



Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi

www.turib.org



Sürdürülebilir Turizmin Bir Aracı Olarak Bisiklet Turizmi: Avrupa Birliği (AB) Örneği*

Oğuz TÜRKAY^a, Burak ATASOY^{b**}

^a Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Gastronomi ve Mutfak Sanatları Bölümü, SAKARYA, Türkiye,

E-posta: turkay@subu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-0752-6799

^b Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm Rehberliği Bölümü, SAKARYA, Türkiye, E-posta: burakatasoy@subu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-9742-8112

Öz

Günümüzde insanlar, evlerinde, dışarıda, iş yerlerinde ve günlük yaşa-mın hemen her alanında çevre dostu tutum sergileyerek sağlıklı yaşama verdiği önemi ortaya koymaktadır. Artık sağlıklı yaşam, insanların boş zaman etkinlikle-rinde de belirleyici rol oynayan bir olgu olarak düşünülmektedir. Avrupada in-sanların hem ulaşım hem de turizm amacıyla yaygın olarak kullandığı bisiklet bu çevre dostu tutumlarından ve sağlıklı yaşam araçlarından biri olarak görül-mektedir. Bisiklet kullanımı eskiye dayanmasına rağmen turizm açısından son yıllarda özellikle Avrupada kazandığı ivme akademinin dikkatini çekmiştir. Bu-na rağmen bisiklet turizmi ile ilgili akademik araştırmaların yeterli olmadığı düşünölmektedir. Bu noktada çalışmanın amacı, Avrupa Birliğine üye ölkeler açısından bisiklet turizminin güncel durumunu, bisiklet turizmi ile ilgili projeleri, turizm bölgelerinde bisiklet turizmi geliştirmenin ardında yatan faktörleri ve AB’de kullanılan bisiklet rotalarını ilgili alanyazının ışığında incelemektir. Çalışma ikincil kaynak taraması şeklinde tasarlanmıştır. Araştırma sonucunda, Avrupa Birliğinde bisiklet turizminin oldukça yaygın olduğu ve bu büyümenin ardında ulaşım kaygısı ve destinasyonlardaki insan trafiğinin engellenmesi çabalarının yattığını gösterilmektedir. Ayrıca, ölkelerin bisiklet turizmini kırsal ve bölgesel kalkınmanın bir aracı olarak değerlendirdikleri ve bu kapsamda turizm bölgelerinde yüksek fonlar ayrılarak bisiklet turizmi rotaları oluşturulduğu tespit edilmiştir. Bu kapsamda, Türkiye gibi turizmde ürün geliştirme çabalarına odak-lanılan destinasyonlarda bisikletle seyahatin kolaylaştırılması ve teşvik edilme-si açısından ne tür politik seçeneklerin ele alınabileceği tartışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Bisiklet turizmi, Bisiklet turisti, Sürdürülebilir kalkınma, Sürdürülebi-lir turizm, AB.

Jel Kodu: N14, Z32

Bicycle Tourism as a Way of Sustainable Tourism: The Case of Eu-ropean Union (EU)

Abstract

Today, people demonstrate the importance they give to healthy life by displaying an environmentally friendly attitude in their homes, outdoors, workp-laces and almost every area of daily life. Healthy life is now considered as a phenomenon that plays a determining role in people’s leisure activities. Bicyc-les, which people use in Europe for both transportation and tourism purposes, are seen as one of these environmentally friendly attitudes and healthy living tools. Although the use of bicycles is older, the momentum it has gained in Eu-rope especially in Europe has attracted the attention of the academy in recent years. However, it is considered that academic researches related to bicycle tourism are not sufficient. At this point, the aim of the study is to examine the current status of bicycle tourism, projects related to bicycle tourism, the factors behind the development of bicycle tourism in tourism regions and the bicycle routes used in the EU in the light of the relevant literature. The study is desig-ned as a secondary source scan. As a result of the research, it is shown that bicycle tourism is very common in the European Union and that efforts to pre-vent transportation anxiety and human traffic at destinations lie behind this growth. In addition, it has been determined that countries consider bicycle tou-rism as a tool of rural and regional development, and within this scope, high tourism funds are allocated and bicycle tourism routes are created. In this con-text, facilitating the bike trip in destinations like Turkey that focus on tourism product development efforts and encouragement are discussed in terms of what kind of political options can be addressed.

Keywords: Bicycle tourism, Bicycle tourist, Sustainable development, Sus-tainable tourism, EU.

Jel Codes: N14, Z30

Makalenin Geçmiři:

Gönderim Tarihi : 01.11.2020

Düzeltilme Tarihi : 01.12.2020

Kabul Tarihi : 25.12.2020

Makale Türü : Derleme

Türkay, O., & Atasoy, B. (2021). Sürdürülebilir Turizmin Bir Aracı Olarak Bisiklet Turizmi: Avrupa Birliği (AB) Örneği. Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi, 1(1), 50-69

* Bu çalışma, “Sürdürülebilir Turizmin Bir Aracı Olarak Bisiklet Turizmi: Avrupa Birliği (AB) Örneği” ismiyle “The Conference on “Managing Tourism Across Continents- Tourism For a Better World” (MTCON’20) Kongresinde bildiri olarak sunulmuştur. Düzenlenerek makale haline getirilmiştir.

Etik Kurul Onayı: Bu çalışma derleme makalesi olduğundan etik kurul onayı gerekmemektedir.

** Sorumlu yazar e-posta: B. Atasoy. (burakatasoy@subu.edu.tr)

1. Giriş

Toplumların hayatında ortaya çıkan boş zaman artışı turizm endüstrisinde bazı nitel ve nicel değişimlere katkı sağlamıştır. Teknolojik ilerleme, gelir artışı, rahatlama-değişim isteği ve kentsel yaşamdan uzaklaşma gibi etmenler turizm endüstrisinin büyümesine katkı sağlayan diğer unsurlardır (Çokal & Aslan 2016: 54). Ancak bu gelişmeler turizm rakamlarına olduğu gibi turizmin niteliğine de yansımış ve yeni turizm eğilimleri ortaya çıkmıştır (Delener, 2010). Günlük yaşamın bir parçası olarak insanlar tarafından sıklıkla tercih edilen bisiklet, ortaya çıkan yeni turizm çeşitleri arasında yer almaktadır (Koch, 2013). Artık bisiklet, insanlar için alternatif bir ulaşım aracı olmasının yanında bir turizm çeşidi olarak da değerlendirilmektedir. Açık hava aktivitesi ihtiyacı ve macera ve değişim arayışı, bisiklete binen insan sayısının her geçen gün artmasına katkı sağlamaktadır. Nicel anlamda yaşanan bu artış ise bisiklet turizmi olarak ifade edilen yeni bir turizm etkinliğinin ortaya çıkmasında rol oynamaktadır (Chang & Chang, 2009).

Bisiklet turizmi sürdürülebilir bir turizm türü olarak ele alınmaktadır. Turizm bölgeleri tarafından bisiklet turizmi, hava ve çevre kirliliğini azaltması, trafik sıkışıklığını önlemesi ve gerçekleştiği bölgeye ekonomik katkı sağlaması nedeniyle sürdürülebilir bir kalkınma aracı olarak ele alınmaktadır (Neves & Esperança, 2011). Benzer şekilde bisiklet turizmi, çevreyi ve kültürel mirası koruyan ve ayrıca seyahat esnasında farklı bölgeleri ziyaret etmesi nedeniyle bölgesel kalkınmaya destek veren yeni bir olgu olarak kabul edilmektedir (Zovko, 2013). Bu kapsamda, bisiklet turizminin hem turistler hem de turizm bölgeleri için bazı avantajlarının olduğu söylenebilir. Turistlerin günlük rutinden kaçış, macera arayışı ve sağlıklı yaşamın bir parçası olarak bisiklet turizmine yöneldiği ifade edilebilir. Öte yandan turistlerin temel ihtiyaçlarını karşılaması, çevreyi ve kültürel mirası koruma konusundaki avantajları vb. etkenler turizm bölgeleri için bisiklet turizminin cazip yönlerini ortaya koymaktadır.

Dünyanın farklı destinasyonlarının bisiklet turizmini geliştirmeye çalıştığı görülmektedir. Katmandu (Nepal) gibi bazı Orta Afrika ülkelerinde de bisiklet turizmi hızla büyüyen yeni bir turizm alanı olarak düşünülmektedir (Ünüyar, Kaya, & Sezgin 2017). ABD’nde bisiklet sürme ve bisikletle tatile çıkma son yıllarda hızla büyüyen bir alan olarak dikkat çekmektedir. Tur operatörleri bisiklet ile tatile çıkmanın nicel olarak arttığını doğrulamaktadır. Bisiklet turizminde görülen bu popülerleşme ise kendisinin turizmde “yeni golf” olarak nitelendirilmesine olanak sağlamıştır (Innovation Norway, 2016). Bunun yanında dünya genelinde en popüler destinasyonlar olarak Amsterdam (Hollanda) ve Kopenhag (Danimarka) gibi Avrupa şehirlerinin geldiği görülmektedir.

