

Alternatif Turizm Bağlamında Bitlis İli Bisiklet Turizmi Rotalarının Değerlendirilmesi

An Assessment of the Province of Bitlis's Bicycle Tourism Routes in Relation to Alternative Tourism

Abdullah KÖSEOĞLU

Öğr. Gör., Bitlis Eren Üniversitesi

a.koseoglu@msn.com

<https://orcid.org/0000-0002-6885-7225>

Makale Başvuru Tarihi: 07.06.2024

Makale Kabul Tarihi: 30.06.2024

Makale Türü: Araştırma Makalesi

Özge KORKMAZ

Öğr. Gör., Bitlis Eren Üniversitesi

krkkmzozgee@outlook.com

<https://orcid.org/0000-0002-1508-3326>

Anahtar Kelimeler:

Bisiklet Turizmi,
Bisiklet Rotaları,
Bitlis Turizmi

ÖZET

İnsanların doğaya çıkma, macera ve değişim arayışı, bisiklet kullanımının artmasına katkı sağlamasının yanı sıra bisikleti günlük yaşamın bir parçası haline getirmiştir. Bisiklet, alternatif bir ulaşım aracı olarak kullanılması yanı sıra turistler tarafından da alternatif bir aktivite aracı olarak tercih edilmektedir. Bu durum bisikletli turist profilinin ortaya çıkmasına ve bisiklet turizmi olarak adlandırılan yeni bir turizm türünün doğmasına da katkı sağlamıştır. Turizm sektöründe yeni bir turistik aktivite olarak kabul edilen bisiklet turizmi genellikle doğal ve kırsal alanlarda gerçekleşmekte, ulusal ve bölgesel düzeyde turizmi çeşitlendirmek ve geliştirmek için alternatif bir turizm çekiciliği olarak kullanılmaktadır. Bisikletlerin boş zaman, eğlence ve turizm için kullanımı arttıkça, destinasyon planlayıcıları ve yerel aktörler bisiklet turizmini teşvik etmeye yönelik çabalar göstermektedirler. Bu çabalar sonucunda, destinasyonlarda bisiklet turizmine olan talebi artırmak ve bisiklet turistlerini destinasyonlara çekmek amacıyla bisiklet rotaları oluşturmuşlardır. Bu sayede, bölgeyi ziyaret eden bisikletli turistler, turizm destinasyonlarına ekonomik, sosyal ve çevresel katkılar sağlamakta ve bölgesel kalkınmaya destek olmaktadır. Bitlis ili ve çevresi gibi gelişmekte olan turizm bölgelerinde bölgesel kalkınma, turizm çeşitliliği ve ziyaretçi sayısının artırılması gibi nedenlerle bisiklet turizmi rotaları oluşturulmuştur. Oluşturulan bisiklet rotalarıyla bölgeyi ziyaret eden bisikletli turistlerin, Bitlis ili ve çevresi gibi gelişmekte olan turizm bölgelerine hem ekonomik hem de sosyo-kültürel anlamda katkı sağlamaları beklenmektedir. Tüm bunlardan yola çıkarak çalışmanın amacı, Bitlis ilinde bulunan bisiklet rotalarının mevcut durumunun değerlendirilmesi ve bu değerlendirme kapsamında bölgenin bisiklet turizm rotalarının potansiyelini artırmak için öneriler geliştirmektir. Araştırmada nitel araştırma yöntemi benimsenmiş olup, bisiklet turizmi rotalarına katılan ziyaretçilere yüz yüze yarı yapılandırılmış görüşme formu uygulanmıştır. Görüşmeler sonucunda Bitlis ilindeki bisiklet rotalarının düzensiz ve bakımsız olduğu, mevsimsel zorluklar ve altyapı eksiklikleri nedeniyle kullanımının sınırlı olduğu ortaya çıkmıştır. Bu olumsuzluklar göz önünde bulundurularak Bitlis ili turizm rotalarının iyileştirilmesi için öneriler sunulmaktadır.

Keywords:

Bicycle Tourism,
Bicycle Routes,
Bitlis Tourism,

ABSTRACT

People's quest for going out into nature, adventure and change has not only contributed to the increase in bicycle use, but also made cycling a part of daily life. In addition to being used as an alternative means of transportation, bicycles are also preferred by tourists as an alternative means of activity. This situation has also contributed to the emergence of the cycling tourist profile and the birth of a new type of tourism called bicycle tourism. Bicycle tourism, which is considered a new touristic activity in the tourism sector, generally takes place in natural and rural areas and is used as an alternative tourism attraction to diversify and develop tourism at national and regional levels. As the use of bicycles for leisure, entertainment and tourism increases, destination planners and local actors are making efforts to promote bicycle tourism. As a result of these efforts, bicycle routes have been created in order to increase the demand for bicycle tourism in destinations and to attract bicycle tourists to the destinations. In this way, bicycle tourists visiting the region make economic, social and environmental contributions to tourism destinations and support regional development. Bicycle tourism routes have been created in developing tourism regions such as Bitlis province and its surroundings for reasons such as regional development, tourism diversity and increasing the number of visitors. Cycling tourists visiting

the region with the bicycle routes created are expected to contribute both economically and socio-culturally to developing tourism regions such as Bitlis province and its surroundings. Based on all these, the aim of the study is to evaluate the current situation of bicycle routes in Bitlis province and to develop suggestions to increase the potential of bicycle tourism routes in the region within the scope of this evaluation. Qualitative research method was adopted in the study, and a face-to-face semi-structured interview form was applied to visitors participating in bicycle tourism routes. As a result of the interviews, it was revealed that the bicycle routes in Bitlis province were irregular and poorly maintained, and their use was limited due to seasonal difficulties and infrastructure deficiencies. Taking these negativities into consideration, the study was concluded by presenting suggestions for improving the tourism routes of Bitlis province.

**Çalışma özet bildiri olarak sunulmuştur, Alternatif Turizm Bağlamında Bitlis İli Bisiklet Turizmi Rotalarının Değerlendirilmesi, 8. Uluslararası Batı Asya Turizm Araştırmaları Kongresi, 25- 27 Nisan 2024.*

1. GİRİŞ

Turizm endüstrisinde giderek artmaya başlayan turist ihtiyaçlarını karşılayabilme yeteneği önem kazanmaktadır. Günümüz turistleri artık daha talepkar, daha bilinçli, refah ve sağlık faydası bulunan, kişisel gelişim ve özellikle kültürel deneyimler sunan destinasyonları tercih etmektedir (Neves & Esperança, 2012: 191). Turizm destinasyonlarının ise, rekabetin yoğun olduğu bu sektörde ellerinde bulunan avantajları kullanarak, geleneksel güneş ve deniz turizminin ötesinde, alternatif turizm ürünlerini geliştirmesi ve sunması gerekmektedir. Turistlerin taleplerindeki değişimler ile birlikte oluşan, yeni turizm eğilimlerinden biri olarak kabul edilen bisiklet turizmine katılım talebi son yıllarda artış göstermiştir (Hamilton & Wichman, 2018: 73). 1890'lı yıllarda ulaşım aracı olarak popülerleşen (Lamont, 2009: 607), bisiklet turizminin kullanım amaçlarının çeşitlenmesiyle birlikte bisiklet; turizm ile ilişkilendirilmeye başlanmış ve bisikletle ilgili turistik etkinlikler ve turlar popülerleşmeye başlamıştır (Aşan, 2022: 979). Zaman içerisinde bisiklet, temel bir ulaşım aracı ve spor aktivitesinden ziyade (Lamont, 2009: 608) eğlence, rekreasyon ve turizm için kullanımıyla birlikte dünya çapında canlanmaya başlamış (Lee & Huang, 2014; Lee vd., 2014; Lee, 2014; Xu vd., 2019), ve Avrupa Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri, Yeni Zelanda ve Avustralya'da yaygın olarak uygulanan bir turizm şekli haline dönüşmüştür (Mundet vd., 2022: 2). Birçok ülkede hem kırsal hem de kentsel alanlarda geliştirilen bisiklet turizmi, turistlere çevresel ve sosyal açıdan korunmuş bir bölge deneyimi sunma fırsatı sağlamaktadır (Gazzola, 2018: 2). Bisiklet turizmi kirliliğin ve trafik sıkışıklığının azaltılmasına katkıda bulunmasından dolayı, sürdürülebilir turizmin bir biçimi olarak değerlendirilmektedir (Neves & Esperança, 2012: 191). Bunun yanı sıra bisiklet turizmi, ziyaret edilen toplulukların refahını artırırken, çevreyi ve kültürel mirası koruyarak yerel işletmeleri teşvik etmektedir. Bu bağlamda, bisiklet turizminin bölgesel kalkınmaya ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel açılardan önemli katkılarda bulunduğunu söylemek mümkündür. Bisiklet turizminin ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel açıdan önemli katkıları sayesinde, planlamacılar ve politika yapıcılar destinasyonlarda bisikletle ilgili altyapıyı finanse etmeye, planlamaya, geliştirmeye ve bisiklet turizmini teşvik etmeye yönelmiştir (Lee, 2014: 847). İngiltere, Fransa ve Danimarka gibi birçok Avrupa ülkesinde, bisiklet turizmine olan talebi artırmak için bisiklet yolları ve rotaları inşa edilmiştir. Bunun yanı sıra, bisiklet rotaları ve bisiklet turizmi gelişmeleri, sürdürülebilir kalkınma ve ulaşım politikalarına entegre edilmiş ve bölgesel, ulusal ve pan-Avrupa ağlarının planlanmasına yol açmıştır (Faulks vd., 2007: 10).

