



**JRTR**

JOURNAL OF RECREATION AND TOURISM RESEARCH  
ISSN: 2148-5321

## **KONYA ÖRNEĞİNDE BİSİKLET TURİZMİ**

### *BICYCLE TOURISM IN THE CASE OF KONYA*

**Mustafa Alperen ÇİÇEK<sup>a</sup> Saniye Gül GÜNEŞ<sup>b</sup>**

#### **Özet**

Günümüzde bir turizm etkinliği olarak da yaygınlaşan bisiklet kullanımı, 20'nci yüzyılın başlarından itibaren büyük ilgi görmeye başlamıştır. Avrupa'da her yıl 44 milyar Euro değere sahip 2,3 milyar bisiklet gezisi yapılmaktadır. Bisikletli turistlerin sadece gecelik konaklamalarıyla AB ekonomisine yaptığı getiri yıllık 9 milyar Euro'yu aşmaktadır. Bu araştırmada bisiklet turizmi gelişiminin destinasyonlar için önemini vurgulanması ve Konya'nın bisiklet turizmi potansiyelinin ortaya konması amaçlanmaktadır. Çalışmada, nitel araştırma kapsamında durum çalışması deseni kullanılmış ve görüşme tekniğinden yararlanılmıştır. Görüşmeler kapsamında Konya'nın bisiklet kullanımı ilgili yetkilileri, toplulukları ve diğer paydaşlarına yer verilmiştir. Çalışma sonucunda; Konya'nın bisiklet turizmi açısından yüksek bir potansiyele sahip olduğu; ancak önemli bir bisiklet turizmi destinasyonu haline gelebilmesi için tanıtım, pazarlama, bisiklet rotaları, bisiklet dostu tesisler gibi konularda daha etkin çalışmaların yürütülmesi gerektiği belirlenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Bisiklet, Bisiklet Turizmi, Bisiklet Turisti, Bisiklet Dostu

#### **Abstract**

Nowadays, cycling has become widespread as a tourism activity and has attracted great interest since the beginning of the 20th century. Every year, 2.3 billion cycling trips worth €44 billion are made in Europe. The return to the EU economy from overnight stays of cycling tourists alone exceeds €9 billion annually. In this study, it is aimed to emphasize the importance of bicycle tourism development for destinations and to reveal the bicycle tourism potential of Konya. In the study, case study design was used within the scope of qualitative research and interview technique was utilized. Konya's cycling authorities, communities and other stakeholders were included in the interviews. As a result of the study, it was concluded that Konya has a high potential in terms of bicycle tourism, but more effective studies should be carried out on issues such as promotion, marketing, bicycle routes, bicycle friendly facilities in order to become an important bicycle tourism destination.

**Keywords:** Bicycle, Bicycle Tourism, Bicycle Tourist, Bicycle Friendly

Makele Geliş Tarihi: 17.05.2024 Makale Kabul Tarihi: 27.06.2024

**Sorumlu Yazar (Corresponding Author):** Mustafa Alperen ÇİÇEK (mustafaalperencecek@gmail.com)

\* Bu çalışma, birinci yazarın ikinci yazar danışmanlığında tamamladığı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

<sup>a</sup> Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya/Türkiye (mustafaalperencecek@gmail.com), ORCID: 0000-0002-1913-7969

<sup>b</sup> Kapadokya Üniversitesi, Mimarlık, Tasarım ve Güzel Sanatlar Fakültesi, Nevşehir/Türkiye (rosegunes@gmail.com), ORCID: 0000-0002-5004-6504

DOI: 10.5281/zenodo.12577679

## **1. Giriş**

Her geçen gün gelişen ve büyüyen turizm sektöründe sürekli değişen seyahat şekilleri ve farklılaşan turist profillerinin etkisiyle birlikte çevreye duyarlı, açık alan ve doğanın ön planda olduğu birçok alternatif turizm çeşidi ortaya çıkmıştır. Bisiklet turizmi de bu bağlamda öne çıkan turizm çeşitlerinden biridir (Sağlam ve Kömürcü, 2021: 1355-1372). Bisiklet icadından bu yana çevreye duyarlı bir ulaşım aracı olması, fiziksel olarak aktif ve sağlıklı bir yaşama olanak sağlıyor olması ayrıca güvenli ve ucuz olmasıyla hızla ilgi görmeye başlamıştır. Sadece bir ulaşım aracı olarak değil bir turizm etkinliği olarak da yaygınlaşmaya başlayan bisiklet, yıllar içinde yaşadığı gelişmeler ile birlikte popülerlik kazanmıştır. İlk olarak 20'nci yüzyılın başlarında yaygınlaşan bisiklet turizmi her geçen gün ilgi görmeye devam etmektedir (Çelik Uğuz ve Özbek, 2018: 84-102; Dündar, 2022: 1609-1625).

Konya, Türkiye'nin en uzun bisiklet yolu altyapısı (595 km) ile bisiklet kullanımı konusunda öne çıkan şehirlerinden birisidir. Coğrafi yapısı nedeniyle düz bir yapıya sahip olması, bisikletliler için kolay ulaşım sağlamaktadır. 2030 yılına kadar 780 km'ye çıkarılması planlanan bisiklet yolları bu alanda Konya'yı önemli yapmaktadır. Bisiklet ile ilgili haberlere sıklıkla başlık olan Konya, Türkiye'de en fazla bisikletin kullanıldığı şehir olarak bilinmektedir (Kınacı, 2019). Belediye tarafından da çokça desteklenen gelişim ve etkinlikler ile birlikte Konya'da 'bisiklet şehri' ibaresi şehrin çeşitli noktalarında sıkça görülmektedir. Bu anlamda özellikle son zamanlarda Konya'da bisiklet yollarının yanı sıra bisiklet etkinlikleri, festivaller gibi aktiviteler oldukça artmış durumdadır. Şehrin tanıtımına hizmet eden turistik müze veya tanıtım binalarında da bisiklete yer verilmektedir.

Tüm bu noktalardan hareketle çalışmada, Konya örneğinde bisiklet turizmi potansiyelinin ortaya konması ve bu konuda önemli bir destinasyon olabilmesi için önerilerin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca Türkiye'de bisiklet kullanımı ve bisiklet turizmine yönelik yeterli düzeyde çalışma olmadığından, bu alanda literatüre katkı sağlanması da araştırmanın bir diğer amacıdır. Çalışma kapsamında konu ile ilgili paydaşlardan oluşturulan katılımcılarla (Tablo 2) yapılan görüşme soruları şu şekildedir:

1. Türkiye'de hangi destinasyonlar bisiklet kullanımı açısından öne çıkmaktadır?
2. Konya bisiklet kullanımı açısından avantajlı bir kent midir? Neden?
3. Konya'da bisiklet kullanımını teşvik etmek açısından neler yapılabilir?

4. Konya'nın bisiklet turizmi potansiyeli hakkında düşünceleriniz nelerdir?
5. Konya'da bisiklet turizminin gelişimi açısından neler yapılmalıdır?
6. Konya'nın bisiklet turizmi açısından önemli bir destinasyon haline gelmesi durumunda ne tür etkiler (olumlu/olumsuz) oluşabilir?
7. Konya'da bisiklet dostu bir otel olmanın size sağladığı avantajlar nelerdir? Bu amaçla otelinize gelen turistlerin profili ve beklentileri nelerdir?
8. Bu kulüp/toplulukta yer alma nedeniniz nedir? Burada ne tür faaliyetler gerçekleştirilmektedir?

## **2. Kavramsal Çerçeve**

### **2.1. Bisiklet Turizmi**

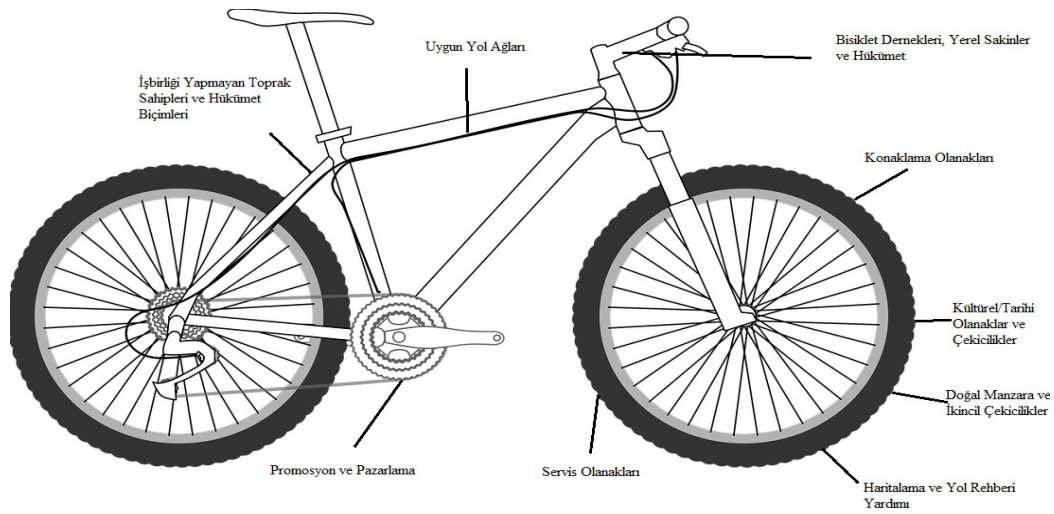
Bisiklet turizmi gerek uluslararası gerek ulusal alanda çeşitli akademisyenler tarafından tanımlanmıştır. Pratte (2006: 63) bisiklet turizmini, bu turizme ilgi duyan kişilerin genellikle hafta sonları yakın çevrelere yaptıkları, acenteler veya çeşitli topluluklar tarafından organize edilmiş kısa süreli turlar şeklinde tanımlamıştır. Bir başka tanıma bakıldığında Lamont (2009) bisiklet turizmini, temel faaliyeti bisiklet sürmek olan bir kişi veya grubun yaşadıkları yerden en az 40 km ya da 4 saat uzağa yapılan, günübirlik veya konaklamalı sürüşlerin tamamı olarak değerlendirmektedir. Bu tür etkinliklerde katılımcı olarak yer almanın yanı sıra, izlemek amacıyla etkinliğe katılan kişiler de bisiklet turizmi içerisinde değerlendirilmektedir. Örnek vermek gerekirse bisiklet sporu gelişmiş ülkeler için oldukça önemli bir spor dalıdır. Öyle ki dünyanın en fazla izleyici alan spor olaylarından biri dünyaca ünlü Fransa Bisiklet Turu yani Tour de France'dır. Bu tur dünya çapında en eski ve en uzun bisiklet turu olarak bilinmekte ve bir yöreyi, bir ülkeyi ve düzenlenen bazı büyük turlarında bir kıtayı dolaşmaktadır. Ayrıca Guinness Rekorlar Kitabında en uzun spor olayı başlığıyla yer edinmiştir (Sağlık, Sağlık, ve Kelkit, 2014: 84-90). Kapsayıcı bir tanım yapmak gerekirse, rekreasyonel bir spor aktivitesi olarak görülmesine ek olarak birçok turizm çeşidiyle de ilişkilendirilebilen bisiklet turizmi tatil, rekreasyon ve spor amaçlı seyahatler olarak tanımlanabilir. Bu seyahatler bir bisiklet kullanıcısı veya bisiklet etkinliği izleyicisi olarak gerçekleştirilebilmektedir (Pratte, 2006: 62-84; Lamont, 2009: 5-23; Türkmen ve Gökdemir, 2021: 19-32). Açık alanda, yolda veya özel hazırlanmış bir pistte, spor faaliyeti olarak bireysel veya grup olarak yapılan bisiklet turizmi tüm dünyanın benimsediği yeşil turizm anlayışına uygun olarak da öne çıkmaktadır. Genellikle doğa dostu eko-turizm faaliyetlerini yönelen turistler bisiklet

