



ISSN: 2651-2742
2023 - Cilt: 6 Sayı: 2
Sayfa: 116-136.

Dergi Web Sitesi: <http://sita.cumhuriyet.edu.tr/tr/>

Gönderilme Tarihi:05.12.2023	Düzeltilme Tarihi: 18.12.2021	Kabul Tarihi:21.12.2023
------------------------------	-------------------------------	-------------------------

Araştırma Makalesi (Research Article)

**ÇANAKKALE’DE BİSİKLET TURİZMİ VE SOSYAL SORUMLULUK
BAĞLAMINDA BİSİKLETİN ROLÜ: ORMAN VATANDIR BİSİKLET TURU**
Bicycle Tourism in Çanakkale and the Role of Bicycle in the Context of Social Responsibility:
Orman Vatandır Bicycle Tour

Hacı Mehmet YILDIRIM*

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi
Turizm Fakültesi

Can DÜZDAŞ

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Öz

19. yüzyılın ortalarında kullanılmaya başlanan ve bir ulaşım aracı olarak görülen bisiklet, gün geçtikçe kullanımı artan bir araçtır. Bisiklet, icat edildiği günden beri çeşitli amaçlarda kullanılmıştır. Diğer yandan insanlar, daha önceki zamanlarda yaptığı alışkanlıkları bisiklet ile birleştirdiğinde yeni bir kavram ortaya çıkmıştır; bisiklet turizmi. Bisiklet turizminin yapıldığı destinasyonlara olumlu etkileri olduğu bilinmektedir. Ayrıca bisikletin sosyal sorumluluk bağlamında rolü olduğu düşünülmektedir. Çalışmanın amacı Çanakkale’de bisiklet ve bisiklet turizmi konusunda bilgiler vermek, Çanakkale Bisiklet Platformu tarafından 10-12 Haziran 2022 tarihinde yapılan Orman Vatandır Bisiklet Turu örneği üzerinden sosyal sorumluluk bağlamında bisikletin rolünü ortaya çıkarmaktır. Araştırmanın Çanakkale’deki mevcut bisikletli çalışmaları ve bisikletin sosyal sorumluluk bağlamındaki rolünü görme açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Araştırmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırmada veriler yarı-yapılandırılmış soru formu aracılığıyla toplanmıştır. Elde edilen veriler betimsel analiz yöntemi ile değerlendirilmiştir. Araştırma sonunda bisikletin sosyal sorumluluk bağlamında önemli bir yeri olduğu görülmüş ve bu konuda resmi kurumların daha fazla destekçi olmaları konusunda öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Bisiklet Turizmi, Bisiklet, Çanakkale, Sosyal Sorumluluk.

ABSTRACT

The bicycle, which started to be used in the mid-19th century and is seen as a means of transportation, is a vehicle whose use is increasing day by day. On the other hand, a new

* Sorumlu Yazar: hadjimehmet@gmail.com

Önerilen Atıf: Yıldırım H. M. ve Düzdaş C. (2023). Çanakkale’de Bisiklet Turizmi ve Sosyal Sorumluluk Bağlamında Bisikletin Rolü: Orman Vatandır Bisiklet Turu, Sivas İnterdisipliner Turizm Araştırmaları Dergisi, 6(2), 116-136.

concept emerged when people combine their previous habits with the bicycle: bicycle tourism. It is known that bicycle tourism has positive effects on destinations. Furthermore, it is thought that the bicycle has a role in the context of social responsibility. The aim of this study is to provide information about bicycle and bicycle tourism in Çanakkale and to highlight the role of bicycles in context of social responsibility through the example of the "Orman Vatandır Bicycle Tour" organized by the Çanakkale Bicycle Platform on 10-12 June 2022. It is thought that the research is important in terms of examining the current cycling studies in Çanakkale and the role of cycling in the context of social responsibility. Qualitative research method was used in the research. In the study, data were collected through a semi-structured questionnaire. The data obtained was evaluated with the descriptive analysis method. At the end of the research, it was observed that the bicycle has an important role in the context of social responsibility, and recommendations were made for official institutions to provide more support in this regard.

Key words: Bicycle Tourism, Bicycle, Çanakkale, Social Responsibility.

1. Giriş

Bisiklet gün geçtikçe kullanımı artan bir ulaşım aracı olarak görülmektedir. İki tekerli bir ulaşım aracı olan bu icadın insan hayatına 19. Yüzyılın ortalarına doğru girdiği bilinmektedir. İnsanlar; bisikleti çoğunlukla günlük ihtiyaçlarını karşılamak, sosyalleşmek, spor yapmak ya da bir yerden başka bir noktaya ulaşmak amaçlarıyla kullanmaktadır. Diğer bir yandan, zaman geçtikçe insanoğlu bisiklet ile birlikte geziler düzenlemeye başlamış ve ilerleyen zamanda bisiklet turizmi ya da bisikletli turizm kavramı ortaya çıkmıştır. Bisiklet Turizmi, temelinde belirli bir noktaya çeşitli amaçlarla yapılan eğlence amaçlı bir ya da birden fazla gün süresince yapılan ziyaretlerdir (Keeling, 1999). Bisikletli turizm, yapıldığı bölgelere olumlu bir etki sağlamaktadır. Bir yerde bisikletli turizm yapılıyorsa oraya gelen insanlar destinasyonda zaman geçirip harcama yaptığından bu turizm çeşidinin bölgeye ekonomik yönden olumlu bir etki yaptığı söylenebilir.

Bisiklet, temelinde bir ulaşım aracı gibi görünse de bu iki tekerli ve sizi bir yerden alıp bambaşka bir dünyaya sürükleyecek icadı yalnızca bir ulaşım aracı olarak görmek doğru sayılmayabilir. Bazı nesiller için bisiklet, bir hediye olarak görülmüştür ve belirli bir zaman sonra kullanılmayan ve atıl duruma gelen bir hediye olmuştur. Ancak o hediye, bireyin hayatında iz bırakmış ya da unutulması güç bir yer hatıra bıraktıysa, yıllar sonra o tutkuya geri dönmek için bir yol bulunmuştur.

Dünya genelinde bisiklet turizmi açısından birçok etkinlik yapılmakta ve bu etkinlikler yine dünya çapında milyonlarda insan tarafından takip edilmektedir. Bu etkinlikler arasında en çok öne çıkan etkinlik, 1903 yılından beri organize edilen Tour de France, yani Fransa Bisiklet Turu’dur. Tur başlangıçta bir gazetenin satışlarını arttırma amaçlı başlamıştır ve günümüzde en çok takip edilen spor etkinlikleri arasındadır (Aydilek ve Sarıççek, 2017).

2022 yılında düzenlenen Fransa Bisiklet Turu’nu 190 ülke canlı yayın ile takip etmiş ve etkinlik boyunca 7800 saatlik canlı yayın yapılmıştır (Tour de France, 2023). Bu etkinlik dışında yine dünya genelinde takip edilen diğer bisikletli organizasyonlar ise Giro d’Italia (İtalya Bisiklet Turu) ve Vuelta a Espana (İspanya Bisiklet Turu)’dır. Bu etkinliklerin ortak paydası, bütün bisiklet severleri ortak bir paydada birleştirmek ve onlar tarafından takip edilmeleridir. Bu etkinlikler gibi Türkiye’de yapılan organizasyonlar da vardır. Cumhurbaşkanlığı Bisiklet

Turu, 1963 yılından beri organize edilmektedir. İlk zamanlarda Marmara Turu olarak bilinen etkinlik, ilerleyen zamanlarda Cumhurbaşkanlığı himayesi altına girerek Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu olarak anılmıştır. Etkinlik 2017 yılında ilk defa UCI World Tour kategorisine girmiş ve dünya genelinde üst düzey takımların katılımı ile gerçekleştirilmiştir (Tour of Turkey, 2023). Bunun dışında yerelde bazı dernekler, platformlar ya da üniversite toplulukları kendi şehirlerinde ya da yakın şehirlerde kent ve bisiklet turizmine katkı sağlamak amacıyla etkinlikler düzenlemektedir. Çanakkale kentinde bu etkinlik 12 yıldır Çanakkale Bisiklet Turu olarak bilinmektedir. Etkinlik ilk olarak 2012 yılında 18 Mart Bisiklet Grubu tarafından organize edilmiş ve farklı şehirlerden 350 katılımcı ile gerçekleştirilmiştir (Bisikletle Çanakkale, 2023). Sonrasında ise çeşitli firmalar ya da gruplar tarafından organize edilen etkinlik, son yıllarda gönüllü olarak Çanakkale Bisiklet Platformu tarafından organize edilmektedir. 2023 yılı içerisinde 12.’si yapılacak olan etkinlik, 6 Şubat tarihinde Türkiye’de gerçekleşen deprem felaketinden dolayı 3 Eylül 2023 tarihinde yapılacaktır (Çanakkale Bisiklet Platformu, 2023a). Etkinlik tarihinde 2019 yılında yapılan sürüşe 2500 bisikletli katılmıştır (ÇATAB, 2023).

Bisiklet turizmine ilişkin literatür incelendiğinde genellikle bisiklet turizminin mevcut durumu, altyapısal, potansiyel açıdan incelenmesi, bisiklet festivallerinin turizme katkısı ya da bisiklet turistleri, sürdürülebilirlik ile ilgili olduğu görülmüştür (Güvenç, 2022; Ay ve Güzel, 2021; Han vd., 2020; Soyalp, 2017; Uğuz Çelik ve Özbek, 2018; Shipway, King., Lee ve Brown, 2016; Meschik, 2012; Lumsdon, 2000). Bu çalışmanın ana amacı ise Çanakkale’deki bisiklet turizmini ve bisikletin sosyal sorumluluk konusundaki yerini incelemektir. Bu çalışmanın bisikletin ilerleyen çalışmalarda sosyal sorumluluk konusundaki çalışmalar açısından yerinin bilinmesi açısından önemli olduğu düşünülmektedir.

2. Kavramsal Çerçeve

Bu bölümde bisiklet ve bisikletin tarihi hakkında bilgiler bulunmaktadır. İlk olarak bisiklet hakkında genel bilgilere yer verilmiş daha sonra bisikletin tarihçesine değinilmiştir.