Avrupa nüfusunun % 72’si şehirlerde yaşamaktadır. Bu durum şehirlerin daha kalabalık, hava kalitesinin zayıf ve gürültü kirliliğinin fazla olmasına neden olmaktadır. Bu kötü çevre koşullarının önüne geçmek ve ayrıca bir turizm stratejisi geliştirmek adına Avrupa Birliği (AB) bisiklet kullanımına ciddi yatırımlar yapmıştır (CIVITAS, 2016). Öyle ki Avrupa Bisikletçiler Federasyonu (European Cyclists’ Federation, ECF) 2016 yılı raporuna göre, Avrupa’da yılda 2,4 milyar bisiklet turu ve 24 milyon geceleme yapılmaktadır. Bu rakam AB’nin bisiklet turizmini sadece ulaşım amaçlı kullanmaktan ziyade, çevreyi koruyup geliştirirken aynı zamanda mevcut turizm talebine de cevap verme anlayışını ortaya koymaktadır. Bu rakamlar ayrıca, bisiklet turizminin Avrupa’da oldukça yaygın olduğunu hem turistler hem de turizm bölgeleri için gelecekte oldukça sık söz konusu edilecek bir aktivite olarak ele alınacağına da işaret etmektedir.

İnsanların bisiklet kullanımı aracılığıyla kendini daha zinde ve sağlıklı hissetmektedir. Bu durum AB’nin bisiklet turizmine vatandaşlarını teşvikinde rol oynayan önemli bir husus olarak ifade edilmektedir (Zovko,

2013). İnsanlar bisiklet ile işe ve seyahate gitmekte ve dolayısıyla bir spor aktivitesi olarak fiziksel açıdan kendini daha sağlıklı hissetmektedir. Böylece turizm bölgelerinde yaşanan insan trafiğinin önüne geçilmesine, toplum sağlığının gelişmesine ve ekonomik verimliliğinin artmasına katkı sağlayacağı söylenebilir. Gardner (1998) çalışmasında, bisiklete binen çoğu insanın (%67) sağlık amacı olduğundan söz etmekte ve insanların hem spor yapmak hem de sağlıklı kalmak amacıyla bisiklet turizmine katıldığını vurgulamaktadır. Benzer şekilde insanlar, özgürlük, manzara ve doğal çevreyi tanımanın yanı sıra sağlık ve zindelik gibi amaçlar neticesinde de bisiklet kullanımına yönelmektedir.

Avrupa Birliği ulaştırma ve çevrede yaşanan problemleri azaltmak ve sürdürülebilir gelişimi desteklemek adına bisiklet kullanımına üye ülkeleri teşvik etmektedir. Birliğin bisiklet kullanımını yaygınlaştırmasının ardında sadece ulaşım ve çevrenin sürdürülebilirliği değil aynı zamanda turizmden aldığı payı da arttırmak istemesi gelmektedir. Sürdürülebilir turizmin yeni bir yolu olarak bisiklet turizmi için rotalar oluşturan birlik, üye ülkelere gerekli alt ve üst yapıyı kurmaları adına çeşitli fonlar sağlamaktadır. Böylelikle, AB hem çevreyi koruyan ve gözeten bir turizm etkinliğini hem de sürdürülebilir kalkınmayı desteklemektedir (Neves & Esperança, 2011). Bisiklet turizmi kavramı Avrupada yaygınlaşmasına rağmen henüz akademik anlamda yeterli düzeyde ilgi duyulmadığı düşünülmektedir. Bunun yanında, bu tür aktiviteleri geliştirmek adına yol çıkacak Türkiye gibi destinasyonların AB deneyimlerini bilmesi önemli bir kazanım olacaktır. Bu kapsamda araştırma aşağıdaki sorulara cevap aramak amacıyla tasarlanmıştır.

- Bisiklet turizmi nedir?
- Bisiklet turisti kimdir?
- AB'ne bisiklet turistleri nereden gelmektedir?
- AB'de bisiklet turizmi ne düzeydedir?
- AB hangi bisiklet turizmi rotalarını teşvik etmektedir?
- AB'de bisiklet tesislerinin olduğu destinasyonlar, ziyaretçilerin tatil yeri seçimini etkilemekte midir?
- AB bisiklet turizminde başarılı bir destinasyon mudur?
- AB bisiklet turizminde başarılıysa bunun arkasında nasıl bir strateji bulunmaktadır?
- AB bisiklet turizmi açısından hangi politikaları izlemeyi tercih etmektedir?
- AB'de resmi bisiklet turizmi kuruluşları var mıdır?
- AB bisiklet turizmini finanse etmekte midir?

2. Kavramsal Çerçeve

2.1. Bisiklet Turizmi Kavramı

Turizm, birçok ülke, şehir ve yerel bölge için önemli ve aranan bir ekonomik kaynak olarak düşünülmektedir. Bu duruma neden olarak turizmin gerçekleştiği bir bölgede ortaya çıkan ekonomik hareketlilik ve buna bağlı olarak kalkınmayı desteklemesi örnek olarak gösterilebilir. Turizmde ortaya çıkan ekonomik hareketlilik diğer endüstrilerle ilişkili olması nedeniyle oldukça büyük bir etki yaratmaktadır (Meletiou, Lawrie, Cook, O'Brien, & Guenther, 2005). Turizm ayrıca ekonomik olduğu kadar sosyo-kültürel, fiziksel ve psikolojik çevreye de katkı sağlayan bir endüstri olarak ifade edilebilir.

Turizmin toplumsal katkıları ülkelerin bu endüstriye daha fazla önem vermesine neden olmaktadır. Gelişen ve çeşitlenen talebe bağlı olarak hemen her geçen gün farklı turizm çeşitleri ortaya çıkmakta ve siyasi yönetimler de aynı hızla değişen koşullara ayak uydurmak adına farklı türde etkinlikleri destekleyecek yatırımları yapmaya çalışmaktadırlar. Bu turizm çeşitleri içerisinde, ana motivasyonları doğal çevreyi görme, fiziksel zindelik, macera yaşama, heyecan ve değişim arayışı, rutinden uzaklaşma ve bağımsızlık hissi gibi etmenler olan kişiler tarafından bisikletle yapılan seyahatler olarak tanımlayabileceğimiz bisiklet turizmi gelmektedir.

Ritchie & Hall (1999), insanların en az bir gece tatil amacıyla memleketinden veya ülkesinden uzaklaşması ve bu süre zarfında da bisikleti bir ulaşım şekli olarak kullanmasını bisiklet turizmi olarak tanımlarken bu turizme katılan kişilerden de bisiklet turisti olarak söz etmektedir. Bisiklet turistleri birincil motivasyonları fiziksel sağlığını geliştirmek ve rekreasyon aktivitesinde bulunmanın yanı sıra farklı turizm bölgelerini tanıma isteğinde olan kişilerdir. Bu turistler için seyahat edecekleri destinasyonlarda belirleyici ve hatta hayati önem arz eden unsurlar bulunmaktadır. Bunlar güvenlik, açık yol işaretleri, yönlendirici ekipmanlar ve temel gereksinimleri karşılayan hizmetler olarak ifade edilmektedir (Koch, 2013).

Fotoğraf 1: Bisiklet Turizmi



Kaynak: Turizm Aktüel, 2015

Bisiklet turizmi genel olarak doğada, kırsal alanlarda gerçekleşmektedir. Bir tatil taşımacılığı olarak da ifade edebileceğimiz bisiklet, turizm sektöründe henüz niş bir pazar olarak ele alınmaktadır (Sheng, 2015). Ancak bisiklet turizmi, ulusal ve bölgesel düzeyde turizmi çeşitlendirmeye ve geliştirmeye fırsat sağlamaktadır. Oluşturulan bisiklet rotaları sayesinde doğa içerisinde seyahat eden turistlere farklı bir aktivite sağlanarak çekicilik oluşturulmak istenmektedir (Ünüyar ve diğerleri, 2017). Böylelikle ziyaret eden bisiklet turistleri, turizm destinasyonlarına ekonomik, sosyal ve çevresel katkılar sağlamaktadır (Ritchie ve diğerleri, 2010). Benzer şekilde bisiklet turizmi tüm dünyada büyümeye devam eden yeni bir pazar olarak kabul edilmektedir. Bu kapsamda turizm açısından bisiklet turizminin büyük bir potansiyele sahip olduğu ve bisiklet turistleri için gerekli alt ve üst yapıları sağlayan turizm bölgelerinin rekabet ortamında daha fazla öne çıkacağı söylenebilir.

Bisiklet turizmi, turizm bölgelerine bazı avantaj ve dezavantajlar yaratmaktadır. E-bisikletlerin varlığı, farklı rotalara sahip olma ve doğal çekiciliklerin olması turizm bölgelerinin bisiklet turizmi açısından sahip ol-

duğu fırsatlara işaret etmektedir. Elektrik bisikletler ise şarj edilebilen çalışmaktadır. Temelde e-bisikletler pedal ile hareket eden ve sürücünün zorlandığı an itibariyle otomatik destek veren veya üzerinde bulunan bir düğmeyle motorun devreye girdiği olmak üzere iki alternatifte sahiptir (Abagnale ve diğerleri, 2016). Öte yandan, yılın belirli dönemlerinde gerçekleştirilebilmesi, bisiklet rotaları oluşturmanın maliyeti, teknolojik alt yapı oluşturmanın zorluğu gibi hususlar ise ülke veya bölgelere bisiklet turizminin getirdiği dezavantajlar olarak ifade edilmektedir (Tablo 1).