turizmi aktivitelerini tercih etmektedir (Sağlık, Sağlık ve Kelkit, 2014: 84-90).

Bisiklet turizmi küçük ölçekli yapısıyla sürdürülebilirliğe hitap eden bir turizm çeşididir. Önümüzdeki yıllarda bir özel ilgi turizmi türü olarak daha popüler hale gelmesi beklenen bisiklet turizminin, ülke ekonomisine önemli katkı sağlayacağı tahmin edilmektedir. Bisiklet turizmi Avrupa ülkelerinde ekonomiye yaptığı katkıların dışında çevre dostu ulaşımın ve sağlıklı bir yaşam tarzının farkındalığı açısından oldukça önemlidir (Aşan, 2022: 44-57).

Bisiklet turizminin ekonomik faydalarının yanından çevresel ve sosyal olarak da faydaları olmaktadır. Benzer alanlara ilgi duyan insanlar arasında etkileşim oluşumu sağlamaktadır. Ayrıca sağlık açısından da obezite ile mücadele gibi konularda farkındalık yaratmaktadır. Çevresel kirliliğe yol açmayan bir ulaşım aracı olarak da oldukça önemlidir. Bisiklet aktivitelerine katılan turistler profilleri itibariyle doğa dostu faaliyetlere daha çok ilgi göstermektedir (Aylan, 2021: 1388-1403). Bisikletin kendisi zaten neredeyse emisyonstuzdur. Çoğu bisikletçi günlük yolculuklarında doğrudan başlangıç noktasından bisiklete binmeye başlamaktadır. Ancak çok tercih etmeseler de bazı durumlarda hedefe ulaşmak için motorlu taşıma araçları kullanılmaktadır. Bu taşıma araçları rotadaki hava kalitesini direkt olarak etkileyip varış noktalarındaki kirliliğe ve tıkanıklığa olumsuz açıdan katkıda bulunmaktadır. Weston vd., (2012) araştırmalarında ortalama olarak, bisikletçilerin daha çevre dostu ulaşım kullanma ve hedeflerine daha kısa mesafelerde seyahat etme eğiliminde olduklarından, bisiklet turizminin tatili başına emisyonların diğer tatillerden çok daha az olduğunu ortaya koymaktadırlar (Weston vd., 2012). Artan boş zaman ile birlikte rekreasyon ve turizm faaliyetlerinde yaygınlaşmaya başlayan bisiklet turizmi, gördüğü talep nedeniyle turistik ve boş zamana yönelik hizmet veren kurumların bu yönde ürünler ve hizmetler oluşturmaya başlamasına sebep olmuştur. Böylece turistik bir pazara dönüşen bisiklet etkinlikleri politik çevrenin de dikkatini çekerek altyapı destekleri almaya başlamıştır. Bisiklet turizminin gelişmesinde birçok temel unsur bulunmaktadır. Bu temel unsurlar güçlü ittifaklar, pazar araştırmaları, kaliteli bisiklet dostu konaklama sağlayan işletmeler, etkili yürütülen tanıtım/pazarlama kampanyaları ve uygun bir fiziksel altyapıyla birlikte bisiklet turizmi öngörülen gelişim potansiyeline ulaşabilir. Belki de bisiklet turizminin başarılı bir şekilde gelişmesi için gerekli unsurları anlamının en iyi yolu, bir bisikletin üzerinde görmektir. Şekil 1’de görülen Uygun yol ağları fiziksel altyapının temelini oluşturmaktadır ve bisikletin iskeleti

olarak görülebilir. Bisiklet dernekleri, yerel sakinler ve hükümet turizm gelişimini yönünü belirleyen unsurlardır bu nedenle bisikletin gidonu olarak görülebilir. Konaklama olanakları, kültürel/tarihi olanaklar ve çekicilikler, doğal manzaralar süreç için hayati önem taşır ve bisikletin tekerleği olarak görülebilir. Tanıtım ve pazarlama çabaları gelişimi hızlandırır bu nedenle bisikletin pedalları olarak görülebilir. Son olarak ise iş birliği yapmayan toprak sahipleri, yerel toplumlar, bisiklet turizmini olumsuz etkileyecek hükümet politikaları negatif bir unsur olarak bisikletin frenleri olarak görülebilir (Pratte, 2006: 68).



**Şekil 1.** Bisiklet Turizmi Gelişiminin Temel Unsurları

**Kaynak:** Pratte, 2006: 68

Bisiklet turizmi kapsamında yapılan aktivite ve etkinlikler yerel ekonomiye olumlu katkılar sağlamaktadır. Bu aktivite ve etkinliklerin hem katılımcıları hem de izleyicileri bu ekonomik katkıya doğrudan pay sağlamaktadır (Aylan, 2021: 1388-1403). Bisikletin özellikle Avrupa ülkelerinde ekonomiye yaptığı katkılar inanılmaz sayılara ulaşmaya başlamıştır. Avrupa'da her yıl yaklaşık 2,3 milyar bisiklet gezisi yapılmakta ve bu gezilerin yıllık değeri 44 milyar Euro'nun üzerinde seyretmektedir. Her yıl 20,4 milyon bisiklet turisti gezileri sırasında bir veya daha fazla gece konaklama yapmakta ve sadece bu gecelik konaklamalar AB ekonomisine yılda 9 milyar Euro kazandırmaktadır (Sutton, 2020). Bu büyüklükte bir pazarın doğru yönetilmesi ve kalite standartlarının belirlenmesi gerekmektedir. Bu bağlamda EuroVelo oldukça önemlidir. Avrupa kıtasının tamamını birbirine bağlamayı amaçlayan bir bisiklet rotası ağı olan ve günümüzde ise güncel rota sayısı 17'ye ulaşan EuroVelo 45.000 km' den fazla bisiklet yoluna sahiptir (EuroVelo, 2023). ENVERÇEVKO (Enerji Verimliliği ve Çevre Koruma Derneği) tarafından

koordine edilen EuroVelo Türkiye, Türkiye'nin EuroVelo bisiklet ağına bağlanmasına yönelik çalışmalarıyla tanınmaktadır. Ayrıca, EuroVelo ağının Türkiye kısmının geliştirilmesinde görevli olmak üzere İzmir ve İstanbul'da EuroVelo koordinasyon ekipleri bulunmaktadır. Avrupa ve Asya kıtaları arasında geçiş güzergahı olan Türkiye, özellikle uzun mesafe seyahat edenlerin en popüler seyahat destinasyonlarından biri olarak bilinmektedir. Türkiye, planladıkları tura Avrupa'dan başlayıp Orta Doğu, Orta Asya ve Uzak Doğu gibi konumlara geçiş yapmak isteyen uzun yol gezginleri için en iyi seçenek olarak görülmekte ve önemini korumaktadır (EuroVelo, 2023).



**Şekil 2.** Türkiye'nin Bisiklet Ağı Anadolu Koridoru ve Kıyı Koridoru

**Kaynak:** Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2023

Şekil 2'de verilen Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından hazırlanan Türkiye güzergahlardan harita üzerinde mavi renkle verilen Anadolu Koridoru'nun amacı, İç Anadolu Bölgesi'ndeki Kapadokya ve Konya gibi turistik destinasyonları Marmara Bölgesi'ne bağlamaktır. Kırmızı renkle verilen Kıyı koridorunun amacı ise EuroVelo'nun Türkiye güzergahının genişletilmesi olarak tanımlanabilir. Bu adımların ardından hedef, ağı daha da genişleterek İran'dan Asya'ya ve Orta Doğu bölgesine ulaşmak olarak ifade edilmektedir (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2023; Güvenç, 2022: 48-49).