2.1. Bisiklet ve Bisikletin Tarihçesi

Bisiklet, iki tekerli ve sürücüsünün bacak gücü ile pedal çevirmesi yoluyla hareket eden ve üzerinde bir kişiden fazla yolcu taşımayan motorsuz bir taşıttır (Resmî Gazete, 2012). İnsanlar bisikleti spor yapmak, sosyalleşmek, günlük ihtiyaçlarını karşılamak, ulaşım ya da hobi gibi çeşitli amaçlar için tercih etmektedir. Bisikletin tarihi 19. yüzyılın sonlarına ya da ortalarına kadar uzanır ve ilk dönemlere bakınca bisiklet gözle görülür değişimlere uğramıştır.

Bisikletler günümüzde daha konforlu hâle getirilmiş ve ulaşım, spor, hobi ve gösteri amaçlı kullanılmaktadır. Bu bağlamda bisikletler 5 tür altında incelenmektedir. Bunlar; dağ bisikleti, yol bisikleti, şehir/tur bisikleti, BMX ve katlanır bisikletlerdir. Dağ bisikletleri adından da anlaşılacağı üzere, dağ ve arazi koşullarında daha rahat ve konforlu bir sürüş sağlamak amacıyla tasarlanan bisikletlerdir. Bu bisikletlerde diğer bisikletlere göre daha iyi süspansiyon ve fren sistemleri bulunmaktadır. Yol bisikletleri genellikle bozuk olmayan yollarda olan sürüşler ve yarışlar için tasarlanmıştır. Bu bisikletlerde ön ya da orta kısımda süspansiyon sistemi bulunmamakta, ağırlık en az olacak şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca bu bisikletlerin gidonlarının diğer bisikletlere göre farklı olduğu görülmektedir. Bunun amacının aerodinamik anlamda bisikletliyi rüzgârdan en az şekilde etkilenmesini sağlamak olduğu bilinmektedir. Şehir/tur bisikletleri genellikle şehir içlerinde ev iş arasında kullanılmak üzere ya da uzun bisiklet turları planlayan bisikletliler için tasarlanmış bisikletlerdir. Bu bisikletlerin

arkalarına genellikle bir bagaj takılıp bisikletlinin eşyalarının taşınması sağlanmaktadır. BMX bisikletler genellikle 20 inch’lik jant ölçüsü ile üretilen bisikletlerdir. Bu bisikletler görsel şov amaçlı üretilmişlerdir. Son olarak katlanır bisikletler insanların araçlarıyla ya da toplu taşıma ile taşıdıkları, gittikleri yerlerde açıp kullandığı bisikletlerdir. Bu tür bisikletlerin son yıllarda popüler olduğu bilinmektedir (Aydilek ve Sarıççek, 2017; Bisikletliler Derneği, 2023).

İlk bisikletin kim tarafından ne zaman ve nerede yapıldığına dair farklı görüşler ileri sürülse de şu anki bisikletlere benzeyen ilk bisiklet Fransız Comte Mede de Sivrac tarafından yapılmıştır. Sivrac, icat ettiği bu bisiklete “Celerifer” adını koymuştur. Sivrac’ın nerede doğduğu ya da nerede vefat ettiği konusunda net verilere ulaşılamamaktadır. Bunun nedeninin hiç yaşamamış olabileceğinden olduğu düşünülmektedir. Bu durum 1891 yılında Fransız tarihçi Baudry de Saunier tarafından ortaya atılan bir aldatmaca olarak görülmektedir. Celerifer’in aslında bir bisiklet değil de, at arabası olduğu ve bu nedenle tarihteki ilk bisiklet olmadığı ileri sürülen görüşler arasındadır. 1817 yılında icat edilen, bazıları için ilk bisiklet olduğu iddia edilen ve Draisienne olarak anılan bu bisiklet, Alman Karl von Drais tarafından bir önceki yıl bölgede yaşanan mahsul kıtlığının sonucu olarak açlığa ve atların katledilmesine yanıt olarak icat edildi. Draisienne’in sağa ve sola yönelebilecek bir tekerleği bulunmaktadır ve bu durum bisiklet ve motosikletler için temel ilke olan iki teker ilkesinin ilk kez ortaya çıkışı olarak kabul edilmektedir. Draisienne ahşap bir yapıya sahipti ve kullanıcılar bu bisikleti ayakla ittirerek hareket ettiriyordu. İlk zamanlarda insanların bu durumu yapması kolay olmamış ve buna cesaret edememişlerdi. İyi bir çıkış yapmasının ardından yollarda denge kuramayan bu bisikletlerin kaldırımında kullanılması da yasaklandı ve modası geçmiş duruma geldi (International Bicycle Fund, 2023).

1840’lı yıllarda İskoçya’da da çeşitli bisikletler üretildiği bilinmektedir. 1845 yılında arkadan çekişli bir bisiklet icat ettiği öne sürülen bakırcı Gavin Dalzell, ölümünden sonra tanınmıştır. Onun ürettiği bisiklet oğlu tarafından Glasgow’daki ulaşım müzesinde başışlanmıştır ve bugün hâlâ orada bulunmaktadır. İlerleyen zamanda Kirkpatrick MacMillan’ın da buna benzer bir bisiklete 1839 yılında sahip olduğu ortaya atılmıştır ancak o bisikletin akıbeti konusunda herhangi bir bilgi bulunmamaktadır (Herlihy, 2004).

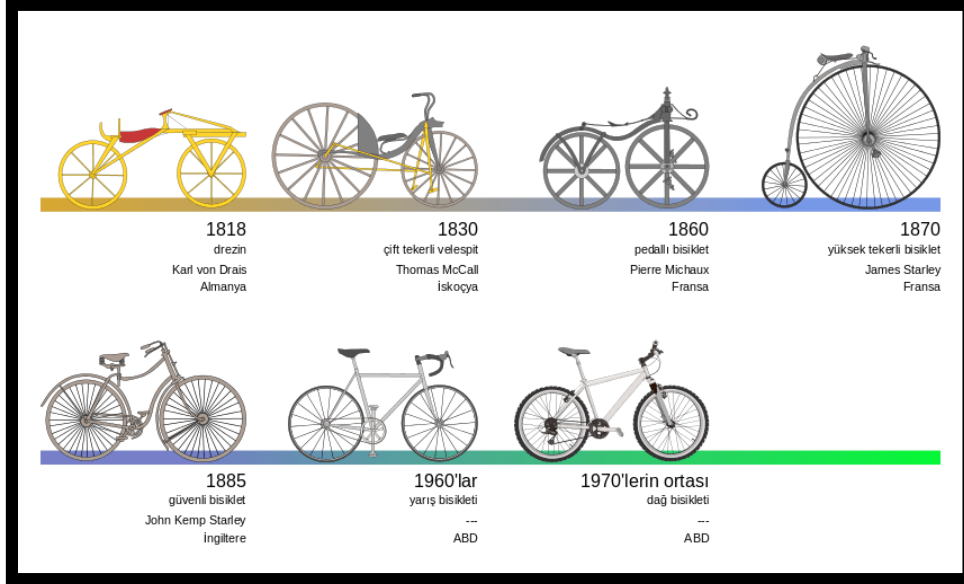
1861 yılına gelindiğinde Fransız çilingir Pierre Michaux ve oğlu “velocipede” olarak adlandırılan ve Türkçe’ye velespit olarak geçen bisikleti icat etmiştir. Bu bisiklette pedallar ön tekerleğe entegre olarak üretilmiştir. Temelde ahşap olarak planlanan bu bisiklet hem ahşap hem de demirden yapılmaz. Demir çerçevesi tekerlekler bisikletin yol üzerindeki tümsek ya da çukurları bisiklet sürücüsüne çok fazla hissettirdiğinden dolayı bu bisikletin adı halk arasında “boneshaker” yani kemik titreten olarak bilinmektedir (Aydilek ve Sarıççek, 2017).

1870 yılında İngiliz James Starley tarafından yeni bir bisiklet patenti alındı. Bu bisiklette diğer bisikletlere nazaran gözle görünür bir fark bulunmaktaydı. Üretilen bu bisikletin adı “Ariel” bisikletiydi ve Ariel’i diğerlerinden ayıran nokta ön tekerleğinin normalden daha büyük bir tekerlek olmasıydı. Bisikletin ön tekeri yaklaşık 60 inç yani 1,5 metreye tekabül etmekteydi. 1870’li yıllar büyük tekerli bisikletin egemenliği altında geçti fakat bu bisikletlerin modası da kısa süre sonra yok olmuştur (Roberts ve Pinkerton, 1991).

1888 yılına gelindiğinde İskoçyalı bir veteriner olan John Boyd Dunlop, hasta olan oğlu için üç tekerli bisikletinin tekerlerini daha rahat bir sürüş hissiyatı için hava basınçlı olarak tasarladı. Bu birleşim sonucunda halk güvenlik ve konforu aynı bisiklette bulduğundan bisiklete binmek için yaygara kopardı. Bu yıllardan sonra güvenli bisiklet kavramı ortaya çıkmış ve insanların vites, fren ve zincir sistemlerinin daha da gelişmesiyle birlikte bisiklete karşı güveni

artmıştır. İlk zamanlarda bu komponentlerden oluşan bisikletler biraz pahalı olduğundan bisiklet yalnızca elit kesim yani ekonomik açıdan daha iyi olan kesim tarafından tercih edilmekteydi ancak zamanla bunun da azalmış olduğu bilinmektedir (International Bicycle Fund, 2023). Şekil 1’de bisikletin tarihsel süreçte gelişimi gösterilmektedir.

§



Şekil 1. Bisikletin tarihsel gelişimi

Kaynak: EKOBİD, 2023

2.2. Bisiklet Turizmi

Bisiklet turizminin son yıllarda dünya genelinde popüler hale geldiği bilinmektedir. Bisiklet turizmi genel anlamda bir bisiklet etkinliğini izlemek ya da bu etkinliklere katılmayı ifade eden bir turizm çeşididir (Ritchie, Tkaczynski ve Faulks, 2010). Bisiklet turizmi sayesinde insanlar bisikletle seyahat ederek yerel kültürü, manzaraları ve deneyimleri keşfetme fırsatı bulmaktadırlar. Bisiklet turizmi bazı ülkelerde fazla gelişmiş, bazı ülkelerde ise gelişmektedir. Avrupa ülkelerinde bu gelişmişlik oranı daha fazladır. Örneğin Danimarka, Almanya ve Hollanda gibi ülkelerde bisiklet turizmi bisiklet turizmi yalnızca bir bisiklet sürme etkinliği olarak kalmamıştır (Dickinson ve Lumsdon, 2010). Düzenli kurulmuş tesisler ve bisiklet rotaları sayesinde bisiklet kullanıcıları belirli bir rotada tıkanıp kalmayıp turizm güzergâhları arasında geçişler yapma olanağı bulmuşlardır (Han vd., 2017).

