



## Bursa Cumalıkızık Örneği Kırsal Turizm Kullanımları Çerçevesinde Ulaşım Değerlerinin İncelenmesi

Zeynep PİRSELİMOĞLU BATMAN<sup>1</sup>, Elif ADIGÜZEL<sup>2</sup>, Fatih TÜZEL<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Uludağ Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 16059, BURSA

<sup>2</sup> Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilimdalı, BURSA

### Öz

Turizm temelinde yer değiştirme hareketini barındırmakta ve ulaşım sistemleriyle birlikte gelişmektedir. Çalışmada amaç kırsal turizm alanlarında doğal, kültürel kaynak değerleri ile örtüşen ulaşım çeşitleri, otoparklar, donatılar belirlemek ve çalışma alanı için olabilecek turizm etkinliklerini ortaya koymaktır. Çalışmanın materyali önemli bir kırsal turizm noktası olan Cumalıkızık köyü (mahallesi) ve çevresi ulaşım ağıdır. Çalışmanın yöntemi iki aşamadan oluşmaktadır. İlk aşamada ulaşım ölçütleri belirlenerek, mevcut ulaşım ağı, ulaşım noktaları sahip oldukları donatılar incelenmiş, mevcut uygunluk durumu hesaplanmıştır. Mevcut ulaşım uygunluk değeri %50 ile kısmen uygun olarak değerlendirilmiştir. İkinci aşamada ise çalışma alanının ulaşım durumu ile turizm ilişkisi GZFT(Güçlü Zayıf Fırsatlar Tehditler) analizi ile güçlü ve zayıf özellikleri belirlenmiş, fırsatlar ve tehditler ortaya konularak Cumalıkızık ulaşımının turizm açısından ilişkileri ve hangi düzeyde olduğu belirlenmiştir. Mevcut ulaşım uygunluk analizi ve GZFT analizi sonuçlarına göre, ulaşım ve turizm bağlantısı üzerinde öneriler geliştirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, Kırsal Turizm, Cumalıkızık, Bursa

## Investigation of Transportation Values in the context of Rural Tourism Usages of Bursa Cumalıkızık Sample

### Abstract

Tourism has the basis for movement of displacement and developing with transportation systems. The aim of the study is to determine transportation types, car parks, equipments that are compatible with natural, cultural resource values in rural tourism areas and is to reveal potential tourism activities for the study area. The material of the study is the Cumalıkızık village (neighbourhood), which is an important rural tourism point and transportation network of its environment. The method of study consists of two phases. In the first stage transportation criteria are determined, the existing transportation network, transportation points are examined, so that the current availability status is calculated. With this calculation the current transportation suitability value was rated as partially suitability by 50%. In the second phase of the study, strength and weakness characteristics of the study area were determined, opportunities and threats were revealed by evaluating the transportation situation and tourism relation of Cumalıkızık with SWOT (strength, weakness, opportunities, treats) analysis. Suggestions are given for developing the link between transport and tourism with available transportation suitability and SWOT analysis results.

**Keywords:** Transportation, Rural Tourism, Cumalıkızık, Bursa

### \*Sorumlu Yazar (Corresponding Author):

Zeynep PİRSELİMOĞLU BATMAN (Yrd.Doç.Dr.); Uludağ Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 16059, Bursa-Türkiye. Tel: +90 (224) 294 41635, Fax: +90 (224) 294 1637, E-mail: [zeynepbatman@uludag.edu.tr](mailto:zeynepbatman@uludag.edu.tr)

Geliş (Received) : 30.10.2017

Kabul (Accepted) : 18.11.2017

Basım (Published) : 01.12.2017

## 1. Giriş

Turizm, uluslararası bir etkinlik olup aynı zamanda hareket ve yer değiştirme olayıdır. Çevre ve yöredeki sosyo-ekonomik yapıya bağlı olarak gelişirken bunların birbirlerine olan karşılıklı etkilerini barındırmaktadır. Kırsal alanlar doğal, kültürel peyzaj özellikleri, yerel yaşam biçimleri ve özgün değerleri turizm faaliyetleri için uygun ortamlardır. Gelişen ve çeşitlenen turizmin kırsal alanlara yönelmesiyle ortaya çıkan turizm çeşitlerinden bir tanesi de kırsal turizmdir. Çevrenin bütünleyici bir parçası olarak büyüyüp gelişen kırsal turizm, sürdürülebilir bir şekilde yerel kimliği koruyan ve yerel halkın ekonomik olarak kalkınmasında gerekli faaliyetlerin devamlılığını sağlayan bir turizm formu olarak değerlendirilmektedir (Uslu, 1990; Çubuk, 1995; Mason, 2008; Uslu ve Kiper, 2006; Zhong, Deng, Song ve Ding, 2011; Kiper ve ark., 2011; Fons, Fierro & Patino, 2011; Ghaderi & Henderson, 2012). Bölgelerin doğal, kültürel ve sosyal kaynaklarının uygun özelliklerinin yerinde değerlendirilmesi ile gelişecek turizm sektörü bölge ve ülke ekonomisinin kalkınmasında kısa sürede katkı sağlayacaktır (Gür, 1992).

Kırsal alanlarda peyzaj değerleri boş zamanları değerlendirebilmek adına önemli alanlar olarak görülmekte ve ziyaretçi yoğunluğunu belirlemektedir. Böylece kırsal alanlarda artan bir mobilite görmek mümkündür. Bu hareket, kırsal alanlara kent merkezlerinden araba bağımlı seyahatler olarak açıklanabilir (Dickinson ve Robbins, 2008). Bu doğrultuda bakıldığında zaman seyahat, boş zaman ve turizm etkinlikleri için önemli bir bileşendir (Dickinson ve ark., 2009). Birbirini izleyen bu süreçte turizmde erişilebilirlik turist tercihlerinde en önemli faktörlerden biri olmuştur. Burada amaç bir yerden başka bir yere giderken güvenli, konforlu, en kısa sürede ve ekonomik olmasıdır (Kuntay, 2004). Yaşam bölgelerini ve buralardaki kültürleri ve insanları birbirine bağlayan, birbirine yaklaştıran arazi parçaları olarak tanımlanan yollar, oluşturdukları ulaşım sistemleri ile iki bölge arasında kültürel, ticari (uluslararası ticarete katkı sağlama), turizm gibi ilişkilerin kurulması, ekonomik kaynakların değerlendirilmesi açısından büyük önem taşır (Eminağaoğlu ve ark., 2016; Khadaroo ve ark., 2008; Erdem, 2004). Demiryolu, deniz yolu, karayolu ve havayolu ulaşım sistemleri ve bunlar arasındaki işbirlikleri, bağlantılı seyahatler turizm ulaşım hizmetlerinde önemlidir (Doğaner, 1998). Ulaşım sistemlerinin ulaşımı sağlamak, dağıtıcı olmak, ayırıcı olmak, yoğunlaştırmak, eğlendirmek, bilgilendirmek ve rekreasyonel olmak üzere çeşitli fonksiyonları bulunmaktadır (Güleç, 1975).