Aktif veya pasif bisiklet sürmek amacıyla seyahat eden veya gezisi sırasında bisiklet kullanımına katılan turiste genel olarak bisiklet turisti denilebilir (Güvenç, 2022: 30-31). Bisiklet turist profilinin iyi bilinmesi, turizm sektöründe ürün ve hizmet sağlayıcıların bisiklet turizminin gelişmesini sağlayacak politikalar geliştirmelerine yardımcı ve karar

vericilere yol gösterici olacaktır (Aşan, 2022: 44-57). Bisiklet turizmi yapan turistlerin en önemli odak noktalarından birinin doğayı deneyimlemek olduğu söylenebilir. Bisiklet turistleri doğayla yakınlaşmayı severler ve bu amaca ulaşmak için daha rahat ve daha yavaş seyahat etme eğilimindedirler. Bu nedenle dağ bisikleti, grup turları ve rekabetçi etkinlikler gibi bisiklet turizmi faaliyetleri, doğayı deneyimleme fırsatı sunarak daha fazla turist çekmektedir. Öte yandan doğayla daha iç içe olan bir turistin, doğa deneyimine duyarlı olması nedeniyle bisikletli bir tura katılma ve bisiklet dostu işletmeleri tercih etme olasılığı daha yüksektir (Dündar, 2022: 1609-1625). Bisiklet turizmi açısından oldukça önemli olan “Bisiklet Dostu İşletmeler” ise, bisiklet kültürünü benimseyen ve bisiklet turizmine destek olan işletmeler olarak tanımlanabilir. Bu işletmeler daha yaşanılabilir bir şehir amaçlar; konuklarına özel indirimler, kampanyalar düzenleyip, işletme içi fiziki değişikliklerle bisiklete yer sağlarlar. Ayrıca, hem yönetici hem de personel bakımından bisikletli müşterilerin ihtiyacına yönelik bilgi birikimine sahip olmalıdırlar (Otuzbeşlik, 2017). Bisiklet dostu işletme olmanın belli asgari kriterleri bulunmaktadır. Bu kriterler Tablo 1’de verilmiştir.

**Tablo 1: Bisiklet Dostu Konaklama Tesisi Zorunlu Asgari Hizmetler**

SIRA NO	HİZMET TANIMI
1.	İşletmenin bisiklet dostu bir politikası bulunmakta ve bu politikaya ilişkin uygulamalar işletmenin web sitesinde duyurulmaktadır.
2.	İşletmenin bulunduğu bölgenin bisiklet rotaları hakkında bilgi sahibi olan personel istihdam edilmektedir.
3.	İşletme resepsiyon alanında, bölgenin kültürel, tarihi ve doğal kaynaklarını içeren bölgesel bisiklet rotalarının haritaları ve güzergahları hakkında yazılı, görsel veya dijital bilgiler bulundurmaktadır.
4.	İşletme güncel hava ve yol durumu hakkında sürekli bilgi sağlamaktadır.
5.	İşletme, bisikletlerin park edilmesi ve güvenliğinin sağlanması için bir gözetleme kamerasıyla izlenen kapalı bir bisiklet garajı veya bisiklet park alanı bulundurmaktadır.
6.	İşletme bisikletlerin temizlenebilmesi için araç/gereçleri olan ve işaretlenip tanımlanmış bir alan bulundurmaktadır.
7.	İşletme müşterileri için bisiklet tamirine yönelik temel bakım/onarım araçları bulundurmaktadır. Örneğin; yedek lastik, yedek zincir, lastik pompası, anahtar takımı gibi.
8.	İşletme, müşteriye 7/24 hızlı çamaşır yıkama ve kurutma hizmeti sunmaktadır ya da müşterinin kendi kullanabileceği yıkama ve kurutma makineleri bulundurmaktadır.

9. Restoran veya kahvaltı salonu olan işletmelerde bisikletçiler için özel menü hazırlanmakta ve menünün içerdiği besin değeri hakkında bilgi verilmektedir.
10. Restorani bulunan işletmelerde, bisikletçinin isteği üzerine paket şeklinde hızlı tüketilebilecek karbonhidrat ve protein ağırlıklı kumanya sunulmaktadır.
11. Yüksek karbonhidrat içeren içeceklerle birlikte bisiklet üzerinde hızlıca tüketilebilecek enerji jelleri veya enerji barları bulundurulmaktadır.

**Kaynak:** Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı, 2023

Yukarıda belirtilen asgari kriterleri sorunsuz bir şekilde yerine getiren tesisler sonrasında ‘İlave Hizmetler’ olarak belirtilen şartların puanlamasıyla belgelendirilmektedir.

### **3. Yöntem**

Araştırmalar yapılırken doğru ve anlamlı sonuçlara ulaşabilmek için uygun yöntem, analiz ve programlarının belirlenmesi, araştırmanın sağlıklı ilerleyebilmesi ve literatüre gerçek manada katkı sunabilmesi için doğru tespit edilmesi gerekmektedir (Arıcan, 2022, 63-66).

Türkiye’de bisiklet turizmine yönelik yeterli düzeyde çalışma olmadığı için konunun detaylı bir şekilde incelemesi gerekmektedir. Bu amaçla çalışmada nitel araştırma desenlerinden durum çalışması deseninin kullanıldığı ifade edilebilir. Nitel araştırma tekniklerinde üç farklı türde bilgi toplanmaktadır. İlk bilgi çevresel bilgidir ve kültürel, demografik ve fiziksel özellikleri içerir. İkincisi, süreçle ilgili bilgidir. Bu, araştırma sürecinde neler olduğu ve bunun incelenen grupları veya bireyleri nasıl etkilediği hakkında bilgilerdir. Üçüncü bilgi ise algılara ilişkin bilgilerdir. Ana veri toplama tekniği olarak görüşme tekniği kullanılmıştır. Çalışma grubunun seçiminde ise amaçlı örnekleme yöntemlerinden maksimum çeşitlilik yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntemin kullanılmasındaki amaç örneklem oluşturmak ve bu örnekleme çalışılan probleme taraf olabilecek bireylerin çeşitliliğini maksimum derecede yansıtmaktır.

Asıl görüşmeler öncesinde katılımcılarla (Tablo 2) bir ön görüşme gerçekleştirilerek çalışmanın ana hatlarından bahsedilmiş ve katılımcı beyanlarına göre uygun randevu günü alınmıştır. Belirtilen randevu tarihlerine göre katılımcılarla 29.08.2023-29.11.2023 tarihleri arasında görüşmeler, yüz yüze ve çevrimiçi olarak gerçekleştirilmiştir. Katılımcılara gönüllü onam formu da sunulmuştur. Görüşmeler esnasında araştırma sorularına ilaveten katılımcıların konu ile ilgili eklemek istedikleri diğer hususlar da not alınmıştır.



**Tablo 2: Katılımcı Listesi**

Katılımcı 1	Konya Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü Spor Hizmetleri Müdürü
Katılımcı 2	Konya Bisiklet Topluluğu Üyesi
Katılımcı 3	Konya Bisiklet Topluluğu Yönetici Üyesi
Katılımcı 4	Gezenbilir Bisiklet Topluluğu Genel Başkanı
Katılımcı 5	Gezenbilir Bisiklet Topluluğu Üyesi
Katılımcı 6	Beyşehir Kültür ve Turizm Derneği Başkanı
Katılımcı 7	Bisiklet Sporü Antrenörü ve Amatör Bisiklet Sporcusu
Katılımcı 8	Bisiklet Bloęu Yazarı ve Bisiklet Turisti
Katılımcı 9	Dedeman Konya Hotel &Convention Center Satış ve Pazarlama Yetkilisi
Katılımcı 10	Dedeman Konya Hotel &Convention Center Rezervasyon Yetkilisi
Katılımcı 11	Profesyonel Milli Bisiklet Sporcusu ve Eski Bisiklet Federasyonu As Başkanı

Çalışma kapsamında Konya’da bisiklet kullanımı ve bisiklet turizmi konusu ile ilgili paydaşları (Bakanlık, Dernek ve Topluluklar, Sporcular, Yazarlar, Konaklama İşletmeleri, Bisiklet Turistleri gibi) temsil ettiği düşünölen toplam 11 katılımcıyla görüşme yapılmıştır. Bunlar içerisinde, Konya’nın mevcut bisiklet turisti durumunun ortaya konması amacıyla; ilin tek bisiklet dostu oteli olan Dedeman Konya Hotel & Convention Center’den temsilcilerde yer almaktadır.

Görüşme tekniği nitel araştırmalarda en çok kullanılan tekniklerden biridir ve bu teknik etkileşim ve iletişim yoluyla bir konuya ilişkin deneyimlerin, gözlemlerin, tutumların, yorumların ve tepkilerin detaylı bir şekilde ortaya çıkarılmasında kullanılabilir. Veri toplamak için görüşme tekniklerini kullanırken, görüşme yapılması gereken toplam katılımcı sayısına ilişkin kesin bir rakam bulunmamaktadır. Görüşme sürecinde çok fazla katılımcıya ulaşmayı hedeflemenin hatalara yol açabileceği de unutulmamalıdır. Görüşmenin niteliğinin katılımcı sayısından daha önemli olduğunu, görüşmelerin tek bir katılımcıyla dahi yapılabileceği söylenebilir. Bu bilgiyle tutarlı olarak çalışma kapsamında yapılan görüşmelerde tekrarların olması veri doğunluğuna ulaşıldığını göstermektedir. Doęunluk, görüşme sırasında yeterli bilginin mevcut olduğu zamandır. Diğer bir örnek ise, bir katılımcının önceki katılımcının fikir ve görüşlerini tekrarlaması ve önceki katılımcıdan farklı bilgiler vermemesidir.

Görüşme formu görüşmeci ve katılımcıya esneklik sağlayacak şekilde "yarı yapılandırılmış" bir şekilde tasarlanmıştır. Oluşturulan görüşme formunda demografik sorular dışında, araştırmanın amacına uygun olarak hazırlanmış ve çalışmanın giriş bölümünde yer verilen toplam sekiz soru yer almaktadır.

Görüşmeye yönelik soru havuzunun oluşturulmasında öncelikle literatürden faydalanılmıştır. Bu amaçla konu ile benzerliği olan bilimsel çalışmalar incelenmiş ve gerçekleştirilmesi planlanan çalışma ile benzer niteliklere sahip 17 adet çalışma belirlenmiştir. Daha sonra, 17 çalışmadan 5 tanesinin (Aşan, 2019; Güvenç, 2022; Soyalp, 2017; Sağlam ve Kömürcü 2021; Lorasokkay ve Ağırdir, 2011), üzerinde çalışılan konunun hedefleriyle örtüşen sorulara sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu çalışmalarda yer alan sorulardan soru havuzu oluşturulmuş ve uzman görüşü doğrultusunda son şekli verilmiştir.