Bisiklet turizminin başlangıç noktası bisikletin ulaşım aracı olarak kabul edilebilir. 19. Yüzyılın sonlarına doğru bisikletin ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlanmasıyla bisikletli turizm başlamıştır diyebiliriz. Bisikletli turizm birçok turizm çeşidinin alt dalı olarak literatürde kullanılmaktadır. Hall ve Ritchie (1999) bisikletli turistleri özel ilgi turistleri olarak kabul etmiş ve aynı şekilde bisiklet turizmini de özel ilgi turizmi olduğunu ifade etmişlerdir. Özel ilgi turizmi ise temelinde ilgileri belirli alanlarda yoğunlaşan bireylerin ilgilerini karşılama amaçlı yaptıkları seyahatler olarak tanımlanabilir (Tanrısevdi ve Çavuş, 2003).

Diğer turizm türleri ile karşılaştırınca bisikletli turizmin bazı avantajları vardır. Öncelikle bisikletli turizm ile birlikte turistler yalnızca gezme ihtiyaçları karşılamaz, normal turların oluşturduğu kaynak israfı ve çevre kirliliği gibi sorunları engellemiş olur. Bisiklet sürerek çevreye zarar verme konusu daha aza indirgenmiş olur, normal turlardaki gibi zararlı gaz salınımı olmaz. Ayrıca bisiklet kullanıcıları genellikle çevreci bireyler olduğundan, bu konuda

farkındalıkları yüksek bireylerdir. Diğer yandan bisikletli turizm ile seyahat eden turistler, fiziksel anlamda kendilerini geliştirecek ve bu durumun kendilerini daha sağlıklı ve dinç hissetmelerine neden olması beklenmektedir (Lu, 2010).

2.2.1. Dünyada Bisiklet Turizmi

Dünya genelinde bisiklet kullanımı gün geçtikçe artmaktadır (Schröter vd., 2021). Bisiklet kullanımının artması, bisikletli çalışmalara verilen desteklerden anlaşılmaktadır. Asya kıtasında bisikletin batı dünyasına göre daha az gelişmiş konumda olduğu görülmektedir ancak özellikle Çin odaklı düşünürsek, zengin tarihi ve kültürel geçmişi ve coğrafi koşulları nedeniyle bisiklet turizmine uygun konumdadır ve Çin’in bu konuda geri kalmaması beklenmektedir. Ayrıca Çin halkının sağlık konusundaki farkındalığı da Çin’de bisiklet turizminin fizibilitesini artırmakta ve gelecekte bisiklet turizmi açısından önemli bir konumda olabileceğini göstermektedir (Lu, 2010). Çin dışında kıtada bisiklet konusunda öne çıkan diğer bir ülke ise Tayvan’dır. Tayvan yüksek kalite, dayanıklı ve yenilikçi tasarım konusundaki başarılı işleri nedeniyle uzun zamandır sektörde yer almaktadır ve hem profesyonel hem de profesyonel olmayan birçok bisikletçi Tayvan’da üretilmiş olan bisikletleri kullanmaktadır (Lee, 2014).

Bisiklet kullanımının arttığı kıtalardan bir diğeri ise Avrupa kıtasıdır. Avrupa kıtası bisiklet turizmi açısından gelişmiş bir nokta olarak görülmektedir ve dünyanın birçok bölgesinden turistler, bisikletle keşfedilecek güzel rotaları ve manzaraları keşfetmek için Avrupa’ya gelmektedir. Bu turizm türü sürdürülebilir turizm uygulamaları kapsamında yer alarak, bölgesel ekonomilere katkı sağlamakta ve çevresel etkiyi minimize etmektedir. Avrupa’da bisiklet turizmi için özel yollar ve rotalar da geliştirilmiştir. EuroVelo projesi bu rotalardan en bilinenidir. Bu proje, 1995 yılında başlatılmış ve Avrupa’nın farklı bölgelerindeki 17 ulusal bisiklet rotasını birleştirmeyi hedeflemiştir. Bu rotalar toplamda 90.000 kilometreye ulaşmaktadır ve şu an bu rotaların 45.000 kilometrelik bölümü hâli hazırda pedallanabilir düzeydedir (European Cyclists' Federation, 2021).

EuroVelo rotaları, çeşitli zorluk seviyelerine sahip olduğu için bisiklet turizmi anlamında herhangi bir seviyedeki bisikletçiye uygun olabilmektedir. Bisiklete yeni başlamış bir bisikletçi bile bu rotalardan faydalanarak rota üzerinde seyahat edebilmektedir. Bu rotaların çoğunlukla güvenli ve normal yollardan ayrılmış bisiklet yolları kullanılarak ya da trafiğin yoğun olmadığı bölgelerde inşa edildiği görülmektedir ve yolda turistik yerleri ve doğal güzellikleri keşfetmek için duraklama noktaları sunmaktadır.

Bisikletin serüveninin Amerika Kıtasında da 19 yüzyılın sonlarına dayandığı düşünülmektedir. Amerika’da insanlar bisikleti ulaşım için değil de daha çok eğlence amaçlı ya da boş zaman aktivitesi olarak kullanmaktadır ancak diğer ülkelerde bu durum kıyaslanabilir bir düzeydedir (Rietveld ve Daniel, 2004). Dünya genelinde şehirler kendi içlerinde bisikletli ulaşım için teşvikler yapmakta ve bisiklet dostu şehir unvanını almak için yarışmaktadırlar. Bu kapsamda Copenhagenize Index adında bir kuruluş, bisiklet dostu şehirleri belirlemek adına 2 yılda bir çalışmalar yapmakta ve ilk 20 şehri sıralamaktadır. Bu sıralamaları yaparken kuruluş çalışanlarının göz önünde bulundurduğu parametreler şunlardır; (Copenhagenize Index, 2023)

- Bisiklet altyapısı
- Bisiklet tesisleri

- Trafiğe olan etki
- Cinsiyet (kadın erkek sayısındaki denge)
- Güvenlik önlemleri
- Kargo bisiklet kullanımı
- Yerel halktaki bisiklet farkındalığı
- Bisiklet politikaları
- Bisiklet paylaşım uygulamaları
- Şehir planlaması

Tablo 1. Bisiklet dostu şehirler sıralaması

Sıra	2011	2013	2015	2017	2019
1.	Amsterdam	Amsterdam	Kopenhag	Kopenhag	Kopenhag
2.	Kopenhag	Kopenhag	Amsterdam	Utrecht	Amsterdam
3.	Barselona	Utrecht	Utrecht	Amsterdam	Utrecht
4.	Berlin	Sevilla	Eindhoven	Strasbourg	Antwerp
5.	Tokyo	Bordeaux	Malmö	Malmö	Strasbourg
6.	Münih	Nantes	Nantes	Bordeaux	Bordeaux
7.	Paris	Antwerp	Bordeaux	Antwerp	Oslo
8.	Montreal	Eindhoven	Strasbourg	Ljubljana	Paris
9.	Dublin	Malmö	Antwerp	Tokyo	Viyana
10.	Budapeşte	Berlin	Sevilla	Berlin	Helsinki
11.	Hamburg	Dublin	Barcelona	Barselona	Bremen
12.	Guadalajara	Tokyo	Ljubljana	Viyana	Bogota
13.	Portland	Münih	Dublin	Paris	Barselona
14.	Stockholm	Montreal	Buenos Aires	Sevilla	Ljubljana
15.	Helsinki	Nagoya	Berlin	Münih	Berlin
16.	Londra	Rio de Janeiro	Minneapolis	Nantes	Tokyo
17.	San Francisco	Barselona	Paris	Hamburg	Taipei
18.	Rio de Janeiro	Budapeşte	Hamburg	Helsinki	Montréal
19.	Viyana	Paris	Münih	Oslo	Vancouver
20.	New York	Hamburg	Montreal	Montreal	Hamburg

Kaynak: Copenhagenize Index, 2023

2.2.2 Türkiye’de Bisiklet Turizmi

Türkiye’nin bisiklet ile ilk tanışması üretiminin ardından çok sürmemiş ve 1880’li yıllarda gerçekleşmiştir. Tomas Istefanis adında bir Amerikalı, Türkiye’ye bisikleti ile gelmiş ve İstanbul’dan Sivas’a doğru bir sürüş gerçekleştirmiştir. Bu yıllardan sonra İstanbul’a bisikletler ithal edilmeye başlanmıştır. 15 Mayıs 1895 tarihinde İzmir’de ve 18 Ağustos 1895 tarihinde İstanbul’da ilk defa bisiklet yarışları yapılmıştır. 1897 yılında ise o dönemler Türkiye sınırları içerisinde kalan Selanik’teki velodrom’da (bisiklet yarış pisti) ilk defa bisiklet yarışları yapılmıştır. O dönemlerde bisikletlerin posta teşkilatındaki çalışanlar tarafından da kullanıldığı bilinmektedir. Aynı zamanda o dönemlerde emniyet teşkilatının da posta

teşkilatından esinlenerek bisiklet kullanımına başladığı bilinmektedir (Süme ve Özsoy, 2010). Cumhuriyetin ilanı ile birlikte 1923 yılında Bisiklet Heyet-i Müttehidesi adıyla bisiklet federasyonu kurulmuştur. O zamanlar bisiklet sporunun Türkiye’de gelişmesinde önemli rol oynayan federasyon, bisiklet milli takımı oluşturmuş ve 1924 olimpiyatlarına hazırlanmaya başlamışlardır ancak takım için yeterli bisiklet bulunmamasından dolayı milli takım olimpiyatlara katılamamıştır (Türkiye Bisiklet Federasyonu, 2023). Sonrasında Türkiye’de bisiklet takımları oluşmaya başlamış ve spor şu anki durumuna gelmiştir.

