesine sahne olmuştur (Presidential Cycling Tour of Türkiye, 2022). Türkiye’de bisiklet turistleri, tatil bisikletçileri ve rekreasyonel bisikletçilerin tarihi ve doğal çekicilikleri görebileceği birçok bisiklet rotası bulunmaktadır. Türkiye’de; İzmir, İstanbul, Marmaris ve Antalya’daki 32 yol bisikleti rotası; Köyceğiz, Ortaca, Dalaman, İzmir, Marmaris, Antalya ve Kapadokya’daki 54 dağ bisikleti rotası; Köyceğiz, Ortaca, Dalaman, İzmir, Marmaris, İstanbul ve Antalya’daki 29 elektrikli bisiklet rotası bisiklet kullanıcılarının dikkatini çekmektedir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022). Türkiye’de diğer ülkelerde olduğu gibi bisiklet dostu konaklama tesisi uygulaması uzun zamandır bulunmaktadır. Bisiklet dostu tesis olunabilmesi için Bisikletliler Derneği, Bisikletli Ulaşımı Geliştirme Platformu (BUGEP), Avrupa Bisikletçiler Federasyonu (ECF) ile Kültür ve Turizm Bakanlığı sertifikalandırma yapan kurumlar arasında yer almaktadır (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı, 2021). Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından başvuruda bulunan tesislere bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi verilmesi nispeten daha yeni bir uygulamadır ve daha kapsamlı ve önemli görülmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 25 Ağustos 2020 tarihinde yayınlanan tebliğ ile birlikte istenen şartları sağlayan ve başvuru yapan tesislere bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi verilmektedir. Tebliğ gereği bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi alınabilmesi için 11 adet zorunlu kriterin yerine getirilmiş olması ve 21 adet ilave hizmet tablosundaki kriterlerden tatil köyleri, 4 ve 5 yıldızlı otellerin asgari 25, diğer

tüm konaklama tesislerinin asgari 10 puan alması gerekmektedir. Türkiye’de bisiklet dostu konaklama tesisi belgesini alan 19 konaklama tesisi bulunmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022).

Yöntem

Bu araştırmanın temel amacı, Türkiye’de bisiklet dostu konaklama tesisi uygulamasının olası avantajları ile uygulamaya yönelik geliştirilmesi gereken hususları ortaya koymaktır. Araştırma Konya ilinde bulunan Dedeman Otelde yapılmıştır. Dedeman Konya Hotel & Convention Center beş yıldızlı otel statüsüne sahip turizm işletme belgeli bir konaklama tesisidir. Konya’da Kültür ve Turizm Bakanlığınca 2020 yılında yayınlanan tebliğ kapsamında bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi alan tek konaklama tesisidir. Araştırma’nın Türkiye’nin farklı şehirlerinde yer alan 19 bisiklet dostu konaklama tesisi içerisinden seçilerek Konya’daki bir tesiste yapılmasının gerekçeleri şu şekildedir: Konya, Türkiye’de bisiklet ile bütünleşmiş en önemli şehirlerin başında gelmektedir. Özellikle tatil bisikletçileri, rekreasyonel bisikletçiler ve ulaşım aracı olarak bisiklet kullananlar açısından değerlendirildiğinde Konya, 550 km. bisiklet yolu ile dünyanın en uzun bisiklet yoluna sahip ikinci, Türkiye’nin ise birinci kentidir. İl genelinde 80 noktada bulunan bisiklet kiralama istasyonlarından bisiklet kiralanabilmektedir. Bisiklet paylaşım sistemi kapsamında şehirde 1000 adet akıllı bisiklet kullanılmaktadır. Şehirde sadece bisiklet kullanıcılarına hizmet eden tramvaylar hizmet vermektedir (Konya Büyükşehir Belediyesi, 2022). Türkiye’de ilk ve tek olan bisiklet tramvayının dünyada bu şekilde örneği bulunmamaktadır. Türkiye’de bisiklet master planı onaylanan ilk şehir Konya’dır. Bunun yanı sıra, belediye tarafından bisiklet kullanımının yaygınlaşması amacıyla otobüslerin arka kısmına bisiklet taşıma aparatları yerleştirilmiştir (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı, 2021). Bisiklet turistleri ve diğer bisiklet kullanıcıları açısından değerlendirildiğinde ise Konya kent merkezinde kentin inanç ve kültür turizmi odaklarından oluşan iki adet kültür rotası bulunmaktadır. Bunun dışında, yerel yönetim tarafından önerilen ve teşvik edilen altı adet bisiklet rotası bulunmaktadır. Ayrıca, rekreasyonel bisikletçilere önerilen altı adet daha farklı bisiklet rotaları mevcuttur (Konya Büyükşehir Belediyesi, 2022). Türkiye’de ilk veledrom (pist bisikleti yarışlarının yapıldığı spor tesisi) 1949 yılında, ilk olimpik veledrom ise 2022 yılında Konya’da yapılmıştır (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı, 2021).

Bu araştırma nitel araştırma türündendir. Araştırma nitel araştırma yöntemlerinden sohbet tarzı görüşme ve yapılandırılmamış alan çalışması (gözlem türü) yöntemleri birlikte kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Sohbet tarzı görüşme yaklaşımı genellikle araştırmacının gözlem amacıyla doğrudan ortama katıldığı alan araştırmalarında kullanılır. Sorular, etkileşimin doğal akışı içinde sorulur ve görüşülen birey kendisiyle görüşme yapıldığını bile fart etmeyebilir. Önceden belirlenmiş sorular yoktur, görüşmenin hangi yöne gideceği kesin hatlarıyla önceden kestirilemez. Sorular konuşmanın anlık akışı içerisinde kendiliğinden gelişir. Sohbet tarzı görüşme duruma ve görüşülen bireyler arasındaki bireysel farklılıklara uyum sağlama açısından araştırmacıya büyük bir esneklik sağlar (Yıldırım & Şimşek, 2013). Gözlem türü olarak yapılandırılmamış alan çalışması ise, davranışın gerçekleştiği doğal ortamlarda yapılır ve çoğu durumda araştırmacının ortama katıldığı, katılımcı gözlem denilen yöntemle gerçekleştirilir. Alan gözlem çalışmaları kültür analizi (etnografya) çalışmalarıyla hemen hemen özdeş görülür. Araştırmacının elinde herhangi standart bir gözlem veya görüşme aracı yoktur (Yıldırım & Şimşek, 2013).