Araştırma alanı olan Konya, Türkiye’de bisiklet kültürünün en eski ve kullanımının en yaygın olduğu şehirlerden biri olarak bilinmektedir. Konuya ilişkin yerel yönetimlerin desteği ve teşvik edici çalışmaları da düşünüldüğünde, görüşmelerin yanı sıra çalışmanın bulgularına katkı sağlanabilmesi amacıyla saha gözleminden de destekleyici veri toplama yöntemi olarak yararlanılmıştır.

Gözlemler birçok çalışmada farklı amaçlarla kullanılabilir. Genellikle araştırmanın ilk aşamalarında başlangıç hipotezlerini oluşturmak için keşif amacıyla kullanılır. Özellikle gözlemler, elde edilen diğer bilgilerin desteklenmesine ve/veya tamamlanmasına yardımcı olabilir. Gözlem, bir çalışmada tek başına birincil veri toplama aracı olabileceği gibi, çeşitli veri toplama araçlarıyla birlikte de kullanılabilir. Gözlemsel çalışmalar kelimelerle ifade edilmeyen yönler odaklanma eğilimindedir. Bu yaklaşımıyla gözlemler, bazen diğer yöntemler kullanılarak elde edilen bilgilerle çelişebilmektedir ancak gözlem yönteminin sözlü olmayan davranışların gözlemlenebilmesi ve doğal ortamda gerçekleştirilmesi gibi avantajları bulunmaktadır.

#### **4. Bulgular ve Yorumlar**

Araştırmanın bu bölümünde yapılan görüşmelerden elde edilen bulgular ve saha gözlemlerine yer verilmiştir. Katılımcılara yöneltilen birinci soru ‘‘Türkiye’de hangi destinasyonlar bisiklet kullanımı açısından öne çıkmaktadır?’’ şeklindedir. Bu sorunun amacı katılımcı görüşlerine göre Konya’nın bisiklet şehri dendiğinde akla gelen şehirlerden biri olup olmadığıdır. Katılımcı cevapları incelendiğinde Konya bisiklet kullanımı için öne çıkan şehirlerden biridir yargısına varılabilmektedir.

Katılımcılara yöneltilen diğer bir soru ‘‘Konya bisiklet kullanımı açısından avantajlı bir kent midir? Neden?’’ şeklindedir. Bu sorunun amacı Konya’nın bisiklet kullanımı açısından avantajlarını ve dezavantajlarını görmektir. Katılımcıların soruya verdikleri

yanıtlara bakıldığında, Konya'nın bisiklet kullanımını açısından en avantajlı kentlerden biri olduğu görüşüne varılmıştır. Nedenine gelindiğinde ise alınan cevaplar şu şekildedir;

1. Coğrafi yapısı gereği düz bir şehir olması,
2. Bisiklet yollarının nicelik ve niteliği,
3. Toplu taşımalarda bisikletlilerin fazlasıyla düşünülmesi,
4. Tarihi ve kültürel alanlarına kolay ulaşım sağlanabilmesi,
5. Halka açık parklarda bulunan bisiklet parkurları,
6. Teşvik ve eğlence amaçlı düzenlenen festival ve etkinlikler.

Verilen cevaplar katılımcıların ortak ve yakın cevaplarından derlenerek oluşturulmuştur. Katılımcılara yöneltilen bir diğer soru ‘‘Konya’da bisiklet kullanımını teşvik etmek amaçlı neler yapılabilir?’’ şeklindedir. Bu sorunun amacı katılımcıların bakış açısı ile bisiklete teşvik edecek yolları görmek ve incelemektir. Dünyanın dört bir yanındaki çalışanlar için işe gitmek, sabah trafiğinde yol almak, kalabalık toplu taşıma araçlarında yer kapmak için mücadele etmek ve genellikle ayakta durmak anlamına gelmektedir. Bu nedenle Avrupa’da giderek daha fazla çalışan, kişisel araçlarını ve toplu taşımayı bırakıp bisiklete binmektedir. Dünya’da bisiklet kullanımını teşvik etmek amaçlı birçok ülkenin çalışmaları bulunmaktadır. Bunlardan bazıları şu şekildedir (Euronews, 2023);Avrupa'nın belki de en çok bisiklete binen ülkesi olan Hollanda' da her kişi günde ortalama 2,6 km bisiklet sürmektedir. Yakın zamanda yapılan bir bilimsel çalışma, Hollanda örneğinin küresel olarak uygulanması durumunda küresel karbon emisyonlarının yılda 686 milyon ton azalacağını göstermektedir. Bu sayı İngiltere'nin toplam karbon emisyonundan daha fazladır. Hollanda hükümeti bisiklet kullanımını artırmak amaçlı bisikletçilere ‘kilometre ödeneği’ sunmaktadır. Bu sağlıklı alışkanlığı teşvik etmek için şirketler bisikletçilere kilometre başına 19 sent ödeme yapmaktadır. Bu miktar aynı zamanda vergiden muaf tutulmaktadır. İlk zamanlarında çalışan kişilerin araç yakıt maliyetlerini karşılamayı amaçlayan bu ödenek, zamanla bisiklet kullanıcılarını kapsayacak şekilde geliştirilmiştir. Bu kapsamda haftanın 5 günü işine bisikletle giden ve günde ortalama 10 kilometre yol yapan bir çalışanın yıllık ortalama tasarruf miktarı 450 Euro gibi azımsanmayacak bir ücreti aşmaktadır. İtalya’da bisiklet alınması için devlet yardımları uygulanmaktadır. Ayrıca yine aynı şekilde işe bisikletle giden çalışanlara kilometreye göre ödenek sağlanmaktadır. Lüksemburg’da ise kilometre ödeneği olmamasına rağmen

iş e ulaşımını bisikletle sağlayan kişiler yeni bir bisiklet alacakları zaman 300 Euro'ya kadar vergi indirimi uygulanmaktadır. Birleşik Krallık bir başka örnek olmakla beraber işverenler çalışanlarına bisiklet satın alımında yardımcı olmakla mükelleftir ve bisiklet fiyatının %32'lik kısmı vergi indirimine dahil edilmektedir. Belçika'da Hollanda'ya benzer bir teşvik sistemi uygulamaktadır. İş yerlerine bisikletle ulaşım sağlayan çalışanlara kilometre başına 27 sent ödeme yapılmaktadır. Yeni duyurulan habere göre ise 2025 yılında bu ödemenin 35 sente çıkarılacağı bildirilmektedir. Belçika'nın önde gelen dergisi Brüksel Times'ın 2023 yılında yayımlanan araştırmasında her 6 çalışandan biri ofise bisikletle giderek bisiklet teşvik programından yararlanmaktadır. Bisiklet teşviklerinin henüz test aşamasında olduğu Fransa'da toplam 18 firmada uygulanan pilot uygulamanın oldukça ilgi gördüğü söylenmektedir. Kilometre başına 25 sent ayırmaya çalışan Fransa'da yıllık ödenek en fazla 200 Euro olarak belirlenmiştir. Bu 18 firmada iş e bisikletle gelen çalışan sayısında yüzde 50 oranında artış olduğu tespit edilerek teşvik programının olumlu sonuçlar verdiği görülmektedir(The Brussels Times, 2023).

Araştırma kapsamında yöneltilen 'Konya'da Bisiklet Kullanımını Teşvik Etmek Açısından Neler Yapılabilir?' sorusuna da katılımcılardan ödenek sistemine yönelik benzer cevaplar alınmıştır;

*“Bisiklete teşvik etmek için Hollanda, Belçika ve diğer Avrupa ülkelerinin uyguladığı şekilde işine veya okuluna bisiklet ile ulaşım sağlayan kişilere ufak ölçekli de olsa ücretli ödüllendirmeler yapılması.”* (Katılımcı 2)

*“İşine bisiklet ile gelip giden çalışanlar için şirket ve kurumların çalışanları için bisiklet temin etmesi ve devletin de vergi indirimi gibi bir takım teşviklerle bunu desteklemesi.”* (Katılımcı 3)

Bisiklet turizminin bir bölgede istenilen düzeyde gelişebilmesi için açıkça tanımlanmış bisiklet yolları gibi altyapı ve üst yapılara da ihtiyaç vardır. Bu koşullar daha sonra muazzam bir siyasi güç gerektirmektedir. Aynı şekilde bisiklet turizmi, doğal güzellikler ve manzaraların yanı sıra kaliteli hizmet veren konaklama tesislerine ihtiyaç duyarken, bisiklet kiralama ve transfer işlemleri için ulaşım firmaları da önem taşımaktadır (Türkey ve Atasoy, 2020: 50-69).

Araştırma kapsamında yöneltilen 'Konya'da Bisiklet Turizminin Gelişimi Açısından Neler Yapılmalıdır?' sorusuna da bazı katılımcılar aşağıdaki benzer cevapları vermiştir;

*“Bisiklet turizminin gelişimi konusunda, ilk önce buna bürokrat kesim inanmalı, kararlı*

*bir duruş sergilenmeli ve siyasi hedef yapılmaksızın desteklenmelidir.’’ (Katılımcı 1)*

*‘‘Bir şehirde ya da ülkede bisiklet turizminin istenilen seviyeye gelebilmesi için ülkenin ve şehrin alt yapısı ve iyi belirlenmiş bisiklet rotaları gibi üst yapının olması gerekmektedir. Daha sonra bu koşulların ardından büyük bir siyasi güce ihtiyaç duyulmaktadır. Bisiklet turizminden bahsetmek için doğal çekiciliğin, manzaranın yanı sıra kaliteli hizmet veren konaklama tesisleri, bisiklet kiralama önemli hususlardandır. Ülkemizde göze çarpan en önemli eksiklik ise iyi bir bisiklet rotalarının, kaliteli hizmet veren konaklama tesislerinin olmaması. Ayrıca özele indirdiğimizde de ülkemizdeki olan sorunların benzeri Konya için de benzer olduğu görülmektedir.’’ (Katılımcı 7)*

Ayrıca konuyla ilgili bazı katılımcılar şu şekilde cevap vermişlerdir;

*‘‘Mesire ve ören yerlerinde bisiklet festivalleri gibi etkinlikler düzenlenerek halk da dahil edilebilir.’’ (Katılımcı 2)*