Türkiye’de bisiklet turizmi toplu bir çatı altında olmasa da şehir şehir, o bölgelerdeki yerel halkın konuya olan ilgisine göre gelişme göstermektedir. Türkiye, coğrafi açıdan dikkat çekici bir konumda olduğundan yerli ve yabancı turistler tarafından uğrak noktası olmuştur. Bu coğrafi çekiciliğin bisiklet turizmi açısından da getirileri olmuştur. Türkiye’nin görülmeye değer sahil kesimleri, çıktıkça daha çok zevkli gelen dağ ve tepeleri, bisikletli turistler için ziyaret edilmek istenen yerler olmuştur. EuroVelo ağı tarafından yapılan 2 rotaya dahil olan Türkiye’nin bisikletli turistler açısından daha ilgi çekici bir destinasyon olacağı söylenebilir çünkü bu ağa daha önce dahil olan ülkelerin bisikletli turizm açısından gelişmiş ülkeler olduğu bilinmektedir ve bu durumun Türkiye’deki bisikletli turizmin daha iyi yerlere gelebileceğine işaret olacağı söylenebilir (Güvenç, 2022).

2022 yılında yapılan çalışmaya göre Türkiye’deki bisiklet turizmi destinasyonlarının coğrafi dağılımı ortaya çıkarılmıştır. Türkiye’de öne çıkan bisiklet turizmi destinasyonlarının coğrafi dağılımı harita 1’de gösterilmektedir. Yapılan araştırmada katılımcılara Türkiye’de bisikletli bir şekilde tur yapılırken gidilmesi gereken üç şehir ya da bölge açık uçlu bir şekilde sorulmuştur. Katılımcılardan bölge olarak alınan cevaplarda öne çıkan üç bölge Ege Bölgesi, Karadeniz Bölgesi ve Akdeniz Bölgesi olmuştur. Şehir bazında alınan cevaplarda ise öne çıkan şehirler Muğla, Nevşehir, İzmir olmuştur, bu illeri takip eden iller ise Çanakkale, Eskişehir ve İstanbul gibi illerdir (Aşan, 2022).

Harita 1. Öne çıkan bisiklet turizmi destinasyonlarının coğrafi dağılımı



Harita 1. Öne çıkan bisiklet turizmi destinasyonlarının coğrafi dağılımı

Kaynak: Aşan, 2022

2.2.3. Çanakkale’de Bisiklet ve Bisiklet Turizmi

“Barışın Kenti” olarak bilinen Çanakkale, Türkiye'nin kuzeybatısında, Marmara Denizi'nin güneydoğusunda yer almaktadır. Çanakkale, turizm açısından önemli bir şehir olmasının yanı sıra bisikletçiler için de tercih edilen bir destinasyondur. Şehrin doğal güzellikleri ve tarihi zenginlikleri, bisikletçilerin planladıkları turların önemli rotalarından biri olmasını sağlamaktadır.

Çanakkale’ye ilk olarak bisikletin ne zaman geldiği tam olarak bilinmemektedir ancak Çanakkale Belediyesi’ne bağlı Kent Müzesi’nin 2019 yılı içerisinde oluşturduğu “Kentte Bisiklet” sergisi, kentin bisiklet tarihi hakkında bizlere bilgiler vermektedir. Kentin ilk bisikletçisi olarak kabul edilen Çubuklu Bisiklet 1924 yılında Mehmet Çubuklu’nun Bulgaristan’dan Çanakkale’ye taşınması ile açılmıştır. O dönemde başka bir bisikletçi bulunmadığı Mehmet Çubuklu’nun oğlu Süleyman Çubuklu tarafından söylenmiştir. O zamanlar halkın durumu pek iyi olmadığından şehirde fazla bisiklet bulunmamaktadır. Ayrıca Süleyman Çubuklu, sokakların arnavut kaldırımı olduğundan bisiklet lastiklerinin sık sık patladığını ve o dönemde lastiklerin pahalı olmasından dolayı bolca yama yaptığından bahsetmiştir. Yine o dönemler Çanakkale’de yaşayan Binyamin Bello’nun bir Türkiye turu yaptığı bilinmektedir. Ancak turun Adana’da kendisini casus sanan kişiler tarafından kendisine şiddet uygulanarak yarada kesildiği ve ardından Bello’nun bisikleti bıraktığı söylenmektedir. Kentin ilk bisikletçisinin emektar ustalarından olan Süleyman Çubuklu, 2022 yılının Nisan ayında vefat etmiştir (Çanakkale Kent Müzesi ve Arşivi, 2023).

Şehirdeki ikinci bisikletçinin edinilen bilgilere göre Süleyman Digan’ın kurduğu bisikletçidir. Bu bisikletçi günümüzde hâlâ aktif olarak aile bireyleri tarafından açık tutulmaktadır. Süleyman Digan’ın oğlu Hasan Digan’dan edinilen bilgiye göre bu bisikletçi 1950’li yıllarda açılmıştır. O yıllarda yine eski zamanlarda olduğu gibi iç lastik tedarikinde sıkıntılar yaşanmaktaydı ve yerel halk lastikleri çok kez yamalayarak kullanmaktaydı ve o zamanlar bisikletlerin “17 BL” şeklinde plakalarının olduğu söylenmiştir. O zamanlar yurtdışından bisikletçilerin Türkiye’yi turladığını Süleyman Digan’ın bir anısından anlayabiliyoruz. 1967 yılında şehre gelen Kanadalı bisikletli çiftin lastiği İntepe (Erenköy – Çanakkale ilinin merkez ilçesine bağlı bir köy) yakınlarında lastiği patlamış ve yolda kalmışlar. Lastik bulunması zor bir lastik olduğundan çift biraz zorlanmış ancak sonunda Diganlar Bisiklet’e gelmiş ve Süleyman Bey lastiği tamir etmiştir. Tamir sonunda çok sevinen bisikletli çift, çantalarındaki Kanada rozetini Süleyman Bey’e hediye etmiştir (Çanakkale Kent Müzesi ve Arşivi, 2023).

Zaman geçtikçe bisiklet kültürü Çanakkale’de yayılmaya başlamış ve bu süreçte yeni bisikletçiler açılmaya başlamıştır. Açılan bu bisikletçilerden birisi de Balcı ailesinin kurmuş olduğu bisikletçidir. Bu bisikletçi ile ilgili bilgiler 1953 doğumlu Mehmet Balcı’dan alınmıştır. Mehmet Balcı, bisiklet serüvenine 1963 yılında Ezine’de (Çanakkale ilinin bir ilçesi) babasının yanında bisikletçide tamir yaparak başlamıştır. Mehmet Bey o zamanlar araçların çok olmamasından dolayı bisikletlerin ulaşım aracı olduğundan bahsetmiş ve bisikletlilerin konvoylar hâlinde dükkânlarına gelerek tamirat işlemlerini yaptıklarından söz etmiştir. Hatta o dönem insanların lastik patlağı gibi kolay işlemleri kendi başlarına yaptıklarından da bahsetmiş ancak diğer dönemlerde olduğu gibi parça sıkıntısından dolayı diğer parçalarda olan sorunları kendi yöntemleri ile tamir edip sorunları çözdüklerinden de söz etmiştir (Çanakkale Kent Müzesi ve Arşivi, 2023).

Kentte bisiklet kültürü ilerleyen zamanla birlikte diğer sakinlere de yansımış ve bunun sonucu olarak günümüzde ulaşımını bisikletle sürdüren büyükten küçüğe herkesi trafikte görmekteyiz. Bu kültürün gelişmesi ile birlikte kentte bisikletli aktiviteler yapan ekipler oluşmaya başlamış ve birlikte etkinlikler yapılmaya başlanmıştır. Bu ekipler zamanla kuruluş dağılıma süreci yaşamışlardır. Günümüzde bu ekiplerden Çanakkale Bisiklet Platformu, Boreas Çanakkale Bisiklet Grubu ve Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Bisiklet Topluluğu etkinliklerini sürdürmektedir. Çanakkale’de bisiklet turizmi anlamında yapılan en büyük etkinlik, 12 yıldır yapılan ve bir gelenek hâline gelen Çanakkale Bisiklet Turu’dur. Çanakkale Bisiklet Turu ilk defa 2012 yılında Çanakkale ve çevre illerden katılım gösteren 350 bisikletsever ile Gelibolu Yarımadası’nda düzenlenmiştir (Bisikletle Çanakkale, 2023). İlerleyen yıllarda çeşitli firmalar ve resmi kurumlar bu etkinliğin organizasyonunda rol almışlardır. Son yıllarda ise etkinliğin organizasyonunda gönüllü bir ekip olarak Çanakkale Bisiklet Platformu görev almıştır.

2.2.4. Çanakkale’deki Bisiklet Rotaları

Çanakkale ili gerek tarihi, gerekse doğal güzellikleri ile bisikletçilerin mutlaka uğramak istediği şehirler arasında yer almaktadır. Bisikletçilerin bu kenti ziyaret etmek için bu kadar fazla istekli olmalarının bir diğer nedeni şehirdeki bisiklet rotalarının fazla olmasıdır. Kent içerisinde ne amaçlı gezmek isterseniz o amaca uygun bir bisiklet rotası bulmak mümkündür. Bisikletçilerin ve diğer sporcuların ortak olarak kullandığı bir uygulama olan Wikiloc’ta Çanakkale ili içerisinde amatör ya da profesyonel sporcular tarafından oluşturulmuş 564 adet bisiklet rotası bulunmaktadır (Wikiloc, 2023a). Ancak bu sitede oluşturulan rotalar bireysel kullanıcılar tarafından oluşturulduğundan aynı rotanın birden fazla kez çizildiği söylenebilir. Bunun dışında Çanakkale’de 2016 yılında kurulan ve o yıldan beri faaliyet gösteren Çanakkale Bisiklet Platformu (ÇABİP) tarafından kente gelen misafirler, ziyaretçiler ve kentte yaşayan bisiklet gönüllülerinin kullanımı için oluşturulan 84 adet rota bulunmaktadır (Çanakkale Bisiklet Platformu, 2023b).

Çanakkale bölgesindeki rotalar filtrelenmek istenirse her amaca uygun rotalar olduğunu söylemek mümkündür. Kente gelmiş bir bisikletli kültürel gezi amaçlı bir tur düzenlemek isterse bunu kentte çok rahat bir şekilde yapabilmektedir, hatta turunu birden fazla seçeneği bir şekilde yapabilmektedir. Çanakkale Merkez’de bulunan bisikletlinin Truva Atı’ndan Troya Antik Kenti’ne olan turu ele alırsa; bisikletli planladığı turu dilerse sahil kısmından giderek ya da denizden uzak bir yol üzerinden yapabilmektedir. Bunun yanında kente gelen bisikletliler rotaları üzerinde bulunan tarihi köylere konuk olabilir, köylerin tarihleri hakkında bilgi sahibi olabileceği imkânı bulmaktadırlar.

