



MENEKŞE TURAN

TURİZM İŞLETMECİLİĞİ
ANABİLİM DALI

HAZİRAN 2024



T.C.
VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK
LİSANS
TEZİ

MOBİL TURİZM: VAN GÖLÜ HAVZASINDA
BİSİKLET TURİZMİ ÖRNEĞİ

MENEKŞE TURAN

TURİZM İŞLETMECİLİĞİ
ANABİLİM DALI

HAZİRAN 2024

T.C.
VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI

MOBİL TURİZM: VAN GÖLÜ HAVZASINDA
BİSİKLET TURİZMİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN
MENEKŞE TURAN

DANIŞMAN
DOÇ. DR. MEHMET ŞEREMET

VAN - 2024

KABUL VE ONAY SAYFASI

Menekşe TURAN tarafından hazırlanan “Mobil Turizm: Van Gölü Havzasında Bisiklet Turizmi Örneği” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.	
Jüri Üyeleri	İmza
Danışman: Doç. Dr. Mehmet ŞEREMET Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, ... Anabilim Dalı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Başkan : Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, ... Anabilim Dalı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Üye : Üniversitesi, ... Anabilim Dalı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Üye : Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, ... Anabilim Dalı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Yedek Üye : Üniversitesi, ... Anabilim Dalı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum	
Yedek Üye : Unvanı Adı SOYADI Üniversite Adı, Anabilim Dalı Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.	
Tez Savunma Tarihi:	.../.../2024
Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini ve imzaların sahiplerine ait olduğunu onaylıyorum. Doç. Dr. Ercan ÇALIŞ Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü	

ETİK BEYAN

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü **Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;**

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim. (Tarih)

(İmza)

Menekşe TURAN

Yüksek Lisans Tezi

Menekşe TURAN

VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Haziran, 2024

MOBİL TURİZM: VAN GÖLÜ HAVZASINDA BİSİKLET TURİZMİ ÖRNEĞİ

ÖZET

Araştırmanın ilk bölümünde derinlemesine literatür çalışmaları yapılmıştır. Ve belirlediğimiz amaca ulaşmak için nitel yöntem türü olarak gerçekleştirilmiş, yarı yapılandırılmış görüşme ve görüşme tekniği kullanılarak soru-yöntem şeklinde olup, görüşme metinleri yazılı olup anketler online olarak uygulanmıştır. Araştırma 2024 yılında yapılmıştır. Çalışmanın evrenini bisiklet turisti, örneklem ise (mart, nisan, mayıs) aylarında Türkiye ve Van'ı ziyaret eden yerli-yersiz bisiklet turistleri ile yapılacaktır. Bisiklet turistleri ile derinlemesine görüşmeler yapılarak ve anket sorularının cevaplanmasıyla veriler toplanmıştır. Online anketleri 10 yabancı 150 yerli bisiklet turistine uygulanmıştır. Görüşme ve anket yoluyla elde ettiğimiz verileri analiz etmek için analiz yöntemi kullanılarak analiz edilecektir.

Anahtar Kelimeler : Bisiklet, Bisiklet Turizmi, Bisiklet Turisti, Doğa, Kültür
Sayfa Sayısı : xiv + 90
Tez Danışmanı : Doç. Dr. Mehmet ŞEREMET

M.A. Thesis

Menekşe TURAN

VAN YUZUNCU YIL UNIVERSITESI
INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES
June, 2024

**MOBILE TOURISM: THE CASE OF BICYCLE TOURISM IN LAKE VAN
BASIN**

ABSTRACT

In the first part of the research, in-depth literature studies were conducted. And in order to achieve the purpose we determined, it was carried out as a qualitative method type, using semi-structured interviews and interview techniques in the form of questions and methods, interview texts were written and surveys were applied online. The research was conducted in 2024. The population of the study will be bicycle tourists, and the sample will be made with local and non-local bicycle tourists who visit Turkey and Van in (March, April, May). Data was collected by conducting in-depth interviews with bicycle tourists and answering survey questions. Online surveys were applied to 10 foreign and 150 local bicycle tourists. It will be analyzed using the analysis method to analyze the data we obtained through interviews and surveys. Additionally, the data collected via voice recording will be analyzed using SPSS software.