*‘‘Bisikletli zabıta ekibi kurulmalıdır. Bunlar tamamen kadrolu zabıta personelinden ayrı tutularak görevlendirilmelidir. Görevlendirilen bu zabıta ekipleri özenle seçilmeli ve mümkünse her gün bisikletini kullanan birileri olmalı. Seçilen bu ekibin, trafikte bisiklete ve bisiklet yoluna saygı göstermeyen taciz eden insanlar için fotoğraf, video kaydı, araç plakası gibi belgelerle kanıtlanmış bir şekilde cezai yaptırım uygulaması gerekmektedir.’’ (Katılımcı 3)*

*‘‘Şehir dışından gelen arkadaşların konaklayabilmeleri için kamp alanlarının hazırlanması, bisikletle gidilebilecek doğa, kültürel yerlerin tanıtımı amaçlı broşür hazırlanması ve yol güzergah krokilerinin oluşturulması, konaklayan kişilere müze, ören yerlerine ücretsiz veya indirimli bilet hakkı verilmesi, mevcut bisiklet dernekleri ve belediyeler öncülüğünde şehrimizin tanıtımı amaçlı bisiklet festivali düzenlenmesi bisiklet turizminin gelişini açısından fayda sağlayabilir.’’ (Katılımcı 5)*

Bisiklet turizminin dinamizmi nedeniyle karbon emisyonlarını azaltması, yeni istihdam sektörleri yaratması, turizm ürünleri çeşitliliği sağlaması ve destinasyonları geliştirmesi yoluyla özellikle kırsal kalkınma üzerinde çok önemli bir etkiye sahip olduğu söylenebilir. Bisiklet turizminin çevresel, ekonomik ve sosyal olarak farklı etkisi bulunmaktadır.

Araştırma kapsamında yöneltilen ‘Konya’nın bisiklet turizmi açısından önemli bir destinasyon haline gelmesi durumunda ne tür etkiler (olumlu/olumsuz) oluşabilir?’ sorusuna da bazı katılımcılar aşağıdaki cevapları vermiştir;

“Şehirde bisiklet turizminin büyümesi ve gelişmesi pek çok alanda şehrin gelişimine katkı sağlayacaktır. Özellikle ekonomik alanda katkısı yadsınamaz. Şehrin alt yapı ve üst yapısının gelişimine büyük katkı sağlayarak şehrin popülerliğinin arttıracaktır. Çevre düzenlemelerinde bisikletlinin ihtiyaçları da göz önüne alınarak düzenleme yapılacaktır. Ayrıca bu düzenlemeler şehrin daha fazla bisiklet üretmesine etki ederek, bu sektörde çalışanların sayısının artmasına sebep olacaktır. Dolayısıyla şehirde bisikletli sayısı da giderek artacak, bisikletli sayısının artması araç trafiğinin azalmasına neden olacaktır.”

(Katılımcı 7)

Katılımcılara yöneltilen diğer sorulardan “Konya’nın bisiklet turizmi potansiyeli hakkında düşünceleriniz nelerdir? ve Konya’da bisiklet turizminin gelişimi açısından neler yapılmalıdır?” sorularına gelen cevapların çoğunluğu olumlu olsa da birçok katılımcının her iki soruda da verdiği ‘Bisiklet Dostu Konaklama Tesisleri Eksikliği’ cevabı Konya’nın bisiklet turizmi açısından en büyük eksiklerinden birine dikkat çekmektedir. Sürdürülebilir turizm kapsamında Türkiye, bisiklet turizmini teşvik etmek amacıyla ‘Bisiklet Dostu Konaklama Tesisleri Sertifikası’ adıyla bir dizi şartları yerine getiren otelleri belgelendirmektedir (Cycling, 2023). Türkiye’deki bisiklet dostu konaklama tesislerinin şehirlere göre dağılımı ise şu şekildedir;

**Tablo 3: Türkiye’de Şehirlere Göre Bisiklet Dostu Otellerin Dağılımı**

Şehir	Bisiklet Dostu Otel Sayısı
Antalya	20
İzmir	4
Bodrum	3
Bursa	2
İstanbul	1
Sakarya	1
Konya	1
Muğla	1
Afyon	1
Tokat	1
Eskişehir	1

**Kaynak:** Cycling, 2023

Tablo 3’de bisiklet dostu otel sertifikasına sahip otellerin Antalya ilinde yoğunlaştığı dikkat çekmektedir. Genellikle kıyı turizmi ile anılan, kültür turizminin arka planda kaldığı Antalya’da bisiklet dostu otel sayısının diğer şehirlerin toplamından daha fazla

olması dikkat çekicidir.

Konya'nın bisikletle ilk buluşması 1920'li yıllara dayanmaktadır. İlk zamanlar Konya halkı bisikleti 'şeytan vapuru' olarak adlandırmıştır. Bu isim bisikletin halk arasında olumsuz imajı ile ilişkilendirilmiştir. Bu olumsuz algı zamanla azalmış ve sebze küfeleri, süt güğümleri gibi ticaretlerinde kullandıkları malzemeleri bisiklet ile taşımaya başlamışlardır.

Konya halkı için günlük hayatta sadece bir ulaşım ve taşıma aracı vazifesi gören bisiklet daha sonrasında bir spor aracı olarak da görülmeye başlanmıştır. Konya'nın sahip olduğu düz arazi yapısı bisikletle bağdaşmış ve zamanla Konya'da yaşamın bir parçası haline gelmiştir. İlk başlardaki olumsuz algının yıkılması ile Konya'nın genç nesli bisiklet ile daha olumlu bir bağ kurmuştur. Kurulan bu bağ güçlenerek devam etmiş ve Şekil 3'de verildiği gibi Bisiklet Milli Takımı bir dönem antrenmanlarını Konya'da kampa girerek sürdürmüştür. Bu bağ bisiklet sporunun Konya'da önemli hale gelmesinde önemli rol oynamaktadır.

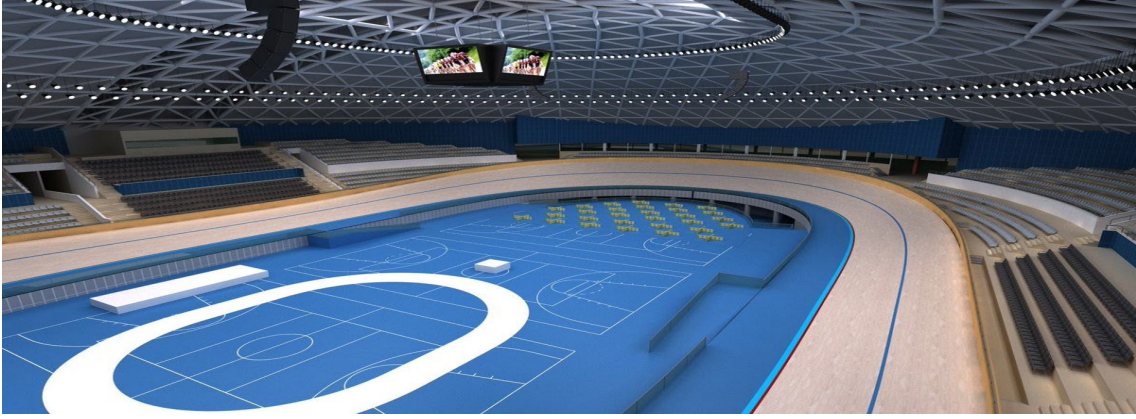


**Şekil 3.** Milli Takım Konya'da Kampta

**Kaynak:** Kayseri, 2015: 87

Konya, 1950'lerde bir "bisiklet şehri" olarak anılmaktaydı. Konya'nın bir bisiklet şehri olarak ünlenmesi ve Türkiye'nin ilk bisiklet arenasını olan Konya Veledromunun inşası arasında güçlü bir bağlantı vardır. Konya, bisiklet sporunun çeşitli ilklerinin deneyimlendiği yer olmakla birlikte, Türkiye'nin ilk veledrom pistine sahip olan şehridir. Temeli 1949 yılında atılan, 500 metre uzunluğunda ve 2.500 kişi kapasiteli Konya Şehir Stadyumu Veledromu tahta tribünlerin de yapılmasıyla 29 Haziran 1950'de hizmete açılmıştır ve ilk pist yarışlarının evi olmuştur. Türkiye birincisini belirleyen 1952 yılı bisiklet yarışı bu veledromda yapılmış ve ilerleyen zamanlarda 1985 Balkan pist şampiyonasına da ev sahipliği yapmıştır. Ancak Konya Şehir Stadyumu Veledromu

Avrupa’da yapılan 250 metrelik pist yarışlarının eğimine uymadığı için kabul görmemiş ve bu sebeple uluslararası pist yarışları Konya’ya hiç verilmemiştir. Yetkili makamlar, Konya'nın bir bisiklet şehri olmasında önemli rol oynayan veledromun UCI standartlarına göre yeniden inşa edilmesi konusunda karar almışlardır. Şekil 4’de verilen yeni olimpik veledrom 17 bin 600 metrekarelik alana inşa edilmiştir ve 2 bin 275 seyirci kapasitesine sahiptir. Türkiye’nin ilk ve tek olimpik veledromu olarak 9 Ağustos 2022’de başlayan 5. İslami Dayanışma Oyunları’nda ilk resmi bisiklet yarışlarına ev sahipliği yapmıştır (Atasoy, 2022: 65-75).