Çanakkale’deki bisiklet rotaları yalnızca Merkez bölgesinde ya da kültürel rotalar ile kısıtlı değildir. Kentin diğer ilçelerinde de ayrı ayrı amaçlara uygun olan ve kitleleri çekici niteliğe sahip olan rotalar bulunmaktadır. Bunlardan birisi Bozcaada’dır. Bozcaada ilçesinin yaz aylarında turistler açısından fazla bir şekilde ziyaret edildiği görülmektedir. Gelen turistlerin ada içerisinde trafiğin yoğun olduğu göz önüne alırsa bisikletle seyahat etmeleri mantıklı bir seçenek olarak görülmektedir. Bunun yanı sıra ada içerisinde yaz aylarında araç kullanımının kısıtlanması, insanları başka ulaşım araçlarını kullanmaya yöneltmektedir (Bozcaada Rehberi, 2023). Bozcaada sınırları içerisinde Wikiloc platformunda bireysel kullanıcılar tarafından oluşturulmuş 53 adet bisiklet rotası bulunmaktadır (Wikiloc, 2023b).

Bozcaada’nın yanında Çanakkale’nin bir diğer adası olan Gökçeada’da bisiklet turizmi açısından bisikletliler tarafından tercih edilmektedir. Gökçeada 2011 yılında Cittaslow

unvanını almıştır ve dünyanın ilk olarak seçilen adası olmuştur (Gökçeada Kaymakamlığı, 2023). Cittaslow, şehirlerin sahip olduğu özellikleri olduğu gibi tutmayı yani bozulmasını engellemeyi amaçlayan bir harekettir (Aksu ve Görman, 2019). Gökçeada’da Wikiloc kayıtlarına göre 56 adet rota bulunmaktadır (Wikiloc, 2023c).

Çanakkale’nin bisiklet turizmi ve rotaları açısından diğer bir lokasyonu ise Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı’dır. Yarımadayı ziyaret eden turistlerin yarımadanın coğrafi şartlarından ötürü yarımada gezilerinde bisiklet kullandıkları da görülmektedir. Wikiloc kayıtlarına göre Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı sınırları içerisinde bireysel kullanıcılar tarafından oluşturulmuş 100’den fazla rota olduğu görülmektedir (Wikiloc, 2023d). Ayrıca Gelibolu Yarımadası’nda 2012 yılından beri geleneksel olarak her sene düzenlenmekte olan ve tüm bisikletseverlerin katılım gösterdiği Çanakkale Bisiklet Turu düzenlenmektedir (Çanakkale İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2023).

2.3. Sosyal Sorumluluk ve Bisiklet

Sosyal sorumluluk kavramı; sorumlu vatandaşlık, kurumsal sosyal sorumluluk, sorumlu işletmecilik ve sorumlu kurumsallık gibi kavramlarla ifade edilmektedir. Kurumsal sosyal sorumluluk kavramının gelişiminin 1. Dünya savaşına kadar dayandığı söylenmektedir. Savaş sonrası dönemdeki yönetim anlayışı, yönetimlerin toplumları ile ilgilenmesine ve onların sorunlarına çözüp odaklı yaklaşımlar üretmelerine neden olmuştu ve o dönemlerden beri kurumların sosyal sorumluluk çalışmalarına başladığı ve bu konu üzerinde çalışmalar yaptıkları görülmektedir. Sosyal sorumluluk, bir kurumun, yasal ve maddi koşullara, etik kurallara uygun çalışmalar yapması ve bu çalışmalarını yaparken bireylerin ya da toplumların çıkarlarına zarar vermeden süreci yönetmesidir (Demir ve Songür, 1999).

Sosyal sorumluluk ve bisiklet konusunda akademik anlamda dünya genelinde birtakım çalışmalar yapılmıştır. Kaç ve Gorenak (2018), bisiklet paylaşım sistemlerinin sosyal sorumluluk anlamında önemli bir rol oynadığını savunmuştur ve bu bağlamda, bisiklet kullanımının sosyal sorumluluk konusunda aktif olan turistleri kazanma yolunda önemli olabileceği yönünde düşüncelerini paylaşmışlardır. Ayrıca katma değer açısından bisiklet paylaşım sistemlerinde sosyal sorumluluğun tanıtım ve pazarlama konusunda büyük bir fırsat olduğunu söylemişlerdir. Diğer yandan Nocerino vd. (2016), elektrikli bisiklet kullanımındaki deneyimin kurumsal sosyal sorumluluk, görünürlük ve yeşil imajın artırılması konularında önemli bir noktada olduğunu belirtmişlerdir.

Sosyal sorumluluk bağlamında Türkiye’de çeşitli kurumlar tarafından bisikletin de dahil olduğu projeler yapılmaktadır. Bunlardan en bilindik olanı Eti Firması ve Aktif Yaşam Derneği tarafından hayata geçirilen “Sarı Bisiklet” projesidir. Eti Sarı Bisiklet Sosyal Sorumluluk Projesi, 2014 yılında toplumu sağlıklı bir yaşantı için motive etmek, bisikleti hareketliliğin en sağlıklı ve eğlenceli yolu olarak günlük yaşantının bir parçası hâline getirmek amacıyla ortaya çıkmıştır. Bu proje kapsamında; bisiklet sürüş eğitimleri, kadınlar için bisiklet eğitimleri, bisiklet geri dönüşümü, üniversitede bisikletli ulaşım, mobil tamir aracı, akaryakıt istasyonunda bisiklet bakım noktası, toplu sürüş etkinlikleri, bisiklet çalıştay, hareketli yaşam seminerleri, trafikte bisiklet farkındalığı gibi konularda çalışmalar yapılmıştır (Aktif Yaşam Derneği, 2023).

Eti Sarı Bisiklet projesi dışında Türkiye’de birçok farklı kurumda bisikletli sosyal sorumluluk çalışmaları yürütülmüştür. Bunlardan birisi İstanbul Üniversitesi Sosyal Sorumluluk Araştırma ve Uygulama Merkezi tarafından hayata geçirilen Avcılar Kampüsü’nde Bisiklet

çalışmasıdır. Projenin amacı arazi yapısı uygun olan üniversite kampüslerinde öğrencilere bisiklet sporunu sevdirmektir. Bu proje kapsamında 2009 yılında üniversite öğrencilerine ücretsiz bir şekilde bisikletler temin edilmiş, kampüs içi bisiklet yolları ve park istasyonları yapılmıştır (İstanbul Üniversitesi Sosyal Sorumluluk Araştırma ve Uygulama Merkezi, 2023).

Çanakkale ilinde ise sosyal sorumluluk ve bisiklet konusunda örnek gösterilecek çalışmalar Çanakkale Bisiklet Platformu tarafından yapılmaktadır. ÇABİP’in 2016 yılından beri gerçekleştirdiği sosyal sorumluluk çalışmaları; bisikletlerle fidan dikme etkinlikleri, farkındalık yürüyüşleri, çocuk etkinlikleri, engelli bireylerle etkinlikler, yardım çalışmaları ve resmi kurumlar tarafından onaylanan gönüllülük faaliyetleridir (Çanakkale Bisiklet Platformu, 2023c).

Bisikletin sosyal sorumluluk bağlamında sahip olduğu roller çeşitli çalışmalar ile ortaya konmuştur. Bu çalışmalar yalnızca bisiklet bağlamında kalmayıp, bisiklet paylaşım sistemlerini ve elektrikli bisikletleri de ele alarak sonuç olarak bisikletin sosyal sorumluluk konusunda sahip olduğu rolün önemi hakkında bilgiler sunmuştur. Bu konuda ülkemizde de çeşitli dernek ya da platformların bisikletin sosyal sorumluluk bağlamındaki rolünü göstermek amacıyla birçok etkinlik yapıldığı görülmektedir. Bu etkinlikler sayesinde günümüzde bisikletin sosyal sorumluluk anlamında önemli bir role sahip olduğu anlaşılmakta ve bu rolün bu etkinlikler ve projeler sayesinde daha da önemli hâle geldiği söylenebilmektedir.

3. Yöntem

Araştırmanın amacı, Çanakkale’de hâli hazırda var olan bisiklet çalışmalarının bisiklet turizmi yönünden incelemek ve bisikletin sosyal sorumluluk bağlamındaki rolünü Orman Vatandır Bisiklet Turu örneği üzerinden incelemektir. Araştırmanın evrenini 10-12 Haziran 2022 tarihleri arasında Çanakkale Bisiklet Platformu tarafından düzenlenen Orman Vatandır Bisiklet Turu’na katılım gösteren gönüllülerden oluşmaktadır. Görüşme yapılırken alınan yanıtların birbiri ile benzerlikleri fark edilmiş ve veri doyumuna ulaşıldığı kararına varılarak 11 kişiden sonra görüşme sonlandırılmıştır. Katılımcılar Orman Vatandır Bisiklet Turu’na katılım gösteren gönüllüler arasından seçilmiştir.

Araştırmada elde edilen veriler turizm konu ile ilgili çalışmalar yapan akademisyenlerden görüşler alınarak hazırlanan yapılandırılmış soru formu ile elde edilmiştir. Yapılandırılmış soru formunda, araştırmaya katılan katılımcılara aynı sorular aynı biçimde ve aynı sözcüklerle sorulmaktadır ve katılımcıların sorulara verdikleri yanıtlar kapalı uçludur (Türnüklü, 2000). Görüşme formunun hazırlanış sürecinde huni tekniğinden yararlanılmış ve sorular kolay ve genel ilgi alanlarına yönelik sorular ile başlamıştır. Zor sorular orta kısımda ve formun sonunda cevaplaması daha kolay ve ilgi alanlarına uygun sorulara yer verilmiştir (Ikart, 2019). Soru formu katılımcılara internet aracılığıyla ulaştırılarak Mayıs 2023 döneminde veriler toplanmıştır. Araştırmada elde edilen verilere betimsel analiz yapılmıştır. Betimsel analiz, belirli bir konuda yapılan çalışmaların derinlemesine incelenmesi ve düzenlenmesidir (Ültay, Akyurt ve Ültay, 2021). Araştırmada sorulan yedi soru aşağıdaki gibidir:

1. Çanakkale’de bisiklet turizmi çalışmaları hakkında ne düşünüyorsunuz?
2. Çanakkale’de bisiklet turizmi konusunda çalışmalar yapan gruplar, topluluklar ya da derneklerden hangileri hakkında bilgi sahibisiniz?
3. Sosyal sorumluluk projelerinde bisikletin rolü hakkında ne düşünüyorsunuz?