Key Words : Bicycle, Bicycle Tourism, Bicycle Tourist, Nature, Culture
Quantity of Page : xiv + 90
Advisor : Assistant Professor Mehmet ŞEREMET

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ.....	vii
TABLolar DİZİNİ	viii
ÖN SÖZ.....	xiv
GİRİŞ	1
A) Tezin Amacı ve Önemi.....	3
B) Araştırma Soruları.....	3
C) Bisiklet Turizmi Amacı	4
D) Bisiklet Turizmi Önemi.....	4
1. BİSİKLET İLE İLGİLİ TEMEL KAVRAMLAR VE BİSİKLETİN TARİHÇESİ	5
1.1. Bisiklet Turizmi Nedir?.....	5
1.2. Bisiklet Turisti Kimdir	5
1.2.1. Bisiklet Turizminin Kişisel ve Biyolojik Faydaları.....	6
1.3. Bisiklet Turizmi Aktiviteleri	6
1.4. Bisikletin Yolları ve Bisiklet Sokakları.....	6
1.4.1. Bisiklet Yolları.....	6
1.4.2. Bisiklet Sokakları	7
1.5. Ulaşım Aracı Olarak Bisiklet Kullanımı	7
1.6. Türkiye’de Bisiklet Festivalleri Etkinlikleri	7
1.6.1. Türkiye’de Başta Gelen Bisiklet Festival Etkinlikleri	7
1.6.2. Türkiye’deki Bisiklet Festivali Etkinlikleri İncelendiğinde	8
1.7. Bisiklet Turizmi ve Sürdürülebilirlik	8
1.7.1. Sürdürülebilirlik Kavramı	8
1.7.2. Sürdürülebilirlik Amacı.....	9
1.7.3. Sürdürülebilirliğin Önemi	9
2. LİTERATÜR TARAMASI.....	10
2.1. Uluslararası Literatür	10
2.1.1. Dünya Geneline Bisiklet Temalı Etkinlikler	15
2.2. Ulusal Literatür	15

3. YÖNTEM.....	19
3.1. Araştırmanın Yöntemi	19
3.2. Analiz	19
3.3. Araştırma Tasarımı	19
3.4. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri.....	20
3.5. Veri Toplama ve Analiz	26
3.5.1. Veri Toplama	26
3.5.2. Analiz	26
4. BULGULAR.....	27
4.1. Demografik Özelliklere İlişkin Bilgiler	27
5. SONUÇ VE TARTIŞMA	69
5.1. Yerli Katılımcıların Bulguları.....	69
5.2. Yabancı Katılımcıların Bulguları	76
KAYNAKÇA.....	83
EKLER.....	86
Ek 1. Anket.....	86
ÖZ GEÇMİŞ	
LİSANSÜSTÜ TEZ ORJİNALLİK RAPORU	

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

Bu çalışmada kullanılan kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda verilmiştir.

Kısaltmalar	Açıklamalar
AB	Avrupa Birliği
TL	Türk Lirası
SPSS	Sosyal Bilimler İçin İstatistik Programı
FD	Serbestlik Derecesi