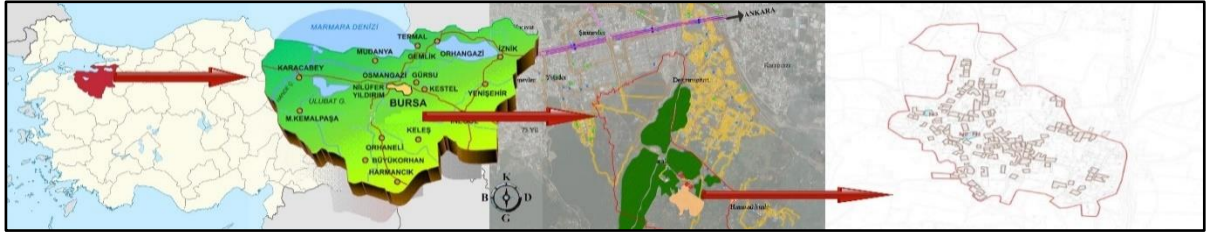
Kırsal veya doğal alanlarda yapılacak olan boş zaman ve turizm faaliyetlerinde ulaşımın başarılı olması için bazı koşulların sağlanması gerekir. İlk aşamada bir alanın hedef gruplarının belirlenmesi ve rekreasyonel özelliklerinin ortaya konulması önemlidir. Toplu taşıma araçlarının yoğun olarak tercih edildiği yerlerde toplu taşımanın geliştirilmesi veya artırılması gerekmektedir aksi takdirde mevcut ulaşım potansiyeli yeterli olmayacaktır. Bir diğer başarılı olma koşulu hizmet alanı olanakları çerçevesinde toplu taşıma kapasitesidir. Potansiyel ziyaretçilerin başlangıç ve varış noktasına uygun bir şekilde ulaşması sağlanmalıdır. Bunun yanında sadece toplu taşıma değil özel araç ile alana ulaşımında, her iki tip ulaşım biçimi arasındaki ilişki de önemlidir. Bu durumda ulaşım sistemleri arasındaki rekabet de dikkate alınmalıdır. Ayrıca ulaşımın başarılı olabilmesi ise yeni bir ulaşım hizmeti sağladıktan sonra yoğun kullanımlı, yaratıcı ve sürekli pazar iletişimi olan bir sistem altyapısı olması gerekmektedir (Grounau & Kagermeier, 2007). Ulaşım sistemlerinin gelişmesi, modern ve küresel ekonominin en gözle görülür göstergesidir (Martin-Cejas & Sanchez, 2010). Ülkemizde doğal ve kültürel değerlere sahip alanlar ulaşım olanaklarının artmasıyla turizme açılmıştır. (Doğaner, 1998).

Kent yerleşimine yakın bir noktada ve bazı transit yolların kesişiminde bulunan, sahip olduğu eşsiz doğal, kültürel ve tarihi özellikleri ile Cumalıkızık (Bursa) son yıllarda önemli bir kırsal turizm merkezi haline gelmiştir. Bu nedenle çalışmada alanın kent merkezine ve transit yollara olan yakınlığı ve yoğun talep nedeniyle ulaşım durumu ve turizm ilişkisi değerlendirilerek, kırsal turizm alanlarında mevcut kırsal doku ile bağlantılı, doğal, kültürel ve tarihi kaynak değerleri ile örtüşen ulaşım çeşitleri, otopark, donatı önerileri geliştirmek amaçlanmıştır. Ayrıca ulaşım aksları üzerinde gelişebilecek alternatif kırsal turizm etkinlikleri araştırılmıştır.

## 2. Materyal ve Metot

### 2.1. Materyal

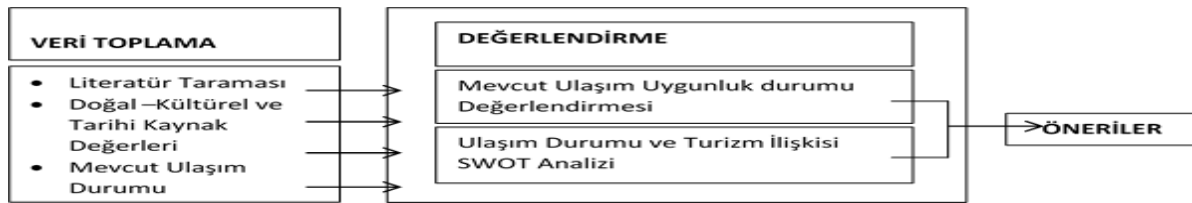
Çalışmanın ana materyalini Bursa ili Cumalıkızık köyü (Mahallesi) ve Cumalıkızık'a ulaşan yollar oluşturmaktadır. Ayrıca alana ait literatür bilgileri, haritalar, plan ve yerinde elde edilen görsel veriler kullanılan diğer materyallerdir. Bursa, Türkiye'nin üç büyük şehri olan İstanbul, Ankara ve İzmir'in oluşturduğu üçgenin merkezinde bulunur ve aynı zamanda bu şehirleri, buldukları bölgeleri bağlayan önemli bir kavşak noktasında yer almaktadır. Cumalıkızık ise, Bursa'nın doğusunda Uludağ'ın kuzey eteklerinde bulunan beş kızık köyünden biridir. 2000 yılında UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization- Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı) Dünya Mirası geçici listesine girerken, 2014 yılında Bursa ile birlikte Dünya Mirası olarak tescil edilmiştir (URL-1; Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013) (Şekil 1).