Bisiklet turizmi ile ilgili alan yazına bakıldığında, Portekiz'de (Neves & Esperança, 2012), Yeni Zelanda'da (Reis vd., 2014; Ritchie, 1998), Çin'de (Chang & Chang, 2005; Lee, 2014; Liu vd., 2018), İspanya'da (Mundet vd. 2022), Avusturalya'da (Faulks vd., 2007), İtalya'da (Gazzola vd. 2018), ve Türkiye'de (Aşan & Akoğlan Kozak, 2015; Ay & Güzel, 2021; Bilgiçli, 2023; Dündar, 2022; Özyazıcı, 2018; Türkay & Atasoy, 2021; Türkmen & Gökdemir, 2021), bisiklet turizminin önemi, tanıtımı, özellikleri, bisiklet yolları ve rotalarının geliştirilmesi, bisikletli turistler ve motivasyonları, bisiklet festivallerine dair birçok çalışma bulunmaktadır. Ritchie (1998), Yeni Zelanda'nın Güney Adası'ndaki bisiklet turizminin güçlü ve zayıf yönlerini, fırsat ve tehditlerini vurgulamak amacıyla bisiklet turlarının niteliklerinin performansını ve önemini incelemiştir. Bu nitelikler, manzara, hava durumu, cazibe merkezleri, sürüş kalitesi, yol kalitesi, genel yol güvenliği, konaklama, rekreasyonel etkinlikler, eğlence, bisiklet hizmetleri, işaretlemenin kalitesi ve ziyaretçi bilgi merkezleri gibi doğal kaynaklardan insan yapımı tesislere ve hizmetlere kadar uzanmaktadır. Araştırmacı, bisiklet turizminin sürdürülebilir olması için altyapının sağlanması, çeşitli konaklama türlerinin geliştirilmesi, ana rotalar boyunca bisiklet kiralama/tamir dükkanlarının geliştirilmesi, ulaşım desteği, hizmet bağlantıları hakkında yeterli ve güvenilir bilgi sağlanması, kırsal yollara alternatif rotalar hakkında bilgi yerleştirilmesi, güvenlikle ilgili nedenlerle ve doğal ortamı deneyimlemek için alternatif rotaların teşviki ve kırsal turizm gelişimi için bisiklet turizminin potansiyeli hakkında eğitim verilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Chang & Chang (2005), Tayvan'da bulunan bisikletli turistlerin bu turizm türüne katılma noktasındaki çevresel tercihlerini araştırmışlardır. Araştırma sonucunda

bisikletli turistlerin yirmi bir adet çevresel faktöre dikkat ettiği tespit edilmiştir. Bu faktörler; hava ve iklim, turizm cazibesi, manzara ve yeşillik, bisiklet için tur aktivitesi, zorlu/düz arazi tercihi, düşük trafik akışı, bisiklet rotası uzunluğu, işaretler ve yorumlar, yol kalitesi, bisiklet yolu, bisiklet haritası, kafe ve restoran, dinlenme yeri, tuvalet, market, konaklama, güvenlik, askılıklar ve dolaplar, bisiklet kiralama yerleri ve dostane yerliler olarak bilinmektedir. Faulks vd. (2007), bisiklet turizmi faaliyetlerini ve deneyimlerini kolaylaştıracak bir dizi yön olduğunu belirtmiş ve yerel, bölgesel ve devlet yönetim yetkilileri arasında bisiklet turizmi stratejilerinin ve politikalarının geliştirilmesinde ve diğer politika alanlarıyla ilişkilendirilmesinde koordinasyonun gerekliliğini vurgulamıştır. Bunlar cazibe merkezleri (inşa edilmiş cazibe merkezleri, doğal cazibe merkezleri), bilgi (rotalar boyunca işaretler, rotalar boyunca kolaylıkla bulunabilir haritalar), rotalar (farklı uzunluklarda çeşitli rotalar, farklı arazi türleri), toplu taşıma (örneğin, trenler, otobüsler), tur şirketleri, bisiklet kiralama, konaklama, depolama ve park yeri olanakları olarak bilinmektedir. Aşan & Akoğlan Kozak (2015), bisiklet deneyiminin post-modern yanlarını ortaya koymak ve bisikletçi turist ile bisiklet turizminin özelliklerini açıklamak amacıyla bir çalışma yapmışlardır. Araştırmacılar, 5. Karya Sahilleri Bisiklet Turu kapsamında örnek olay çalışması gerçekleştirmiştir. Katılımcı gözlem ve 14 katılımcıyla yapılan yarı yapılandırılmış görüşmelerle elde edilen veriler, içerik analizi yöntemiyle incelenmiştir. Çalışma sonucunda, bisiklet deneyimlerinde; aynılaşma, deneyimin çoğullaşması ve özgünlüğün baskın olarak öznellikte algılanması şeklinde post-modern özellikler olduğu görülmüştür. Ay & Güzel (2021), Hatay bisiklet yolu ve çevresini bisiklet turizmi açısından incelemek, bölgenin bisiklet turizm potansiyelini değerlendirmek ve geliştirme önerileri sunmak amacıyla yaptıkları çalışmada öncelikle SWOT analizi yaparak bölgenin güçlü ve zayıf yanlarını, fırsatlarını ve tehditlerini belirlemiştir. Ardından, bisiklet turizmine entegre olabilecek diğer rekreasyonel turizm türlerini değerlendirmiştir. Araştırma sonuçlarına göre, bölgenin bisiklet turizmi açısından güçlü yönlerinin ve fırsatlarının olduğunu, ancak bisiklet turizmiyle entegre olabilecek diğer turizm türlerinin yeterince değerlendirilemediği ve bölgedeki bisiklet yolunda eksikliklerin bulunduğunu tespit edilmiştir. Bilgiçli (2023), Sakarya'nın bisiklet turizmi potansiyelini belirlemeyi ve bu potansiyelin değerlendirilmesine yönelik öneriler geliştirmeyi amaçladığı çalışmada, nitel araştırma yöntemi kullanmış olup, yüz yüze görüşmeler gerçekleştirmiştir. Katılımcılardan elde edilen verilerin analizi sonucunda; Sakarya'nın bisiklet turizminde mevcut durumu ve potansiyeli belirlenmiştir. Mevcut durumun olumlu yönleri ve eksikliklerin yanı sıra Sakarya'nın bisiklet turizmi açısından uygunluğu da değerlendirilmiştir. Araştırmanın sonucunda, Sakarya'nın önemli bir bisiklet turizmi potansiyeline sahip olduğu tespit edilmiş ve bu potansiyelin değerlendirilmesi ve geliştirilmesi için çeşitli öneriler sunulmuştur.