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo	Sayfa
Tablo 4.1. Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Demografik Özellikleri	27
Tablo 4.2. Katılımcıların Yaş Değişkenine Göre Demografik Özellikleri	27
Tablo 4.3. Katılımcıların Eğitim Değişkenine Göre Demografik Özellikleri	28
Tablo 4.4. Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Demografik Özellikleri	28
Tablo 4.5. Katılımcıların Gelir Düzeyi Değişkenine Göre Demografik Özellikleri	28
Tablo 4.6. Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Demografik Özellikleri	29
Tablo 4.7. Katılımcıların Katıldıkları İl ve Ülkelerin Dağılımı.....	29
Tablo 4.8. Katılımcıların Bisiklet ile Yaptıkları Yolculuk Süre Dağılımları	29
Tablo 4.9. Katılımcıların Konaklama Türüne Göre Tercihlerinin Dağılımı.....	30
Tablo 4.10. Katılımcıların İlk Bisiklet Turlarını Belirleme Dağılımı.....	30
Tablo 4.11. Katılımcıların Bisiklet Turlarını Gerçekleştirme Dağılımı	30
Tablo 4.12. Katılımcıların Bisiklet Seyahatini Değerlendirme Dağılımı	31
Tablo 4.13. Katılımcıların Bisiklet Turizmi Gelişimi Konusunda Sorumlu Sektörlerin Dağılımı	31
Tablo 4.14. Katılımcıların Çevre Hassasiyetine Dayalı Yeşil Tüketici Hareketi Dağılımı	31
Tablo 4.15. Katılımcıların Gelişen Ulaşım İmkanlarının Bisiklet Turizminin Kapsama Alanının Dağılımı	32
Tablo 4.16. Bisiklet Turizminin Sağlığa Faydasının Dağılımı	32
Tablo 4.17. Yüksek Turizm Potansiyeline Sahip Olan Doğu Anadolu Bölgesinin Sıfır Emisyon Yaşam Tarzının Gelişim Dağılımı.....	32
Tablo 4.18. Bisiklet turizminin Doğu Anadolu Bölgesinin Yerel Ekonomisine Katkı Sağlama Dağılımı	33
Tablo 4.19. Bisiklet Turizmi Çevrenin ve Doğanın Korunmasına Katkı Sağlama Dağılımı	33
Tablo 4.20. Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin Artış Dağılımı.....	33
Tablo 4.21. Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkının Dağılımı.....	34
Tablo 4.22. Bisiklet turizmi Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesinin Dağılımı.....	34

Tablo	Sayfa
Tablo 4.23. Katılımcıların Yol Güzergahları Üzerindeki Tarihi ve Kültürel Mekanların Çok Sayıda Olması Nedeniyle Heyecanlı Seyahat Olanığı Sunmasının Dağılımı	34
Tablo 4.24. Katılımcıların İnişli Çıkışlı Yolların Adrenalini Sağlayan Bir Güzergahta Sürüş Keyfi Sunmasının Dağılımı	35
Tablo 4.25. Süreli Çevre Kirleticilerine Maruz bırakılan Katılımcıların Keyifsiz Sürüş Deneyim Dağılımı.....	35
Tablo 4.26. Katılımcılar Sıfır Karbon Ayak Bilincinin Yeterli Seviyede Olmasının İçsel Haz Oluşturmasının Dağılımı.....	36
Tablo 4.27. Katılımcılar Plansız Gelişim Nedeniyle Keyifsiz Sürüş Deneyiminin Dağılımı	36
Tablo 4.28. Bisiklet Turizminde Yollardaki Sürüş Güvenliğinin Eksik Olması Nedeniyle Tehlikeli Seyahate Neden Olunmasının Dağılımı	36
Tablo 4.29. Bisiklet Turizminde Finansman yetersizliğinin Dağılımı	37
Tablo 4.30. Yerelin Bütçesi Az, Turist Aldatmaya Çalışmasının Dağılımı	37
Tablo 4.31. Katılımcıların Bisiklet Turizminde Konaklama İçin Kamp Alanlarının Yetersiz Olması Nedeniyle Güvenlik Tedirginliği Yaşanmasının Dağılımı	38
Tablo 4.32. Katılımcılar Yetersiz Yönlendirme Levhalar Nedeniyle Yanlış Yönlendirmelere Maruz Bırakılma Dağılımı	38
Tablo 4.33. Katılımcılar Doğu Anadolu Bölgesinde Seyahat Ederken Güvenlik Sorunun Dağılımı	39
Tablo 4.34. Katılımcıların Bisiklet Turizmini Tek Başına veya Başkalarıyla Tercih Etme Dağılımı	39
Tablo 4.35. Katılımcıların Seyahatlerini Bisiklet ile Gerçekleştirme Dağılımı	40
Tablo 4.36. Katılımcıların Bisiklet ile Seyahat Etmede Pandeminin Etkisinin Dağılımı.....	40
Tablo 4.37. Katılımcıların Türkiye'deki seyahatlerde Zorluk Yaşadıkları Konuların Dağılımı.....	41
Tablo 4.38. Katılımcıların Seyahat Esnasında Hoşlarına Gitmeyen Bir Durumla Karşılaştıklarında Hislerinin Dağılımı	41
Tablo 4.39. Katılımcılar İçin Bisiklet Sürmenin Taşıdığı Anlamaların Dağılımı.....	42
Tablo 4.40. Katılımcıların Tırmanışlı Rotalarda Nasıl Bir Hisse Sahip Olduklarının Dağılımı	42
Tablo 4.41. Katılımcıların Seyahat Sırasında Karşılaştıkları Olay / Olayların Dağılımı.....	43