Şekil 1. Çalışma alanı konumu

## 2.2. Metot

Çalışmanın yöntemi iki aşamadan oluşmaktadır (Şekil 2). Çalışmanın ilk aşamasında önemli bir turizm merkezi olan Cumalıkızık'a ulaşan yolların mevcut ulaşım uygunluk durumu puanlanmıştır. Çalışmada kullanılan her ölçüt kendi özelliği açısından önem taşımaktadır. Tüm ölçütler birbirleriyle karşılaştırıldığında doğal olarak önem düzeyleri arasında farklılıklar ortaya çıkabilecektir. Çalışmada bu durum Gold (1980), Gültekin (2007), Demirel (2008), Ender (2011) ve Aksu (2014)'nun konu ile ilgili değerlendirmeleri temel alınarak ölçütlerin önem düzeylerinin belirlenmesi hedeflenmiştir. Ulaşım uygunluk durumu değerlendirilirken öncelikle kırsal turizm noktasına ulaşım ölçütleri belirlenmiştir. Ölçütler belirlendikten sonra önem düzeyleri 1 ile 5 arasında değişen cetvel aralığı ile sorgulanmıştır. Mevcut en yüksek puanlar ile alınabilecek en yüksek değer 50 puan ve alınabilecek en alt düzey 10 puan arası değerlendirme yapılarak uygunluk düzeyi yüzdesi hesaplanmıştır. Uygunluk durumları ise %5-24 uygun değil, %25-44 yetersiz, %45-64 kısmen uygun, and % 65-84 uygun ve % 85-100 çok uygun olarak değerlendirilmiştir. Yöntemin ikinci aşamasında, çeşitli sistemlerin veya yapıların sahip oldukları kaynak değerlerinin en iyi şekilde kullanılmasını sağlayacak bilgileri elde etmenin en önemli araçlarından biri olan GZFT-Güçlü, Zayıf yönler, Fırsatlar, Tehditler (SWOT) analizi (Uçar ve Doğru, 2005) uygulanmıştır. GZFT (SWOT) analizi ile çalışma alanının mevcut ulaşım durumunu, çevresiyle olan ilişkileri ve turizm kullanımlarının güçlü ve zayıf yönleri, fırsatları ve tehditleri belirlenirken Cengiz (2007), Pirseliimoğlu (2007), Goranczewski ve Puciato (2010), Zhang (2012), Erduran ve ark. (2012), Pirseliimoğlu ve Demirel (2012), Rahmani Seryasat ve ark. (2013), Kamer Aksoy, (2015), Demir ve ark. (2016)'ın çalışmaları değerlendirilmiştir. GZFT (SWOT) analizi farklı karar bağlamları doğrultusunda birden fazla etken ile birlikte etkiyi aritmetik ve organize bir biçimde temsil etme kabiliyeti sayesinde, günümüzde sürdürülebilirlik değerlendirmeleri alanında birleştirilmiş yaklaşımlar sunar (Comino ve Ferretti, 2016). Bu değerlendirme ile Cumalıkızık'ın ulaşım durumu ve turizm ilişkisi, hangi düzeyde güçlü ve zayıf olduğu ve hangi düzeyde fırsatlar sunup, tehditler oluşturduğu ortaya konulmuştur. Bu değerlendirmeler sonucunda turizm açısından alan kullanıcılarına yönelik ve yerel halkın yaşantısına da katkı sağlayacak, alanın doğal ve sosyo-kültürel yapısına uyan ulaşım ve turizm ilişkisi üzerinden çözümler önerilmiştir.



Şekil 2. Çalışmanın Akış Şeması

## 3. Bulgular

### 3.1. Cumalıkızık'ın doğal kültürel ve tarihi kaynak değerleri

Cumalıkızık, Erken Osmanlı Dönemine ilişkin mimari mirasa sahiptir ve 700 yılı aşkın bir tarihe sahip Osmanlı İmparatorluğu'nun kırsal mimarisini en iyi şekilde muhafaza etmektedir. Bursa'nın doğusunda ve Uludağ'ın kuzey eteklerinde Yıldırım ilçesine bağlı bulunan Cumalıkızık, geleneksel Türk yerleşim dokusuna örnek teşkil edecek şekilde bozulmamış bir yapıya sahiptir. Doğusundan ve batısından geçen derelerin oluşturduğu vadi yatakları arasında 10 hektarlık bir alan üzerinde kurulmuş olan bir Osmanlı Vakıf Köyüdür (Kılıç, 2012; Erdemli, 2012; Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013). Güneyde Uludağ, batıda Fidyekızık köyü, doğuda Değirmenlikızık köyü ve kuzeyde ise Değirmenönü ile sınırlı, 340 m kotundaki Cumalıkızık sahip olduğu 7 mahalle, 300 yıllık özgün ahşap evleri ile kırsal sivil mimari yapılarını yansıtan ve günümüze kadar yangın tehlikelerini atlatarak gelebilmiş önemli bir örnektir (Akıncıtürk, 2002; Erdemli, 2012). Bu değerler ile birlikte

Cumalıkızık hem Doğal ve hem de Kentsel Sit Koruma Statüleri ile koruma altındadır (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013). Fiziksel özellikleri günümüze kadar gelebilmiş olan Cumalıkızık köyünün (mahallesi) kırsal yaşam özelliklerinden köy halkının sosyal yapısı da ayrıca günümüze kadar gelebilmiştir. Köyün (mahallenin) çevresindeki araziler geçmişten günümüze kadar tarım ve ormancılık yapılarak aynı şekilde kullanılmaktadır. Köyün (mahallenin) tarımsal faaliyetleri devam ettirilerek kırsal yaşam müzesi olarak da tanımlanmaktadır. (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013). Köyde yetişen tarımsal ürünlerin yanısıra, kadınların yaptığı gözleme, ev baklavası, erişte tarhana, reçel gibi ev ürünlerinin de satışı yapılmaktadır. Günümüzde köydeki işlevi olan yapılar kafeterya, butik otel ve kahvehaneden oluşmaktadır. Bunların yanında hayvancılık da bir diğer ekonomik faaliyettir (Kılıç, 2012). Cumalıkızık'a ulaşırken yol üzerinde piknik alanı, restoranlar bulunmaktadır. Bu kullanım alanları Cumalıkızık'a gelen turistler ve günübirlikçilerin ihtiyaçları doğrultusunda alternatif alanlar olarak değerlendirilmektedir. Bazı kullanıcılar ise sadece piknik amaçlı gelmektedir. Önemli kırsal turizm merkezlerinden biri olan Cumalıkızık yerleşimi önemli kesişim noktaları üzerinde bulunmasının yanı sıra aynı zamanda kent merkezine de yakın bir noktada da bulunmaktadır. Bursa konumu itibarıyla İstanbul-İzmir ve İstanbul-Bandırma-Çanakkale yollarının üzerinde bulunmaktadır. İç ve Batı Anadolu'dan gelen yolları Marmara kıyılarına bağlayan yollar ise yine Bursa'dan geçmektedir. Bu nedenle Bursa bir kavşak noktası olarak çok büyük bir stratejik değer taşımaktadır. Ayrıca, kent içindeki noktaları da birbirine bağlayan yaygın ve düzgün bir yol ağına sahiptir (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013).