Son yıllarda bisiklet turizminde yaşanan artış, turizm sektöründe önemli bir dönüşümü beraberinde getirmiştir. Bisiklet turizminin sadece spor amaçlı değil, aynı zamanda doğayla iç içe ve yerel kültürleri keşfetme amacıyla tercih edilmesi, bu turizm çeşidinin çekiciliğini artırmaktadır. Bu bağlamda, bisiklet turizminin gelişimi sadece turizm sektörü için değil, aynı zamanda çevresel sürdürülebilirlik ve yerel ekonomik kalkınma için de önemlidir. Diğer bir taraftan bisiklet rotalarının iyileştirilmesi, turizm potansiyelini artırarak bölgenin cazibesini ön plana çıkarmaktadır. Bu iyileştirmeler, daha güvenli ve çeşitli rotalar sunarak bisiklet turistlerinin ilgisini çekmekte ve böylece turizm gelirlerini artırmaktadır. Aynı zamanda çevresel sürdürülebilirliği desteklemekte ve yerel topluluklar için sosyal ve kültürel fırsatlar yaratmaktadır. Bisiklet turizmi ile ilgili yapılan çalışmalara bakıldığında bu turizm çeşidinin son yıllarda artış göstermesi sebebiyle konuyla alakalı birçok çalışma olduğu görülmektedir. Bu çalışmanın amacı ise, Bitlis ilinde bulunan mevcut bisiklet rotaları değerlendirilerek, bisiklet turistlerinin taleplerine ve beklentilerine uygun hale getirilmesi için öneriler geliştirmektir. Çalışmayla birlikte Bitlis'in bisiklet turizminde daha cazip bir destinasyon haline gelmesi sağlanarak, bölgedeki turizm gelirlerinin artması ve yerel ekonominin güçlenmesi hedeflenmektedir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Bisiklet Turizmi

Bisiklet turizmi, önemli büyüme potansiyeline sahip niş bir turizm pazarı (Lamont, 2009; Lee, 2014; Lee vd., 2014; Ritchie vd., 2010; Sheng, 2015), özel ilgi turizmi (Aşan & Akoğlan Kozak, 2015; Han vd., 2017), spor turizmi (Nilsson, 2019), yavaş turizm (Matteucci & Tiller, 2022), çevreye daha az zarar veren sürdürülebilir bir turizm faaliyeti (Lee 2014; Meng & Han, 2016) olarak görülmektedir. Bisiklet turizminin çok sayıda turizm çeşidinin içerisine girmesiyle birlikte, bu kavrama ilişkin ortak bir tanım bulunmadığı görülmektedir. Lumsdon (1995)'a göre bisiklet turizmi gündelik gezilerden uzun mesafeli tur tatiline kadar uzanan rekreasyonel bisiklet aktiviteleri şeklinde tanımlarken, Sustrans (1999), ve Faulk (2010), ise evden uzakta yapılan hem konaklamalı hem de günübirlik ziyaretleri içeren, ziyaretin temel ve önemli bir parçası olarak bisiklet kullanımını içeren rekreasyonel ziyaretler olarak tanımlamaktadır. Diğer bir taraftan Pratte (2006), bisiklet turlarını kısa süreli turlar olarak adlandırmakta ve genellikle hafta sonlarında bu turizm türlerine ilgi duyan kişilerin yakın çevrelere

yaptıkları, acente ya da topluluklar tarafından planlanmış kısa süreli etkinlikler olarak tanımlanmaktadır. Ritchie & Hall (1999) ise, insanların en az bir gece tatil amacıyla memleketinden veya ülkesinden uzaklaşması ve bu süre zarfında da bisikleti bir ulaşım şekli olarak kullanmasını bisiklet turizmi olarak tanımlarken, bu turizme katılan kişileri de bisiklet turisti olarak adlandırmaktadır. Liu vd. (2018) ile Meng & Han (2016) ise, bisiklet turizminin altı özelliğini vurgulamıştır. Bu özelliklere göre bisiklet turizmi; bireyin ikamet ettiği yerden uzakta olmalı, 24 saat veya daha uzun süreli olmalı, bisiklet aktivitesinin niteliği gereği rekabetçi olmamalı, bisiklet kullanımı temel amaç olmalı, bisiklet kullanımı aktif bir şekilde gerçekleşmeli ve bisiklet turizmi eğlence/boş zaman aktivitesi olarak ortaya çıkmalıdır. Bisiklet turizminin gerçekleşmesi, konaklamaya, ulaşım kolaylığına, uygun iklim koşullarına sahip ve bisiklet kullanıcılarının hâkim olduğu simgeleri de barındıran bölgeler sağlamaktadır (Lumsdon, 1996: 28). Bisiklet turizmi ile ilgili yukarıda birçok tanıma yer verilmiştir. Fakat bisiklet turizmi kapsamında yapılan tanımların eksik veya hatalı olduğu görüşü de savunulmaktadır (Lamont, 2009: 608). Bu görüşe karşılık olarak farklı tanımların farklı koşullara uygun olacağı ve bisiklet turizminin her birey için farklı anlamlar ifade ettiği söylenebilmektedir.

Bisiklet turizmi, bölgesel alanlara ve toplumun geneline ekonomik, sosyal ve çevresel faydalar sunabilen bir turizm pazarı olarak kabul edilmektedir. Cushing (1997) tarafından İngiltere'de yapılan bir çalışmada, bisiklet turizminin yıllık olarak ortalama 535 milyon sterlin değerinde olduğu tahmin edilmiştir ve bu miktarın büyük bir kısmı boş zaman gezileri, iç tatiller ve yurtdışı tatillerden oluşmaktadır. 2012'de Avrupa Parlamentosu tarafından yaptırılan bir çalışma, Avrupa genelinde her yıl yaklaşık 2,2 milyar bisiklet turunun gerçekleştiği ve bu turların 44 milyar avro değerinde olduğunu tahmin edilmiştir (University of Central Lancashire & Breda University, 2009). Macera Bisikleti Derneği (2021) 'nin verilerine göre ise, bisiklet turizmi etkinlikleri ekonomik anlamda önemli bir katkı sağlamıştır. Avrupa'da bu etkinliklerin ekonomik etkisi yaklaşık 45 milyar avro, İngiltere'de 3 milyar sterlin, Amerika'da ise 135 milyar dolar olarak hesaplanmıştır (ACA, 2021). Gonzalez Moreno (2016)'nın derlediği verilere göre Avrupa ülkeleri arasında, bisiklet yolu ve rota gelişimlerinin artan talep üzerinde olumlu bir etkisi olduğu gözlemlenmektedir. 2008 ile 2010 arasında bir milyon yabancı bisikletçinin Fransa'yı ziyaret ettiği ve bu ziyaretlerin 2.000 milyon avro gelir ve 16.500 iş fırsatı yarattığı tespit edilmiştir. Bisiklet turizmi, turistik destinasyonların çekiciliği bağlamında ilginç bir seçenek olarak görülmekte, doğa, kültür ve miras ile daha iyi etkileşim için bir araç olarak kabul edilmektedir. Bunun yanı sıra bisiklet turizmi, çevresel kaynakların etkin kullanımını sağlayarak doğal mirasın korunmasına katkıda bulunmakta, ev sahibi toplulukların sosyo-kültürel otantikliğine saygı göstermekte ve tüm taraflara ekonomik faydalar sağlamaktadır (Neves & Esperança, 2012: 193). Bu turizm türü, turistlerin destinasyonlarda doğrudan ve dolaylı olarak para harcamalarına neden olmaktadır, böylece yerel ekonomik kalkınmaya ve daha sürdürülebilir turizme katkıda bulunmaktadır. Özellikle kırsal bölgelerde gerçekleşen bisiklet turizmi, yerel ekonomiye önemli katkılar sağlamasından dolayı politikacılar ve planlayıcılar tarafından dikkate alınmaya başlanmıştır (Ritchie & Hall, 1999: 93). Bisiklet turizmi, bölgesel alanlarda destinasyon doluluk oranlarını artırarak ekonomik ve sosyal faydalar sağlamakta ve yerel halk ile ziyaretçilere yönelik olumlu etkiler yaratmaktadır (Butler, 2024: 2). Bir başka açıdan bisiklet turizmi, sezonluk olmayan bir turizm çeşidi olarak yıl boyunca devam eden bir aktivite olup, bu özelliği sayesinde yerel ekonomiyi desteklemekte ve turizm sektörüne dengeli bir katkı sağlamaktadır (Özyazıcı, 2018: 23). Yerel işletmelerin korunmasını ve ziyaret edilen toplulukların refahını artırmasını sağlayan bir faktör olarak kabul edilen bisiklet turizmi, aynı zamanda çevre ve kültürel mirasın korunmasına da katkıda bulunmaktadır (Neves & Esperança, 2012: 194). Son olarak, bisiklet turizmi, bölgesel kalkınmaya destek veren ve farklı bölgeleri ziyaret ederek çevre ve kültürel mirası koruyan bir olgu olarak kabul edilmektedir. Bu sebeple, destinasyonlar bu ekonomik getirilerden, çevresel ve sosyo-kültürel açıdan fayda sağlamak için bisiklet turizminin potansiyelini daha fazla değerlendirmeye eğilim göstermektedir.