Görüşme kapsamında veriler bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi alımı için faaliyetleri yürütmüş olan Önbüro Müdürü Sn. Metin BACAĞ’tan (Katılımcı) toplanmıştır. Görüşme 03 Kasım 2022 tarihinde yapılmıştır. Görüşme ortalama 120 dk. sürmüştür. Yapılan görüşmeler, görüşme anında not edilerek kayıt altına alınmıştır. Araştırmacı tarafından görüşme esnasında gözlem faaliyetinde de bulunulmuş olup gözlem sonuçları da not edilerek kayıt altına alınmış ve bisiklet dostu konaklama tesisi ile ilgili uygulamalar fotoğraflanmıştır. Bu araştırmada, verilerin analizi maksadıyla betimsel analiz kullanılmıştır. Bu yaklaşıma göre elde edilen veriler daha önceden belirlenen temalara göre özetlenir ve yorumlanır. Veriler araştırma sorularının ortaya koyduğu temalara göre düzenlenebileceği gibi, görüşme ve gözlem süreçlerinde kullanılan sorular ya da boyutlar dikkate alınarak da sunulabilir. Betimsel analizde görüşülen ya da gözlenen bireylerin görüşlerini çarpıcı bir biçimde yansıtmak amacıyla doğrudan alıntılara sık sık yer verilir (Yıldırım ve Şimşek 2013).

Çalışma nitel bir araştırma olması sebebiyle güvenilirlik ve geçerlik yerine inandırıcılık, aktarılabilirlik, iç tutarlılık ve teyit edilebilirlik kavramlarından faydalanılmıştır (Creswell, 2016). Bu kapsamda inandırıcılık için birkaç uzmandan verilerin analizi noktasında destek alınmış, aktarılabilirliği artırmak adına tüm görüşmeler kaydedilerek yazılı metin haline getirilmiş, iç tutarlılığı artırabilmek için bulgular yorum yapılmadan okuyucuya doğrudan sunulmuş, son olarak teyit edilebilirliği artırmak içinse görüşme kayıtları muhafaza altına alınmıştır (Düzgün, 2022). Araştırmada, veri toplama aşaması için gerekli etik kurulu belgesi

Aksaray Üniversitesi Rektörlüğünün 01/11/2022 tarih ve E-34183927-000-00000773584 sayılı yazısı ile düzenlenmiştir.

Bulgular

Bu bölümde katılımcıdan alınan görüşler doğrultusunda bisiklet dostu konaklama tesisi uygulamasının olası avantajları ile uygulamaya yönelik geliştirilmesi gereken hususlar ortaya konularak yorumlanmıştır. Ayrıca gözlem sonucu elde edilen bulgulara ve fotoğraflara bu bölümde yer verilerek konunun daha iyi anlaşılması sağlanmıştır. Türkiye’de bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi ilk defa bir kamu kuruluşu (Kültür ve Turizm Bakanlığı) tarafından 25 Ağustos 2020 tarih ve 31224 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan “Turizm İşletmesi Belgeli Konaklama Tesislerine Bisiklet Dostu Konaklama Tesis Belgesi Verilmesine Dair Tebliğ” ile verilmeye başlanmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan tebliğe göre, başvurular başvuru formu doldurularak e-devlet sistemi üzerinden Kültür ve Turizm Bakanlığına yapılmaktadır ve talebi uygun görülen tesisler denetim programına alınmaktadır. Katılımcı tarafından başvuru süreci ile ilgili şu hususlar ifade edilerek bazı önerilerde bulunulmuştur:

“Başvurumuzu 2021 yılı Ocak ayı içerisinde e-devlet üzerinden yaptık. Herhangi bir tesisin başvurusunu imza sirküleri bulunanlar e-devlet üzerinden yapabilmektedir. Tesisimizin imza yetkileri işletme sahibi, genel müdür ve muhasebe müdüründe bulunmaktadır. Çoğu işletmede imza sirküleri işletme sahibinde ve genel müdürde bulunduğundan işletmeler bununla uğraşmak istememektedir. Ben bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi alan ve başvuru yapan işletme sayısının az olmasını buna bağlıyorum. Başvuru süreci daha esnek ve daha kolay olabilir. Genel müdürün görevlendireceği ve imza yetkisi bulunmayan bir kişi başvuruda bulunabilmelidir. Ayrıca başvurular, Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı web sitesi üzerinden daha kolay ve hızlı yapılabilir. Tebliğ’de yer alan kriterleri sağlamak için başvurudan önce 1-1.5 aylık bir hazırlık sürecimiz oldu. Başvurumuzu muhasebe müdürü üzerinden yapabildik. Hazırlık aşamasında Bakanlıktan yetkili kişilere soru sorma durumunda kaldık. Fakat bilgi alma konusunda sıkıntı yaşadığımızı söyleyebilirim. Yaklaşık 6 ay sonra Bakanlıktan görevlendirilen iki kişi denetime geldi. 06 Temmuz 2021 tarihli denetim sonucu belgeyi almaya hak kazandık. Denetim sonucunda belge (Şekil 1) ve plaket (Şekil 2) düzenlenerek verildi.”

Alınan bilgiler ve gözlemler sonucunda bisiklet dostu konaklama tesisi belgesinin alınmasının çok zor ve maliyetli olmadığı söylenebilir. Nitekim yapılan bir çalışmada, tatil köyleri, 4 ve 5 yıldızlı otellerin kendilerini bisiklet dostu bir konsepte dönüştürebilmeleri için çok büyük yatırımlardan ziyade küçük değişiklikler yapmaları gerektiği ifade edilmiştir. Yaklaşık 70.000 TL maliyeti bulunmaktadır (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı, 2021). Katılımcı başvuru yapmayı düşünen işletmelere yönelik şu hususları dile getirmektedir:

“Tebliğ gereği belgeyi almak için karşılanması gereken hususlar büyük oteller için daha kolaydır. Karşılanması gereken hizmetlerin çoğu otellerde zaten mevcut. Küçük işletmeler belki biraz zorlanabilir. Konular aslında basit. Az bir zamanla çok rahat bir şekilde yapılabilir. İşletmelere bu belgeyi almayı öneriyoruz. Fark yaratıyor. Dediğim gibi başvuru süreci ile ilgili işlemlere yönelik teşvik edici ve basitleştirici düzenlemeler yapılmalıdır.”