Tablo 1: Bisiklet Turizmi Destinasyonlarının Özellikleri

Başarılı Bisiklet Destinasyonları	Fırsatlar	Tehditler
Açık tabelaya sahip yollar	E-bisiklet seçenekleri	Kısa sezon
Rota boyunca yer alan hizmetlerin iyi tanımlanmış olması	Çarpıcı doğal güzellikler	Kötü hava riski
İyi bisiklet alt yapısı ve iyi gelişmiş bisiklet yolları	Farklı rotalara sahip olmak	Yüksek yaşam maliyeti
Islak kıyafetleri kurutacak tesisler	Bisiklet tesislerin kaliteli olması	Uzun yolculuklar
Gezi ve kültürel deneyim için çekicilikler	Farklı turistik çekicilikler	Özel bisiklet şeritli yolların maliyeti
İyi belirlenmiş ve kolay okunur haritalar	Az bilineni keşfetme	Bisiklet hakkında bilgi yetersizliği
E-bisikletler ve yüksek kaliteli bisikletlerin varlığı		Bisiklet turizmi tesisleri ve maliyetleri
Yerel yiyecek ve içeceklere sahip olma		Güvenlik veya siyasi durum
Orta veya yüksek kaliteli konaklama tesisleri		Farklı rotalar oluşturmanın zorluğu
Tur operatörleri ve yerel işletmeler arasında iş birliği		
Ücretsiz wi-fi		
Gidiş- dönüş rotalarına sahip olma		

Kaynak: Innovation Norway (2016)'dan araştırmacı tarafından türetilmiştir.

2.2. AB'de Bisiklet Turizmini Geliştiren Yapının Stratejik Analizi

Stratejik ve politik çerçeve

Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin bisiklet turizminde başarılı olması ardında alanyazın en önemli hususun politik çevre olduğunu belirtmektedir. Bir bölgede bisiklet turizminin istenilen seviyede gelişmesi için alt yapı ve iyi belirlenmiş bisiklet rotaları gibi üst yapının olması gerekmektedir. Bu koşullar ise ardından büyük bir siyasi güce ihtiyaç duymaktadır. Benzer şekilde, bisiklet turizminden bahsetmek için doğal çekiciliğin, manzaranın yanı sıra kaliteli hizmet veren konaklama tesisleri, bisiklet kiralama ve transfer işletmeleri (bagaj taşımacılığı) önem arz eden diğer hususlardır. Bu noktada turizm bölgelerinin ihtiyaç duyduğu alt ve üst yapının temini siyasi çevreyi öne çıkarmaktadır. Bu nedenle AB politik çevrede bisiklet turizmini desteklemektedir. Bu kapsamda Alman Bisikletçiler Derneği (ADFC), politik çevrenin bisiklet turizmine desteğini sağlamak amacıyla kurulan resmi örgütlerden biridir (Innovation Norway & NCE Tourism Fjord Norway, 1998).

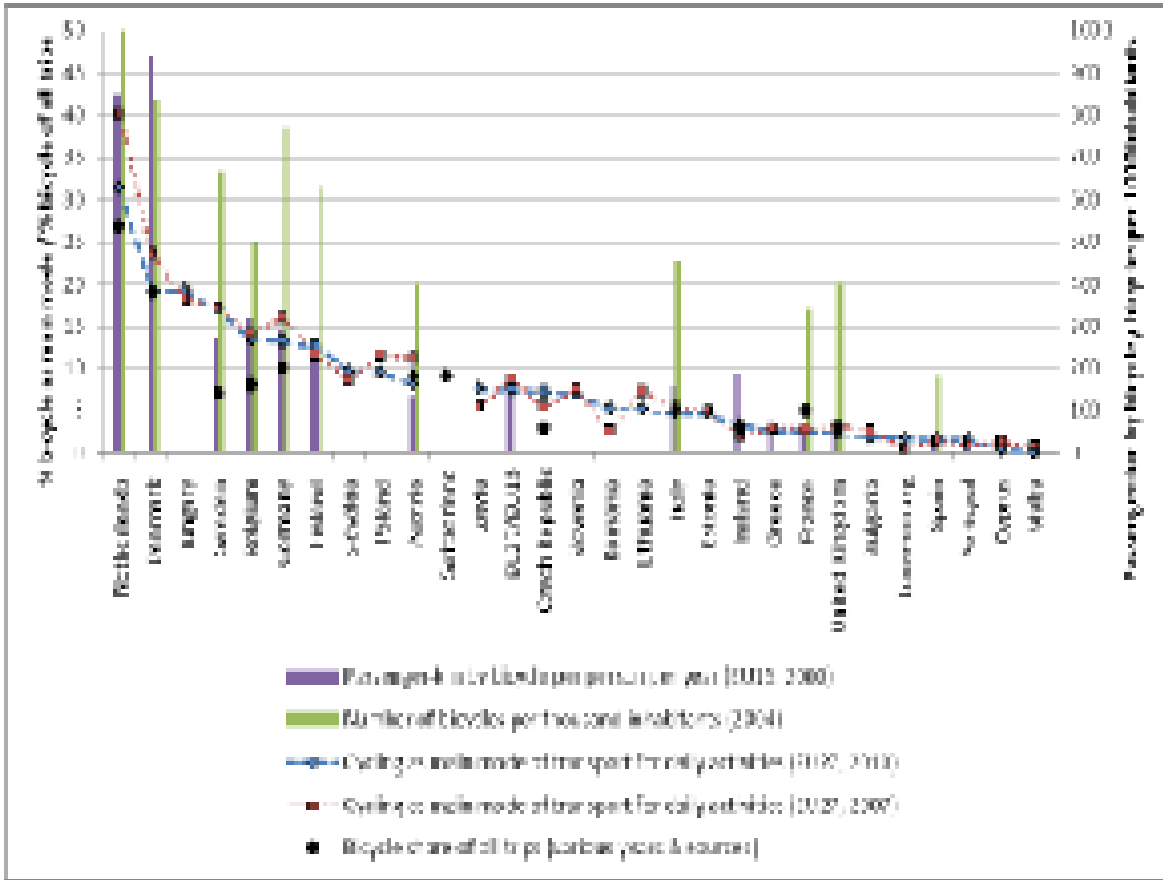
Avrupa Bisikletçiler Federasyonu (ECF) bisikleti, sürdürülebilir, sağlıklı bir ulaşım ve rekreasyon aracı olarak değerlendirmektedir. Federasyon insanları bisiklet kullanımına teşvik ederek, hem ülkelerarası sürdürülebilir ulaşım ağlarını oluşturmayı hem de spor aktivitesi olarak insanların fiziksel sağlıklarını korumalarına katkı sağlamayı hedeflemektedir. Ayrıca, sürdürülebilir çevre ve halkın refahını sağlamak adına bisiklet kullanımının en yüksek potansiyele ulaştırılması amaçlanmaktadır. Federasyon, bisikletle ilgili ulaşım politikaları ve stratejileri geliştirmeye destek vermektedir (EESC, 2019). Bu kapsamda AB'nin bisikleti politik çerçevede düzenleyen resmi kurumlarının olması, turizm anlamında daha profesyonel bir yönetimi beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla bisiklet turizmi destinasyonlarından bahsedildiğinde ilk olarak Avrupa'nın aklına gelmesi tesadüfi değildir.

Avrupa Konseyi AB'de alınması gereken politika veya çözülmesi gereken krizlerde rol oynayan bir kurum görevi üstlenmektedir. Özellikle politika oluşturma konusu Avrupa Konseyi'nin en temel görevi olarak kabul edilmektedir. Bu kapsamda AB'de ortaya çıkan bisiklet turizminin nitel ve nicel yapısının Avrupa Konseyi tarafından ulaştırma, alt yapı ve turizm başlıkları içerisinde oluşturulan politikaların bir sonucu olduğu söylenebilir (Drachenberg & Schroecker, 2019). Özellikle AB'de bisiklet turizmi kapsamında ortaya çıkan alt yapı geliştirme ve EuroVelo gibi bisiklet rotaları projelerinin hayata geçirilmesinde politik yönün oldukça öne çıktığı ifade edilebilir. AB'nin turizm politikası üye ülkelerin turizm açısından rekabetçi, modern, sürdürülebilir ve sorumlu bir yapıda hareket etmesini sağlamaktır. Bu kapsamda AB turizm politikası aşağıda açıkça belirtilen üç temel alana odaklanmaktadır. Bunlar sırasıyla şu şekilde ifade edilebilir (Weston, Davies, Lumsdon, & McGrath, 2013):

- Turizmi etkileyen olumsuz durumlara karşı önlem almak,
- Turizmi sürdürülebilir kılmak,
- Turizmin vatandaşlar tarafından daha fazla katılımına yönelik teşvik etmek.