Bisiklet yollarının ve rotalarının başarısı, diğer diğer destinasyonları bisiklet turizminin fırsatlarını değerlendirmek amacıyla bisiklet rotaları kurmaya teşvik etmiştir (Lee, 2014: 847). Bir destinasyonda bisiklet turizminin yapılabilmesi için çekim gücünü oluşturan unsurlara sahip olması, bisiklet etkinliklerinin yapılabilmesi için gereken altyapı ve üstyapı imkânlarının hazır olması gerekmektedir (Bilgiçli, 2023: 980). Bisikletle ilgili etkinliklerin gerçekleştirilebilmesi için yol parkurlarının belirlenmesi ve trafik önlemlerinin alınması ve bisiklet turizmini geliştirmek için belirli rotaların özel ve ek destekleyici ihtiyaçlarını karşılanması gerekmektedir. Bisiklet rotaları özel ihtiyaçlar, sessiz, düşük trafikli yollar veya sadece motorlu olmayan kullanım için uygun arazi patikaları içeren güvenli, uygun ve çekici rotaları içermektedir (Pratte, 2006: 63). Bu tür rotaların genellikle birbirine bağlı olması ve bisikletçilere ağ boyunca sorunsuz hareket etme ve geri dönme ihtiyacını en aza indirmeye olanağı sunması gerektiği kabul edilmektedir (Ritchie vd., 2010: 412). Bisiklet turizmi açısından bölgenin bisiklet turistleri tarafından tercih edilebilmesi içinde belirli özelliklerin bulunması gerekmektedir. Bunlar; iyi konumlandırılmış tabelalı yollar, değişikliğe sahip rotalar ve duracak yerlerin iyi belirlenmesi, güzergâh boyunca bulunan yiyecek ve içecek restoranları, iyi bir bisiklet alt ve üstyapısı, güvenli bisiklet park

yerleri, ıslak kıyafetler için kurutma yerleri, gezi ve kültürel deneyimler için alternatifler, iyi haritalar, yüksek kaliteli kiralık bisikletler ve motosikletlerin varlığı, yerel yiyecek ve içecek stantlarının bulunması, tur operatörleri ve şirketler arasında iyi işbirliği, konaklanacak yerlerin kullanışlı olması, hem ana turlar hem de gününbirlik turların mevcut olmasıdır (Sustrans, 1999; Kocis & Pehnc, 2012). Diğer bir açıdan bisikletli turistlerin tercih ettiği destinasyonlar ve bisiklet rotalarının tercih edilme sebebiyle ilgili çalışmalar bulunmaktadır. Maine Ulaştırma Departmanı (2001)'nin araştırmasına göre, bisiklet turistlerinin farklı deneyim türlerine dair tercihleri olduğunu ortaya koymuştur. Bu tercihler, bisiklet beceri seviyesi ve grup yapısına bağlı olarak destinasyon seçimini etkilemektedir. New York Parkları ve Yolları Raporu (2010), bisiklet turistlerinin potansiyel destinasyonlarını seçerken üç temel karakteristiğe dayandıklarını bildirmiştir: yolculuğun uzunluğu, zorluğu ve türü; yol boyunca sunulan destek ve hizmetlerin varlığı; ve çevredeki cazibe merkezlerinin varlığı. Cumberland County Bike Trail Study (2000) ise, bölgesel bir bisiklet turizmi planı geliştirmek için endişelerin listesini sağlamıştır. Bu endişeler arasında alternatif bisiklet rotaları, güvenli ve düşük trafikli yolların varlığı, marketler ve restoranların erişilebilirliği, net ve anlaşılır haritaların bulunması ve konaklama/kamp alanlarının önemi yer almaktadır. Lumsdon & Peeters (2009) tarafından yapılan bir çalışma, bisikletçilerin bisiklet rotası veya alanının çeşitli özelliklerine verdikleri önemi ortaya koymuştur. Bu özellikler arasında güvenlik, kullanım kolaylığı, rota çeşitliliği, rota yüzey kalitesi ve konaklama/yeme içme olanakları bulunmaktadır. Dolayısıyla, bisiklet turizmi faaliyetlerini ve deneyimlerini kolaylaştıran faktörlere işaret eden tutarlı bir kanıt mevcuttur. Tüm bunlardan yola çıkarak bir destinasyonun bisiklet turizmi alanında ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel açıdan fayda sağlaması için bisiklet turistlerini bölgeye çekmesi gerekmektedir. Bu sebeple bisiklet turizminin yapılabilmesi için etkinliklerin ve özellikle bisiklet rotalarının geliştirilmesi destinasyonlar için bir avantaj sağlamaktadır. Oluşturulan bisiklet rotaları sayesinde destinasyonların bu turizm türünden daha fazla pay alabilmesi ve bölgesel anlamda kalkınması sağlanabilmektedir.

3. YÖNTEM

Araştırma, cevaplanması veya çözülmesi gereken bir sorununuz ya da problemimiz olduğunda yaptığımız şeydir ve araştırılan konuyla ilgili spesifik soruların yanıtlanmasında, araştırmacının merak ettiklerini ortaya çıkarma konusunda yardımcı olur. Araştırmacının seçimleri, kişisel alışkanlıklardan mevcut inançlara kadar uzanabilir ve araştırmacının nedensel bilmecesini temsil eder (Brunt vd., 2017) sosyal bilimlerde yapılan araştırmalarda kullanılan Nicel-Nitel-Karma olmak üzere üç ayrı yaklaşımdan bahsedilebilir (Creswell & Creswell, 2022). Creswell & Creswell (2022) nitel araştırmayı, topluma nüfuz eden olaylar ve insanların yaşamlarında edindikleri deneyimleri ortaya koyma süreci olarak ifade etmiştir. Toplumsal olayları ve yaşamsal döngüler içerisinde insanların edindiği deneyimleri içermesinin yanı sıra nitel araştırma, araştırmacıya esneklik sağlayan ve araştırmanın aşamaları arasında yöntem ve yaklaşım geliştirilmesine, araştırmanın tasarımında değişiklikler yapılmasına izin veren özünde esneklik yatan bir yöntem şeklinde de ifade edilebilir (Creswell & Creswell, 2022; Karataş, 2015; Neuman, 2013).

Creswell & Creswell (2022)'inde yorumlamış olduğu doğrultuda bu araştırmada, nitel araştırma deseni ve olasılıklı olmayan örnekleme yöntemlerinden amaca göre örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Nitel araştırmalarda araştırmacıların sıklıkla kullanımına başvurduğu olasılıklı olmayan örnekleme yönteminde örneklemin seçimi, araştırmacının bildikleri ya da araştırma amacı doğrultusunda evrenin şekillenmesini sağlar (Marczyk vd., 2005). Araştırmacının araştırmada bir diğer kararlaştırdığı husus ise veri toplama tekniğidir. Nitel araştırmalarda kullanılan veri toplama tekniği olan görüşmeler, alan yazında araştırmaya dahil edilen kişilerin bir konu ya da durum ile ilgili duygu ve düşüncelerini anlama şekli olarak karşımıza çıkmaktadır (Akman Dömbekci & Erişen, 2022; Berg & Lune, 2015; Punch, 2005). 1930'lu yıllarda görüşme tekniğine alternatif olarak odak grup görüşmeleri tekniği ortaya çıkmıştır. Spesifik konular üzerinde birçok araştırmada kullanılan odak grup görüşmeleri son dönemlerde araştırmacılar tarafından sıklıkla kullanılmaktadır. Odak grup görüşmeleri, küçük bir grup ve lider arasında yapılandırılmamış görüşme formu ve tartışma esnasında cereyan eden grup dinamiğinin etkisini kullanarak konu hakkında bilgi edinilmesi ve bu bilgiler üzerinden düşünce üretilmesini sağlayan süreçtir. Bir başka tanıma göre ise kişilerin düşüncelerini özgürce ifade edebileceği uygun bir ortamda planlanmış tartışma sürecidir (Bowling, 2002; Krueger, 1994; Yılmaz & Oğuz, 2011). Bu ifadelerden yola çıkarak araştırmada veri toplama tekniği olarak odak grup görüşmesi kullanılmıştır.

Creswell & Creswell'in Araştırma Deseni eserinde ifade etmiş olduğu üzere odak grup görüşmeleri, altı veya sekiz kişilik gruplar halinde yüz yüze ya da telefonla gerçekleştirilebilir (Creswell & Creswell, 2022) ve araştırma soruları "*dikkatlice yazılmış ve belirli bir sıraya konulmuş bir dizi sorudan oluşan ve her görüşülen bireye aynı tarzda ve sırada sorulur*" (Patton, 1987:12). Bu ifadelerden yola çıkarak araştırmada, standartlaştırılmış açık uçlu sorular ile oda grup görüşme yöntemi gerçekleştirilmiştir. Araştırmada bu yönteminin tercih edilmesindeki sebep araştırmanın farklı araştırmacılar tarafından tekrar edilmesi olasılığını arttırmasından kaynaklıdır (Creswell &

Creswell & Creswell, 2022). Alan yazında yer alan tüm bu bilgiler doğrultusunda araştırma kapsamında katılımcılara yöneltilen sorular şöyledir;

- Soru 1. Bisiklet faaliyetine ne kadar süredir katılım sağlıyorsunuz? Katılım sağladığınız dönemler belli midir (Ay/Tarih aralığı vb. bilgiler)?
- Soru 2. Katılım sağladığınız en uzun süre ve mesafeli rota/rotalar hangileridir? Birden fazla rotada katılım sağladıysanız en beğendiğiniz rota/rotalar hangisidir ve neden?
- Soru 3. Bitlis ili bisiklet rotalarında kaç kez faaliyette bulundunuz? Bitlis ili sınırlarında bisiklet faaliyetine katıldığınız rotalar hangisi/hangileridir?
- Soru 4. Katılım sağladığınız rotalarla karşılaştığımızda Bitlis'in rotalarının artıları ve eksileri nelerdir?
- Soru 5. Bitlis ili bisiklet rotalarını kullanırken karşılaştığımız zorluklardan bahsedebilir misiniz? (Altyapı, güvenlik vb.).