Tablo	Sayfa
Tablo 4.42. Katılımcıların Seyahat Esnasında Yanlarında Neler Bulundurduklarının Dağılımı	43
Tablo 4.43. Katılımcılar Seyahat Esnasında Güzel Bir Yer Gördüklerinde Neler Yaptıklarının Dağılımı.....	44
Tablo 4.44. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	44
Tablo 4.45. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	45
Tablo 4.46. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	46
Tablo 4.47. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	46
Tablo 4.48. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	47
Tablo 4.49. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	47
Tablo 4.50. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	48
Tablo 4.51. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	48
Tablo 4.52. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	49
Tablo 4.53. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	49
Tablo 4.54. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	50
Tablo 4.55. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	50

Tablo	Sayfa
Tablo 4.69. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması	57
Tablo 4.70. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	58
Tablo 4.71. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	58
Tablo 4.72. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	59
Tablo 4.73. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	59
Tablo 4.74. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	61
Tablo 4.75. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	61
Tablo 4.76. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	63
Tablo 4.77. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	63
Tablo 4.78. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	64
Tablo 4.79. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	65
Tablo 4.80. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	66

Tablo**Sayfa**

Tablo 4.81.	Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması.....	67
--------------------	---	----



ÖN SÖZ

Yükseköğretim hayatım boyunca ve tez danışmanım olarak her daim bana cesaret veren ve arkamda duran Sayın Hocam; Doç. Dr. Mehmet ŞEREMET' e ve desteklerini benden esirgemeyen, her daim beni motive eden sayın Hocam Doç. Dr. Emine CİHANGİR' e ve yaşadığım bütün zorlu şartlarda hep yanımda olan, bana güç veren sevgili nişanlım Şaban ÖZMEN' e ve bu yola beraber başladığımız, her anımızı birbirimizle paylaştığımız, birbirimize destek verdiğimiz Sayın Hocam; Gönül DEMİR' e araştırma sürecim boyunca desteklerini benden esirgemedikleri için teşekkür ederim.

Menekşe TURAN

GİRİŞ

Bisiklete sadece bir ulaşım aracı olarak bakılmamalıdır aynı zamanda spor, eğlence, boş zaman geçirme ve farklı aktivitelerde kullanımı sağlanmaktadır. Küreselleşen dünya ile birlikte özellikle “covid-19” salgınına yaşamakla birlikte, kalabalık ortamlardan uzak durmak için, sosyal mesafeyi en iyi koruyabilmek için ulaşım araçlarından bisikletten yararlanılmaktadır ve bisikletin önemi daha çok anlaşılmıştır. Küreselleşen dünyada gerek ekonomik gerekse iklim koşullarının kötüye gitmesiyle beraber bisiklete sadece ekonomik bir ulaşım aracı olarak bakılmamalıdır. Bisiklet bireyi hem ruhsal hem de fiziksel olarak sağlığa pozitif yönde katkı sağlamaktadır. Günümüzde oldukça popülerlik kazanmış bulunmakta ve destinasyonların zenginlik kazanmasıyla beraber insanlar bisiklet turizmini tercih etmektedir. Bisiklet turizmi hem yeşili koruyor diğer turizm araçlarına göre daha az zarar vermekte hem de doğanın uzun süre sürdürülebilirliğine katkı sunmakta ve insanların sağlık olarak da bisiklet turizmini tercih ettiği görülmektedir.