Bisiklet turizmi için oluşturulan planlama süreçlerinde çevre kaygısının yanı sıra ulaştırmada görülen trafik sorunlarının azaltılmasının da öneminden bahsedilmektedir. Bu durum bir ülke için bisiklet kültürünü geliştirirken çok ciddi politik ve siyasi bir gücü gerektirmektedir. Avrupa Bisikletçiler Federasyonu'nun araştırmasına göre AB kapsamında 16 ülkenin hâlihazırda bisiklet politika ve planlamasının olduğundan söz edilmektedir (Pan-European Master Plan for Cycling Promotion, 2017; Transport Health and Environment Pan-European Programme, 2018).

Şekil 1: 28 AB ülkesinde bisiklet turizmi



Kaynak: Transport and Tourism, (European Parliament, 2012)

Avrupa Birliği üye ülkeleri açısından incelendiğinde bazı farklılıklar dikkat çekmektedir. Bisiklet turizmi Avrupa ülkeleri içerisinde eşit bir dağılım göstermemektedir. Avusturya ve Fransa gibi ülkelerde bisiklet turizmi ivme kazanmaya devam ederken (Şekil 1), Danimarka, Almanya, İsviçre ve Hollanda gibi diğer ülkelerde potansiyelinin üzerinde olduğu ifade edilmektedir (Piket, Eijgelaar, & Peeters, 2013). Avrupa içerisinde en popüler bisiklet turizm destinasyonları Almanya, Danimarka, Hollanda ve Fransa olarak bilinmektedir. Ancak bu ülkeler içerisinde erişilebilirlik, iyi belirlenmiş rotalar, çeşitli turistik tesisler ve alternatif seçenekler nedeniyle Fransa en popüler bisiklet turizmi destinasyonu olarak kabul edilmektedir (Innovation Norway, 2016). Bisiklet turizminin 2019 yılı dünya turizm sıralamaları içerisinde Fransa'nın 89,4 milyon ile ilk sıraya gelmesinde katkı sağladığı söylenebilir. Burada hükümet politikalarının bisiklet turizmine vatandaşlarını teşvik ettiği söylenebilir.

Hollanda AB ülkeleri içerisinde kişi başına düşen bisikletin en yaygın olduğu kenttir. Dolayısıyla şekilde görüldüğü üzere Hollandalıların hem günlük ulaşımda hem de turizmde bisikleti yaygın kullandıkları düşünülebilir. Öte yandan, Danimarka yılda kişi başına km bazında en çok yol yapan ülke konumundadır. Dolayısıyla, bisikleti ulaşımda ve turizmde oldukça yaygın kullanan bir diğer ülke olduğu söylenebilir. Almanya, kişi başına düşen bisiklet sayısı bakımından dikkat çekmektedir (Şekil 1). Bu durum, Almanya'da bisiklet üretiminin yaygın olmasından kaynaklandığı ile açıklanabilir (Şekil 3).

AB'de bisiklet turizminin gelişiminin arkasında iki politik yaklaşımın çok etkili olduğu görünmektedir. Birincisi; AB'de ulaşım politikaları içerisinde çevre duyarlı seçeneklere ve bu kapsamda da bisiklete yüklenen anlamdır. Bisikletin özellikle toplu taşıma alternatifiyle birlikte bütünleşik bir model olarak geliştirilmeye çalışıldığı görülmektedir (Blondiau and Zeebroeck, 2014). İkincisi ise, yeni ve çoğunlukla çevre duyarlı turizm talebine cevap verme konusunda gösterilen çabadır. Bu anlamda da kırsal gelişme yanında, toplumlar arası diyalogu geliştirmenin en sürdürülebilir yolu olarak görülen turizmi geliştirmeye, bisiklet rotaları tesis ederek girilmektedir. Bu konuda eski Demir Perde ülkeleri arasında ilişkiyi geliştirecek bir turizm projesi olarak Avrupa Bisikletçiler Federasyonu liderliğinde oluşturulan 16 uzun-ölçekli bisiklet rotası örnek verilebilir (Transport and Tourism Policy, 2019).

Alt ve üst yapı

AB'nin vatandaşlarını bisiklet kullanımına teşvik etmesinin ardında sürdürülebilir ulaşım alt yapısının etkisinden bahsedilmektedir. EuroVelo projesi kapsamında 2020 yılı itibarıyla Avrupa'nın tamamından bisiklet parkurlarını kapsayan 16 uzun-mesafeli rota çerçevesinde 75 bin km'den daha fazla uzunluğa sahip bir bisiklet parkurundan bahsedilmektedir (EuroVelo, 2020). Bu parkurlar önemli bir bisiklet turizmi altyapısı olarak dikkat çekmektedir.

AB, bisiklet turizmi için ulaşım sistemlerinin bütünleştirilmesinin hayati önem taşıdığını düşünmektedir. Bu nedenle özellikle AB üye ülkelerinin sahip olduğu geniş demir yolu ağını bisiklet turizmi ile entegre bütünleştirerek turistlerin destinasyonlarda kesintisiz ulaşımı öngörülmektedir. AB, üye ülkelerinde bulunan tren veya hızlı trenlerin bisiklet turistlerinin eşyaları ve bisikletlerini taşımalarını sağlayacak düzenlemeler geliştirme peşindedir (Weston ve diğerleri, 2013). Bu durum, AB'nin bisiklet turizminde öne çıkmasının ardında yatan ulaşım altyapısı unsurlarından biri olarak kabul edilebilir (Zovko, 2013). Dolayısıyla AB'de bisikletli turist için gereken altyapı aynı zamanda temel ulaşım altyapısının bir parçası olarak ele alınmakta ve geliştirilmektedir. Bisiklet turistleri hem 16 farklı Avrupa bisiklet rotasını deneyimleme şansına sahip olmakta hem de birçok Avrupa ülkesine demiryolu sayesinde bisiklet ve ekipmanları ile gidebilmektedir. Bu avantaj ise bisiklet destinasyonları içerisinde AB'nin öne çıkmasında tesadüfi bir durumun olmadığına işaret etmektedir.

AB'nin bisiklet turizmi için gereken kolaylıklar oldukça erişilebilir kılınmaktadır. Örnek bir ülke olarak Hollanda'da hemen hemen her istasyonda bisiklet parkları düzgün ve erişilebilir bir platformda inşa edilmiştir (Fotoğraf 2). Bu durum bisikletini park etmek suretiyle şehir içinde kısa bir seyahate çıkan ya da temel ihtiyaçlarını karşılamak gibi nedenlerden dolayı alışverişe katılan bisiklet turistleri için kritik rol oynamaktadır. Bu gibi iyileştirmeler AB ülkelerinin bisiklet turizminde öne çıkmasına katkı sağlamıştır.

Bisiklet turizmi kapsamında AB'yi öne çıkaran bir diğer husus ise bisikleti olmayan veya olduğu halde bisikletsiz olarak seyahate çıkan turistlere sunulan fırsatlardır. Bunlar içerisinde en dikkat çekici olan örnek Paris'tir. Paris şehri, bisikleti olmayan turistlere 30 dakikaya kadar ücretsiz bisiklet temini hizmeti verebilmekte ve turistler bisikletlerini şehir içerisinde 1800'den fazla park alanından alıp tekrar bırakabilmektedir (CIVITAS, 2016). Tüm bu bulgular ışığında, AB'nin bisiklet turizminde öne çıkmasının ardında ulaştırma politikalarının ve altyapı çalışmalarının etkililiği vurgulanmalıdır. Fakat aynı zamanda entegre şekilde oluşturulan ulaşım sistemleri bu stratejinin başarılı olmasında rol oynamaktadır.

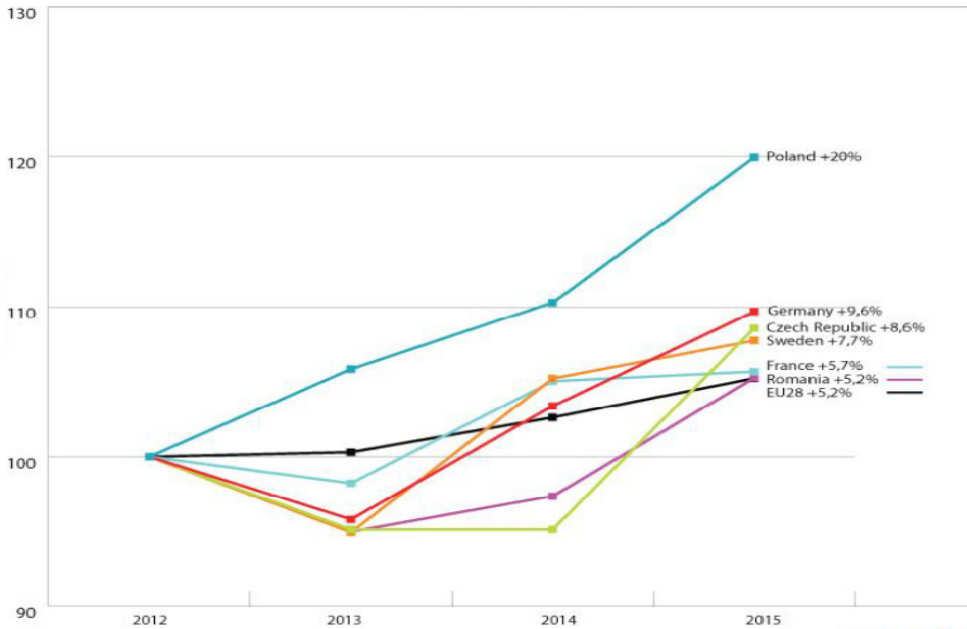
Fotoğraf 2. Bisiklet parkı, Hollanda

Kaynakça: Bicycle Dutch

Sektörel ve ekonomik yapı

AB bisiklet turizmi stratejisi kapsamında 2030 yılında ekonomiye 760 milyar Euro katkı beklemektedir. Ayrıca bisiklet turizmine ilişkin doğrudan veya dolaylı sektörlerde toplam 875.000 kişinin istihdam edileceği öngörülmektedir. 2030'da 240 milyar bisiklet seyahatinin yapılması hedeflenmektedir (EU Cycling Strategy, 2017). Bu kapsamda AB bisiklet stratejisi yayınlanarak büyük bir bisiklet turizmi pazarının temelleri atılmak istenmiştir.