Nitel araştırmalarda verilerin analizi süreci, veri toplama ve bulguları ortaya çıkarma süreçleri ile paralel şekilde iş birliği içinde gerçekleşir. Metinler ve imgeler açısından oldukça zengin bir yapıya sahip olan nitel araştırmada verilerin tamamı yerine bir kısmı da kullanılabilir. Araştırmacının bunun yapmasının sebebi nitel araştırmaların beş ila yedi aralığında değişen az sayıda tema üzerine şekilleniyor olmasından kaynaklanır. Ayıklama sürecinden geçirilen verilerin analizinde bilgisayar destekli bir analiz programı kullanılması da yine araştırmacıya bağlıdır. Bu açıklamalardan yola çıkarak elde edilen veriler ayıklama sürecinden geçirilmiş ve istenilen standartlaşma düzeyine ulaştıktan sonra ise Microsoft Excell-Word ve açık kaynak kodlu VOYANT Tools programları aracılığıyla betimleme ve içerik analizine tabi tutulmuştur (Creswell & Creswell, 2022; Guest, Macqueen & Namey, 2012).

Nitel araştırmalarda geçerlilik, araştırma sürecine istinaden belirlenen aşamalar doğrultusunda bulguların doğruluğunun sağlanması araştırmacının kontrolüne, güvenilirlik ise farklı araştırmalar ve araştırmacıların tutumuna karşılık gelir. Bu bağlamda araştırmada herhangi bir ölçekten yararlanılmadan araştırmacılar tarafından mülakat soruları hazırlanmıştır. Hazırlanan mülakat soruları alanla ilişkili uzman akademisyenler tarafından kontrol edilmiştir (Creswell & Creswell, 2022) ve mülakat sorularında geçerlilik-güvenirlilik sağlanması için sırasıyla aşağıda yer almakta olan maddeler uygulanmıştır:

- Araştırmanın metodolojisi net ifadeler kullanılarak ayrıntılı şekilde açıklanmıştır.
- Mülakat soruları oluşturulurken alan yazın taraması ve uzman görüşlerine başvurulmuştur
- Amaca göre örneklem yöntemi çerçevesinde araştırmaya dahil edilecek katılımcılar konu ile doğrudan ilişkili kişiler arasından seçilerek görüşmeler yapılmıştır
- Araştırma verilerinin toplanması esnasında her bir katılımcıdan elde edilen detaylar ayrıntılı olarak incelenmiştir.

3.1.Bulgular

Görüşme formunun ilk sorusu Bitlis ili içerisinde bisiklet faaliyetine katılım yapıp yapılmadığı yönündedir. Bu soru ile başlanmasının sebebi katılımcının Bitlis ili sınırları içerisinde faaliyette bulunmadı ise araştırma verilerine dahil edilmemesi içindir. Katılımcı cevap olarak ‘‘Evet’’ cevabını veriyor ise formu doldurmaya devam edilebilmekte ancak, katılımcı hayır cevabı veriyorsa forma devam edememektedir. Bu kapsamda çalışmanın verilerinde, 20 katılımcıya ulaşılmış olmasına rağmen hayır cevabı veren katılımcılar hariç tutularak 10 katılımcının cevapları baz alınmıştır. Araştırmaya katılan ziyaretçilerin demografik özelliklerini tespit edebilmek amacıyla sorulan sorulara verilen yanıtlar Tablo 1’de sunulmuştur. Araştırmaya katılanların %20’si kadın, %80’i erkek katılımcılar oluşturmaktadır.

Tablo 1. Katılımcılara İlişkin Demografik Bilgiler

	<i>Frekans (f)</i>	<i>Yüzde (%)</i>		<i>Frekans (f)</i>	<i>Yüzde (%)</i>
Toplam Katılımcı Sayısı			Eğitim Durumu		
Bitlis İlinde Bisiklet Kullanan Katılımcılar	10	50	Lise	2	20
Bitlis İlinde Bisiklet Kullanmayan Katılımcılar	10	50	Lisans	6	60
Cinsiyet			Lisansüstü	2	20
Kadın	2	20	Gelir Bilgisi		
Erkek	8	80	17.000-34.000 TL	4	40
Yaş Aralığı			34.001-68.000 TL	4	40
18-24	2	20	68.001 TL ve üzeri	2	20
25-55	7	70	İkamet Ettiği İl		
56 ve üzeri	1	10	Bitlis	7	70
Medeni Durum			Samsun	1	10
Bekar	6	60	Van	2	20
Evli	4	40			
Toplam	10	100	Toplam	10	100

Katılımcıların yaş aralıkları değerlendirildiğinde %70'inin 25-55 yaş aralığında olduğu görülmektedir. En az yaş aralığı ise %10 ile 56 ve üzeridir. Katılımcıların yarısından fazlasının (%60) bekar olduğu görülmektedir. Katılımcıların %60 ile büyük çoğunluğunun lisans derecesine sahip olduğu, bunu %20 ile lise ve lisansüstü mezunları takip etmektedir. Katılımcıların gelirlerine bakıldığında ise 17.000-34.000 TL ve 34.001-68.000 TL gelire sahip olanların eşit olduğu görülmektedir (%40). Son olarak katılımcıların ikamet ettiği il sorusuna verilen yanıtlara bakıldığında %70 ile Bitlis ilinde yaşadıkları görülmektedir.

Araştırmanın mülakat sürecinde katılımcılara yöneltilen birinci soru ‘ ‘Bisiklet faaliyetine ne kadar süredir katılım sağlıyorsunuz? Katılım sağladığınız dönemler belli midir (Ay/Tarih aralığı vb. bilgiler)? ’ ’ sorusudur. Katılımcıların bu soruya vermiş oldukları cevaplar Tablo 2’de sunulmuştur.

Tablo 2. Katılımcıların Bisiklet Faaliyeti Süreleri ve Dönemleri

Katılımcı Cevapları	Benzer Cevapların Tekrar Edilme Sıklığı (Kişi)
1 yıldır yaz döneminde katılım sağlıyorum	1
2 yıldır yaz döneminde katılım sağlıyorum	3
3 yıldır yaz döneminde katılım sağlıyorum	3
6 yıldır yaz döneminde ve mevsim şartlarının uygun olduğu dönemlerde katılım katlıyorum	1
8 yıldır yaz döneminde ve mevsim şartlarının uygun olduğu dönemlerde katılım sağlıyorum	2

Tablo 2’de incelendiğinde 5 yılın üzerinde bisiklet kullanan katılımcıların yaz dönemi ve mevsim şartlarının uygun olduğu dönemlerde bisiklet faaliyetlerine katılım sağladığı gözlemlenmektedir. Ancak, tüm katılımcıların verdiği ortak kullanım dönemlerinin ise tablodan da anlaşılacağı üzere Bitlis ilinde kış döneminin uzun ve zorlu geçmesinden kaynaklı yoğunluklu olarak yaz dönemleri olduğudur.

Araştırmanın mülakat sürecinde katılımcılara yöneltilen ikinci soru ‘ ‘ Katılım sağladığınız en uzun süre ve mesafeli rota/rotalar hangileridir? Birden fazla rotada katılım sağladıysanız en beğendiğiniz rota/rotalar hangisidir ve neden? ’ ’ sorusudur.

Tablo 3. Katılımcıların Faaliyette Buldukları Rotalar

<i>Katılımcı Cevapları</i>	<i>Benzer Cevapların Tekrar Edilme Sıklığı (Kişi)</i>
Katılım sağladığım en uzun bisiklet rotası Bayburt Bisiklet Festivali Rotalarıdır	2
Katılım sağladığım en uzun bisiklet rotaları, Dikili (İzmir)-Tarsus (Mersin), Tatvan-Nemrut Kalderası aralığı (Bireysel)	1
Katılım sağladığım rotalar, Tatvan Sahil Şeridi ve Bitlis ve Tatvan Şehir içi rotalardır	2
Katılım sağladığım en uzun bisiklet rotası Van gölü Bisiklet Festivali Rotalarıdır	5
Katılım sağladığım en uzun rota kamplı bir etkinlik olan Batı Karadeniz Bisiklet Turu Rotasıdır	1

Tablo 3’te incelendiğinde katılımcıların neredeyse yarısının Van gölü bisiklet festivaline katılım sağlamıştır bunun yanı sıra katılımcılardan 2’sinin Bayburt bisikleti festivaline, 1’inin uzun mesafeli bireysel faaliyetlere ve 1’ininde Bitlis ili sınırları içerisinde faaliyetlere katılım sağladığı görülmektedir. Faaliyetlere katılım yeri ve zamanı göz önüne alındığında bölgede Van ilinin etkin şekilde bisiklet turizmi kapsamında etkinlikler düzenleyip faaliyetler gerçekleştirdiği kanısına varılabilir.