4. Çanakkale’de yapılan bisikletli çalışmaların sosyal sorumluluk konusunda ne tür faydalar sağladığını düşünüyorsunuz?
5. Genel olarak Orman Vatandır Bisiklet Turunu nasıl değerlendirirsiniz?
6. Orman Vatandır Bisiklet Turu’nu sosyal sorumluluk bağlamında nasıl değerlendirirsiniz?
7. Etkinlik güzergâhının sosyal sorumluluk bağlamında hangi amaçlara ulaştığını düşünüyorsunuz?

Araştırmanın geçerlilik ve güvenilirliğinde; güvenilirliği artırmak için veri toplama ve analiz ile ilgili durumlar detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Araştırmalarda tür fark etmeksizin elde edilen verilerde geçerlilik ve güvenilirliği sağlama konusunda çalışmalar yapılması gerekmektedir (Arslan, 2022). Çalışmada iç geçerliliğinin artırılması için katılımcı yanıtlarından doğrudan aktarma yapılmıştır. Ayrıca katılımcıların çalışmaya verdiği katkılarında kendi düşüncelerini doğru bir şekilde yansıttıklarını teyit etmek amacıyla sorular sorulmuş ve araştırma yapılırken alandaki çeşitli uzmanlardan incelemeler yapılması sağlanmıştır. Verilerin toplama ve analiz aşamasında da birden fazla araştırmacı yer alarak araştırmada birçok inceleme yapılmasına olanak sağlanmıştır.

4. Bulgular

Bu bölümde katılımcıların demografik bilgilerine yer verilecektir. Tablo 1 incelendiğinde geniş bir yaş aralığı olduğu ve yaş ortalamasının 35 civarı olduğu görülmektedir. Katılımcıların cinsiyet oranında erkeklerin önde olduğu görülmektedir (7 erkek, 4 kadın). Katılımcıların eğitim durumlarının genellikle lisans mezunu oldukları görülmüştür, yalnızca bir adet ön lisans mezunu görülmektedir. Katılımcıların bisiklet kullanma sıklıkları değişkenlik göstermekte olup en az haftada bir, en fazla ise haftanın her günü olduğu tespit edilmiştir. Son olarak katılımcıların ortalama 15 yıldır bisiklet kullandığı görülmektedir.

Tablo 2. Katılımcıların demografik özellikleri

Katılımcılar	Yaş	Cinsiyet	Eğitim Durumu	Bisiklet Kullanma Sıklığı	Dahil Olunan Bisiklet Grupları
K1	64	Erkek	Lisans	Haftada 2-4 Gün	ÇABİP, Demiratlılar, Boreas
K2	32	Erkek	Lisans	Her Gün	ÇABİP
K3	34	Erkek	Lisans	Haftada 2-3 Gün	ÇABİP
K4	41	Erkek	Ön lisans	Haftada 1-2 Gün	ÇABİP
K5	35	Erkek	Lisans	Haftada 2 Gün	ÇABİP
K6	37	Kadın	Lisans	Haftada 1-2 Gün	ÇABİP
K7	40	Kadın	Lisans	Haftada 2-3 Gün	ÇABİP
K8	21	Kadın	Lisans	Her Gün	ÇABİP, Keşan DOÇEK
K9	22	Erkek	Lisans	Haftada 2 Gün	ÇABİP, ÇOMÜBİS, Boreas
K10	24	Kadın	Lisans	Her Gün	ÇABİP, DBK
K11	41	Erkek	Lisans	Haftada 1 Gün	ÇABİP

Araştırmada katılımcıların daha önce sosyal sorumluluk projesine katılmaları sorulduğunda katılımcılar arasında bir denge olduğu görülmektedir. Bazı katılımcılar (5) Orman Vatandır Bisiklet Turu’nun katıldıkları ilk sosyal sorumluluk projesi olduğunu belirtirken diğer katılımcılar (6) bu proje dışında farklı projelerde yer aldıklarını belirtmişlerdir. Katılımcılardan K3, K5, K8, K10 ve K11 Orman Vatandır Bisiklet Turu’nun katıldıkları ilk sosyal sorumluluk projesi olduğunu belirtmiştir. Bu soruya K1 “*Hemen her yıl yeşil bir dünya*

için Çanakkale Bisiklet Platformunun "Geleceğe Nefes Ağaçlandırma" çalışmalarına katkı amaçlı farkındalık sürüşlerine ve fidan dikimlerine katılmaktayım.", K2 "Evet daha önce birçok sosyal sorumluluk projesine katıldım. Hem Çanakkale Koza Gençlik Derneği, hem de Çanakkale Bisiklet Platformu aracılığıyla çevre, çocuk, kadın, yaşlı ve gençlerle ilgili birçok projeye katıldım ve koordinatörlüğünü sağladım.", K4 "Orman vatandır bisiklet turu, sporda sporda şiddeti önleme ve sevgi çalıştayı, denizler altında batık ağların toplanması...", K6 "Daha önce Orman Vatandır Bisiklet turu'na, Bisiklet ölümleri dursun etkinliğine, Engelim sosyal hayatıma engel değil projesinde yer aldım", K9 "Evet: "BU KIŞ BENİ SEN GİYDİR", "Geleceğiniz İçin Bisiklet Binin, Trafikte Bizde Varız!", "Orman Vatandır Bisiklet Turu", şeklinde yanıtlar vermişlerdir.

Çanakkale’de bisiklet turizmi çalışmaları konusunda katılımcıların farklı görüşlerde olduğu görülmüştür. Bazı katılımcılar çalışmaları yetersiz bulurken, bazıları ise çalışmaların yeterli ya da umut verici olduğunu belirtmiştir. K1, bu konuda yapılan çalışmaları değerlendirirken düşüncelerini *"Çanakkale'deki turizm sektörü ve turizmle ilgili kamu kurumları ile belediyelerin bisiklet turizmine dönük bir katkı ve bilgilerinin olduğunu düşünmüyorum. Bu konuda en etkin faaliyetlere Çanakkale Bisiklet Platformu dikkat çekmekte ve gerek sosyal medya hesaplarından ve gerekse web sitesi üzerinden sunduğu rota ve rotaya bağlı kültürel, tarihi bilgilendirmeler ile katkı sağlamaktadır. Ancak gönüllü bir kuruluş olması sebebiyle faaliyetleri dikkat çekmek, farkındalık ve turlar ile sınırlı kalmaktadır. Buna rağmen örneğin her perşembe akşamı yakın köylere yapılan turlar ile hem köylülere küçük çaplı ekonomik harcamalarla destek olunmakta, hem de köylü ve şehirli nüfusun etkileşimini sağlayarak bu iki sosyal tabakanın birbirlerini daha iyi anlamalarına ve köylerde turizme dönük yapılabilecek konaklama vb faaliyetlerin neler olabileceği hakkında fikirler üretilmektedir. Son olarak bu yıl, Çanakkale Bisiklet Platformunun da içinde bulunduğu Eurovelo ağı çalışmalarıyla birlikte bu yıl hem belediyeler ve hem de kamu kurumları ile diğer sivil toplum örgütleri ve turizm sektöründe hareketlilik başlamış olup, bunun neticesinin çok güzel yansıtacağını düşünüyorum."* şeklinde ifade etmiştir. Aynı konuda K3, bu konuda çalışmalar yapan grupların çoğalmasının gerektiğini söylerken K5 ise *"Yeteri kadar gezilecek yer olmasına rağmen etkinliklerin yetersiz olduğunu"* belirtmiştir.

Çanakkale’deki bisiklet turizmi konusunda çalışmalar yapan grup, topluluk ya da dernekler konusunda katılımcıların tamamı ilk olarak *"Çanakkale Bisiklet Platformu"* yanıtını vermişlerdir. Bu yanıt dışında katılımcılardan K6 ve K11 *"Boreas Bisiklet Grubu"*; K1 ve K10 ise *"Çanakkale Bölgesel Turist Rehberleri Odası"* yanıtını vermişlerdir. Katılımcılardan K9 ise görüşlerini *"Çanakkale'ye geldiğimde yerel bisiklet grupları arayışında Çanakkale Bisiklet Platformu (ÇABİP) ile tanıştım. Yaptıkları çalışmalar üzerinde yaptığım küçük çaplı bir araştırma sonucunda bisiklet turizmine fayda sağlayacak önemli çalışmalara imza attıklarını, bunun için gönüllülük esasıyla ve büyük özveriyle çalıştıklarını gördüm. Yaptıkları farkındalık çalışmalarıyla hem şehrimizi hem de şehrimizde yapılan bisiklet faaliyetlerini büyük bir kitleye ulaştırdıklarını gördüm. Yerel yönetimlerin, STK'ların, ülkemiz kamu ve özel kuruluşlarının destekleriyle daha da ses getirecek çalışmalar yapacaklarına ve bisiklet turizmini sadece Çanakkale'de değil, Türkiye çapında önemli bir noktaya getireceklerine inanıyorum."* şeklinde ifade etmiştir.