### 3.2. Cumalıkızık Ulaşımının İrdelenmesi

Cumalıkızık yerleşimine olan en önemli ulaşım bağlantısı, Cumalıkızık'ın kuzeyinden geçen Bursa-Ankara karayoludur. Cumalıkızık'a, Bursa-Ankara karayolunun onuncu kilometresinden güneye üç kilometrelik bir yol ile ulaşılmaktadır. Karayolundan ayrıldıktan sonra köye ulaşan diğer yollar ise tali yol olarak değerlendirilmektedir (Erdemli, 2012; Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013) (Şekil 3). Var olan bu yollar üzerinden özel araçlarla köye ulaşmak mümkün olabileceği gibi bunun yanında Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nden (Bursa Kent Meydanı AVM yakınından) minibüslerle köye ulaşmak mümkündür. Ayrıca raylı sistem hattı ile önce Değirmenönü mahallesine ulaşılmaktadır. Daha sonra Değirmenönü mahallesinden Cumalıkızık-Hamamlıkızık minibüsleri ile Cumalıkızık'a ulaşılabilir. Siteler mahallesinden d8 ve d10 numaralı belediye otobüsleri Cumalıkızık'a ulaşımı sağlamaktadır. Alana ulaşıldığında ise özel araçlar ve tur araçları için sınırlı sayıda ve köyün hemen girişinde bulunan otoparklar mevcuttur. Bu otopark alanları hiçbir düzenlemeye tabi tutulmamıştır. Açılmış olan boş arazilere yapılmış otoparklar, yetersiz geldiği durumlarda ikinci üçüncü alanlar (meyve bahçeleri gibi alanlar) kullanıma açılmaktadır. Özellikle hafta sonları mevcut otopark alanları ihtiyacı karşılamamaktadır ve yol kenarlarına araçlar park etmektedir. Alana ulaşırken yaya ulaşımı incelendiğinde, sadece raylı sistem hattından sonra Değirmenönü mahallesinde yaklaşık 610 m uzunluğunda bir kaldırım bulunmaktadır. Bunun dışında ulaşım (Cumalıkızık'a Değirmenönü Mahallesinden geçen minibus güzergâhı boyunca bulunan yaya ulaşımını değerlendirilmeye alınmamıştır) herhangi bir yaya yolu olarak nitelendirilebileceğimiz bir yol mevcut değildir. Alana bisiklet ile ulaşmak için herhangi bir bisiklet yolu mevcut değildir. Alana olan ulaşımın bazı noktalarında durak, bariyer, giriş ünitesi vb. kentsel donatılar bulunmaktadır. Bütün bunların yanında fiziksel engelli kullanıcılar için uygun ulaşım şartları mevcut değildir. Bu bulgular ile birlikte alanın mevcut ulaşım uygunluk durumu belirlenen ölçütler, elde edilen veriler ve arazi çalışmaları doğrultusunda Tablo 1'de değerlendirilmiştir.

Tablo 1. Kırsal alan turizmde alana olan mevcut ulaşım uygunluk durumu değerlendirilmesi

Ulaşım Kriterleri		PUAN
<b>Motorlu araç ulaşımı</b>	Toplu taşıma ulaşımı olanakları (raylı sistem, tramvay, otobüs, minibüs, taksi-dolmuş) •Uygun 5 özellik (5), •Uygun 4 özellik (4), •Uygun 3 özellik (3), •Uygun 2-1 özellik (2), •Uygun özellik yok (1) (Ender, 2011)	3
	Metro, otobüs, minibüs ulaşımı ile alanda üç çeşit toplu taşıma bulunmaktadır. Özel araç ulaşımı olanakları (otomobil, motosiklet, vb.) •Var (5) •Yetersiz (3) •Yok (1)	5
<b>Yaya ulaşımı</b>	Kaldırım genişliği; <u>Alana bağlanan bulvar ve caddelerde kaldırım genişliği</u> Haris ve Dines (1998)'e göre;	
	• 2,25m< Kaldırım genişliği	5
	• 1,5m<Kaldırım genişliği<2,25m	4
	• 1<Kaldırım genişliği<1,5m	3
	• 0,5<Kaldırım genişliği<1	2
	• Kaldırım yok	1
Alan sınırlarında bulunan kaldırım boyunca değişken kaldırım genişliği		X

	olmasından dolayı, ortalama bir değer 1,20m alınmıştır.	
<b>Bisiklet yolu varlığı</b>	Alana bisiklet ile ulaşım olanakları; •Var (5) •Yetersiz (3) •Yok (1) Alana ulaşan bisiklet yolu mevcut değildir.	<b>1</b>
<b>Ulaşımında yönlendirme</b>	Tabelalar, işaretler •Var (5) •Yetersiz (3) •Yok (1)	<b>3</b>
<b>Otopark varlığı</b>	•Var (5) •Yetersiz (3) •Yok (1)	<b>3</b>
<b>Kullanılan malzeme</b>	Yaya yolları için malzeme özelliklerin uygunluğu (Ender, 2011); 1. Yüzey özelliklerinin yaya kullanımını etkilememesi (aşırı pürüzlülük, çukur, tümsek vb.) 2. Uygun derz aralığı ve sıklığı 3. Yüzeydeki yansıma özelliği (albedo) 4. Yağışlı havalara uygun özelliklere sahip olması (kaygan olmaması) X 5. Yapılan yolun uygun altyapı özelliklerine sahip olması (sıkıştırılmış zemin, stabilize dolgu, blokaj vb.) 6. Alanın doğal ve kültürel özelliklerine uygun malzeme •Uygun 6-5 özellik (5), •Uygun 4-3 özellik (4), •Uygun 2 özellik (3), •Uygun 1 özellik (2), •Uygun özellik yok (1) Bu bölümde yapılan değerlendirme alana ulaşan yollardaki yaya ulaşımı için yapılmıştır. Bu noktada raylı sistem hattının durağından sonra 600m uzunluğunda kaldırım bölümünün özellikleri dikkate alınmıştır.	<b>2</b>
<b>Ulaşım güzergâhları boyunca kullanılan donatı çeşitliliği</b>	Otobüs durakları, yönlendirme tabelaları, giriş ve giriş ünitesi, aydınlatma, çöp kutuları, dinlenme noktaları, sınır elemanları, bariyerler vs. gibi donatıların sahip olması gereken tasarım ölçütleri (Aksu, 2014; Atabeyoğlu ve Bulut, 2007; Karakaya ve Kiper,2011); Var Yok Çevresel karakterin korunması X X Algılanabilirlik X İşlevsel olma X Konfor X Simgesel olma X Bakımlı olma X Özgün olma X •Uygun 7-6 özellik (5), •Uygun 5-4 özellik (4), •Uygun 3-2 özellik (3), •Uygun 1 özellik (2), •Uygun özellik yok (1)	<b>3</b>
<b>Fiziksel engelli kullanıcı ulaşılabilirliği</b>	Engelli ulaşımına uygun yol genişlikleri; TSE 12576 standartlarına göre yaya yolu genişliği 1,5m (Ender, 2011). Yol genişliği $\geq 1,5m$ Yol genişliği $< 1,5m$ Engelli Ulaşımına uygun Rampalar; TSE 12576 standartlarına göre rampaların genişliği min. 90cm, eğimleri ise %8 olmalıdır (Ender, 2011). •Var (5) •Yetersiz (3) •Yok (1) Raylı sistem hattının durağından sonra 600m uzunluğundaki kaldırımın genişliği ortalama 1,20 m dir. 1,50m den dar olduğu için yok olarak değerlendirilmiştir.	<b>1</b>
<b>Fiziksel engelli kullanıcı ulaşımı için detaylar, donatılar</b>	Engelli kullanıcıları için döşeme malzemesi, yönlendirici detaylar, otopark düzenlemeleri, işaret levhaları, aydınlatma vb. (Koca, 2010; Bekçi, 2012). •Var (5) •Yetersiz (3) •Yok (1) Alan çalışmasında yapılan incelemeler doğrultusunda döşeme malzemesi, yönlendirici detaylar, otopark düzenlemeleri konusunda herhangi uygun özellik tespit edilememiştir.	<b>1</b>
<b>TOPLAM PUAN</b>		<b>25</b>
<b>GENEL TOPLAM</b>		<b>50</b>