Araştırmanın mülakat sürecinde katılımcılara yöneltilen üçüncü soru ‘‘Bitlis ili bisiklet rotalarında kaç kez faaliyette buldunuz? Bitlis ili sınırlarında bisiklet faaliyetine katıldığınız rotalar hangisi/hangileridir?’’ sorusudur.

Tablo 4. Katılımcıların Yoğunluklu Faaliyette Buldukları Rotalar

<i>Katılımcı Cevapları</i>	<i>Benzer Cevapların Tekrar Edilme Sıklığı (Kişi)</i>
Tatvan Sahil Şeridi	3
Ahlat Yolu	1
Nemrut Kalderası	3
Bitlis İli Merkezi	2
Bitlis-Tatvan	3
Elmalı Köyü-Tatvan	2
İnce Kaya Köyü	2
Bitlis-Bayburt	5
Tatvan-Van	2
Van Gölü Çevresi	8
Batı Karadeniz	1

Tablo 4 incelendiğinde katılımcıların sıklıkla faaliyet gösterdiği rotaların sırasıyla Van Gölü Çevresi, Bitlis-Bayburt ve Nemrut Kalderası arası olduğu görülmektedir. Bahsi geçen diğer rotalarda ise sık olmasa da faaliyette bulduklarını ifade etmişlerdir. Ancak tüm katılımcıların ortak vermiş olduğu cevaplardan biri de faaliyetlerin sayısı, günü ya da süresi hakkında bilgilerinin olmadığıdır.

Araştırmanın mülakat sürecinde katılımcılara yöneltilen dördüncü soru ‘‘ Katılım sağladığınız rotalarla karşılaştırdığınızda Bitlis’in rotalarının artıları ve eksileri nelerdir?’’ sorusudur.

Tablo 5. Bitlis İli Bisiklet Rotalarının Artı ve Eksileri Yönleri

<i>Katılımcı Cevapları</i>	<i>Benzer Cevapların Tekrar Edilme Sıklığı (Kişi)</i>
Doğal güzellikleri barındırması (Artı Yönü)	3
Yaz döneminin çok sıcak olmaması (Artı Yönü)	1
Bisiklet yollarının olmayışı, var olan yolların düzensiz ve bakımsız olması (Eksi Yönü)	6
Kış döneminin uzun sürmesi (Eksi Yönü)	1

Tablo 5'e göre katılımcılardan 6'sı bisiklet yollarının olmayışından, var olanların ise düzensiz ve bakımsız olmasından söz etmişlerdir. Bunun yanı sıra yine katılımcılardan 2'si kış döneminin uzun sürmesi durumundan bahsetmiştir. Katılımcılar Bitlis ili bisiklet rotalarıyla ilgili çoğunlukla olumsuz yönlerden bahsetmiş olsalar da 3 katılımcı belirtilen olumsuzlukların yanı sıra Bitlis ilinin doğal güzelliklerini de değiştirmişlerdir. Zira, bir önceki kullandıkları rotaları ifade ettikleri tablolarda da görüleceği üzere sıklıkla Van gölü çevresi ve Nemrut gibi doğal güzellikleri içinde barındıran rotalarda faaliyette bulunmuşlardır.

Araştırmanın mülakat sürecinde katılımcılara yöneltilen beşinci soru “ Bitlis ili bisiklet rotalarını kullanırken karşılaştığınız zorluklardan bahsedebilir misiniz? (Altyapı, güvenlik vb.) ” sorusudur.

Tablo 6. Bitlis İli Bisiklet Rotalarında Karşılaşılan Zorluklar

<i>Katılımcı Cevapları</i>	<i>Benzer Cevapların Tekrar Edilme Sıklığı (Kişi)</i>
Bisiklet yollarının olmayışı, var olan yolların düzensiz ve bakımsız olması	7
Kış döneminin uzun sürmesi	2
Trafik Problemi	3

Katılımcıların yanıtlarına dayanarak, en sık karşılaşılan zorlukların başında bisiklet yollarının olmayışı, var olan yolların düzensiz ve bakımsız olması gelmektedir. Bu sorun 7 kişi tarafından belirtilmiştir. İkinci sırada, kış döneminin uzun sürmesi ile ilgili bir zorluk var ve bu 2 kişi tarafından tekrarlanmış. Üçüncü sırada ise trafik probleminin bisiklet rotalarında karşılaşılan bir zorluk olduğu belirtilmiştir.

Şekil 1. Bitlis İli Bisiklet Rotalarında Karşılaşılan Zorluklar (Dar Kapsamlı Görseli)



Kaynak: Sinclair & Rockwell, (2024)

4. SONUÇ

Bisiklet turizmi, bisiklet kullanılarak gerçekleştirilen turistik aktiviteleri ifade etmekte ve genellikle doğal manzaralar, tarihi mekanlar ve kırsal alanlar üzerinden oluşturulan rotaları kapsamaktadır. Bu turizm türü, hem kısa vadeli günlük turlar hem de uzun süreli maceralar için uygun bir yapıdadır. Bisiklet rotaları, katılımcılara güvenli ve zevkli bir deneyim sunmak amacıyla tasarlanmış olup, genellikle trafikten uzak, az trafikli yolları içermektedir. Bisiklet turizmi, destinasyonlar açısından önemli bir yere sahiptir; yerel ekonomilere önemli katkılar sağlar, çevreye duyarlı bir turizm modeli olarak sürdürülebilir turizmi teşvik eder ve katılımcıların fiziksel sağlığını ve genel iyilik halini artırır. Bu özellikleri ile bisiklet turizmi, birçok bölge için değerli bir turizm alternatifi olarak öne çıkmakta ve giderek daha fazla tercih edilmektedir. Son yıllarda bisiklet turizminin artması, turizm sektöründe önemli bir dönüşümü tetiklemiştir. Bisiklet turizmi, spor amaçlı olduğu kadar doğayla iç içe olma ve yerel kültürleri keşfetme fırsatı sunarak popülerlik kazanmıştır. Bu turizm türünün çevresel sürdürülebilirlik ve yerel ekonomik kalkınma üzerinde de olumlu etkileri bulunmaktadır. Bisiklet rotalarının iyileştirilmesi, bölgesel turizm potansiyelini ve çekiciliğini artırırken, çevresel sürdürülebilirliği desteklemekte ve yerel topluluklar için sosyal ve kültürel fırsatlar yaratmaktadır. Bu bağlamda, Bitlis ilinde yapılan bu çalışma, bölgedeki mevcut bisiklet rotalarını değerlendirerek, bisiklet turistlerinin talep ve beklentilerine uygun düzenlemeler yapmayı amaçlamıştır. Bu düzenlemelerle Bitlis'in bisiklet turizminde daha cazip bir destinasyon haline gelmesi ve bölgedeki turizm gelirlerinin artması hedeflenmiştir. Çalışmanın amacı doğrultusunda, Bitlis ilindeki bisiklet rotalarının etkinliğini ve kullanıcı deneyimlerini değerlendirmek için nitel yöntem benimsenmiştir. Araştırma süreci, odak grup görüşmeleri ve standartlaştırılmış açık uçlu sorular aracılığıyla veri toplama yöntemlerini içermekte ve elde edilen veriler Microsoft Excel, Word ve VOYANT Tools programları kullanılarak analiz edilmiştir. Araştırmada, geçerlilik ve güvenilirlik sağlamak amacıyla, alan yazın taraması ve uzman görüşlerine dayanarak mülakat soruları hazırlanmış ve amaca yönelik örneklem yöntemi ile konuyla doğrudan ilişkili katılımcılarla görüşmeler yapılmıştır. Araştırmanın temel amacı, bisiklet rotalarındaki iyileştirmeleri belirlemek ve bölgesel turizmi desteklemek üzerine odaklanmıştır.