**Şekil 4.** Konya Olimpik Veledromun Projesi

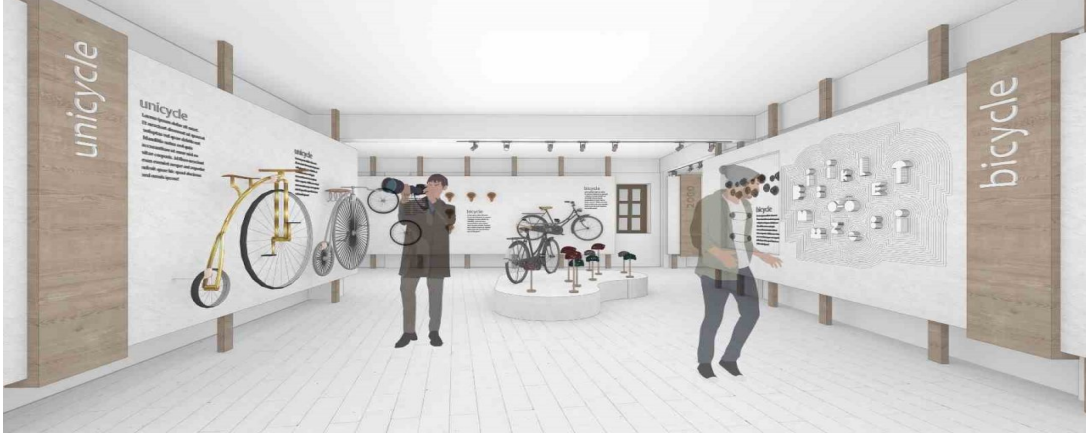
**Kaynak:** Merhaba Haber, 2017

Konya Büyükşehir Belediyesi, Darü'l-Mülk Projesi kapsamında Konya'nın göbeği denilebilecek Kılıçarslan Meydanı'ndaki Vespit Müzesi'nin inşasını sürdürmektedir. Konya'da bisiklet kullanımını ve özellikle bisikletin tarihsel gelişimiyle birlikte Konya'da bisiklet yollarının gelişimini turistlere anlatabilecek bir mekan oluşturmak hedeflenmektedir. Vespit Müzesi içerisinde;

- Minyatür Bisiklet Sahneleri
- Bisikletin Tarihi Sergi Odası
- Bisikletin Mekanizması Sergi Odası
- Konya’da Bisiklet Temalı Sergi Alanı gibi bisikletin sanatla birleştiği ve hikâyesinin anlatıldığı birçok alanın yer alması planlanmaktadır (Haber Dairesi, 2023).

Konya Vespit Müzesi'nin projesi Şekil 5’de verilmiştir.





**Şekil 5.** Konya Velospit Müzesi'nin Projesi

**Kaynak:** Memleket, 2023

Konya 595 km ile Türkiye'nin en uzun bisiklet yolu altyapısına sahiptir. Konya'yı takip eden şehirler ise; Bursa, İstanbul ve Sakarya şeklindedir. Büyük şehirlerin %36'sında bisiklet yollarının uzunluğu 26-100 km, şehirlerin %46'sında ise 1-25 km arasındadır (WRI Türkiye, 2022).

**Tablo 4: Şehirlere Göre Bisiklet Yolu Uzunlukları**

Şehir	Bisiklet Yolu Uzunluğu (KM)
Konya	595
Bursa	368
İstanbul	314
Sakarya	169

Türkiye'de ilk kez T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile imzalanan Master Plan'ıyla Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO) tarafından Uluslararası İdealkent Ödülü'ne layık görülen Konya, 595 kilometrelik bisiklet yollarının toplam uzunluğunu 2030 yılına kadar 780 kilometreye çıkaracağını bildirmiştir (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2021).

Bisiklet yollarının niceliği ve niteliği şüphesiz Konya'yı bisiklet konusunda avantajlı bir kent konumuna getirmektedir. Bazı katılımcılar, Konya bisiklet kullanımı açısından avantajlı bir kent midir? sorusuna istinaden görüşlerini şöyle ifade etmektedirler:

*“Türkiye’de bisiklet kullanımı açısından bakıldığında Konya sahip olduğu bisiklet yolları ile bu soruya Evet’i en çok hak eden şehirlerden bir tanesi, Bisiklet yolları sayesinde otoyoldan olabildiğince kaçıyor ve güvenli bir şekilde ulaşım sağlıyoruz.”*(Katılımcı 3)

*“Konya diğer şehirlere nazaran düz bir coğrafi yapıya sahip olduğundan ve bisiklet*

*yollarının varlığından dolayı bisiklet sürmesi çok keyifli bir şehir, bu yüzden bu soruya Evet cevabını verebilirim.”(Katılımcı 4)*

Katılımcı görüşlerinde dikkat çeken cevaplar Konya'nın sahip olduğu bisiklet yolları ve düz bir şehir olmasının yanı sıra Konya Büyükşehir Belediyesi'nin sağladığı bisiklet tramvayı ve otobüslere yerleştirilen bisiklet taşıma aparatları olmaktadır. Konya'yı bisikletliler için avantajlı bir kent haline getiren bu uygulamalar her geçen gün gelişme göstererek Konya'nın bir parçası olmaya devam etmektedir.

Konya Büyükşehir Belediyesi'nin son yıllarda yoğunlaştığı en önemli konularında başında bir 'bisiklet şehri' imajı yaratılması vardır. Sadece bisiklet yolları yaparak değil, çeşitli etkinliklere ev sahipliği yaparak, bisiklete dair gelişmeleri normal hayata adapte ederek de bu çalışmaya devam edilmektedir.

Konya Büyükşehir Belediyesi, 1992-2015 yılları arasında Konya'da trafikte olan ve "Bisiklet Tramvayları" olarak kullanılmaya başlanan nostaljik tramvayları bisikletlilerin hizmetine sunmuştur. Türkiye'nin ilk ve tek bisiklet tramvayının dünyada da başka bir örneği bulunmamaktadır. Ayrıca 2020 yılında bisiklet kullanımını artırmak amacıyla Konya'da otobüslerin arkasına bisiklet taşıma ekipmanları yerleştirilmiştir. İlk etapta 50 otobüsle başlatılan çalışmanın kısa sürede tüm otobüslere ulaşacağı bildirilmiştir. Ancak yoğun talep üzerine hemen hemen her otobüste uygulamaya başlayan bu uygulama Konyalılar tarafından büyük ilgi görmektedir(Anadolu Ajansı, 2020).



**Şekil 6.** Bisiklet Tramvayı



**Şekil 7.** Bisiklet Taşıma Aparatı

**Kaynak:** Anadolu Ajansı, 2020

Bisiklet tramvayı ve belediye otobüslerine yerleştirilen bisiklet taşıma aparatı hakkında katılımcıların da görüşlerine rastlanmıştır. Konya bisiklet kullanımını açısından avantajlı bir kent midir? sorusuna verilen evet cevabının bir nedenini katılımcı şöyle açıklamıştır; *‘‘Yolda kaldığımız zamanlarda bisiklet tramvayı ya da bisiklet taşıyıcısı bulunduran otobüsler sayesinde güvenli yere kadar bisikletlerimiz ile birlikte seyahat edebiliyoruz.’’*(Katılımcı 3)

Konya Büyükşehir Belediyesine ait Akıllı Şehir adlı uygulamada bisiklet kiralama işlemleri yapılabilmektedir.



**Şekil 8.** Bisiklet Kiralama İstasyonu



**Şekil 9.** Bisiklet Tamir İstasyonu

**Kaynak:** Konya Büyükşehir Belediyesi, 2023

Konya genelinde 80 noktada bulunan bisiklet kiralama istasyonlarından kredi kartı veya Konyakart ile bisiklet kiralama işlemi yapılabilmektedir. Kiralık bisiklet aynı istasyona veya başka bir istasyona teslim edilebilmektedir. Kiralama ve teslim alma işlemleri personele ihtiyaç duyulmadan istenildiği zaman gerçekleştirilebilmektedir. Sistemde 1000 adet akıllı bisiklet aktif halde bulunmaktadır. Bisiklet tamir gereçlerinin de bulunduğu akıllı bisiklet istasyonlarının yerleri de bu uygulamada gösterilmektedir. Ayrıca uygulama içinden kiralamaya uygun bisiklet olup olmadığı ve bisikletin teslim edileceği istasyonun boş olup olmadığı görüntülenebilmektedir (Konya Büyükşehir Belediyesi, 2020).

Konya'nın bisiklete dair en verimli gelişmelerinden biri olan bisiklet kiralama istasyonları ve hemen yanında bulunan bisiklet tamir istasyonlarını neredeyse şehrin her bölgesinde azımsanmayacak bir sıklıkla görmek mümkündür. Bisiklet tamir istasyonlarının sürekli faal olması ve belediye ekipleri tarafından gerekli denetiminin

yapılıp eksik araç/gereç olmamasına dikkat edilmesi istasyonların varlığı ve etkinliğini anlamlı kılmaktadır.

Konya'nın bisiklet toplulukları üyeleriyle yapılan görüşmelerde bisiklet tamir istasyonlarıyla ilgili bazı görüşlere yer verilmiştir;

*“Toplulukla beraber düzenlediğimiz turlarda sık sık aramızdan biri bisikletiyle ilgili bir sorun yaşayabiliyor. Bu noktada tamir istasyonları sayesinde bisikletlerimizin bakım ve onarımını yapabiliyoruz.”(Katılımcı 3)*

## **5. Sonuç ve Öneriler**

Bisiklet kullanımının ve turizminin özellikle Avrupa ülkelerinde ekonomiye olan katkıları oldukça fazladır. Avrupa'da her yıl bisiklet turizminden 44 Milyar Euro'nun üzerinde bir gelir sağlanmaktadır. Bu sayının önemini daha iyi kavrayabilmek adına en lüks turizm türlerinden biri olarak görülen kruvaziyer turizminden örnek verilebilir. Bu turizm türünün ise Avrupa ülkelerine katkısı yıllık 39 Milyar Euro civarındadır. Bisiklet turizmi her geçen gün büyüyen pazar hacmiyle ülke ekonomilerini etkileyecek bir güce sahip olmasının yanı sıra çevresel olarak da çok önemli bir yere sahiptir. Bisiklete binmek karbon emisyonu açısından çevre dostudur. Karbon emisyonunun nedeni çoğunlukla insan kaynaklı faaliyetler olup turizm bu faaliyetler içerisinde önemli bir yere sahiptir. Turizm sektörü günümüzde küresel istihdamın ve GSYH'nin %10'unu oluşturmaktadır. 2030 yılında yerli ve yabancı turist sayısının sırasıyla 15,6 milyar ve 1,8 milyara ulaşması beklenirken, turizmin sosyo-ekonomik kalkınmaya ve istihdama katkısının devam etmesi beklenmektedir. Bölgesel analizlere bakıldığında, Asya-Pasifik bölgesindeki yerli turist sayısının 10,3 milyara, Avrupa'daki yurt dışı turist sayısının ise 744 milyona ulaşmasının beklendiğini görülmektedir (World Tourism Organization and International Transport Forum, 2019; Kutlu, 2023).