Şekil 1. Bisiklet Dostu Konaklama Tesis Belgesi



Şekil 2. Plaket



Kaynak: Araştırmacı tarafından gözlem esnasında fotoğraflanmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan tebliğde bisiklet dostu konaklama tesisi ile ilgili 11 adet karşılanması gereken zorunlu asgari hizmetler bulunmaktadır. Bu hizmetlerin içeriğini, işletmelerin bisiklet

dostu politikasına sahip olması ve uygulamalarını internet sitesi üzerinden duyurması, bisiklet rotaları hakkında bilgi sahibi personel istihdamı, kabul alanında yazılı, görsel veya dijital bilgi sağlanması, görünür yerlerde hava ve yol durumu bilgisi, güvenlik kamerası ile izlenen bisiklet garajı ve park alanının bulunması, bisiklet yıkama alanı, temel bakım/ tamir aletlerinin bulunması, hızlı çamaşır yıkama ve kuruma hizmeti, bisikletçilere özel menü düzenlenmesi, içerikleri ve besin değerleri konusunda bilgilendirme, kumanya sunulması, bisiklet üzerinde tüketilecek enerji veren gıdalar satılması hususları oluşturmaktadır. Bununla birlikte 21 adet asgari 25 puan alınması gereken ilave hizmetler bulunmaktadır. İlave hizmetlerin hepsi 74 puana tekabül etmektedir. Bu hizmetler; 24 saat içme suyu hizmeti, 24 saat sıcak-soğuk içecek ve atıştırmalık hizmeti, açık büfe hizmetinde bisikletçiler için ayrı büfe oluşturulması, alakart hizmetinde menüde yer alan ürünler konusunda bilgilendirme, lokantası bulunmayan tesislerde pişirme donanımı bulunan mutfak alanı, bisikletçilere yönelik kıyafet, malzeme, tamir kiti, yedek parça gibi ürünlerin satışı, bisiklet tamir atölyesi ve tamir yapabilen personel, bisiklet kiralama hizmeti, kadın ve çocuklar için uygun boyutta bisiklet, koltuk veya römork kiralama, çocuklara yönelik bisiklet kullanımını teşvik eden programlar düzenlenmesi, GPS cihazı kiralama hizmeti, elektrikli bisikletler için şarj imkanı, tesis yakınındaki ve varsa bölgedeki bisiklet rotaları üzerindeki bisiklet satış, kiralama ve tamir noktalarını gösteren basılı veya dijital harita, toplu taşıma hakkında bilgilendirme, rehberli bisiklet, şehir ve bölge turları hakkında detaylı bilgi verilmesi, talep halinde rehber temini, talep halinde bisiklet taşıma hizmeti sunulması, spor masajı konusunda sertifikalı personel bulundurma, personelin tesis içi ulaşımının ve mümkün olduğu ölçüde malzeme taşımalarının bisikletle sağlanması, personelin bisikletle işleme gelip gitmesinin teşvik edilmesi ve personel bisiklet park alanının düzenlenmesi, kondisyona yönelik ve antrenman imkanı sağlayan alan bulunması hususlarını içermektedir.

Yapılan gözlem neticesinde zorunlu asgari hizmetleri karşılayan işletmenin 46 puan değerinde ilave hizmeti karşıladığı tespit edilmiştir. Karşılanan zorunlu hizmetlere yönelik olarak işletmenin bisiklet tamir atölyesini (Şekil 3), güvenlik kamerası ile izlenen bisiklet garajı ve park alanını (Şekil 4), bisiklet temizleme alanını (Şekil 5), ilave hizmetlere yönelik olarak elektrikli bisikletler için şarj istasyonunu (Şekil 6) kapalı araç park yerinde kurduğu görülmüştür. Ayrıca bisiklet temizleme alanının yanında bulunan araç yıkama yerinde (Şekil 7) bisikletler de yıkanabilmektedir. Bisiklet park alanını işletmeye gidip gelen personelin de aktif olarak kullandığı gözlemlenmiştir (Şekil 4). Ayrıca park alanında bisiklet kiralama hizmetine sunulan üç adet yeşil bisiklet bulunmaktadır (Şekil 8).

Şekil 3. Tamir Atölyesi

Şekil 4. Park Alanı

Şekil 5. Temizleme Alanı

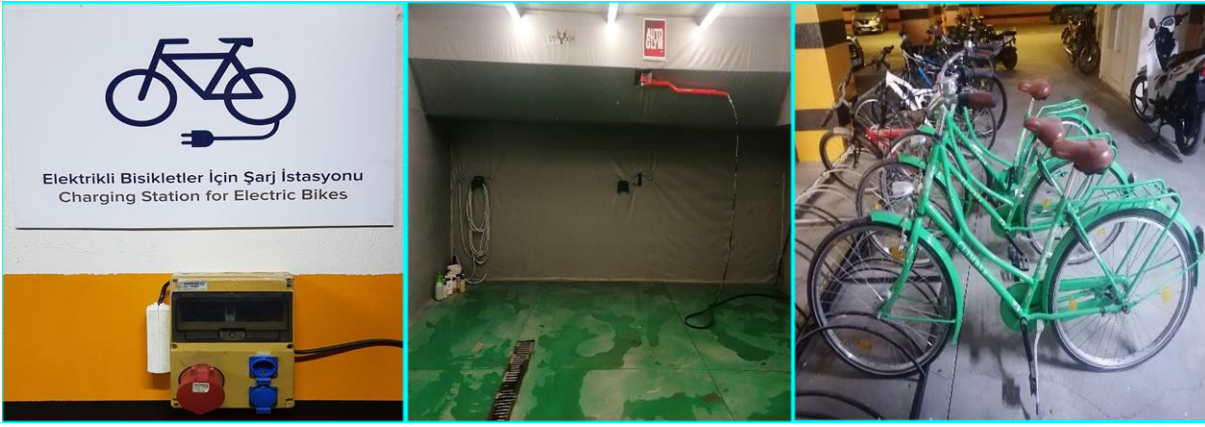


Kaynak: Araştırmacı tarafından gözlem esnasında fotoğraflanmıştır.