Çalışma alanının mevcut ulaşım uygunluk değeri 50 üzerinden 25 puan olarak hesaplanmıştır. % 50 uygunluk düzeyi ile mevcut ulaşım durumu **kısmen uygun** olarak değerlendirilmiştir. Çalışmanın ikinci aşamasında alan çalışması, alanda ulaşım sistemleri ve donatıların kullanları üzerinde gözlem, literatür araştırması ve alan kullanıcıları ile görüşmeler sonucunda alana olan mevcut ulaşım durumu ile turizm ilişkisi GZFT (SWOT) analizi ile değerlendirilmiştir (Tablo 2).





yaklaşımları önemlidir. Alanın ekolojik değerleri, mevcut rekreasyon ve turizm faaliyetleri, turist istekleri ve etkinliklerinin potansiyeli, bütüncül bir yaklaşımla, hem doğal kültürel kaynak değerlerine saygı gösteren hem de turistlerin eğilim ve taleplerine cevap veren bir turizm anlayışı ile ortaya konulmalıdır (Pirselimoğlu Batman, 2013; Pirselimoğlu Batman ve Demirel, 2015; Pirselimoğlu Batman, Demirel ve Kurdoğlu, 2016). Kırsal alanların turizm amaçlı kullanımlarında, alan kullanımlarının negatif etkisini ve baskısını, doğal ve sosyo-kültürel çevrenin hasar görmesini önlemek ve alanların sürdürülebilirliğini gerçekleştirmek için ekolojik temelli turizm ilkeleri önemlidir. Bu bağlamda, ekolojik temelli turizm planlaması hem ekonomik gelişmeye hem de çevresel korumaya katkı sağlayacaktır (Sutawa, 2012; Pirselimoğlu Batman, 2013; Akbulak ve Cengiz, 2014; Shi ve ark., 2015).

Ekolojik temeller çerçevesinde gelişen turizm çeşitleri içerisinde koruma ilkesini benimseyen türlerden biri olan kırsal turizm, çevrenin otantik değerlerine saygı göstermektedir. Bu nedenle köylerde yapaylıktan uzak kullanımların tercih edilmesi gerekmektedir. Diğer taraftan geleneksel değerlerin yaşatılması da kırsal turizm için önemli bir görevdir (Soykan, 2003). Bu ilkeler ile geliştirilmesi gereken Cumalıkızık sahip olduğu kültürel ve alternatif turizm değerleri ile Bursa ilinin turizm sektörünün gelişiminde önemli bir noktadır (Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı, 2013). Cumalıkızık'ın konum itibari ile önemli ulaşım sistemlerine ve transit yollara yakın olması turizm açısından gelişmesinde ve tercih edilmesinde en önemli faktörlerden biridir. Bu nedenle alanda yapılan çalışmada alanın ulaşımı ve turizm değerleri bir bütün olarak değerlendirilmiştir. Bütüncül olarak gerçekleştirilen ekolojik temelli turizm planlama çalışmalarında da olduğu gibi ulaşım sistemlerinin de yine ekolojik turizm ilkelerine dayandırılması gerekmektedir. Alanların doğal, kültürel ve tarihi değerlerinin bozulmaması, koruma-kullanma dengesini gözeterek planlanması ile sürdürülebilirliklerinin sağlanması hedeflenmelidir. Ayrıca sahip olduğu otantikliğinin sürdürülebilir özelliklere sahip olması önemsenmelidir. Bunun yanında, turist kullanımlarının önemi büyük iken yerel halkın da aynı bilinçte olması çok önemlidir. Kırsal alanların ekolojik temelli turizm kullanımlarını, uygunluklarını ve potansiyellerini belirleyebilmek amacıyla gerçekleştirilen çalışmalarda, alanların ulaşılabilir olmasının önemli bir kriter olduğu ortaya koyulmaktadır.

Turizmde ulaşılabilirlik faktörü göz önünde bulundurularak yapılan çalışmalar incelendiğinde; Cheung ve Jim (2014), turistlerin bir alanı tercih ederken alanın var olan özelliklerini (doğal, kültürel ve tarihi kaynak değerleri) ve alanın ulaşılabilir olmasını önemsediklerini belirtmiştir. Ancak, motorlu araç kullanımına baktıkları zaman farklı birçok kırsal turizm ve rekreasyon etkinliklerine olanak sağladığını, diğer taraftan geri dönülemez yerel ve küresel düzeyde zararlar verdiğini ortaya koymuşlardır. Kırsal turizm ulaşımında büyük bir özgürlük sunan özel araçlar aynı zamanda yoğun kullanımlardan kaynaklı büyük tehditler de sunmaktadır. Bu nedenle Roberts ve Hall (2001)'in ifadesine göre toplu taşımaya büyük yatırımlar yapmak, özel araç erişiminde sınırlama, ulusal ulaşım politikalarında değişim ve etkili pazarlama ve halkın farkındalığı programları geliştirmek gibi bazı önlemler alınmalıdır. Martin-Cejas ve Sanchez (2010)'e göre toplu taşıma sisteminin kullanımı, hem doğal olmayan yenilenebilir kaynakların kullanımını azaltmak hem de küresel ısınmayı yavaşlatmak için ihtiyaç olmasının dışında, mevcut kullanımlar için ekonomik planlama anlamına gelmektedir. Dickinson, Robbins ve Fletcher (2009), çalışmalarında birçok kırsal yerleşim yerine ulaşımı, yerel halk için de önemli bir sorun kaynağı olan tartışmalı bir konu olarak açıklamıştır. Bu tür ulaştırma konularının sürdürülebilir bir turizm stratejisinin önemli unsuru olduğu vurgulanmıştır.