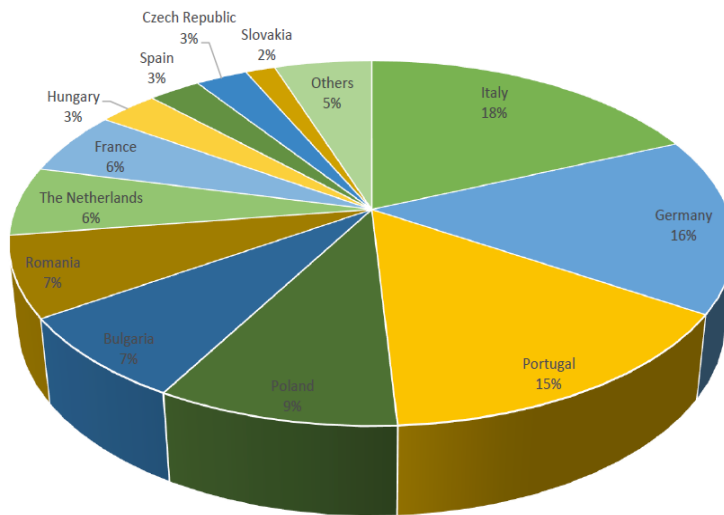
Şekil 2'de Avrupa ülkelerinde bisiklet pazarında en hızlı büyüyen ülkelere yer verilmektedir. Bunlar içerisinde en dikkat çekici olan Polonya'dır. Polonya'nın büyüme hızının sürekli artış göstermesi dikkat çekmektedir. Diğer taraftan Almanya'nın hali hazırda bisiklet pazarından elde ettiği rakamların üst seviyelerde olduğu bilinmekte ve hatta doyma noktasına ulaştığı söz edilmektedir. Avrupada gözde bir bisiklet destinasyonu olarak Fransa'nın mevcut bisiklet pazarında doyma noktasında olduğu dikkate alınmalıdır. Böylece grafikte mevcut durumunu koruduğu ve büyüme hızının düşük olduğunu anlamak zor olmayacaktır. Bisiklet pazarında yaşanan bu büyümelerin arka planı dikkate alındığında bisiklet turizminin yaygınlaşması ve insanların günlük yaşamda bisiklet bir ulaşım aracı olarak Avrupada sık sık kullanması gibi etmenlerin gelmesi örnek olarak gösterilebilir. Kopenhag'da nüfusun %84'ünün bisiklet kullanıcısı olduğu ve her kullanıcının bisiklet kullanımına bağlı olarak her mil (1 mil = 1,609 km) için şehre maddi katkısının 42 cent (1 Cent = 0,048TL) olduğu ifade edilmektedir (Blue, 2013).

Şekil 2: 2012-2015 yılları avrupa bisiklet pazar yapısı

Kaynak: European Cyclists' Federation (ECF), 2016a

Destek sektörler

Bisiklet sektörünün AB'deki yapısı incelenirken ele alınması gereken bir diğer husus bisiklet üretim rakamlarıdır. Bu durum hangi ülkenin daha çok bisiklet ürettiği veya sattığını bilmemize olanak sağlayacaktır. Böylelikle derinlemesine analiz yaparken ülkelerin bisikleti ulaşım ya da turizm açısından nasıl ele aldıkları hakkında fikir sahibi olunabilecektir. Şekil 3'e göre İtalya'nın bisiklet üretiminde ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Akabinde Almanya ve Portekiz gelmektedir. Almanya'nın hem bisiklet pazarında büyümesi hem üretimde öne çıkması doğal olarak bisiklet destinasyonları içerisinde de kendisini öne taşımıştır. Burada Almanya'nın bisikleti sadece ulaşım aracı olarak değil bisiklet turizminde de sıkça kullandığına işaret ettiği söylenebilir.

Şekil 3: 28 AB ülkesinin 2016 yılı bisiklet üretim oranları

Kaynak: CONEBI, 2017

AB ülkeleri çeşitli kampanya ve projeler aracılığıyla vatandaşlarını spor, rekreasyon ve turizm etkinliklerine yönlentmektedir. AB ülkelerinden biri olarak Finlandiya 2011 yılında “Joe Finn’in maceraları, refah yolculuğu, merdiven günleri ve yaşlılarla dışarı çık” gibi çeşitli kampanyalar gerçekleştirmiştir. Bu çalışmaların arka planında yürüme ve bisiklete binme gibi fiziksel aktivitelere vatandaşların etkin katılımını sağlamak gelmektedir. Böylelikle sağlıklı yaşam için spor konusuna dikkat çekilerek vatandaşlara bisiklete binmenin önemi vurgulanmaktadır. Bir başka spor amaçlı bisiklete binmeyi teşvik eden ülke olarak Fransa dikkat çekmektedir. Fransa, 2014 yılında “Aktif hareketlilik için aktif plan” adlı seyahatin bir parçası olarak yürüyüş ve bisiklete binmeyi teşvik eden bir kampanya başlatmıştır (World Health Organization, 2018). Bu spor etkinlikleri göstermektedir ki, AB sağlıklı yaşam, spor ve turizme büyük bir anlam yüklemektedir.

Avrupa Bisikletçiler Federasyonu ve Avrupa Bisiklet Üreticileri Derneği gibi çatı kurumlara bağlı çeşitli topluluklar, bisikletin spor aktivitesi olarak kullanımına yönelik programlar düzenleyerek insanları teşvik etmektedir. AB ülkelerinin, vatandaşlarını spor amaçlı bisiklet kullanımına teşvik etmesinin ardında bazı temel hedeflerinin olduğu düşünülebilir. Bu amaçlar arasında; vatandaşlarının fiziksel sağlıklarının korunması, rekreasyon aktivitelerinin gerçekleştirilmesi, ulaşım da insan trafiğinin azaltılması ve çevreye verilen zararın azaltılarak sürdürülebilir turizmin gerçekleştirilmesi gibi amaçların olduğu söylenebilir.

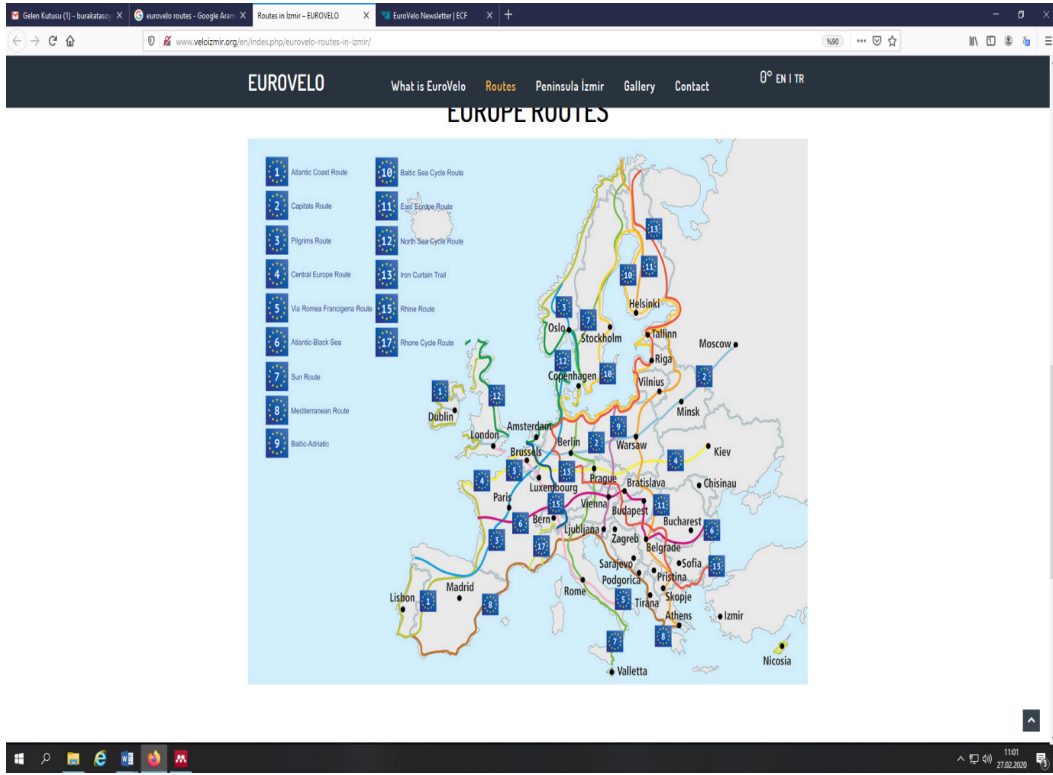
AB’de 2015 yılında bisiklet endüstrisinde 71.500, bisiklet üretimi alt yapısında 23.400, bisiklet onarım, satış ve turizm işlerinde 524.000 ve bisiklet hizmetlerinde 4.200 kişinin istihdam edildiği ifade edilmektedir. Ayrıca aynı yıl AB pazarında 1.357 milyon elektrik destekli bisiklet satıldığı belirtilmektedir (CONEBI, 2020). Avrupa genelinde bir yıl içerisinde 20.000.000 bisiklet ve elektrik güç destekli bisiklet (EPAC) satılmaktadır. Bu bisikletlerin yaklaşık 13.000.000’u AB’de üretilmektedir. Avrupa Bisiklet Endüstrisi Konfederasyonu (CONEBI), bisiklet üretimine ilişkin endüstrilerin belirli standartlarda yürütülmesine olanak sağlamaktadır. Konfederasyon, 15 farklı ülkede bisiklet federasyonlarından oluşmaktadır. Bu ülkeler ise Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Almanya, İngiltere, Finlandiya, Fransa, Macaristan, İtalya, Hollanda, Polonya, Portekiz, İspanya, İsveç ve Türkiye’dir (CONEBI, 2017).