Şekil 6. Şarj İstasyonu

Şekil 7. Araç Yıkama Yeri

Şekil 8. Kiralanabilen Bisikletler



Kaynak: Araştırmacı tarafından gözlem esnasında fotoğraflanmıştır.

Yapılan gözlem ile işletmenin zorunlu asgari hizmetlerden olan bölgesel bisiklet rotaları hakkında bilgi sahibi personel istihdamına yönelik bellboy şefini görevlendikleri görülmüştür. Ayrıca, talep halinde bisiklet tamirine yönelik teknik servisten personel görevlendirilebilmektedir. Lokantada ise bisikletçilerin talep etmesi halinde kumanya sunulduğu, sağlık kulübünde bisikletçilere enerji içeren gıda satışı yapıldığı tespit edilmiştir. Bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi alabilmek için asgari 25 puan alınması gereken ilave hizmetler kapsamında en çok puan getiren hususun 10 puanla talep halinde gruplara tur noktalarına/noktalarından bisiklet ve donanım taşıma hizmeti sunulması yer almaktadır. Bunu karşılamak adına işletme bir taşımacılık firması ile sözleşme yapmıştır. İşletme ilave hizmetler kapsamında; bisikletçilere kendi yemeğini hazırlamasına imkan sağlayacak pişirme donanımı bulunan mutfak alanı bulundurması, bisikletçilere yönelik kıyafet, malzeme, tamir kiti, yedek parça gibi ürünlerin satışı, çocuklara yönelik bisiklet dostu uygulamaları, GPS cihazı kiralama hizmeti sunulması, tesisin yakınındaki ve varsa bölgedeki bisiklet rotaları üzerindeki bisiklet satış, kiralama ve tamir noktalarını gösteren basılı veya dijital harita, rehberli bisiklet, şehir ve bölge turları, hakkında detaylı bilgi verilmesi, talep edilmesi halinde rehber temini, personelin tesis içi ulaşımının ve mümkün olduğu ölçüde malzeme taşınmasının bisikletle sağlanması olmak üzere 21 kriterin 10'undan puan almadığı görülmüştür. Katılımcı bisiklet dostu konaklama tesisi ile ilgili belirlenen kriterlere yönelik olarak şu hususlara değinmiştir:

“Zorunlu ve zorunlu olmayan kriterler birlikte değerlendirildiğinde tekrar eden maddeler var. Bazı maddeler düzeltilmeli. Bence zorunlu hususlar olmamalı. Hepsi zorunlu olmayan kriterler içerisinde yer almalı ve asgari 50-70 puan gibi bir puan alan işletme belge almaya hak kazanmalıdır. Çoğu otel bisikletçilere yönelik kumanya yapamayabilir. Bu madde çıkarılabilir. Ayrıca, bisiklet kiralama ve taşıma hizmeti sunulması çok elzem bir husus değil. Otele gelen bisikletçiler kendi bisikleti ve ekipmanıyla geliyor. Araç arkası aparat kullanarak bisikletini taşıyor. Katlanabilir bisikletle gelen de var. Transfer hizmetine gerek duymuyorlar. Şimdiye kadar hiç transfer talebi almadık. Bununla birlikte Konya’da otele yakın bir yer dahil çoğu yerde bisiklet kiralama istasyonları var. Otel içerisinde de bisiklet kiralama istasyonu olması için belediyeye başvurumuz oldu. Otel içerisinde bisiklet tamiri ve tamamlayıcı parçalarla ilgili talep almıyoruz. En yoğun talep bisiklet temizliği ve yıkaması yönünde oluyor. Bisiklet yarışları için gelenler araç yıkama ve park alanını yoğun bir şekilde kullanıyor. Bir de normal rehberler bisikletçi gruplara rehberlik yapabilir diye değerlendiriyorum.”

Bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi sahibi olmak işletmelere birçok açıdan avantaj sağlamaktadır. Katılımcı bu konuya şu şekilde açıklık getirmektedir:

“Özellikle Konya bisiklet ile bütünleşmiş bir şehir. En uzun bisiklet yoluna sahip şehir. Bu yüzden bu belgeyi almak zorundaydık. Bisiklet dostu konaklama tesisi olmak ile fark yarattığımıza inanıyorum. Belgelerimize bir yenisini daha ekledik. Otelin çok rengini değiştirdi diyemeyiz ama katkısı mutlaka oldu. Sırf bu belge sahibi olduğumuz için bizi tercih edenler var. Otel önünde ve kapalı garajda araç arkası aparatı bulunan araç sayısında artış görüyorum. Bu belge aldıktan sonra oluştu. Tabi otele gelen bisiklet turisti sayısını net olarak bilemiyoruz. Kimler sırf bu amaçla geldi sormadan bilemeyiz. Ama bisiklet yarışçılarının bu amaçla geldiği açık. Onlar da bisiklet dostu konaklama tesisi olduğumuz için bizi tercih ediyorlar.”

Sonuç ve Öneriler

Bulguların Özeti

Araştırma bulgularına göre, Türkiye’de 2020 yılında yürürlüğe konulan bisiklet dostu konaklama tesisi uygulamasının tesislere birçok açıdan avantaj sağladığı görülmektedir. Bisiklet kullanıcıları bisiklet dostu konaklama tesislerini öncelikle tercih etmektedirler. Fakat bisiklet dostu konaklama tesisi belgesine sahip konaklama tesisi sayısı çok azdır. Başvuru sürecinin esnek ve kolay olmaması işletmelere bu konuda caydırıcı etkide bulunmaktadır. Özellikle büyük ve çok büyük tesislerin bu belgeye sahip olması daha kolay görülmektedir. Bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi alabilmek için karşılanması gereken nitelikler tekrar gözden geçirilmeli ve gerçekçi bir zemine oturtulmalıdır.