Jiang (2009), turizm alanlarındaki ekolojik eşik değerlendirildiğinde turistlerin ve yerel halkın birlikte çevreye verdikleri etki taşıma kapasitesini aşarsa çevresel yapı, işlev ve istikrarın bozulabileceğini vurgulamıştır. Ayrıca Shi ve ark. (2015) yaptıkları çalışmada, yerel turizm kaynaklarının araştırılarak ekoturizm taşıma kapasitesinin hesaplanmasının, koruma-kullanma kavramı ve turizm kalkınması arasındaki ilişki dengesi için önemli bir temel oluşturduğunu ifade etmişlerdir. Gülez (1975)'in çalışmasında vurguladığı gibi, doğal alanlara ve kullanımlara göre sınıflanabilen rekreasyon alanları için ulaşım sistemleri o alanların özel koşulları dikkate alınarak değerlendirilir. Eşsiz doğal alanlarda kontrolün sağlanarak yeni ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi faydalı olabilir. Tarihi ve kültürel alanlara ise motorlu araçların girmesi uygun olmayabilir. Bu alanlar için alternatif ulaşımın sağlanması önerilebilir. Çalışmada Cumalıkızık'ın konumunun önemi ile birlikte artan ziyaretçi sayısı ve ulaşım yoğunluğu, bu yoğunlukla birlikte gelişen ulaşımındaki kullanımların alanın taşıma kapasitesi göz önünde bulundurularak planlanmasının gerektiği, üzerinde durulması gereken bir konudur.

Kentsel yerleşimlere yakın bir konumda bulunan Cumalıkızık köyünün günümüzdeki teknolojik gelişmelere rağmen ulaşımı yeterli düzeyde değildir (Kılıç, 2012). Cumalıkızık sahip olduğu doğal, kültürel ve tarihi kaynak değerleriyle önemli kırsal turizm merkezi olması, dört mevsim rekreasyon ve turistik etkinliklere olanak sağlaması, alanın tanıtımının yapılması (tv dizileri, tv programları vb. gibi) ve önemli kent merkezlerine olan yakınlığı nedeniyle yoğun kullanımları bulunan bir kırsal ve kültürel turizm merkezidir. Ulaşılabilirliğin önemli faktörlerden biri olduğu turizmde Cumalıkızık'a olan ulaşımın ve ulaşım hizmetlerinin kısmen uygun düzeyde olması mevcut rekreasyon ve turizm kullanımlarını etkilemektedir. Yaptığımız alan çalışmasında, toplu taşımaya oranla özel araçla alana ulaşmanın daha yoğun olarak tercih edildiği görülmektedir. Özel araç ile alana ulaşan kullanıcıların

araçları için ayrılan otoparkların yetersiz, düzensiz olması, alternatif olarak kullanılan park yerlerinin (meyve bahçeleri) ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu durum ileride alandaki doğal ve kültürel kaynak değerlerini tehdit altında bırakacaktır. Ulaşım sistemlerinin varlığının yanı sıra mevcuttaki bu ulaşım sistemlerinin altyapısı, malzeme özellikleri, donatıları, fiziksel engelli kullanıcıların ulaşılabilirliği ve kullanımı da ayrıca önemlidir. Ayrıca Cumalıkızık'ın ulaşım uygunluk durumuna baktığımız zaman sadece motorlu taşıt ulaşımı ile değerlendirmek doğru olmaz. Bu alana yaya veya bisiklet ulaşımı için uygun altyapılar ise yoktur. Mevcut yollar ile bisikletli ve yaya ulaşımı için güvenli değildir. Bütün bunları değerlendirdiğimiz zaman Cumalıkızık'ın mevcut ulaşım uygunluk durumu bazı olanakların varlığına rağmen düzensiz ve plansız olmasından dolayı kısmen uygun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Önemli bir turizm merkezi olan Cumalıkızık'ın ulaşım durumu turizm potansiyelinde en önemli unsurlardan bir tanesidir. Alanın turizm potansiyelini belirlerken ekolojik değerlere saygı gösteren planlama çalışmalarına destek olan, mevcut turizm kullanımlarını ortaya koyan yöntemlerden biri ise SWOT analizidir. SWOT analizinin bu özellikleri ile birlikte yapılan çalışmalar değerlendirildiğinde; Fons, Fierro ve Patiño (2011), Erduran, Özel Cengiz ve Sağlık (2012), Zhang (2012), Scolozzi ve ark (2014) gibi birçok araştırmacının yaptığı çalışmalarda, korunan alanlarda koruma stratejileri geliştirmek, kırsal turizm alanlarında alanın mevcut durumunu kapsamlı bir şekilde ortaya koymak, turizm kullanımlarında, kırsal gelişmede ve alanların ekolojik kriterlere uygun planlamalarında, sürdürülebilir alternatifler geliştirebilmek için SWOT analizi yaptıkları görülmektedir. Bir alanın turizm potansiyelini ortaya koyan yöntemlerden biri olan SWOT analizini Cumalıkızık ve çevresi ulaşım değerleri için uyguladığımız zaman, UNESCO Dünya mirası listesinde olması ve zengin doğal, kültürel ve tarihi yapıya sahip olması, konumu itibari ile önemli merkezlere yakın olması ile güçlü bir turizm potansiyeli taşıdığı ancak ulaşımdaki bazı yetersizliklerden ötürü tehditlerle karşı karşıya olduğu da görülmektedir. Alanda uygulanan SWOT analizi ile ortaya konan güçlü, zayıf yönler, fırsatlar ve tehditleri ile Cumalıkızık'taki turizm-ulaşım ilişkisinin ekolojik temelli planlama yaklaşımıyla geliştirilmesi ve güçlendirilmesi gerekmektedir.

Özetle, bu çalışmada doğal, kültürel ve tarihi olarak önemli bir potansiyele sahip Cumalıkızık'ın ulaşım sistemlerinin doğru planlanamamasından ötürü yoğun ve yanlış kullanımlarından kaynaklı ortaya çıkabilecek baskıları önlemek için, geliştirilecek bireysel (özel araç, yaya, bisiklet) ve toplu taşıma (otobüs, minibüs, vb.) önerileri ile ulaşım sistemlerinin ekolojik temelli planlama prensibi ile planlanması gerektiği sonucuna varılmıştır. Cumalıkızık UNESCO miras listesinde olduğu için yeni yapılaşmalar, yol ve otopark için yeni yerlerin düzenlenmesi veya mevcutun genişletilmesi gibi konuların hassasiyetle yapılması gerekmektedir. Alanın özgün dokusuna zarar vermeyecek ulaşım planları yapılmalı ve ulaşım çeşitleri belirlenmelidir. Yoğun araç baskısından uzak tutacak ulaşım planları, toplu taşıma önerileri oluşturulmalıdır. Bu durum otopark baskısını da minimize edecektir. Bu sonuçlar doğrultusunda alana olan ulaşım ve kırsal turizm için çözüm önerilerimiz şu şekildedir;