Örnek proje EuroVelo

Bu proje Avrupa Birliği tarafından fonlanmakta ve Avrupa Bisikletçiler Federasyonu (ECF) tarafından yönetilmektedir. Proje, Avrupa’da hemen her ülkede uzun mesafe rotalarını kapsayan bisiklet güzergahlarından oluşmaktadır (Şekil 4). Projenin AB’ne maliyeti 2 milyar Euro getirisinin ise 4-5 Milyar Euro olacağı tahmin edilmektedir (Zovko, 2013). Bu durum görüldüğü üzere, bisiklet turizminin AB tarafından desteklendiğini ve gelecekte turizm açısından bisiklet turizmini önemsedğini gösterdiği söylenebilir.

European Cyclists’ Federation (2016) yılı 28 Şubat tarihli raporuna göre, Avrupa’da bisiklet turizmi kapsamında günlük gezilerde turistler ortalama kişi başı 16 Euro ve geceli konaklama turlarında ise 353 Euro harcanmaktadır. Aynı zamanda raporda bisiklet turizminin toplam ekonomik etkisi yıllık 44 milyar Euro olarak belirtilmektedir. Raporda ayrıca, 2014-2020 yılları arasında bisiklet turizmi için yaklaşık 1,5 milyar Euro AB fonu sağlandığından söz edilmektedir. Bu noktada AB’nin bisiklet rotaları çizerek sürdürülebilir turizmi destekleme, trafik yoğunluğunu azaltma, kırsal bölgelerde ekonomik kalkınmayı destekleme ve çevreyi koruma gibi amaçlarının olduğu söylenebilir.

Şekil 4. Avrupa bisiklet rotaları haritası (EuroVelo)



Kaynak: EuroVelo Cycle Routes,2020

3. Sonuç ve Öneriler

AB'nin bisiklet turizmi kapsamında büyümesinin ardında yatan unsurları incelediğimizde tesadüfi bir durum olmadığını söyleyebiliriz (Tablo 2). Bu başarının arka planında ilk olarak ulaşım atfedilen önemden bahsetmek yerinde olacaktır. AB, arabalardan kaynaklı karbon emisyonunu azaltmak, trafik yoğunluğunun önüne geçmek, çevre kirliliğini ortadan kaldırmak ve sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek arzusunda. Bu hedeflere istinaden AB, vatandaşlarını sürdürülebilir bir ulaştırma ve turizm aracı olarak bisiklet kullanımına teşvik etmektedir. AB, vatandaşlarının işe giderken, rekreasyon alanlarında veya turizm etkinliklerinde bisiklet kullanma sıklığını yaygınlaştırmayı tercih etmektedir. Ancak bu hedeflerin gerçekleştirilmesi çeşitli alt ve üst yapı yatırımlarını gerektirmektedir. AB'nin, 16 farklı rotaya sahip bisiklet güzergâhları ve bu rotalara paralel demiryolu ulaşım ağı kurarak etkin ulaşımı sağlaması kritik başarı faktörleri arasında yer almaktadır. Öte yandan AB'nin temel bir merkezden yönetilmesi, ulaşım ağının etkin bir biçimde koordine olmasına olanak sağlamaktadır.

AB'nin bisiklet turizminde yakaladığı başarının arka planında yer alan unsurlardan bir diğeri de ekonomik beklentidir. Üye ülkeler nezdinde bir yıl içerisinde yaklaşık 20 milyon bisiklet üretimi yapılmaktadır. Öte yandan bütünsel oluşturulan bisiklet rotaları ve demiryolu ağları ekonomik hareketliliği dolayısıyla kalkınmayı desteklemektedir. AB, çeşitli ülkelerde bisiklet turizmi rotaları ve tesisler kurarak ekonomik kalkınmayı sürdürülebilir bir çerçevede desteklemektedir. Böylece AB, sadece bisiklet ve ilişkin sektörler aracılığıyla 44 Milyar € ekonomik katkı beklentisini karşılamak istemektedir. Öte yandan, EuroVelo ve Avrupa Bisiklet Turizmi Stratejisi gibi projeler başlatan AB, 2030 yılı itibariyle bisiklet turizmi sektörü aracılığıyla

875.000 kişiyi istihdam etmeye yönelmekte ve 760 Milyar € ekonomik katkı öngörmektedir. Bu doğrultuda ekonomik amaçlarını gerçekleştirmek isteyen AB, bisiklet turizmine stratejik yatırımlar yapmaktadır.

AB’nde hâkim olan politik yapı bisiklet turizminden bahsederken değinilmesi gereken bir diğer önemli noktadır. Avrupa komisyonu AB’nin politikalarını belirleyen ve yöneten çatı kuruluş olarak değerlendirilmektedir. AB komisyonu, kalkınmakta olan bölgelerinde bisiklet turizmini ve gelişmiş endüstri ülkelerinde ise bisiklet üretimini destekleyici politikalar oluşturmaktadır. Bu durum, gerekli alt ve üst yapıya ilişkin ekonomik finansmanın sağlanması noktasında da önemli bir konuma sahiptir. AB tarafından oluşturulan fonlar ve desteklemelerin yönetimi politik açıdan AB komisyonu tarafından oluşturulmakta uygulanması ise Avrupa Bisikletçiler Federasyonu aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Ayrıca birlik içi bisiklet politikalarının oluşturulmasını üstlenen komisyon, Avrupa Bisikletçiler Federasyonu ve Avrupa Bisiklet Üreticileri Birliği gibi kurumları destekleyerek politikalarının başarıya ulaşması noktasında denetim gerçekleştirebilmektedir. Diğer taraftan, Avrupa Bisiklet Stratejisi gibi projeleri denetleyen komisyon, AB’nin bisiklet turizminde ihtiyaç duyduğu her türlü politik desteği sağlamaktadır. Bu noktada tamamen bir zincirin halkaları gibi hareket eden AB, çeşitli çevre dinamiklerini bir araya getirmek suretiyle başarılı bir bisiklet turizminden söz edilmesine olanak sağlamıştır.

- Elde edilen sonuçlardan yola çıkarak aşağıda yer alan konulara dikkat çekmek ve bazı önerilerde bulunmak mümkündür:
- Türkiye coğrafi yapısı bakımından destinasyonlar arası bisikletli ulaşım oldukça yatkın bir yapıya sahiptir. Bu kapsamda coğrafi özelliklerin uygun olduğu destinasyonlarda bisiklet bir ulaşım alternatifi olarak kabul edilmelidir. Kamunun şehir içi ulaşımdan başlayarak, destinasyonlara yönelik seyahatlerde bisiklet kullanımına yönelik teşvik edici projeleri hayata geçirmesi burada atılacak önemli adımların başında gelmektedir.
- EuroVelo projesinde yer alan “Demirperde patikası ve Akdeniz rotası” gibi Türkiye’den geçen bisiklet güzergahlarının arttırılması turizm hareketlerinin fazlaşmasına olanak sağlayacaktır. Burada alternatif destinasyonlar oluşturularak bisiklet turizminin Türkiye’de daha fazla gelişmesine katkı sağlanabilir.
- Bisiklet turizmi, iyi donatılan alt yapı (güvenlik, teknolojik haritalar, iyi belirlenmiş levha ve işaretler) ve üst yapı (ilk yardım malzemeleri satan dükkanlar, konaklama ve yiyecek-içecek tesisleri vb.) imkanları gerektirmektedir. Sürdürülebilir bir turizm çerçevesinde kırsal alanlarda uzun dönemli yatırımların gerçekleştirilmesi bisiklet turizminden daha sık söz etmemize olanak sağlayacaktır. Bu noktada ihtiyaç duyulan alt ve üst yapının temini için gerekli ekonomik finansmanı sağlayacak resmi bir devlet organın kurulması önem arz etmektedir.
- Bisiklet turizminin tam anlamıyla gerçekleştirilmesi adına ihtiyaç duyulan politik yapının oluşturulması bir diğer önemli zorunluluktur. Ulaştırma, siyasal ve ekonomi çevrelerinin temsilcileri aracılığıyla somut bir stratejik planlama yapılarak bisiklet turizminin temellerinin atılması gerekmektedir. Böylece yönetim ilkesi çerçevesinde hareket eden paydaşlar, bisiklet turizmine yönelik gerekli adımların etkin ve verimli atılmasına olanak sağlayacaktır.