Araştırmaya Bitlis ili bisiklet rotasını kullanan toplam 10 kişi katılım sağlamıştır. Araştırmaya katılan katılımcıların demografik özelliklerine bakıldığında %20'sini kadın, %80'i erkek katılımcılar oluşturmaktadır. Katılımcıların yaş aralıkları değerlendirildiğinde %70'inin 25-55 yaş aralığında olduğu görülmektedir. En az yaş aralığı ise %10 ile 56 ve üzeridir. Katılımcıların yarısından fazlasının (%60) bekar olduğu görülmektedir. Katılımcıların %60 ile büyük çoğunluğunun lisans derecesine sahip olduğu, bunu %20 ile lise ve lisansüstü mezunları takip etmektedir. Katılımcıların gelirlerine bakıldığında ise 17.000-34.000 TL ve 34.001-68.000 TL gelire sahip olanların eşit olduğu görülmektedir (%40). Son olarak katılımcıların ikamet ettiği il sorusuna verilen yanıtlara bakıldığında %70 ile Bitlis ilinde yaşadıkları görülmektedir.

Araştırmanın sonuçları, Bitlis ilindeki bisiklet rotalarının kullanımı ve deneyimleriyle ilgili detaylı bir bakış açısı sunmaktadır. Araştırmada, bisiklet rotalarının mevcut durumu, katılımcı deneyimleri ve karşılaşılan zorluklar hakkında çeşitli bulgular elde edilmiştir. Katılımcılar, genellikle Van Gölü Çevresi, Bitlis-Bayburt ve Nemrut Kalderası gibi rotalarda faaliyet göstermişlerdir, bu rotalar doğal güzellikleriyle öne çıkmaktadır. Ancak, katılımcılar tarafından bu rotaların çoğunlukla düzensiz ve bakımsız olduğu belirtilmiştir. Özellikle bisiklet yollarının olmaması, mevcut yolların ise düzensiz ve bakımsız olması katılımcılar için önemli bir sorun teşkil etmektedir. Bunun yanı sıra katılımcılar mevsimler etkiler ve çevresel koşullar açısından da bisiklet rotalarının olumsuzluğunu dile getirmiştir. Kış aylarının uzun sürmesi ve yaz döneminin sıcak geçmesi, bisiklet kullanımını olumsuz etkileyen faktörler arasında yer almaktadır. Mevsim şartları, bisiklet faaliyetlerinin yoğunluğunu ve katılım sürelerini etkilemektedir. Araştırmada sıklıkla vurgulanan bir diğer önemli konu, altyapı eksiklikleri ve trafik ile ilgili güvenlik sorunlarıdır. Özellikle trafik problemleri, bisiklet yollarının olmaması ve yolların bakımsızlığı, bisiklet kullanıcıları için ciddi riskler oluşturmaktadır. Katılımcılar, araç sürücülerinin bilinçsiz davranışlarından ve trafik düzenlemelerinin yetersizliğinden şikayetçi olmuşlardır. Bu durum, bisiklet kullanımını daha da zorlaştırmakta ve potansiyel kazalara yol açmaktadır. Bunun yanı sıra mevcut rotaların doğal güzelliklerinin turizm potansiyelini artırabileceği, fakat bu potansiyelin altyapı ve güvenlik sorunları nedeniyle tam olarak kullanılmadığı sonucuna varılmıştır. Bu sonuçlar göz önüne alındığında Bitlis ilindeki bisiklet rotalarının geliştirilmesi için öneriler sunulmuştur;

Altyapı geliştirme: Mevcut durumda bisiklet yollarının eksikliği büyük bir sorun oluşturmaktadır. Bitlis ve çevresinde, özellikle turistik bölgelere ve popüler rotalara yönelik, düzenli ve güvenli bisiklet yolları inşa edilmelidir. Düzensiz ve bakımsız olan mevcut yolların standardizasyonu ve düzenli bakımı sağlanmalıdır. Yolların sık kullanılan bölgelerinde özellikle dikkatli bir iyileştirme yapılmalıdır.

Güvenlik Önlemleri: Yerel halk ve özellikle motorlu taşıt sürücüleri için bisikletlilerle paylaşılan yollarda nasıl davranılması gerektiği üzerine eğitimler düzenlenmelidir. Bisiklet yollarının araç trafiği ile kesiştiği noktalarda güvenli geçişler için özel tasarımlar ve işaretlemeler yapılmalıdır.

Bilgilendirme ve İşaretlemeler: Bisiklet rotaları boyunca yönlendirici ve bilgilendirici işaretler konulmalıdır. Bu işaretler, rota hakkında bilgi vermenin yanı sıra, yakın çevredeki turistik yerler, dinlenme alanları ve acil durum bilgilerini de içermelidir. Bisiklet rotalarının dijital ortamda haritalanması ve bir mobil uygulama aracılığıyla bisikletçilere sunulması, rotaların daha kullanışlı hale gelmesini sağlayabilir.

Mevsimsel ve Çevresel Düzenlemeler: Kış aylarında kullanımı zor olan rotalar için alternatif ve daha korunaklı rotalar geliştirilmelidir. Yaz aylarında ise gölge ve dinlenme noktaları artırılmalıdır.

Toplum Katılımı ve Farkındalık Yaratma: Bisiklet kullanımının faydaları ve bisiklet turizminin bölgesel ekonomiye katkıları üzerine kampanyalar düzenlenerek toplumun bu konudaki farkındalığı artırılmalıdır. Bisiklet festivali, yarışma gibi etkinlikler düzenlenerek hem yerel halkın hem de turistlerin bisiklet kullanımı teşvik edilmelidir.

Yerel İş Birlikleri: Yerel işletmelerle iş birlikleri yaparak, bisikletçilere özel indirimler, bisiklet park alanları gibi hizmetler sunulabilir. Bu sayede hem bisiklet turizmi desteklenmiş olur hem de yerel ekonomiye katkı sağlanır.

Bu araştırmanın temel sınırlılıkları arasında, katılımcı kitlesinin niceliksel ve niteliksel olarak sınırlı olması, mevsimsel etkilerin araştırma bulgularına yansıtılmamış olması ve altyapı ile güvenlik koşullarının subjektif algılara dayanarak değerlendirilmesi yer almaktadır. Gelecekteki araştırmalar için öneriler ise, demografik açıdan daha geniş ve çeşitli bir katılımcı grubu kullanılması, farklı mevsim koşullarında gerçekleştirilecek karşılaştırmalı çalışmalar, altyapı ve güvenlik koşullarının objektif verilerle analiz edilmesi, süreklilik arz eden izleme ve değerlendirme mekanizmalarının oluşturulması ve Bitlis ile benzer özellikler gösteren diğer bölgelerdeki bisiklet rotalarıyla karşılaştırmalı çalışmalar yapılması şeklinde sıralanabilir. Bu yönergeler, gelecek araştırmalarda daha derinlemesine ve uygulanabilir sonuçlar elde edilmesine katkıda bulunabilir, böylece Bitlis ili bisiklet turizmi altyapısının etkin şekilde geliştirilmesine yönelik stratejilerin belirlenmesine olanak tanır.

KAYNAKÇA

Adventure Cycling Association (ACA). 14 Nisan 2024 tarihinde (2021). <https://www.adventurecycling.org/> adresinden erişildi.

Akman Dömbekci, H. & Erişen, M. A. (2022). Nitel araştırmalarda görüşme tekniği. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(Özel Sayı 2). 141-160. <https://doi.org/10.18037/ausbd.1227330>

Aşan, K. (2022). Measuring the impacts of travel influencers on bicycle travellers. *Current Issues in Tourism*, 25(6), 978-994. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1914004>

Aşan, K. & Akoğlan Kozak, M. (2015). Postmodern turist deneyimi ve bisiklet turizmi. *International Journal of Eurasia Social Sciences*, 6(21), 265-288.

Ay, E. & Güzel, M. O. (2021). Rekreasyonel bir faaliyet olarak bisiklet turizmi: Hatay bisiklet yolu ve çevresi üzerine bir değerlendirme. *Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(10), 972-988. <https://doi.org/10.26677/TR1010.2021.856>

Berg, B. L. & Lune, H. (2015). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (Çev. H. Aydın). Eğitim Yayınevi. (Orijinal çalışma 2012 yılında yayımlandı)

Bilgiçli, İ. (2023). Sakarya ili bisiklet turizmi potansiyelinin incelenmesi. *Uluslararası Avrasya Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(53). 10.35826/ijoess.3354

Bowling, A. (2002). *Research methods in health: Investigating health and health services*. McGraw-Hill House.

Brunt, P., Horner, S. & Semley, N. (2017). *Research methods in tourism, hospitality & events management*. SAGE Publications.

Butler, R. (2024). Tourism destination development: The tourism area life cycle model. *Tourism Geographies*, 1-9. <https://doi.org/10.1080/14616688.2024.2325932>

Chang, H. L. & Chang, H. W. (2005). Comparison between the differences of recreational bicyclists in national scenic bikeway and local bike lane. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 6, 2178-2193.