Turizmin bu denli büyüyerek ekonomiye katkılarının yanında, turistik seyahatlerin oluşturduğu çevre kirliliği de göz ardı edilmemelidir. Bu bağlamda bisiklet turizminin önemi daha da artmaktadır. Bisiklet turistleri çoğunlukla turizm hareketliliğinin başından sonuna kadar bisikleti kullanmaktadırlar. Bu doğrultuda da sorumlu bir turist olarak, karbon emisyonu oluşturacak ulaşım araçlarına ihtiyaç duymamakta ve tercih etmemektedirler. Ekonomik getirisinin yanında birçok çevresel, sosyal ve kültürel olumlu etkileri bulunan bisiklet turizmi, gün geçtikçe daha çok sorumlu turist tarafından tercih edilmektedir. Destinasyonlar arası rekabet göz önüne alındığında, değişen ve gelişen

turist profillerinin tercihlerinde yer edinmek için bisiklet turizmi çok önemli olmaktadır. Bisiklet turizmi açısından tercih edilir olmayı hedefleyen destinasyonların bu alana yapacağı yatırımlar ve tanıtımlar da son derece belirleyici olacaktır.

Tüm dünyada bisiklet kullanımı gelişirken Türkiye'de de bu konuda önemli adımlar atılmaktadır. Türkiye'nin birçok şehrinde yerel yönetimler tarafından bisiklet paylaşım sistemleri, park yerleri, güvenli ve eğlenceli rotalar oluşturulmakta; bisiklete yönelik etkinlik ve yarışmalar düzenlenmekte ve toplu taşımada bisikletliler düşünülmektedir. Ancak belediyeler ve diğer yerel yönetim birimlerinin bisiklet kullanıcısı ve bisiklet turistini ayırt edebilmesi gerekmektedir. Çünkü yapılan çalışmaların büyük bir bölümü bisiklet turistlerini kapsayacak şekilde olmamaktadır. Çünkü başarılı bir bisiklet turizmi destinasyonunun çekicilik, erişilebilirlik, güvenlik, tanıtım, bisiklete yönelik hizmetler ve ek hizmetler açısından tatmin edici düzeyde olması gerekmektedir.

Çalışmanın alanı olan Konya, bisiklet şehri imajını benimseyen şehirlerden birisidir. Şehrin her noktasında görülebilecek 'bisiklet şehri' ibareleri ve çeşitli çalışmalar göze çarpmaktadır. Türkiye geneline bakıldığında Konya bisikletliler için en uygun şehirlerden biridir. Gerek coğrafi yapısı nedeniyle bisiklet kullanımına uygun olması gerekse belediye gibi yerel yönetim birimlerinin bisiklet kullanımını artırmaya yönelik çalışmaları ilin bu alanda öne çıkma potansiyelini artırmaktadır. Çalışma kapsamında yapılan mülakatlar ve saha gözlemleri de bu potansiyeli kanıtlar niteliktedir. Konya'nın sahip olduğu bisiklet kiralama istasyonları, özel park yerleri, bisiklet yolları ve diğer çalışmalar; ili bisiklet kullanımı açısından yalnızca Türkiye'de değil, tüm dünyada örnek hale getirmektedir. Ancak Konya'da bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması amacıyla atılan bu önemli adımların, bisiklet turizmi açısından yeterli olduğu ise söylenememektedir.

Son yıllarda özellikle İzmir, İstanbul ve Konya gibi illerde, bisiklet turizmi ve bisiklet koridorları konularına yoğunlaşıldığı görülmektedir. Ancak bu şehirlerde bisiklet dostu oteller oldukça azdır. Son yıllarda bisiklet kullanımına yatırımı arttıran, bisikleti bir tanıtım aracı olarak kullanmaya çalışan ve çeşitli etkinlikler ile bisiklet şehri unvanı besleyen Konya gibi bir şehrin, sadece bir tane bisiklet dostu konaklama tesisinin olması ise bisiklet şehri imajının olumsuz etkilenmesine yol açmaktadır. Hem Konya'nın hem de çevresinde yer alan destinasyonların, bisiklet dostu konaklama tesislerini arttırmaya yönelik çalışmaların yapılması ve bu konuda teşviklerin geliştirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca bisiklet dostu tesisler olarak sertifikalandırılan tesislerin de neredeyse tamamı Konya şehir merkezlerinde bulunmaktadır. Oysa bisiklet turizminin temel amacı yapılacak gezilerle kırsal alanları geliştirmek, yerel kalkınmaya katkı sağlamak ve bu doğrultuda küçük ve orta ölçekli işletmelerin faydalarını artırmaktır. Mevcutta bisiklet dostu konaklama tesisi belgesi olan yerler bu hedefi karşılayamamaktadır. Bu nedenle kırsal bölgelerde bisiklet rotalarının oluşturulması ve bisikletli turistlerin buralarda konaklayarak, etkinlik ve hizmetlerden yararlanarak daha fazla harcama yapmalarının sağlanması amacı ile yeni yatırımlar hedeflenmelidir.

Türkiye'deki çoğu bisiklet rotasının üzerinde bisiklet dostu tesis bulunmamakta ya da rota üzerinde olan tesisler bu belgeyi almaya hak kazanamamaktadır. Bu anlamda bisiklet dostu tesis puanlama ve belgelenmesi üzerine yeniden düşünülmeli, şartlar gözden geçirilmeli ve bazı kolaylıklar sağlanmalıdır. Böylece kırsal alanlardaki tesis ve hizmetlere daha çok odaklanılmalıdır. Çünkü şehir merkezlerindeki bisiklet dostu konaklama tesisleri, daha çok bisiklet yarışlarına gelen bisiklet takımları ve yarışma için gelen heyetler tarafından kullanılmaktadır. Bu anlamda bisiklet turistinın doğasına uygun, kırsal alanlar ve bisiklet rotaları üzerindeki tesislerin bisiklet dostu hale getirilebilmesine yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.

Bisiklet turizminin çevreye duyarlı bir etkinlik olmasının yanında; sosyal etkisi sayesinde halkta oluşturacağı sağduyu, fiziksel olarak aktif bir yaşama teşvik etmesi sayesinde insan sağlığına etkisi ve sağlayacağı yerel kalkınma sayesinde ekonomik katkısı düşünüldüğünde yapılacak yatırımların Konya ve çevre illere birçok olumlu etkisi olacaktır.

Ayrıca katılımcılarla gerçekleştirilen görüşmelerde tanıtım ve pazarlamanın yeterli düzeyde olmadığı da oldukça fazla vurgulanmıştır. Büyük bir bisiklet turizmi potansiyeli bulunan Konya'da, yerel yönetiminde önem verdiği bisiklet şehri konusuna tanıtım ve pazarlama alanında daha fazla yatırım sağlanması gerekmektedir. Ayrıca Konya'nın çevre şehirleri, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'da bulunan şehirlerimiz de gerek kültürel ve tarihi gerekse doğal güzellikleriyle görülmesi gereken yerlerdir. Bu doğrultuda Anadolu ve Kıyı koridoruna ek olarak, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgesiyle İç Anadolu'yu birbirine bağlayacak şekilde oluşturulacak bisiklet rotalarının, yer aldıkları kırsal alan ve içindeki yerel halka fayda sağlayacağı bir gerçektir. Planlanacak rotaların, Avrupa standartlarında hizmet ve güvenliğe sahip olması da büyük önem taşımaktadır.

Konya ve çevre illerde de benzer rotaların çoğaltılması ve rota üzerine ilgili tesis ve hizmetlerin aktarılması ve tüm bu hizmetlerin yeterli tanıtım ve pazarlama ile desteklenmesi gerekmektedir. Türkiye bisiklet turistleri için oldukça cazip, çok çeşitli doğal ve yapay çekici unsurlara sahiptir. Bu anlamda sadece Konya ve civarında değil, tüm Türkiye’de mevcut doğal, kültürel ve tarihi kaynakları kullanarak dünyanın en güzel bisiklet rotalarının oluşturulması ve etkin tanıtım çalışmalarının gerçekleştirilmesi oldukça önemlidir.

Konya’nın tek bisiklet dostu konaklama tesisi olan Dedeman Konya Hotel & Convention Center ile yapılan görüşmede son zamanlarda bisiklet turisti veya bisiklet gruplarının yok denecek kadar az konaklamaya geldiği belirtilmiştir. Bu bağlamda seyahat acenteleriyle konu ile ilgili yerel birimlerin yapacağı anlaşmalar doğrultusunda bisiklet turistine yönelik daha fazla tur ve paketlerin oluşturulması gerekmektedir.

Konya’nın tarihi, kültürel alanları ve bisiklet şehri imajına yapılan yatırımlarla birlikte artan festival, etkinlik ve altyapı çalışmaları göz önüne alındığında, bisiklet denilince Türkiye’nin önde gelen şehirlerinden biri olması kaçınılmazdır. Konya’nın inanç ve gastronomi turizminde önemli bir destinasyon olmasının yanı sıra bisiklet turizmi potansiyelinin de doğru ve planlı çalışmalarla önemli noktalara ulaşacağı öngörülebilmektedir. Tanıtım ve pazarlama konusunda bisiklet turistini yakalamak amacıyla adımlar atılmalı ve bisiklet turistini Konya şehrine getirmek öncelikli hedef olmalıdır. Bu bağlamda sonrasında bisiklet yolları, tarihi ve doğal güzellikleri kapsayacak bisiklet rotaları, bisiklet turistinin güvenliği, yapılacak etkinlikler, kolay ulaşım ve en önemlisi konaklama konusunda problem yaşamaması sağlanmalıdır.

Sonuç olarak bisiklet turizminin başarılı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için bisiklet dostu tesislerin yanı sıra bisiklet rotalarının oluşturulması ve tanıtılması, rehberli bisiklet turlarının oluşturularak yaygınlaştırılması, bisiklet kulüplerinin sayısının artırılması, bisiklet yarışmaları düzenlenmesi ve uluslararası bisiklet yarışmalarına etkin katılımın sağlanması da gerekmektedir. Bisiklet ile ilgili fuarlara ve uluslararası bisiklet ağı projelerine katılımlar da önemli konular olarak öne çıkmaktadır. Tüm bu unsurların dikkate alınması; Konya’da bisiklet turizmi konusunda sürdürülebilir gelişimin sağlanması ve bisiklet turistleri için önemli bir destinasyon haline gelinmesi açısından oldukça önemlidir.