Teorik ve Pratik Katkılar

Bu araştırma literatüre birçok açıdan katkı sunmaktadır. Öncelikle bisiklet dostu konaklama tesislerine yönelik yapılan uygulamalı bir çalışmaya rastlanılmadığından bu çalışmanın literatüre önemli bir katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, çalışma yoksunluğu nedeniyle, araştırma bulgularının önceki çalışmalarla uyumu konusunda karşılaştırma yapılamamıştır. Türkiye’de bisiklet dostu konaklama tesisleri hakkında güncel bilgiler sunan bu çalışma uygulayıcılara ve araştırmacılara yol göstermektedir. Türkiye, dünyada bisiklet kullanımının gelişimine paralel olarak bu konuda önemli adımlar atmaktadır. Birçok şehirde merkezi hükümet ve merkezi hükümetin yereldeki kuruluşları ile yerel yönetimler tarafından, bisiklet paylaşım sistemlerinin ve bisiklet park alanlarının oluşturulması, güvenli, konforlu ve eğlenceli bisiklet yolları ve rotalarının ortaya konulması, bisiklet yarışlarının düzenlenmesi, toplu taşıma araçları ile bisiklet taşımacılığının sağlanması, bisikletin toplu taşımaya entegre edilmesi, bisiklet turistlerinin ihtiyaçlarını dikkate alan bisiklet dostu konaklama tesislerinin oluşturulması gibi uygulamalar artmaktadır. Fakat öncelikle uygulayıcıların bisiklet turisti, tatil bisikletçisi, rekreasyonel bisikletçi ve ulaşım amacıyla bisiklet kullanıcılarının ayırımını iyi bilmesi gerekmektedir. Atılan adımların çok büyük bölümü bisiklet turistlerini kapsamamakta ve bisiklet turizmi destinasyonunun sahip olması gereken özelliklerinden hepsine odaklanmamaktadır. Başarılı bir bisiklet turizmi destinasyonu çekicilik, erişebilirlik, olanaklar ve tamamlayıcı hizmetler faktörlerinde tatmin edici seviyede olmalıdır. Türkiye bisiklet turistlerini memnun edebilecek çok çeşitli doğal ve yapay çekiciliklere sahiptir. Bunda bir sorun bulunmamaktadır. Bu çekicilikler üzerinde sınırsız rotalar oluşturulabilir. Fakat sorun çok az sayıda rotanın tanıtımının yapılması çoğu rotanın bilinmemesidir. Türkiye’de bisiklet turizminin gelişimi adına atılan adımlar genellikle bisiklet turizmi destinasyonlarının sadece bir özelliğine (erişebilirlik) odaklanmaktadır. Bu konuda da çoğu kentin yeterli seviyede olduğu söylenemez. Konya ili, bisiklet paylaşım istasyonları, park alanları, yolları, bisiklet taşımacılığı ile sadece Türkiye için değil dünya için örnek bir kent olma yolunda ilerlemektedir. Ancak Konya için bile atılan adımların bisiklet turizmi için yeterli olduğunu söyleyemeyiz. Türkiye, bisiklet turizmi destinasyonlarının sahip olması gereken özelliklerden olanaklar ve tamamlayıcı hizmetler konusunda da iyi seviyede değildir. Özellikle bisiklet dostu konaklama tesisi uygulaması çok geç yürürlüğe konmuş bir uygulamadır ve çok az sayıda bisiklet dostu konaklama tesisi bulunmaktadır. Bisiklet dostu konaklama tesisi belgesine sahip konaklama tesislerinin neredeyse tamamı büyük ve kent merkezlerinde bulunan tesislerdir. Fakat bisiklet turizminin asıl amacı kırsal alanlarda oluşturulacak rotalarda düzenlenecek turlar ile kırsal alanların kalkınması ve bu rotalarda bulunan küçük ve orta büyüklükteki işletmelerin kârlarını arttırmasıdır. Uygulandığı hali ile bisiklet dostu konaklama tesisi uygulaması bu amaca hizmet etmemektedir. Bu uygulama genellikle bisiklet turistlerini kapsamamaktadır. Daha yoğunlaşılması gereken alan, kırsal alanlarda tur rotalarının oluşturulması, bu rotalarda bisiklet turistlerinin daha fazla konaklama ve harcama yapmasının sağlanması olmalıdır. Türkiye’de çoğu rotada ya tesis bulunmamakta ya da bulunan tesislerin bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi alabilecek durumu bulunmamaktadır. Bisiklet dostu konaklama tesisi uygulaması kırsal alanlardaki tesislere odaklanılarak tekrar gözden geçirilmelidir. Kent merkezlerinde bulunan bisiklet dostu konaklama tesisleri çoğunlukla bisiklet yarışmaları için gelen turistlere hitap ediyor gibi görünmektedir. Bu durumda bile bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi alınabilmesi için tesislerden istenen niteliklerin çok gerçekçi olduğu söylenemez. Bu uygulama tekrar ele alınmalıdır. Özellikle ilk ve tek olimpik veledromun Konya ilinde bulunmasının Konya’da bisiklet dostu konaklama tesislerine büyük avantajlar sağlayacağı düşünülmektedir. Henüz bisiklet turizmi potansiyelini değerlendirmek ve ekonomik değerinin ne olduğunu açıklamak pek mümkün görülme de özellikle ekonomik katkısının dikkate değer olduğu düşünülmektedir. Ayrıca, uygulayıcılar bisiklet turistlerinin emniyeti ve güvenliği konusunda güvenlik güçleriyle iş birliği halinde olmalıdır. Güvenlik güçleri bisiklet turistlerinin güvenliğinin sağlanması yanında onlara kaybolmamaları konusunda yardımcı olmalıdır. Bisiklet turizminin geliştirilmesi adına atılabilecek adımlar bellidir. Ancak literatürde uluslararası bisiklet fuarlarına ve Avrupa Bisikletliler Federasyonu (ECF)’nin en önemli projelerinden bir tanesi olan EuroVelo bisiklet ağı projesine daha aktif katılım üzerinde fazlaca durulmadığı görülmektedir. Sonuç olarak bisiklet turizminin başarılı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için, bisiklet dostu tesislerin yanında, bisiklet rotalarının oluşturulması ve tanıtımı, rehberler eşliğinde bisiklet turlarının ortaya konulması, bisiklet kulüplerinin

sayısının artırılması, bisiklet yarışlarının düzenlenmesi, uluslararası bisiklet fuarlarına katılım ve çeşitli uluslararası bisiklet ağı projelerine dahil olmak yapılması gereken en önemli hususlar olarak görülmektedir.