Hem kitleler halinde hem de bireysel olarak seyahatlerini tamamlamaktadırlar bu durumda bisiklet turistlerin özgür ruhlu ve cesur bireyler olduklarını ortaya çıkarmaktadır. Bisiklet turizminin çok büyük bir maliyeti olmadığından hem bölgesel hem de kentsel olarak büyük bir katkı sunmakta. Bölgenin veya kentin doğal, kültürel miraslarını görüp aynı zamanda teşvikte bulunabilirler tarihi, kültürel yerlerin yeniden canlılık kazanmasına yol açmaktadır.

Dünyada bisikletin kullanımı ilk olarak 19. Yüzyılın ilk yarısında başlar. 6 Nisan’a 1818’de Paris’te sergilenen ve tahtadan yapılan ‘drezin’ adı verilen bu ilk bisikletin sahibi, Baron Karl de Drais de Sauerbrun’dur. Bir orman subayı olan Karl de Drais, Baden Büyük Dükalığı’ndaki görevinden ayrılıp bir mucit olarak kariyerine devam etmiştir. Ayrıca piyano müziğini kâğıda kaydetmek için bir cihaz icat etmiştir. En önemli icatlarından biri ‘drezin’ olan ve iki tekerlekli bisiklet ‘velocipede’ olmuştur. Bu icadını Kral de Dras, ilk olarak 12 Haziran 1817’de Mannheim’da sunmuştur. Bu bisikletin hareket edebilmesi için binicisinin yerden desteğe ihtiyacı vardır. İskoç asıllı Kirk Patrick McMillan’ın 1839 yılında pedalı bulması ile günümüzde kullanılan bisikletlere biraz daha yakın bir görünüm elde etmiştir. Ancak bugünkü mekanizmaya yakın ilk kullanışlı halini Fransız Pierre Michaux tarafından 1861’de geliştirilmiştir.

Mixhaux, bu bisikleti kendi oğlu için tasarlamıştır. Oğlu ile birlikte bu bisikletten 142 adet üretilmiştir ve bisikletin kullanımında demir ve tahta kullanılmıştır (Süme ve Özsoy, 2010: 346). Ahmet Tevfik! İn “Vebsipet ile Bir Cevalam 1900’e Doğru İstanbul’dan Bursa’ya Bisikletli Bir Gezi” adlı eserinde dünyada ilk bisiklet, pedalsız olup, Fransa’da kurulan Direktoire döneminde, Fransız İhtilalinden sonra icat edilmiştir. Bu bisiklete pedalı ekleyerek günümüz bisikletine yakın bir hal almasını sağlayanlar ise İngilizler olmuştur. 19. Yüzyılın sonlarına doğru bisikleti pedallı hale getirmişler, zincir, fren gibi parçalar sonraki yıllarda eklenmiştir (İbnülcemal Ahmed Tevfik, 2006: 6).

Osmanlı ülkesine bisikletin girişi çok sürmemiştir. Avrupa’da bisiklet önceleri daha zengin kesim tarafından kullanılırdı. Osmanlı ülkesi 19. Yüzyılın sonlarına doğru Thomas Istefanis adında bir Amerikalı tarafından bisikleti tanımıştır. Bu tanışma 517 numaralı 31 Ağustos 1885 tarihli Tarik gazetesinin 2. Sayfasında şu şekilde anlatılmıştır. Bisiklet, insanların 1880’lü yıllardan beri kullandığı, çevreci, sağlıklı ve ucuz bir ulaşım aracıdır. Ülkemiz, 19. Yüzyılında bisiklet ile tanışmış ancak gündelik hayatta yerini alamamıştır (Elbeyli, 2013). Bu durumun temel nedeni olarak bisikletin bir eğlence veya bir spor aracı olarak görülmesidir. 1890’lı yıllarda sokaklarda kullanılan bisiklet kullananlar için alaycı bir şekilde “moden” tabiri kullanılmıştır. Bisikletin kullanımı yayınlattıkça halk iyice benimsemeye başlamıştır. 1986 yılında üç arkadaş bisiklet ile İstanbul’dan Bursa’ya, Bursa’dan Bandırma’ya bisiklet ile gezi düzenlemiştir (Yancı, 2020).