- Ulaşım bozulmamışlık, koruma-kullanma dengesi ve sürdürülebilirlik kavramlarını benimseyecek şekilde ekolojik temelli planlaması kapsamında geliştirilmelidir. Cumalıkızık köyünün (mahallesinin) dokusu ile bütünleşecek bütüncül bir planlama yapılmalıdır. Ayrıca planlama dahilinde alana ulaşırken engelli, yaşlı ve çocuklu kullanıcılar için erişilebilir bir planlama olması gerekmektedir.
- Alternatif güzergâhlar üzerinde önerilen doğa temelli turizm etkinlikleri ile mevcut kırsal turizmin geliştirilmesi ve etkinliklerinin çeşitlendirilmesi sağlanmalıdır; Cumalıkızık köyünün (mahallesinin) de içinde bulunduğu çevre köyler ile bağlantı kurulabilecek doğa yürüyüşü güzergâhları, bisiklet rotaları oluşturulabilir. Böylece hem alternatif ulaşım güzergâhları sağlanmalı hem de mevcut kırsal turizm etkinlikleri çeşitlendirilmelidir. Foto-safari, kültür turları, köy gezintileri gibi etkinlikler de bu alan ve çevresi için önerilebilecek diğer etkinlikler arasındadır. Bu kapsamda alanın doğal ve kültürel kaynak değerleri korunarak altyapı hizmetleri sağlanmalıdır.
- Alana özel araçlarıyla ulaşmak isteyenler için Bursa-Ankara güzergâhından itibaren yönlendirme tabelaları artırılmalıdır.
- Metro hattından itibaren Cumalıkızık köy (mahallesi) sınırlarına kadar mahalle içerisinden minibüs, otobüs ve özel araç güzergâhları düzenlenmelidir.
- Toplu taşıma olanaklarının artırılması ve alternatif toplu taşıma imkânları araştırılmalıdır (örn. Raylı sistem hattının durağı ve Cumalıkızık köyü (mahallesi) arası minibüs sayısının artırılması, şehir merkezinin çeşitli noktalarından Cumalıkızık'a otobüs seferlerinin artırılması, vb.).
- Alana raylı sistem hattından itibaren olan ulaşım güzergâhları üzerinde, alan özelliklerini yansıtan donatı (duraklar, aydınlatmalar, çöp kutuları, tabelalar, oturma birimleri vb.) ve malzemeler kullanılmalıdır. Otobüs veya minibüs duraklarının, yönlendirme tabelalarının Cumalıkızık dokusunu yansıtan özellikte olması, kırsal karaktere uygun donatı elemanlarının alana getirilmesi, özgün, doğal, fonksiyonel işlevlerini yerine getirebilecek tasarımlar geliştirilmelidir.
- Kırsal dokuya bağlı kalınarak kullanılacak materyaller ile otopark alanlarının düzenlenmesi yapılmalıdır.



- Alana yaya olarak ulaşmak isteyen kullanıcılar için güvenli bir yaya yolu güzergâhı düzenlenmelidir.
- Otopark giriş ve çıkışlarına yönlendirme tabelaları koyulmalıdır.
- Alan içerisine hizmet amaçlı giren araçların belli saat aralığı ile sınırlandırılması sağlanmalıdır.

## Kaynaklar

1. **Akbulak C, Cengiz T (2014)**. Determining ecotourism strategies using A'WOT hybrid method: case study of Troia Historical National Park, Çanakkale Turkey. *International Journal of Sustainable Development and World Ecology* 21(4): 380-388.
2. **Akıncıtürk N (2002)**. 700 yıllık Cumalıkızık köyü yapısal sorunlarının fiziksel boyutu. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi* 7(1):197-210.
3. **Aksu V, (2014)**. Yaya üst geçitlerinde tasarım ölçütlerinin irdelenmesi: Trabzon Kenti Örneği. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi* 64(1): 12-28.
4. **Atabeyoğlu Ö, Bulut Y (2007)**. Kamu kurum ve kuruluşları dış mekân kalite yeterliliklerinin puanlama yöntemi ile değerlendirilmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi A (1):* 92-106.
5. **Bekçi B (2012)**. Fiziksel engelli kullanıcılar için en uygun ulaşım akslarının erişilebilirlik açısından irdelenmesi: Bartın kenti örneği. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi* 14 (Özel Sayı): 26-36.
6. **Bursa ve Cumalıkızık Yönetim Planı (2013)**. Bursa (Hanlar& sultan Külliyesi) ve Cumalıkızık Yönetim Planı-2013-2018, Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Bursa Alan Başkanlığı.
7. **Cengiz T (2007)**. Tourism, an ecological approach in protected areas: Karagöl-Sahara National Park, Turkey. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 14, 260-267.
8. **Cheung LTO, Jim CY (2014)**. Expectation and willingness-to-pay-for ecotourism services in Hong Kong's conservation areas. *International Jo Sus Dev & World Eco.* 21(2): 149-159.
9. **Comino E, Ferretti V (2016)**. Indicators-based spatial SWOT analysis: Supporting the strategic planning and management of complex territorial systems. *Ecological Indicators*, 60: 1104-1117.
10. **Çubuk M (1995)**. Sürdürülebilir turizm, turizm planlamasına ekolojik yaklaşım. *Türkiye'de 19.Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu; MSÜ, İstanbul.*
11. **Demir S, Esbah H, Akgün AA (2016)**. Quantitative SWOT analysis for prioritizing ecotourism-planning decision in protected areas: Igneada case. *International journal of Sustainable Development & World Ecology* 23(5): 456-468.
12. **Demirel T, (2008)**. Kent Meydanları Yer Seçimine Metodolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Adana, Türkiye.*
13. **Dickinson JE, Robbins D, Fletcher J (2008)**. Representations of tourism transport problems in a rural destination. *Tourism Management*, 29: 1110-1121.
14. **Dickinson JE, Robbins D, Fletcher J (2009)**. Representantion of transport a rural destination analysis. *Annals of Tourism Research*, 36(1): 103-123.
15. **Doğaner S (1998)**. Türkiye ulaşım sistemleri turizm ve çevre ilişkileri. *Coğrafya Dergisi* 6:1-25.
16. **Eminağaoğlu Z, Surat H, Yavuz Özalp A, Kaman YK (2016)**. Borçka Barajı Gölü ve çevresi rekreasyonel alan kullanım olanaklarının belirlenmesi. *Kastamonu Uni., Orman Fakültesi Dergisi* 16(2): 348-361.
17. **Ender E (2011)**. Adana İli Çukurova İlçesi aktif yeşil alanlarının nitelik ve nicelik açısından irdelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi Çukurova Üniversitesi, Adana, Türkiye.*
18. **Erdem N (2004)**. E-5 Otoyolunda ekolojik ve peyzaj yönünden bozulmalar. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi* 54(1): 89-103.
19. **Erdemli E (2012)**. Çalışma hayatı ve ev işlerini birlikte yürüten kırsal kadının yaşam modeli: Cumalıkızık Köyü Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.*
20. **Erduran F, Özel Cengiz A E, Sağlık A (2012)**. Potential ecotourism in the protected area: a case study at Kazdağı (Mt. Ida), Turkey. *African Journal of Agricultural Research*, 7(11): 1772-1781.
21. **Fons MVS, Fierro, JAM, Patino, MG (2011)**. Rural Tourism: A sustainable alternative. *Applied Energy* 88:551-557.
22. **Ghaderi Z, Henderson JC (2012)**. Sustainable Rural tourism in Iran: A Perspective from Hawraman Village. *Tourism Management* 2-3: 47-54.
23. **Gold SM (1980)**. *Recreation Planning and Design*. McGraw-Hill, New York.
24. **Gronau W, Kagermeier A (2007)**. Key factors for successful leisure and tourism public transport provision. *Journal of Transport Geography* 5:127-135.
25. **Güleç S (1975)**. Kırsal rekreasyonda ulaşım. *İstanbul Orman Fakültesi Dergisi*, B, XXV, II.
26. **Gültekin B (2007)**. Kent içi yolların, yaya kullanımına yönelik değerlendirilmesinde çözümlenmeli bir yaklaşım: Adana Örneği. *Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Adana, Türkiye.*
27. **Gür M (1992)**. Ülkemiz turizminin çeşitlendirilmesi ve Karadeniz ekonomik işbirliği. *Doğu Karadeniz Turizmi Konferans-Workshop, Haziran, Trabzon, Bildiriler Kitabı:177-184.*