Sınırlılıklar ve Gelecek Araştırmalar İçin Öneriler

Bu araştırmanın çeşitli sınırlılıkları bulunmaktadır. Birincisi araştırma Konya ilinde yer alan bir adet bisiklet dostu konaklama tesisinde yürütülmüştür. Araştırma sonuçları diğer şehirlerde yer alan bisiklet dostu konaklama tesislerine genellenirken dikkatli olunmalıdır. Türkiye’de Kültür ve Turizm Bakanlığınca belge verilen 19 adet bisiklet dostu konaklama tesisi bulunmaktadır. İkincisi bu araştırma Türkiye’de yapılmıştır. Gelecek araştırmalar, İtalya, İsviçre, Avusturya gibi farklı ülkelerdeki bisiklet dostu konaklama tesislerine odaklanabilir. Bu, ülkeler arasında karşılaştırma yapılmasını sağlayabilir. Üçüncüsü, bisiklet dostu konaklama tesisi uygulaması işletme bakış açısıyla değerlendirilmiştir. Gelecek araştırmalarda bisiklet dostu konaklama tesisi uygulaması bisiklet turisti bakış açısıyla değerlendirilebilir.

Kaynakça

- Asan, K. (2022). Measuring the impacts of travel influencers on bicycle travellers. *Current Issues in Tourism*, 25(6), 978-994. doi:10.1080/13683500.2021.1914004
- Aşan, K. (2022). Bağımsız bisiklet turistleri. *GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism Recreation and Sports Sciences*, 5(1), 44-57. doi: 10.53353/atrss.1056986
- Aylan, F. K. (2021). Bisiklet turizmi bağlamında bisiklet dostu şehir uygulamalarına yönelik bir araştırma: Twitter örneği. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 5(2), 1388-1403. doi: 10.26677/TR1010.2021.772
- Brscic, K., Lovrecic, K., & Sugar, T. (2021). Impact of cycle tourism development on tourist destination-Attitudes of local stakeholders. In R. Alkier, S. Markovic, & M. Peric (Eds.), *Tourism in South East Europe: Vol. 6. Tosee-smart, experience, excellence and tofeel-feelings, excitement, education, leisure* (pp. 137-154). Univ Rijeka. doi:10.20867/tosee.06.10
- Buning, R. J., Cole, Z., & Lamont, M. (2019). A case study of the US mountain bike tourism market. *Journal of Vacation Marketing*, 25(4), 515-527. doi:10.1177/1356766719842321
- Buning, R. J., & Lamont, M. (2021). Mountain bike tourism economic impacts: A critical analysis of academic and practitioner studies. *Tourism Economics*, 27(3), 500-509. doi:10.1177/1354816620901955
- Castro-Sanchez, M., Moreno-Rosa, G., Lopez-Gutierrez, C., San Roman-Mata, S., & Vico-Cobos, A. (2022). Analysis of the self-concept in function of psysical-sports variables and of use of bicycle in Melilla schoolchildren. *Journal of Sport and Health Research*, 14(1), 21-30.
- Chang, H. (2013). Wayfinding strategies and tourist anxiety in unfamiliar destinations. *Tourism Geographies*, 15(3), 529-550. doi:10.1080/14616688.2012.726270
- Chen, C. A., & Lee, H. L. (2017). How to promote bike tourism globally. *Tourism and Hospitality Management-Croatia*, 23(1), 1-16. doi:10.20867/thm.23.1.2
- Chen, C. F., & Huang, C. Y. (2020). Investigating the effects of a shared bike for tourism use on the tourist experience and its consequences. *Current Issues in Tourism*, 24(1), 134-148. doi:10.1080/13683500.2020.1730309
- Clanton, T., Chancellor, H. C., Pinckney, H. V., Balidemaj, V., & Hadiandehkordi, P. (2022). Bicycling as a positive youth development mechanism. *Journal of Park and Recreation Administration*, 40(3), 88-103. doi:10.18666/JPRA-2021-10589
- Cooper, C., Fletcher, J., Gilbert, D., & Wanhill, S. (1993). *Tourism: Principle and practice*. London, UK: Longman.
- Creswell, J. W. (2016). *Researchdesing, qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. California: Sage Publications.
- Çetiner, H., & Yayla, Ö. (2021). Aktivite bağlılığının yaşam tatmini ve yaşam kalitesi üzerine etkisi: Bisiklet kullanıcılarına yönelik bir araştırma. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 42, 209-222. doi: 10.30794/pausbed.746900