Katılımcıların sosyal sorumluluk projelerinde bisikletin rolü hakkında olumlu görüşlere sahip olduğu görülmektedir. Konu ile ilgili K9, *"Bisikletler, çevre dostu bir ulaşım aracıdır ve bu şekilde çevreye verilen zararı azaltmaya yardımcı olurlar. Ayrıca bisikletlerin sağladığı fiziksel aktivite, insan sağlığı açısından da oldukça faydalıdır. Sosyal sorumluluk projelerinde bisikletin kullanımı, toplumda bisiklet kullanımının teşvik edilmesine yardımcı olabilir. Özellikle şehirlerde trafik sıkışıklığına, hava kirliliğine, doğaya ve sağlıklı yaşama çözüm arayan projeler için önemli bir role sahip olabilir."*

severler, 340 km’lik bir rota üzerinde İzmir’in Karşıyaka ilçesine kadar pedal çevirerek, orman yangınlarına dikkat çekmek ve farkındalık oluşturmak için pedal çevirerek özveriyle bir çalışmaya imza atmışlardır. Ayrıca tur sonrasında yereldeki bisiklet severlerle birlikte şehir içi farkındalık turu düzenleyerek sadece Çanakkale’de değil, İzmir gibi büyük bir şehirde de farkındalık yaratmak için çabalamışlardır. Bu tura katılan bir bisikletçi olarak Çanakkale ve ormanlarımız için çok kıymetli bir çalışma olduğunu düşünüyorum. Tur esnasında bireysel olarak yaptığım gözlemler ve aldığım geri dönüşler de bu çalışmanın farkındalık boyutunun çok önemli bir seviyede olduğunu doğrulamamda yardımcı olmuştur.” şeklinde değerlendirme yapmıştır.

Katılımcılar Orman Vatandır Bisiklet Turu’nun sosyal sorumluluk konusunda genellikle başarılı bir proje olduğunu belirtmiş, farkındalık konusunda iyi bir etki yarattığından ve ilgi çekici bir proje olduğundan bahsetmişlerdir. Bu konuda K5, *“İzmir’e kadar sürdük dediğimizde insanların ilgisi tamamen size dönüyor ve daha sonra ne için sürdüğünüzü merak edip saygı duyuyorlar.”* ifadelerine yer verirken K9, turun önemini belirten *“Turun sosyal sorumluluk boyutu, özellikle ormanları koruma ve doğa sevgisi konularında toplumda farkındalık yaratmayı hedefliyor. Ayrıca, turda yer alan bisiklet severlerin ve doğa tutkunlarının, topluma örnek olacak davranışlar sergilemesi ve ormanlara/çevreye duyarlılık konusunda bilinçlendirici bir rol üstleniyor olması da bu bağlamda büyük önem taşıyor.”* şeklinde değerlendirme yapmıştır. Farkındalık konusunda ise K10, *“Yukarıdaki soruya cevabımda da dediğim gibi, bisiklet sosyal farkındalık oluşturma adına en güzel ve etkili araçlardandır. Orman yangınlarını önleme, ormanlarımızı koruma ve yangın gönüllüsü olma konusunda farkındalık yaratma amaçlı çıktığımız bu turda inanılmaz olumlu geri dönüşler alarak amacımıza ulaştığımızı düşünüyorum. Bisiklet turu, bu tür bir sosyal sorumluluk projesi için en uygun yöntemdi. Çünkü doğaya herhangi bir zarar verilmeden faaliyetlerin yapılması, çevre dostu olması büyük bir etken.”* yorumunu yapmıştır.

Son olarak katılımcılar etkinlik güzergâhının sosyal sorumluluk bağlamında genellikle etkili olduğunu ifade etmişlerdir. Bu konuda K2, *“Orman Vatandır Bisiklet Turu 2,5 gün süren yol boyunca bisiklet toplulukları, grupları, kulüpleri, dernekleri, emniyet ve jandarma mensupları, yol boyunca yemek yediğimiz, suyumuzu aldığımız işletmelerdeki insanlara Orman Vatandır Bisiklet Turunun detayından bahsettik, hem bisiklet ile ilgili çalışmaların ne noktada olduğunu bisikletin sadece bir karne hediyesi olmadığı aslında dünyamız için önemli bir yere sahip olduğunu anlattık.”* ifadelerine yer vermiştir. K10 ise rotanın devam edebileceği yönünde düşüncelerini paylaşıp; *“Aslında İzmir’e kadar değil de Muğla’ya kadar gidilseydi daha da etkili olabilirdi. Ama ne yazık ki imkanlar ve zaman sadece İzmir’e gitmeye yetti. Umarım bir dahakine Muğla’ya kadar süreriz. Ama Genel olarak gidilen güzergah gayet iyiydi. Güzergahı görünürlüğümüz açısından kalabalık yerlerden ve şehir merkezlerinden geçirmeye dikkat ettik. Geçtiğimiz şehirlerdeki bisiklet topluluklarıyla/dernekleriyle buluşarak onlara da bu farkındalığı aşıladık. Tur sonrasında Orman Gönüllüsü olmak için yapılan başvuruları duyunca ve görünce de bu projenin amacına ulaştığımızı, farkındalık yarattığımızı görmek hepimizi sevindirip, kalbimizi ısıttı, umut verdi.”* ifadelerine yer vermiştir.

5. Sonuç ve Öneriler

Çanakkale’de bisiklet kullanımının yaklaşık 100 yıllık bir serüvene sahip olduğu Çanakkale Belediyesi’ne bağlı Kent Müzesi’nin *“Kentte Bisiklet”* sergisinin sağladığı bilgiler ışığında görülmüştür (Çanakkale Kent Müzesi ve Arşivi, 2023). Yıllar geçtikçe kentteki bisiklet kullanımı artmış ve bugünlere kadar gelmiştir. Bisiklet kültürünün bugünlere gelmesinde çeşitli etkinliklerin önemli rol oynadığı ve bu etkinliklerin aynı zamanda bisiklet turizmi açısından da önemli oldukları söylenebilir. Kentte bisiklet turizmi açısından yapılan önemli etkinliklerden birisi 12 yıldır düzenlenen Çanakkale Bisiklet Turu’dur ve turun ilk defa 2012

yılında 350 bisiklet sever ile yapılması kentteki bisiklet turizminin gelişimi açısından önemli görülmektedir (Bisikletle Çanakkale, 2023).

10-12 Haziran 2022 tarihinde yapılan Orman Vatandır Bisiklet Turu’na katılan gönüllülerin tamamının aktif bir şekilde bisiklet kullandıkları görülmektedir. Bu durum böylesine uzun bir turda yer almaları konusunda önemlidir. Diğer yandan katılımcıların tamamının Çanakkale Bisiklet Platformu gönüllüsü olması, Orman Vatandır Bisiklet Turu’na katılmalarında önemli bir rol oynamıştır. Orman Vatandır Bisiklet Turu’nun bazı katılımcıların katıldığı ilk sosyal sorumluluk projesi olduğundan sosyal sorumluluk projelerinin değerini kavramada önemli olduğu düşünülmektedir. Katılımcılardan bazılarının ise daha önce çeşitli sosyal sorumluluk projelerine katıldığı görülmektedir. Bu durum bisiklet gönüllülerinin sosyal sorumluluk faaliyetlerine olan ilgisini göstermektedir.

Çanakkale’de bisiklet turizmi konusunda araştırmaya katılan gönüllülerin eski çalışmalardan bilgisi olmadığı ve son yıllarda yapılan çalışmaların göz önünde olduğu görülmüştür. Bu bağlamda Çanakkale Bisiklet Platformu’nun yaptığı çalışmaların öne çıktığı görülmüştür. Çanakkale’de bisiklet turizmi konusunda çalışmalar yapan gruplar konusunda da Çanakkale Bisiklet Platformu öne çıkan bir ekip olarak görülmektedir. Bu durum Çanakkale Bisiklet Platformu’nun web sitesinde bulunan 84 bisiklet rotasıyla birlikte bisiklet turizmine verdiği önemi desteklemektedir (Çanakkale Bisiklet Platformu, 2023B). Kaç ve Gorenak’ın (2018) bisiklet kullanımının sosyal sorumluluk alanında önemli bir rol oynadığını belirtmesi ve bu yöntemin turist kazanma yolunda kıymetli olacağını belirten düşünceleri bu konu ile örtüşmektedir.

Sosyal sorumluluk bağlamında bisikletin olumlu bir izlenime sahip olduğu görülmektedir. Sosyal sorumluluk projelerinde bisiklet kullanımının önemli olduğu ve ayrıca bisiklet kullanımının diğer insanları teşvik ettiği görülmüştür. Bisikletin içerisinde yer aldığı sosyal sorumluluk faaliyetlerinin çeşitli alanlarda faydalar sağladığı görülmüştür. Bu alanlardan bazılarının turizm, temiz çevre, ekonomi, farkındalık yaratma ve sosyal yaşama olan katkıları olduğu görülmektedir. Bisikletin bu alanlarda sağladığı faydaların sosyal sorumluluk bağlamında önemli olduğu vurgulanmıştır. Bu durum, Nocerino vd.’nin (2016) elektrikli bisiklet kullanımının sosyal sorumluluk, farkındalık ve yeşil imajın artırılması görüşlerini desteklemektedir. Çalışmada sosyal sorumluluk konusunda resmi kurumların önemli olduğu vurgulanmıştır. Bu bağlamda Çanakkale Orman Bölge Müdürlüğü ile Çanakkale Bisiklet Platformu birlikteliği güzel bir örnektir. Orman Vatandır Bisiklet Turu’nun bisikletin sosyal sorumluluk bağlamındaki rolü konusunda olumlu bir izlenim bıraktığı görülmüştür. Bu bağlamda etkinlik sürecinde alınan dönütlerin olumlu şekilde oldukları görülmüştür.

Bu çalışmanın belirli kısıtları bulunmaktadır. Yalnızca Orman Vatandır Bisiklet Turu’nun çalışmada değerlendirilmesi çalışmanın kısıtlarından biridir. Sonraki çalışmalarda başka sosyal sorumluluk projeleri de dahil edilerek çalışma konusu genişletilebilir. Ayrıca ampirik çalışmalarla daha büyük örneklem grubundan veri toplanabilir.