Bisiklet turizmi konusunda başka destinasyonlar örneğinde, farklı görüşme gruplarıyla ve

değişik yöntemler kullanılarak ileride yapılacak diğer araştırmaların, bu konuda farkındalığı artırması ve Türkiye genelinde sürdürülebilir bir yaklaşımla bisiklet turizmi gelişiminin yönlendirilebilmesi açısından katkısı büyük olacaktır.

### **Kaynakça**

- Anadolu Ajansı. (2020, Eylül 4). *Konya'da sadece bisikletliler için tasarlanan tramvay yolculuğa başladı.* Ekim 1, 2023 tarihinde NTV Web Sitesi: <https://www.ntv.com.tr/galeri/seyahat/konyada-sadece-bisikletliler-icin-tasarlanan-tramvay-yolculuga-basladi> adresinden alındı
- Arıcan, B. (2022). Turizm Diplomasisinde Profesyonel Turist Rehberlerinin Rolü. Yüksek Lisans Tezi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü* , 63-66.
- Aşan, K. (2022). Bağımsız Bisiklet Turistleri. *GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism, Recreation and Sports Sciences* , 44-57.
- Aşan, K. (2019). Turizmde Yeni Kabileler: Bisiklet Özel İlgi Grupları Üzerine Etnografik Bir Araştırma. Doktora Tezi. Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Eskişehir.
- Atasoy, H. (2022). Spor Tarihine Katkı: Bisiklet Sporuna ve Konya'ya Etkileri. *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi* , 65-75.
- Aylan, K. (2021). Bisiklet Turizmi Bağlamında Bisiklet Dostu Şehir Uygulamalarına Yönelik Bir Araştırma: Twitter Örneği. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi* , 1388-1403.
- Cycling Go Türkiye. (2023). Bisiklet Dostu Konaklama Tesisleri. Aralık 10, 2023 tarihinde Cycling Go Türkiye: <https://cycling.goturkiye.com/tr/bisiklet-dostu-konaklama-tesisleri> adresinden alındı
- Çelik Uğuz, S., ve Özbek, V. (2018). Destinasyon Sadakatini Etkileyen Faktörler: Bisiklet Turizmi ve Burhaniye Bisiklet Festivali Örneği. *International Review of Economics and Management* , 84-102.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (2023). Türkiye Bisiklet Ağı Master Planı. Nisan 11, 2023 tarihinde Türkiye Bisiklet Ağı Broşür 1: <https://cygm.csb.gov.tr/turkiye-bisiklet-agi-master-plani-i-103852> adresinden alındı
- Dündar, Y. (2022). Her Yönüyle Bisiklet Turizmi Ve Bisiklet Dostu Konaklama Tesisleri. *Journal of Gastronomy, Hospitality and Travel* , 1609-1625.
- Euronews. (2023, Şubat 27). *Doğa: Avrupa'da bisikletle ulaşımı hangi ülke nasıl teşvik ediyor?* Ekim 24, 2023 tarihinde euronews: <https://tr.euronews.com/green/2023/02/27/avrupada-bisikletle-ulasimi-hangi-ulke-nasil-tesvik-ediyor> adresinden alındı
- EuroVelo. (2023). *What is EuroVelo.* Nisan 11, 2023 tarihinde EuroVelo: <https://pro.eurovelo.com/organisation/about> adresinden alındı
- Güvenç, A. (2022). Türkiye'de Bisiklet Turizminin Mevcut Durum ve Potansiyel Açısından Değerlendirilmesi. *Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi* .



- Haber Dairesi. (2023, Haziran 11). *Konya Velepit Müzesi*. Temmuz 2, 2023 tarihinde Haber Dairesi: <https://haberdairesi.com/konya/konyaya-yeni-bir-cazibe-merkezi-icerisinde-velespit-muzesi-de-olacak-99798h> adresinden alındı
- Kayseri, İ. (2015). Milli Bisikletçi Süleyman Okur Zamana Karşı Yarışı. Konya: Memleket Yayınları.
- Kınacı, M. (2019, Haziran 2). *Gündem: Bu Şehirde Her Hanede Bir Bisiklet Var*. Kasım 5, 2023 tarihinde Anadolu Ajansı Web Sitesi: <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/bu-sehirde-her-hanede-bir-bisiklet-var> adresinden alındı
- Konya Büyükşehir Belediyesi. (2020). *Bisiklet Yolları ve Akıllı Bisiklet Sistemi*. Temmuz 2, 2023 tarihinde Akıllı Şehir Konya Uygulamaları: <https://akillisehir.konya.bel.tr/uygulama/bisiklet-yollari-ve-akilli-bisiklet-sistemi> adresinden alındı
- Konya Büyükşehir Belediyesi. (2023, Mart 28). Haberler: Konya Büyükşehir Belediyesi Bisiklet Tamir İstasyonu Sayısını Arttırdı. Kasım 6, 2023 tarihinde Konya Büyükşehir Belediyesi Web Sitesi: <https://www.konya.bel.tr/haber/konya-buyuksehir-bisiklet-tamir-istasyonu-sayisini-artirdi> adresinden alındı
- Kutlu, D. (2023). Turizm ve Ekonomik Büyümenin Karbondioksit Emisyonu Üzerindeki Etkisi. *Güncel Turizm Araştırmaları Dergisi* , 428-441.
- Lamont, M. (2009). Reinventing The Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism* , 5-23.
- Lorasokkay, M. A. ve Ağırır, M. L. (2011). Konya kentiçi ulaşımında bisiklet. *Engineering Sciences*, 6(4), 870-881.
- Memleket, H. (2023, Haziran 11). *Tarihi Konya Evleri Restore Ediliyor*. Temmuz 2, 2023 tarihinde Memleket Haber Web Sitesi: <https://www.memleket.com.tr/tarihi-konya-evleri-restore-ediliyor-baskan-altay-velespit-muzesi-calismalarini-2244359h.htm> adresinden alındı
- Merhaba Haber. (2017, Aralık 17). *Türkiye'nin İlk Veledromu*. Haziran 29, 2023 tarihinde Merhaba Haber Web Sitesi: <https://www.merhabahaber.com/turkiyenin-ilk-veledromu-konyaya-yapilacak-1282815h.htm> adresinden alındı
- Otuzbeşlik. (2017, Aralık 17). *Bisiklet Dostu İşletme Olmak İster misin?* Haziran 25, 2023 tarihinde Otuzbeşlik: <https://www.otuzbeslik.com/yazilar/bisiklet-dostu-isletme-olmak-ister-misin> adresinden alındı
- Pratte, J. (2006). Bicycle Tourism: On The Trail to Economic Development. *Prairie Perspectives: Geographical Essays* , 62-84.
- Sağlam, M. C. ve Kömürcü, S. (2021). Bisiklet Etkinliği Katılımcılarının Motivasyonları ve İlgilenimleri: İzmir İli Üzerine Bir Çalışma. *Journal of Yasar University* , 1355-1372.
- Sağlık, A., Sağlık, E. ve Kelkit, A. (2014). Bisiklet Turizmi Açısından Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın İncelenmesi. *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi* , 84-90.
- Soyalp, L. ve Kozak, M. (2017). Bisiklet Turizmi Katılımcılarının Tatil Deneyimi: Yerli

Turistler Üzerine Bir Araştırma.

- Sutton, M. (2020, Kasım 13). *Economies Benefit as Cycle Tourism Sets Records In European Countries*. Mart 26, 2023 tarihinde Cycling Industry News: <https://cyclingindustry.news/economies-benefit-as-cycle-tourism-sets-records-in-european-countries/> adresinden alındı
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, (2021). Bisiklet Turizmi & Bisiklet Dostu Otel Konsepti Yol Haritası Araştırma Raporu.
- The Brussels Times. (2023, Eylül 30). *Belgium:Federal Government increases bicycle allowance for commuters*. Ekim 29, 2023 tarihinde The Brussels Times Web Sites: <https://www.brusselstimes.com/belgium/715394/federal-government-increases-bicycle-allowance-for-commuters> adresinden alındı
- Türkay, O. ve Atasoy, B. (2020). Sürdürülebilir Turizmin Bir Aracı Olarak Bisiklet Turizmi: Avrupa Birliği (AB) Örneği. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi* , 50-69.
- Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı, (2023) Bisiklet Dostu Konaklama Tesisleri için Kriterler. <https://tga.gov.tr/faaliyetler/duyurular/bisiklet-dostu-konaklama-tesisleri-icin-kriterler> adresinden alındı
- Türkmen, S. ve Gökdemir, S. (2021). Bisiklet Turizmi Motivasyonlarının Belirlenmesi. *GSI Journals Seria A: Advancements In Tourism, Recreation and Sport Sciences*, 19-32.
- Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E., et al. (2012). Avrupa Bisiklet Rotası Ağı EuroVelo: Sürdürülebilir Turizm İçin Zorluklar ve Fırsatlar2009 Çalışmasının Güncelleme. European Parliament.
- World Tourism Organization and International Transport Forum (2019), Transportrelated CO2 Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results, UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284416660>.
- WRI Türkiye, S. Ş. (2022, Mart 29). *Türkiye'nin Kent İçi Bisikletli Ulaşım Stratejisi*. Haziran 29, 2023 tarihinde WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler: <https://wrişehirler.org/haberler> adresinden alındı.

### **Etik Kurul İzni**

Bu çalışma, Selçuk Üniversitesi Bilimsel Etik Değerlendirme Kurulunun 06.03.2023 tarihli ve 150 sayılı toplantısında alınan karar ile etik olarak uygun bulunmuştur.

### **Katkı Oranı Beyanı**

1. Yazar: %60

2. Yazar: %40

### **Çıkar Çatışması Beyanı**

Çalışmanın yazarlar arasında veya herhangi bir kurum kuruluş ile çıkar çatışması bulunmamaktadır.