- Çeyiz, S., & Koçak, F. (2015). Ankara İli'nde bisiklet kullanan bireylerin karşılaştıkları sorunlar ve çözüm önerileri. *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi*, 5(2), 203-221.
- Deenihan, G., & Caulfield, B. (2015). Do tourists value different levels of cycling infrastructure? *Tourism Management*, 46, 92-101.
- Dickinson, J., & Lumsdon, L. (2010). *Slow travel and tourism*. Washington, DC: Earthscan.
- Düzgün, E. (2022). Kültür turlarında gastronomik ürünlerin tercih edilmesinde turist rehberlerinin önemi. *Hitit Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(1), 120-141. doi: 10.17218/hititsbd.1111524
- Furness, Z. (2010). *One less car: Bicycling and the politics of automobility*. Temple University Press.
- Gravenstine, V., Kuehn, D. M., & Dayer, A. A. (2022). Factors influencing intended bicycling behavior. *Journal of Park and Recreation Administration*, 40(3), 104-122. doi:10.18666/JPra-2022-11053
- Griffin, B. (2016). Bad roads will absolutely nip in the bud the new development: Cycling tourism in Ireland in the late nineteenth and early twentieth centuries. In L. Lane, & W. Murphy (Eds.), *Leisure and the Irish in the nineteenth century* (pp. 187-206). Liverpool University Press.
- Han, H., Lho, L. H., Al-Ansi, A., & Yu, J. (2020). Cycling tourism: a perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 162-164. doi:10.1108/TR-06-2019-0268
- Han, H., Meng, B., & Kim, W. (2017). Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. *Tourism Management*, 59, 91-103. doi:10.1016/j.tourman.2016.07.013
- Israeli, Y. & Gasul, D. (2019). From serious leisure to cycling tourism-the case of mountain biking. *Acta Turistica*, 31(2), 179-211. doi:10.22598/at/2019.31.2.179
- Jensen, P., Rouquier, J. B., Ovtracht, N., & Robardet, C. (2010). Characterizing the speed and paths of shared bicycle use in Lyon. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 15(8), 522-524. doi:10.1016/j.trd.2010.07.002
- Kaplan, S., Manca, F., Nielsen, T. A. S., & Prato, C. G. (2015). Intentions to use bike-sharing for holiday cycling: An application of the Theory of Planned Behavior. *Tourism Management*, 47, 34-46. doi:10.1016/j.tourman.2014.08.017
- Kaynak, S., & Özünlü, M. B. (2019). Bisiklet kullanımına ilişkin motivasyon kaynakları ölçeğinin geliştirilmesi. *Spormetre Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, 17(4), 120-133. doi: 10.33689/spormetre.560168
- Konya Büyükşehir Belediyesi. (2022). *Konya'nın bisiklet rotaları* [Broşür].
- Kovacic, N. (2015). Profiling bicycle tourists: A case of Croatia. *Tourism and Hospitality Management-Croatia*, 21(2), 159-177. doi:10.20867/thm.21.2.4
- Kruger, M., Myburgh, E., & Saayman, M. (2016). A motivation-based typology of road cyclists in the Cape Town Cycle Tour, South Africa. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 33(3), 380-403. doi:10.1080/10548408.2015.1064057
- Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2022, 03 Ekim). *Bisiklet rotaları ve bisiklet dostu konaklama tesisleri*. <https://gocyclingturkiye.com/>
- Lamont, M., & Causley, K. (2010). Guiding the way: Exploring cycle tourists' needs and preferences for cycling route maps and signage. *Annals of Leisure Research*, 13(3), 497-522. doi:10.1080/11745398.2010.9686860
- Lamont, M. (2009). Independent bicycle tourism: A whole tourism systems perspective. *Tourism Analysis*, 14(5), 605-620. doi:10.3727/108354209X12597959359176
- Lee, C. F. (2014). An investigation of factors determining cycling experience and frequency. *Tourism Geographies*, 16(5), 844-862. doi:10.1080/14616688.2014.927524
- Lee, C. F., Chen, P. T., & Huang, H. I. (2014). Attributes of destination attractiveness in Taiwanese bicycle tourism: The perspective of active experienced bicycle tourists. *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, 15(3), 275-297. doi:10.1080/15256480.2014.925726

- Lee, C. F., & Huang, H. I. (2014). The attractiveness of Taiwan as a bicycle tourism destination: A supply-side approach. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 19(3), 273-299. doi:10.1080/10941665.2012.739190
- Lew, A. A. (1987). A framework of tourist attraction research. *Annals of Tourism Research*, 14 (4), 553–575. doi:10.1016/0160-7383(87)90071-5
- Liu, X. Y., Huang, D., & Li, Z. Y. (2018). Examining relationships among perceived benefit, tourist experience and satisfaction: the context of intelligent sharing bicycle. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 23(5), 437-449. doi:10.1080/10941665.2018.1466814
- Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: cycle tourism-a model for sustainable development? *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361-377.
- Lumsdon, L. M. (1995, December 8). *Cycle tourism: The tourism potential of the National Cycle Network* [Conference presentation]. Bike to The Millennium Conference, New York.
- Mansuroğlu, S., & Dağ, V. (2021). Kentiçi ulaşımda bisiklet kullanımı ve bisiklet yolları konusunda kullanıcı yaklaşımları: Antalya örneği. *Kent Akademisi*, 14(1), 90-101.
- Matteucci, X., & Tiller, T. R. (2022). Package cycle tourists(‘) relationship to time and pace. *Tourism and Hospitality Research*. doi:10.1177/14673584221102701
- McKibbin, D. (2015). *Cycling for leisure, recreation and tourism*. Research and Information Service Briefing Paper 24/15. Belfast: Northern Ireland Assembly.
- Meddin, R., & DeMaio, P. J. (2019). *The bike-sharing world map*. Retrieved from <http://www.bikesharingworld.com>
- Meng, B., & Han, H. (2016). Effect of environmental perceptions on bicycle travelers’ decision-making process: developing an extended model of goal-directed behavior. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 21(11), 1184-1197. doi:10.1080/10941665.2015.1129979
- Meng, B., & Han, H. (2019). Multiple attributes of cycling tourism in traveler’s decision-making process. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 20(3), 317-338. doi:10.1080/1528008X.2018.1530166
- Mundet, L., Marin, J., & Figueroa, A. (2022). How to develop a road cycling tourism destination. Girona as a case study. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism-Research Planning and Management*, 39. doi:10.1016/j.jort.2022.100566
- Nilsson, J. H. (2019). Urban bicycle tourism: path dependencies and innovation in Greater Copenhagen. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(11), 1648-1662. doi:10.1080/09669582.2019.1650749
- Oja, P., Titze, S., Bauman, A., Geus, B. D., Krenn, P., Reger-Nash, B., & et al. (2011). Health benefits of cycling: A systematic review. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, 21(4), 496-509. doi:10.1111/j.1600-0838.2011.01299.x
- Oosterhuis, H. (2016). Cycling, modernity and national culture. *Social History*, 41(3), 233-248. doi:10.1080/03071022.2016.1180897
- Orta Anadolu Kalkınma Ajansı. (2021). *Bisiklet turizmi & bisiklet dostu otel konsepti yol haritası*. T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. https://www.oran.org.tr/images/dosyalar/20211027113245_1.pdf
- Öztürk, S., & Gündüz, E. (2020). Sürdürülebilir ulaşımda bisiklet kullanımını engelleyen sebepler: Manisa örneği. *Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 8(3), 2164-2182. doi: 10.29130/dubited.723266
- Presidential Cycling Tour of Türkiye. (2022, 03 Ekim). 57. Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu. <https://www.tourofturkiye.org.tr/hakkinda>
- Probstl-Haider, U., Lund-Durlacher, D., Antonschmidt, H., & Hodl, C. (2018). Mountain bike tourism in Austria and the Alpine region-towards a sustainable model for multi-stakeholder product development. *Journal of Sustainable Tourism*, 26(4), 567-582. doi:10.1080/09669582.2017.1361428
- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, 19(6), 567-582. doi:10.1016/S0261-5177(98)00063-6