28. **Jiang Y (2009)**. Evaluating eco-sustainability and its spatial variability in tourism areas: a case study in Lijiang County, China. *International Journal of Sustainable Development of World Ecology* 16(2):117-126.
29. **Kamer Aksoy Ö (2015)**. Perşembe-Fatsa arası kıyı kesimi doğal ve kültürel peyzaj kaynaklarının turizm açısından incelenmesi. Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, Türkiye.
30. **Karakaya B, Kiper T (2011)**. Hastane dış mekan tasarımlarının Edirne İli örneğinde irdelenmesi. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi* 8(2): 49-63.
31. **Khadaroo J, Seetana B (2008)**. The role of transport infrastructure in international tourism development: A Gravity Model Approach. *Tourism Management* 29: 831-840.
32. **Kılıç N (2012)**. Koruma amaçlı imar planlarının değerlendirilmesinde kültür varlıklarını koruma bölge kurullarının rolünün irdelenmesi Cumalıkızık örneği. Uzmanlık Tezi, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Bursa Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, Bursa.
33. **Kiper T, Özyavuz M, Korkut A (2011)**. Doğal peyzaj özelliklerinin kırsal turizm gelişimine etkisi: Tekirdağ İli Şarköy İlçesi örneği. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 8(3), 22-34.
34. **Koca C (2010)**. Engelsiz şehir planlaması bilgilendirme raporu. Dünya Engelliler Vakfı, İstanbul.
35. **Kuntay O (2004)**. Sürdürülebilir turizm planlaması. Alp Yayınevi, Ankara.
36. **Martin-Cejas R R, Sanchez PPR (2010)**. Ecological footprint analysis of road transport related to tourism activity: the case for Lanzarote Island. *Tourism Management* 31:98-103.
37. **Mason P (2008)**. Tourism impacts, planning and management. Elsevier, USA .
38. **Pirselimoğlu Z, Demirel Ö (2012)**. A study of an ecologically based recreation and tourism planning approach: a case study on Trabzon Çalköy high plateau in Turkey. *International journal of Sustainable Development & World Ecology* 19 (4): 349-360.
39. **Pirselimoğlu Batman Z (2013)**. Altındere Vadisi (Trabzon-Maçka)'nde ekolojik temelli turizm planlama yaklaşımı ve alternatif turizm olanaklarının araştırılması. Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, Türkiye.
40. **Pirselimoğlu Batman Z, Demirel Ö (2015)**. Ecology-based tourism potential with regard to alternative tourism activities in Altındere Valley (Trabzon-Maçka). *International Journal of Sustainable Development and World Ecology* 22(1): 39-49.
41. **Pirselimoğlu Batman Z, Demirel Ö, Kurdoğlu BÇ (2016)**. Ecology-based tourism potential of Altındere Valley (Trabzon-Turkey) in regards to the natural, historical and cultural factors. *International journal of Sustainable Development and World Ecology* 23(3):233-244, <http://dx.doi.org/10.1080/13504509.2015.1115442>.
42. **Rahmani Seryasat M, Hajari B, Karimian T, Haajilo M (2013)**. Rural tourism development strategies using SWOT analysis: case study. *Life Science Journal* 10 (4): 395-403.
43. **Roberts L, Hall D (2001)**. Rural tourism and recreation: principles to practice. CABI Publishing, New York.
44. **Shi L, Zhao H, Li Y, Ma H, Yang S, Wang H (2015)**. Evaluation of Shangri-La County's tourism resources and ecotourism carrying capacity. *International Journal of Sustainable Development and World Ecology* 22(2):103-109.
45. **Soykan F (2003)**. Kırsal turizm ve Türkiye turizmi için önemi. *Ege Coğrafya Dergisi* 12: 1-11.
46. **Sutawa, GK (2012)**. Issues on Bali tourism development and community empowerment to support sustainable tourism development, International conference on small and medium enterprises development with theme "Innovation and sustainability in SME development"(ICSMED 2012). *Procedia Economics and Finance* 4:413-422.
47. **Uçar D, Doğru A (2005)**. CBS projelerinin stratejik planlanması ve SWOT analizinin yeri. TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 10. Türkiye Harita Bilimsel Teknik Kurultayı, 28 Mart-1 Nisan, Ankara. [http://www.hkmo.org.tr/resimler/etkinlikbildirileri/99\\_ek.pdf](http://www.hkmo.org.tr/resimler/etkinlikbildirileri/99_ek.pdf), erişim tarihi: 23. 11.2006
48. **URL-1 <http://alanbaskanligi.bursa.bel.tr/bursa-unesco-dunya-miras-listesinde/>**, erişim tarihi:19.11.2017.
49. **Uslu O (1990)**. Turizm ve çevresel etkileri. Turizm ve çevre konferansı, TÇSV Yayınları
50. **Uslu A, Kiper T (2006)**. Turizmin kültürel miras üzerine etkileri; Beypazarı/Ankara örneğinde yerel halkın farkındalığı. *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 3(3):305-314.
51. **Zhang XM (2012)**. Research on the development strategies of rural tourism in Suzhou based on SWOT analysis. *Energy Procedia*, 16:1295-1299.
52. **Zhong L, Deng J, Song Z, Ding P (2011)**. Research on environmental impacts of tourism in China: progress and prospect. *Journal of Environmental Management* 92: 2972-2983.