KAYNAKÇA

- Aksu, M. & Görman N., (2019), Yerel Halkın Cittaslow Hareketi Bağlamında Turizm Algısı: Seferihisar ve Gökçeada’da Bir Araştırma. *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9 (2), 435-456
- Aktif Yaşam Derneği (2023). ETİ Sarı Bisiklet Projesi, <https://aktifyasam.org.tr/Proje/Eti-Sari-Bisiklet/>. Erişim Tarihi: 03.05.2023.
- Arslan, E. (2022). Nitel Araştırmalarda Geçerlilik ve Güvenilirlik, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 51(Özel Sayı 1): 395-407.
- Aşan, K. (2022). Bağımsız Bisiklet Turistleri. *GSI Journals Serie A: Advancements In Tourism, Recreation And Sports Sciences (ATRSS)*, 5 (1): 44-57.
- Ay, E., & Güzel, M. O. (2021). Rekreatif Bir Faaliyet Olarak Bisiklet Turizmi: Hatay Bisiklet Yolu Ve Çevresi Üzerine Bir Değerlendirme. *Sosyal, Beşeri Ve İdari Bilimler Dergisi*, 4(10), 972-988.
- Aydilek, B. ve Sarıççek, C. (2017). *Bireysel Sporlar Bisiklet Ders Kitabı*. Milli Eğitim Bakanlığı.
- Bisikletle Çanakkale (2023). Şehitlere Saygı Turu, <https://bisikletlecanakkale.blogspot.com/2012/04/Sehitlere-Sayg-Turu.html>. Erişim Tarihi: 08.04.2023.
- Bisikletliler Derneği (2023). Bisiklet Nedir?, <https://www.bisikletliler.org/Bisiklet-Nedir/>. Erişim Tarihi: 01.04.2023.
- Bozcaada Rehberi, (2023). Bozcaada İçinde Ulaşım, https://www.bozcaadarehberi.com/Nm-Ada_İçinde_Ulaşım-Cp-597. Erişim Tarihi: 08.04.2023.
- Copenhagenize Index (2023). Rank History, <https://copenhagenizeindex.eu/the-index>. Erişim Tarihi: 08.04.2023.
- Çanakkale Bisiklet Platformu (2023a). 12. Çanakkale Bisiklet Turu Şehitlere Saygı Sürüşü, <https://www.canakkalebisikletplatformu.org/12-Canakkale-Bisiklet-Turu-Sehitlere-Saygi-Surusu-3-Eylul-2023/>. Erişim Tarihi: 08.04.2023
- Çanakkale Bisiklet Platformu, (2023b). Rotalar, <https://www.canakkalebisikletplatformu.org/Tum-Rotalar/>. Erişim Tarihi: 18.03.2023.
- Çanakkale Bisiklet Platformu, (2023c), .Etkinlikler ve Turlar, <https://www.canakkalebisikletplatformu.org/etkinlikler/>. Erişim Tarihi: 28.03.2023.
- Çanakkale İl Kültür Ve Turizm Müdürlüğü (2023). Çanakkale Bisiklet Turu, <https://canakkale.ktb.gov.tr/TR-177018/Canakkale-Bisiklet-Turu.html>. Erişim Tarihi: 08.04.2023.
- Çanakkale Kent Müzesi ve Arşivi (2023). Kentte Bisiklet” Zamanı, <https://www.canakkale.bel.tr/tr/sayfa/1140-tum-haberler/1364-kentte-bisiklet-zamani>. Erişim Tarihi: 08.04.2023.
- ÇATAB (2023). 3 - 5 Mayıs Tarihi Alan Bisiklet Turu, <https://catab.ktb.gov.tr/TR-231526/3---5-Mayis-Tarihi-Alan-Bisiklet-Turu.html>. Erişim Tarihi: 08.04.2023.
- Demir, H., & Songür, N. (1999). Sosyal Sorumluluk Ve İş Ahlakı. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(3): 150-168.

- Dickinson, J.E. & Lumsdon, L. (2010). *Slow Travel and Tourism*. London: Earthscan.
- EKOİD (2023). Geçmişten Günümüze Bisiklet, <https://www.ekobid.org/post/gecmistengunumuzebisiklet>. Erişim Tarihi: 21.03.2023.
- European Cyclists' Federation (2021). Eurovelo, <https://eurovelo.com/>. Erişim Tarihi: 26.03.2023.
- Gökçeada Kaymakamlığı, (2023). Dünyanın İlk ve Tek Sakin Adası (Cittaslow): Gökçeada, <http://Www.Gokceada.Gov.Tr/Dunyanin-İlk-Ve-Tek-Sakin-Adasi-Cittaslow-Gokceada>. Erişim Tarihi: 08.04.2023.
- Güvenç, A., (2022), Türkiye’de Bisiklet Turizminin Mevcut Durum ve Potansiyel Açısından Değerlendirilmesi. Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta.
- Han, H., Lho, L. H., Al-Ansi, A., & Yu, J. (2020). Cycling tourism: a perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 162-164.
- Herlihy, D. (2004). *Bicycle: The History*. New Haven: Yale University Press.
- Ikart, E. M. (2019). Survey Questionnaire Survey Pretesting Method: An Evaluation Of Survey Questionnaire Via Expert Reviews Technique. *Asian Journal Of Social Science Studies*, 4(2), 1-17.
- International Bicycle Fund (2023). Bicycle History Timeline, <https://www.ibike.Org/Library/History-Timeline.Htm>. Erişim Tarihi: 01.03.2023.
- İstanbul Üniversitesi Sosyal Sorumluluk Araştırma ve Uygulama Merkezi (2023), Avcılar Kampüsünde Bisiklet, <https://sosyalsorumluluk.istanbul.edu.tr/Tr/Content/Projeler/Avcilar-Kampusunde-Bisiklet>. Erişim Tarihi: 03.04.2023.
- Kač, S. M., & Gorenak, I. (2018). Bike Sharing In Tourism From A Social Responsibility Perspective: A Case Of Innovative Approach In Podčetrtek. Ed. Mitja Gorenak & Andreja Trdina içinde *Responsible Hospitality: Inclusive, Active, Green* (s.153-164). Maribor: University of Maribor, University Press.
- Keeling, A. (1999). *Cycle tourism* (Vol. Information pack TT 21). Bristol, UK: Sustrans.
- Lee, C. (2014). An Investigation Of Factors Determining Cycling Experience And Frequency, *Tourism Geographies*. 16(5): 844-862.
- Lu, D. (2010). *Cycling Tourism In China*, http://www.dovenbike.Com/Doven_CyclinginChina.Pdf, Erişim Tarihi: 01.04.2023.
- Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: cycle tourism—a model for sustainable development?. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361-377.
- Meschik, M. (2012). Sustainable cycle tourism along the Danube Cycle Route in Austria. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 41-56.
- Nocerino, R., Colorni, A., Lia, F., & Lue, A. (2016). E-bikes and E-scooters for smart logistics: environmental and economic sustainability in pro-E-bike Italian pilots. *Transportation research procedia*, 14, 2362-2371.
- Resmî Gazete, (2012), Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, <https://www.resmigazete.gov.tr/Eskiler/2012/03/20120321-2.Htm>. Erişim Tarihi: 01.03.2023.

- Rietveld, P. & Daniel, V. (2004). Determinants Of Bicycle Use: Do Municipal Policies Matter?. *Transportation Research Part A: Policy And Practice*, 38(7): 531-550.
- Ritchie, B. W., & Hall, C. M. (1999). Bicycle tourism and regional development: A New Zealand case study. *Anatolia*, 10(2), 89-112.
- 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.
- Roberts, D. & Pinkerton, J., (1991), *A Short History Of Bicycling, Cycling History: Myths And Queries*. London: Dorothy Pinkerton.
- Schröter, B., Hantschel, S., Koszowski, C., Buehler, R., Schepers, P., Weber, J., Wittwer, R., Et Al. (2021). Guidance And Practice In Planning Cycling Facilities In Europe—An Overview. *Sustainability*, 13(17): 9560.
- Shipway, R., King, K., Lee, I. S., & Brown, G. (2016). Understanding cycle tourism experiences at the Tour Down Under. *Journal of Sport & Tourism*, 20 (1), 21-39.
- Soyalp, L. (2017). Bisiklet Turizmi Katılımcılarının Tatil Deneyimi: Yerli Turistler Üzerine Bir Araştırma. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi, İzmir.
- Süme, M. & Özsoy, S. (2010). Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporunu. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (24): 345-360.
- Tanrısevdi, A., Çavuş, Ş., (2003), Özel İlgi Turizmi ve Özel İlgi Turizmi Kapsamında Kuşadası ve Çevresinde Var Olan Potansiyel Kaynaklar Üzerine Kuramsal Bir İnceleme. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 14 (1): 9-22.
- Tour De France (2023). Key Figures, <https://www.letour.fr/en/the-race/key-figures>. Erişim Tarihi: 08.04.2023.
- Tour of Turkey (2023). Tarihçe, <https://www.tourofturkiye.org.tr/tarihce>. Erişim Tarihi: 08.04.2023.
- Türkiye Bisiklet Federasyonu (2023). Tarihçe, <https://bisiklet.gov.tr/#tarihce>. Erişim Tarihi: 01.04.2023.
- Türnüklü, A. (2000). Eğitimbilim Araştırmalarında Etkin Olarak Kullanılabilecek Nitel Bir Araştırma Tekniği: Görüşme. *Kuram Ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 24(24), 543-559
- Uğuz, S. Ç., & Özbek, V. (2018). Destinasyon Sadakatini Etkileyen Faktörler: Bisiklet Turizmi Ve Burhaniye Bisiklet Festivali Örneği. *International Review Of Economics And Management*, 6(2), 84-102.
- Ültay, E., Akyurt, H. & Ültay, N. (2021). Sosyal Bilimlerde Betimsel İçerik Analizi. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*, (10): 188-201.
- Wikiloc (2023a). Çanakkale (Türkiye) İçindeki En İyi Bisiklet Turu Rotaları, <https://tr.wikiloc.com/rotalari/bisiklet-turu/turkiye/canakkale>. Erişim Tarihi: 18.03.2023.
- Wikiloc (2023b). Bozcaada Bisiklet Rotaları, <https://tr.wikiloc.com/wikiloc/map.do?sw=39.71748675758027%2C25.95382690429688&ne=>

Çanakkale’de Bisiklet Turizmi ve Sosyal Sorumluluk Bağlamında Bisikletin Rolü: Orman Vatandır
Bisiklet Turu

39.91526631564748%2C26.117935180664066&Act=29%2C47%2C2&Page=1., Erişim Tarihi:
08.04.2023.

Wikiloc (2023c). Gökçeada Bisiklet Rotaları,
<https://tr.wikiloc.com/wikiloc/map.do?sw=40.0646724329526%2C25.640029907226566&ne=40.26407058000002%2C26.035537719726566&act=29%2C2%2C47&page=1>, Erişim Tarihi:
08.04.2023.

Wikiloc (2023d) Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Rotaları,
<https://tr.wikiloc.com/wikiloc/map.do?sw=40.12954106843822%2C26.229858398437504&ne=40.32613148193778%2C26.394309997558597&act=29%2C2%2C47&page=1>. Erişim Tarihi:
08.04.2023.