- Ritchie, B. W., & Hall, M. (1999). Bicycle tourism and regional development: A New Zealand case study. *An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 10(2), 89-92.
- Sağlam, M. C., & Kömürçü, S. (2021). Bisiklet etkinliği katılımcılarının motivasyonları ve ilgilenimleri: İzmir ili üzerine bir çalışma. *Journal of Yasar University*, 16(63), 1355-1372.
- Schlemmer, P., Barth, M., & Schnitzer, M. (2020). Comparing motivational patterns of e-mountain bike and common mountain bike tourists. *Current Issues in Tourism*, 23(10), 1186-1190. doi:10.1080/13683500.2019.1606168
- Shaheen, S. A., Guzman, S., & Zhang, H. (2010). Bike sharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, present, and future. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2143(1), 159-167. doi:10.3141/2143-20
- Simonsen, P., & Jorgenson, B. (1996). *Cycle tourism: Environmental and economical sustainability*. Bornholm, Denmark: Bornholm Research Centre.
- Slavic, N., & Ivek, T. (2021). Standardization of services as key components of cycling tourism destination development. In R. Alkier, S. Markovic, & M. Peric (Eds.), *Tourism in South East Europe: Vol. 6. Tosee- smart, experience, excellence and tofeel-feelings, excitement, education, leisure* (pp. 673-694). Univ Rijeka. doi:10.20867/tosee.06.45
- Steinmann, J., & Wilson, B. (2022). Different spokes for different folks: experiences with cycling and the bicycle from the perspective of variably-housed cyclists in Vancouver. *Qualitative Research in Sport Exercise and Health*. doi:10.1080/2159676X.2021.2019099
- Sun, T. Y. (2013). A research on the motivations of nomadic bicycle tourists based on the push-pull theory. In Y. Zhang (Ed.), *Proceedings of the 9th Euro-Asia Conference on environment and CSR: Tourism, society and education session (PT II)* (pp. 102-107). Wissenschaftlicher Verlag.
- Sustrans. (1999). *Cycle tourism information pack*. Retrieved from <http://www.sustrans.org.uk/webfiles/Info%20sheets/ff28.pdf>
- Tobin, G. (1974). The bicycle boom of the 1890s: The development of private transportation and the birth of the modern tourist. *Journal of Popular Culture*, VII, 838-849.
- Türkmen, S., & Gökdemir, S. (2021). Bisiklet turizmi motivasyonlarının belirlenmesi. *GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism Recreation and Sports Sciences*, 4(1), 19-32. doi: 10.5281/zenodo.4574580
- Uğuz, S. Ç., & Özbek, V. (2018). Destinasyon sadakatini etkileyen faktörler: Bisiklet turizmi ve Burhaniye Bisiklet Festivali örneği. *International Review of Economics and Management*, 6(2), 84-102.
- Ünüvar, O., Kaya, M., & Sezgin, M. (2017). Bicycle tourism in Konya tourism perspective and a study on its effect on marketing Konya tourism as a destination by using PEST analysis. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 20(2), 175-182.
- Watthanaklang, D., Ratanavaraha, V., Chatpattananan, V., & Jomnonkwo, S. (2016). Measuring the motivation to ride bicycles for tourism through a comparison of tourist attractions. *Transport Policy*, 52, 153-163. doi:10.1016/j.tranpol.2016.08.004
- Xu, H. G., Yuan, M., & Li, J. (2019). Well-being of cycling tourists in Hainan, China. *Sport in Society*, 22(8), 1449-1465. doi:10.1080/17430437.2019.1619699
- Yang, Y., Jiang, L., & Zhang, Z. L. (2021). Tourists on shared bikes: Can bike-sharing boost attraction demand? *Tourism Management*, 86. doi:10.1016/j.tourman.2021.104328
- Yıldırım, A., & Şimşek, H. (2013). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri* (Genişletilmiş 9. baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım, H. M., Buluk, B., & Atay, L. (2017). Ziyaretçilerin destinasyon imajı algılarının etkinliklere katılıma etkisi: Çanakkale Bisiklet Turu örneği. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(38), 497-520.
- Yıldız, S., & Bektaş, F. (2021). Bireylerin rekreatif amaçlı bisiklet kullanma deneyimlerinin nitel bir bakış açısıyla değerlendirilmesi. *Spormetre Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, 19(2), 14-31. doi: 10.33689/spormetre.709329

- Zhang, L. H., Zhang, J., Duan, Z. Y., & Bryde, D. (2015). Sustainable bike-sharing systems: characteristics and commonalities across cases in urban China. *Journal of Cleaner Production, 97*, 124-133. doi:10.1016/j.jclepro.2014.04.006
- Zhou, B., Liu, T., Ryan, C., Wang, L. E., & Zhang, D. (2020). The satisfaction of tourists using bicycle sharing: a structural equation model-the case of Hangzhou, China. *Journal of Sustainable Tourism, 28*(7), 1063-1082. doi:10.1080/09669582.2020.1720697
- Zhu, S. (2022). Multi-objective route planning problem for cycle-tourists. *The International Journal of Transportation Research, 14*(3), 298-306. <https://doi.org/10.1080/19427867.2020.1860355>
- Zhu, Z. J. (2013). China's bicycle market: Domestic bicycle manufacturers needs to catch up. *China's Foreign Trade, 11*, 108-109. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.04.006>