Creswell, J. W. & Creswell, J. D. (2022). *Research design: Qualitative, quantitative and mixed methods Approaches*. SAGE Publications.

- Cumberland County Bike Trail Study (2000). Cumberland county bike trail study. 10 Nisan 2024 tarihinde http://www.sjtpo.org/Documents/CumbCoBikeStudy_Dec2000. Pdf adresinden erişildi.
- Cushing, S. (1997). The tourism potential of the national cycle network routes, talk given to Tourism Society Seminar, London, 20 October 1997.
- Dünder, Y. (2022). Her yönüyle bisiklet turizmi ve bisiklet dostu konaklama tesisleri. *Journal of Gastronomy, Hospitality and Travel*, 5(4), 1609-1625. 10.33083/joghat.2022.224
- Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D. & Ossola, P. (2018). Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: The experience of the apennine regions of northern Italy. *Sustainability*, 10(6), 1-19. <https://doi.org/10.3390/su10061863>
- González Moreno, A. (2016). Pla estratègic pel desenvolupament del cicloturisme a girona [Tesis de grado, Universitat de Girona]. https://dugi-doc.udg.edu/handle/10_256/13393.
- Faulks, P. (2010). Motivations and serious leisure careers of bicycle tourists participating in big rides (Doctoral thesis). Australia: University of Canberra.
- Faulks, P., Ritchie, B. & Fluker, M. (2007). Cycle tourism in Australia: An investigation into its size and scope. Sustainable Tourism CRC Gold Coast.
- Guest, G., MacQueen, K. M., & Namey, E. E. (2012). *Applied thematic analysis*. SAGE Publications Inc., <https://doi.org/10.4135/9781483384436>
- Hamilton, T. L. & Wichman, C. J. (2018). Bicycle infrastructure and traffic congestion: Evidence from DC's capital bikeshare. *Journal of Environmental Economics and Management*, 87, 72-93. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2017.03.007>
- 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. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.07.013>
- Karataş, Z. (2015). Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri. *Manevi Temelli Sosyal Hizmet Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 62-80. 23.04.2024 tarihinde <https://avys.omu.edu.tr/storage/app/public/kokdener/123091/13f.pdf> adresinden 23.04.2024 adresinden erişildi.
- Kocis, G. A. D. & Pehneç, M. (2012). How to develop cycle tourism?. Project Bicy. Eu.
- Krueger, R. A. (1994). Focus Groups: A practical guide for applied research. SAGE, Publications, Inc.
- Lamont, M. (2009). Independent bicycle tourism in Australia: A whole tourism systems analysis *tourism analysis* 14(5), 605-620. <https://doi.org/10.3727/108354209X12597959359176>
- Lee, C. F. (2014). An investigation of factors determining cycling experience and frequency. *Tourism Geographies*, 16(5), 844-862. <https://doi.org/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. <https://doi.org/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. <https://doi.org/10.1080/10941665.2012.739190>
- 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. <https://doi.org/10.1080/10941665.2018.1466814>
- 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.
- Lumsdon, L. (1996). Cycle tourism in Britain. Insights. March, p. 27-32. English Tourist Board.
- Lumsdon, L. & Peeters, P. (2009). The european cycle route network eurovelo: Challenges and opportunities for sustainable tourism. 10 Nisan 2024 tarihinde http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/iron-curtain-trail/files/ep_studyeurovelo_en.pdf adresinden erişildi.

- Maine Department of Transportation. (2001). Bicycle tourism in maine. 14 Nisan 2024 tarihinde <http://www.maine.gov/mdot/opt/pdf/biketourismexecsumm.pdf> adresinden erişildi.
- Marczyk, G., DeMatteo, D. & Festinger, D. (2005). *Essentials of research design and methodology*. John Wiley & Sons Inc.
- Matteucci, X. & Tiller, T. R. (2022). Package cycle tourists relationship to time and pace. *Tourism and Hospitality Research*. <https://doi.org/10.1177/146735842211027>
- 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. <https://doi.org/10.1080/10941665.2015.1129979>
- 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. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2022.100566>
- Neuman, L. W. (2013). *Social research methods: Qualitative and quantitative approaches* (7. Editions). Pearson.
- Neves, J. M. de O., & Esperança, J. P. (2012). Bike Usage and Cycle Tourism: The Pattern of Portuguese Associated Bike Riders. *Tourism & Management Studies*, 191-200.
- Nilsson, J. H. (2019). Urban bicycle tourism: Path dependencies and innovation in greater Copenhagen. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(11), 1648-1662. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1650749>
- Özyazıcı, G. (2018). *Bisiklet festivallerinin turizm sektörüne olan ekonomik katkısı: Türkiye'deki bisiklet festivalleri üzerine bir çalışma* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Balıkesir Üniversitesi.
- Park and Trails New York. (2010). Bicyclists bring business: A guide for attracting bicyclists to New York's Canal Communities. 14 Nisan 2024 tarihinde http://www.ptny.org/pdfs/canalway_trail/b3/Bicyclists_bring_business.pdf adresinden erişildi.
- Pratte, J. (2006). Bicycle tourism: On the trail to economic development. In B. Hallman, J. Gardiner & D. Blair (Eds.), *Prairie Perspectives: Geographical Essays* (pp.67-68) . University of Winnipeg Printing Services.
- Patton, Q. M. (1987). *How to use qualitative methods in evaluation*. SAGE Publications, Inc.
- Reis, A. C., Lovelock, B., & Jellum, C. (2014). Linking tourism products to enhance cycle tourism: The case of the Taieri Gorge railway and the Otago central rail trail, New Zealand. *Tourism Review International*, 18(1), 57-69. <https://doi.org/doi:10.3727/154427214X13990420684527>
- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, 19(6), 567-582. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(98\)00063-6](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(98)00063-6)
- Ritchie, B. W. & Hall, C. M. (1999). Bicycle tourism and regional development: A new zealand case study. *Anatolia*, 10(2), 89-112. <https://doi.org/10.1080/13032917.1999.9686974>
- Ritchie, B.W., Tkaczynski, A. & Faulks, P, (2010). Understanding the motivation and travel behavior of cycle tourists using involvement profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27(4): 409-425. <https://doi.org/10.1080/10548408.2010.481582>
- Sheng, Y. (2015). Understanding the motivations of bicycle tourists in New Zealand: The Case of the Hauraki Rail Trail (Auckland University Of Technology in).14 Nisan 2024 tarihinde <http://aut.researchgateway.ac.nz/bitstream/handle/10292/9956/ShengY.pdf?sequence=3> adresinden erişildi.
- Sinclair, S. & G. Rockwell. (2024). Links. Voyant Tools. 23 Nisan 2024 tarihinde <https://voyant-tools.org/?query=bisikletrotalar> adresinden erişildi.
- Sustrans (1999) Cycle Tourism Information. 10 Nisan 2024 tarihinde <http://www.sustrans.org.uk/webfiles/Info%20sheets/ff28.pdf> pack. adresinden erişildi.
- Türkay, O. & Atasoy, B. (2021). Sürdürülebilir turizmin bir aracı olarak bisiklet turizmi: Avrupa Birliği (AB) örneği. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 1(1), 51-69.
- Türkmen, S. & Gökdemir, S. (2021). Bisiklet turizmi motivasyonlarının belirlenmesi. *GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism Recreation and Sports Sciences*, 4(1), 19-32. <https://doi.org/10.5281/zenodo.4574580>

University of Central Lancashire & Breda University. (2009). *The European Cycle Route Network EuroVelo*. 14 Nisan 2024 tarihinde <https://clock.uclan.ac.uk/23243/1/EuroVelo%20final%20report.pdf> adresinden erişildi.

Xu, H. G., Yuan, M. & Li, J. (2019). Well-being of Cycling Tourists in Hainan, China. *Sport in Society*, 22(8), 1449-1465. <https://doi.org/10.1080/17430437.2019.1619699>

YAZAR BEYANI

Bu makale Araştırma ve Yayın Etiğine uygundur. Beyan edilecek herhangi bir çıkar çatışması yoktur. Araştırmanın ortaya konulmasında herhangi bir mali destek alınmamıştır. Makalede kullanılan ölçek için yazar(lar) tarafından ölçeğin orjinal sahibinden izin alındığı beyan edilmiştir. Yazar(lar), dergiye imzalı “*Telif Devir Formu*” belgesi göndermişlerdir. **Bu araştırmanın yapılması ile ilgili olarak Bitlis Eren Üniversitesi Etik Komisyonundan 03/05/2024 tarih ve E-84771431-050.04-133650 sayılı “Etik İzni Belgesi” alınmıştır. /**

ARAŞTIRMACILARIN MAKALEYE KATKI ORANI BEYANI

1. yazar katkı oranı: %50

2. yazar katkı oranı: %50