Tablo 2. AB'nin Bisiklet Turizmi Kapsamında Stratejik Anahtar

Kategori	Strateji	Hedef	Araçlar	Değerler	Sonuç
Firmaların (Proje)	Sürdürülebilirlik, ulaşım ve turizm	16 farklı bisiklet rotası, 90.000 km uzunluğunda bisiklet yolları	AB tarafından finanse edilen Avrupa Bisiklet Federasyonu tarafından yürütülen, 14 farklı ülkedeki yerel yönetimlerin desteğiyle	Sadece Avrupa ülkeleri değil, bazı ülkelerin AB'nin diğer ülkeleriyle ortak projeleriyle	5 Milyar Euro'ya yakın katkı
Avrupa Bisiklet Turizmi Stratejisi (EU Cycling Strategy)	Birlik için sürdürülebilirlik ve ulaşım turizmi	Ekonomik ve sosyal faydaları artırarak	AB vatandaşlarının sağlığı, rekabetin geliştirilmesi	Bisiklet turizmi için AB ülkelerine yatırım yapmak için AB vatandaşları	2030 yılı itibarıyla 750 Milyon Euro'ya yakın katkı ve 825.000 kişi çalıştırılan veya diğer bisiklet sektöründe çalışan
Ekonomi	Yatırımların artırılması ve ekonomik kalkınma	Ekonomik kalkınma	AB'nin diğer ülkeleriyle ortak projeleriyle	Bisiklet turizmi için AB ülkelerine yatırım yapmak için AB vatandaşları	4- Milyon Euro'ya yakın katkı ve diğer turizm sektörüne katkı
Ulaştırma	Ekonomik kalkınma ve ulaşım turizmi	Bisiklet turizmi için AB ülkelerine yatırım yapmak için AB vatandaşları	AB'nin diğer ülkeleriyle ortak projeleriyle	Bisiklet turizmi için AB ülkelerine yatırım yapmak için AB vatandaşları	Bisiklet turizmi için AB ülkelerine yatırım yapmak için AB vatandaşları
Politika	Avrupa Komisyonu ve diğer kurumlar tarafından yürütülen politikalar ve diğer kurumlar tarafından yürütülen politikalar	Ekonomik kalkınma ve ulaşım turizmi	AB'nin diğer ülkeleriyle ortak projeleriyle	Bisiklet turizmi için AB ülkelerine yatırım yapmak için AB vatandaşları	Bisiklet turizmi için AB ülkelerine yatırım yapmak için AB vatandaşları
Bisiklet Sektörü	Ekonomik kalkınma ve ulaşım turizmi	Ekonomik kalkınma ve ulaşım turizmi	AB'nin diğer ülkeleriyle ortak projeleriyle	Bisiklet turizmi için AB ülkelerine yatırım yapmak için AB vatandaşları	Bisiklet turizmi için AB ülkelerine yatırım yapmak için AB vatandaşları

Kaynak: Avrupa Komisyonu (2018), s. 10.

Kaynakça

- Abagnale, C., Cardone, M., Iodice, P., Marialto, R., Strano, S., Terzo, M., & Vorraro, G. (2016). Design and Development of an Innovative E-Bike. *Energy Procedia*, 101(June 2017), 774–781. <https://doi.org/10.1016/j.egypro.2016.11.098>
- Avrupadan İstanbul'a Bisiklet Turizmi. (2015, 10 February).<http://www.turizmaktuel.com/haber/avrupa-dan-istanbul-a-bisiklet-turizmi> adresinden erişildi.
- Bicycle Dutch (2020, 13 February). New Underground Bicycle Parking Facility in Maastricht. *Bicycle Dutch*. Retrieved from <https://bicycledutch.wordpress.com/2018/01/30/new-underground-bicycle-parking-facility-in-maastricht/>.
- Blondiau T. and Zeebroeck B. (2014). *Cycling works - Jobs and Job Creation in the Cycling Economy*. Brussels.
- Blue, E. (2013). *Bikeconomics, Microcosm Publishing*, Portland, USA.
- Chang, H. L., & Chang, H. W. (2009). Exploring recreational cyclists' environmental preferences and satisfaction: Experimental study in Hsinchu technopolis. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 36(2), 319–335. <https://doi.org/10.1068/b34030>
- CIVITAS (Cleaner and better transport in cities). (2016, 12 February). Cycling in the City Smart choices for cities. Retrieved from https://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-09_m_web.pdf
- Coito, E. (2019, 24 February). Tourism, Fact Sheet on the EU, Retrieved from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/126/tourism>.
- Çokal, Z., & Aslan, Z. (2016). Profesyonel turist rehberinin kültürel değerlere katkısına ilişkin turist algılamaları (Tourists perception of professional tourist guide S contribution to cultural values). *Journal Of Tourism And Gastronomy Studies*, 4(1), 53–53. <https://doi.org/10.21325/Jotags.2016.6>
- CONEBI. (2017, 13 February). European Bicycle Market 2017 edition Industry and Market Profile. Retrieved from <https://doi.org/10.1021/acs.jpcc.5b02678>
- CONEBI. (2020). EU Cycling Economy. Brussels.
- Delener, N. (2010). Current trends in the global tourism industry: evidence from the United States. *Revista de Administração Pública*, 44(5), 1125–1137.
- Drachenberg, R., & Schroecker, S. (2019). European Council in Action The European Council 's role in the EU policy cycle Agenda-setting.
- EESC. (2019). European Cycling Lexicon. ISBN: 978-92-830-4499-4.
- EU Cycling Strategy, (2017, 08 May). European Cyclists' Federation (ECF), Brussels. Retrieved from www.cyclingstrategy.eu #eucyclingstrategy
- European Cyclists' Federation (ECF). (2016a). European bicycle market analysis 2015. Retrieved from https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CONEBI_market_report_analysis_2016.pdf
- European Cyclists' Federation (ECF). (2016b, 10 March). The European cycle route network boosts cycling (tourism) in Europe. Retrieved from <https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/european-cyclists-federation.pdf>

- EuroVelo Cycle Routes (2020, 26 March). Retrieved from <https://http://www.veloizmir.org/en/index.php/eurovelo-routes-in-izmir/>
- Eurovelo (2020, February), Transnational Action Plan-September 2019, Eurovelo 8, Retrieved from https://pro.eurovelo.com/download/document/EuroVelo%208%20Transnational%20Action%20Plan_print.pdf.
- Gardner, G. (1998, 10 February). Transport Implications of Leisure Cycling. Trl Report 347. Retrieved from, http://www.trl.co.uk/online_store/reports_publications/trl_rports/cat_traffic_and_transport_planning/report_transport_implications_of_leisure_cycling.htm%0Ahttps://trid.trb.org/view/635606
- Innovation Norway. (2016). Cycling tourism. Oslo.
- Innovation Norway, & NCE Tourism Fjord Norway. (1998, 12 May). Cycling tourism. Retrieved from <http://books.google.com/books?id=3UksAQAAMAAJ>
- Kormosné Koch, K. (2013). Bicycle tourism in Hungary. *Applied Studies In Agribusiness And Commerce*, 7(1), 67–72.
- Martens, K. (2004). The bicycle as a feeding mode: experiences from three European countries, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 9(4): 281–294.
- Meletioui, M. P., Lawrie, J. J., Cook, T. J., O'Brien, S. W., & Guenther, J. (2005). Economic impact of investments in bicycle facilities: Case study of North Carolina's Northern Outer Banks. *Transportation Research Record*, (1939), 15–21. <https://doi.org/10.3141/1939-02>
- Neves, J. M. de O., & Esperança, J. P. (2011). Bike usage and cycle tourism: the pattern of portuguese associated bike riders. *International Conference on Tourism & Management Studies*, I, 191–200.
- Pan-European Master Plan for Cycling Promotion. (2017). THE PEP partnership on cycling Pan-European master plan for cycling promotion 1 st Draft for Consideration for THE PEP Bureau Meeting Copenhagen 4-5 July 2017 Restricted - For internal use only ! Copenhagen.
- Piket, P., Eijgelaar, E., & Peeters, P. (2013). European cycle tourism: a tool for sustainable regional rural development. *Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 7(2–3), 115–119.
- Ritchie, B. W., & Hall, C. M. (1999). Bicycle tourism and regional development: A New Zealand case study. *Anatolia*, 10(2), 89–112.
- Ritchie, Brent .W, Tkaczynski, A., & Faulks, P. (2010). Understanding the motivation and travel behavior of cycle tourists using involvement profiles. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 27(4), 409–425. <https://doi.org/10.1080/10548408.2010.481582>
- Sheng, Y. (2015). Understanding the motivations of bicycle tourists in New Zealand: The case of the Hauraki Rail Trail (Auckland University Of Technology in). Retrieved from <http://aut.researchgateway.ac.nz/bitstream/handle/10292/9956/ShengY.pdf?sequence=3>
- Transport and Tourism, (2012, 10 May). The European cycle route network Eurovelo. Retrieved From <http://www.Europarl.Europa.Eu/Studies Disclaimer>

- Transport and Tourism. (2019, 12 May). Tourism fact sheets on the European Union | European Parliament. Retrieved from <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/126/tourism>
- Transport Health and Environment Pan-European Programme. (2018). THE PEP partnership on cycling and the pan-European master plan for cycling promotion. (Vol. 2018). Vienna.
- Ünüyar, O., Kaya, M., & Sezgin, M. (2017). Bicycle tourism in Konya tourism perspective and A Study on its effect on marketing Konya tourism as a destination By using PEST Analysis. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, 20(2), 175–182.
- Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., & McGrath, P. (2013). The European Cycle Route Network Eurove-lo challenges and opportunities for sustainable tourism. in European Parliament's Committee on Transport and Tourism (53), <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- World Health Organization. (2018). Physical activity factsheets for the 28 European Union Member States of the WHO European Region. 144.
- Zovko, I. (2013, 18 February). The Value of cycle tourism: opportunities for the Scottish economy. Retrieved from <http://transformscotland.org.uk/wp/wp-content/uploads/2014/12/The-Value-of-Cycle-Tourism-full-report.pdf>

Destek Bilgisi: Bu çalışmanın hazırlanması süresince herhangi bir bireyden ya da kurumdan aynı ya da nakdi bir yardım/destek alınmamıştır.

Çıkar Çatışması: Makalede herhangi bir çıkar çatışması ya da kazancı yoktur.

Etik Onayı: Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara riayet edildiğini yazar(lar) beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarlarına aittir.

Bilgilendirilmiş Onam Formu: Tüm taraflar kendi rızaları ile çalışmaya dâhil olmuşlardır.

Etik Kurul Onayı: Bu çalışmanın uygulamasında ölçek kullanılmamıştır. Bu sebeple etik kurul onayı gerekmemektedir.

Extended Summary

Bicycle Tourism as a Way of Sustainable Tourism: The Case of European Union (EU)

Oğuz TÜRKAY^a, Burak ATASOY^b

^a Sakarya University of Applied Sciences, Tourism Faculty, Sakarya, Turkey, ORCID: 0000-0002-0752-6799

^b Sakarya University of Applied Sciences, Tourism Faculty, Sakarya, Turkey, ORCID: 0000-0002-9742-8112

The increase in leisure time in the lives of societies has contributed to some qualitative and quantitative changes in the tourism industry. Factors such as technological progress, increase in income, desire for relaxation-change and alienation from urban life are other factors that contribute to the growth of the tourism industry (Çokal & Aslan 2016: 54). However, these developments were reflected in the quality of tourism as well as in tourism figures and new tourism trends emerged (Delener, 2010). Bicycle, which is frequently preferred by people as a part of daily life, is among the new tourism types that have emerged (Koch, 2013). Bicycle is now considered as a form of tourism as well as being an alternative means of transportation for people. The need for outdoor activities and the pursuit of adventure and change contribute to the increasing number of people on bicycles. This increase in quantitative terms plays a role in the emergence of a new tourism activity expressed as bicycle tourism (Chang & Chang, 2009).

72% of the European population lives in cities. This situation causes cities to be more crowded, poor air quality and high noise pollution. In order to prevent these bad environmental conditions and to develop a tourism strategy, the European Union (EU) has made serious investments in bicycle use (CIVITAS, 2016). So much so that according to the 2016 report of the European Cyclists' Federation (ECF), 2.4 billion bicycle tours and 24 million overnight stays are made in Europe annually. This figure reveals the EU's understanding of responding to the current tourism demand while protecting and developing the environment rather than using bicycle tourism only for transportation purposes. These figures also indicate that bicycle tourism is quite common in Europe and will be considered as an activity that will be frequently mentioned in the future for both tourists and tourism regions.

The European Union encourages member countries to use bicycles in order to reduce transportation and environmental problems and to support sustainable development. Behind the widespread use of bicycles by the Union is not only the sustainability of transportation and the environment, but also its desire to increase its share from tourism. Creating routes for bicycle tourism as a new way of sustainable tourism, the union provides various funds to member countries to establish the necessary infrastructure and superstructure. Thus, the EU supports both a tourism activity that protects and takes care of the environment and sustainable development (Neves & Esperança, 2011). Although the concept of bicycle tourism has become widespread in Europe, it is thought that there is not enough academic interest yet. In this context, the research was designed as a qualitative study and analyzed data using the document analysis technique.

Following the analysis of the research data, we can say that it is not a coincidence when examine the factors behind the growth of the EU within the scope of bicycle tourism. In the background of this success, it would

^b Corresponding author at: Sakarya University of Applied Sciences, Tourism Faculty.
E-Mail Ad-dress: burakatasoy@subu.edu.tr

be appropriate to first mention the importance attributed to transportation. The EU wishes to reduce carbon emissions from cars, prevent traffic congestion, eliminate environmental pollution and support sustainable development. In line with these goals, the EU encourages its citizens to use bicycles as a sustainable means of transport and tourism. The EU prefers to promote the frequency of cycling of its citizens to work, recreation areas or tourism events. However, the realization of these goals requires various infrastructure and superstructure investments. The EU's ability to provide efficient transportation by establishing bicycle routes with 16 different routes and a railway transportation network parallel to these routes are among the critical success factors. On the other hand, the management of the EU from a basic center allows the transportation network to be coordinated effectively.

Another factor underlying the success of the EU in bicycle tourism is the economic expectation. Approximately 20 million bicycles are produced in a year by member countries. On the other hand, integrated bicycle routes and railway networks support development due to economic mobility. The EU supports economic development in a sustainable framework by establishing bicycle tourism routes and facilities in various countries. Thus, the EU wants to meet the economic contribution expectation of € 44 billion only through cycling and related sectors. On the other hand, the EU, which started projects such as EuroVelo and the European Bicycle Tourism Strategy, tends to employ 875,000 people through the bicycle tourism sector by 2030 and anticipates an economic contribution of € 760 billion. Wishing to achieve its economic goals in this direction, the EU makes strategic investments in bicycle tourism.

The political structure prevailing in the EU is another important point to be mentioned when talking about bicycle tourism. The European Commission is considered as the umbrella organization that determines and manages the EU's policies. The EU commission creates policies that support bicycle tourism in developing regions and bicycle production in developed industrial countries. This situation has an important position in terms of providing economic financing for the necessary infrastructure and superstructure. The management of the funds and supports created by the EU is politically established by the EU commission, and the implementation is carried out by the European Cyclists Federation. In addition, the commission, which undertakes the formation of cycling policies within the union, can audit the success of their policies by supporting institutions such as the European Cyclists Federation and the European Bicycle Manufacturers Association. On the other hand, the commission, which supervises projects such as the European Bicycle Strategy, provides all kinds of political support the EU needs in bicycle tourism. At this point, acting like the rings of a chain, the EU has made it possible to talk about a successful bicycle tourism by bringing together various environmental dynamics.

Based on the results obtained, it is possible to draw attention to the following issues and to make some suggestions: Turkey has a structure highly susceptible to destinations between bicycle transport in terms of geographical structure. In this context, bicycle should be considered as a transportation alternative in destinations where geographical features are suitable. One of the most important steps to be taken here is the implementation of incentive projects for the use of bicycles in travels to destinations, starting with urban transportation. EuroVelo project located in the "Iron Curtain trail and Mediterranean routes" such as increasing the last bike route from Turkey will allow noting that the tourism movement. Here alternative of creating bicycle tourism destinations in Turkey could contribute to further development. Bicycle tourism requires well-equipped infrastructure (security, technological maps, well-defined signs and signs) and superstructure (shops selling first aid supplies, accommodation and catering facilities, etc.). Making long-

term investments in rural areas within the framework of sustainable tourism will allow us to talk about bicycle tourism more frequently. At this point, it is important to establish an official state body that will provide the necessary economic financing for the necessary infrastructure and superstructure. Creating the necessary political structure for the realization of bicycle tourism is another important necessity. It is necessary to lay the foundations of bicycle tourism by making a concrete strategic planning through the representatives of transportation, political and economic circles. Thus, stakeholders acting within the framework of the governance principle will enable the necessary steps towards bicycle tourism to be taken effectively and efficiently.

Jel Codes: N14, Z30