Son yüzyılda hızla büyüyen nüfus ile beraber şehirlerin büyümesi, araç sayısındaki artış ulaşımında trafik sorununu ortaya çıkartmıştır. Trafik probleminin ortadan kalması için birçok alternatif çözüm yolu mevcuttur. Bu çözüm yollarından biri de çevreci, doğa dostu bir ulaşım aracı olan bisiklettir. Bisikletin diğer motorlu araçlara göre daha az yer kaplaması, doğa dostu olması ve ekonomik yapısı ile her kesim tarafından alınabilir olması nedeniyle ön plana çıkması gereken bir ulaşım aracıdır. Ulaşımında insanların otomobillerde tek başlarına seyahat etmeleri ve toplu taşıma araçlarının tercih edilmemesi trafikte önemli bir sorun haline gelmiştir. Şehir genelinde, bisiklet ve tramvay kullanımlarının desteklenmesi, yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı, yeşil altyapı stratejileri, yeşil şehir eylem planı, Avrupa Yeşil Başkent başvurusu, sürdürülebilir enerji ve iklim değişikliği eylem planı, etkin ve

sürdürülebilir enerji çalışmaları gibi başlangıç adımları hayata geçirilmiştir (Gündel, Velibeyoğlu, 2020).

A) Tezin Amacı ve Önemi

Bisiklet 20. yüzyıl başlarında önemli bir popülerlik kazanmıştır. Son dönemlerde bisiklete karşı olan ilgi, tutum beraberinde farklı yatırımları ve teşvik hareketlerini doğurmuştur. Gelişmiş başlıca ülkelerde; İngiltere, Amerika, İtalya ve Fransa'da faaliyet gösteren kuruluşlarda bisiklet kullanımı yaygınlık göstermeye başlamıştır (Tobin, 1974; Holt, 1985; Gilley, 2014; Özyazıcı, 2018). Bisiklet, motorlu araçlara ulaşılabilirliğinin artmasıyla motorlu araçlar daha çok tercih edilmeye başlanmıştır ancak 20. yüzyıl sonlarına doğru daha farklı kullanılabilir amaçlarla yeniden popülerlik kazanmıştır.

Bireylerin yaşadıkları deneyim ve sonrasında gerçekleştirecekleri davranışlara yansiyarak, bu davranışlar yaşanılarak deneyime dönüşerek şekil alır. Birçok alternatif turizm çeşitleri mevcut ve bunlardan bir tanesi de 'bisiklet turizmi'dir. Bisiklet turizminin hem insanlar üzerinde hem de çevre üzerinde olumlu sonuçlar doğurmaktadır. Kaynakların kıt olmasıyla ve küresel ısınmanın artması nedeniyle insanlar alışagelmışin ötesine geçerek, ekoturizm bölgelerini doğa ile iç içe olmak ve az insan sayısı ile deneyimlemek isterler. Bunları gerçekleştirirken sürdürülebilir turizmi temel almaktadırlar böylece doğaya en az şekilde zara vermek hedef alınmaktadır.

Bu araştırmanın hedefleri kısaca şöyledir; bu çalışmanın amacı bisiklet turizminin doğaya ve turizme olan katkılar, turistler bu deneyimi gerçekleştirirken nelerden faydalandıklarını yaşadıkları

B) Araştırma Soruları

1. Bisiklet turistlerinin temel biyografik özellikleri nelerdir?
2. Bisiklet turistlerinin gezi deneyimleri nelerden oluşmaktadır?
3. Bisiklet turistleri seyahat deneyimleri nasıldır?
4. Bisiklet turistlerinin nasıl bir tipolojisi vardır?

C) Bisiklet Turizmi Amacı

Bisiklet turizminin amacı, küreselleşme sonucu geleceğe tedirgin olarak bakılmaktadır. Bu durumun önüne geçmek için herkese büyük bir rol düşüyor bu durumda bisiklet turizminin etkisi büyük çünkü egzoz salınım durumu yok ve uzun süreli sürdürülebilir bir doğa dostu, yeşilin zarar görmesinden yana değil. Sürdürülebilir bir doğa için bisiklet turizminin dünya çapında daha fazla yer alması gerekir.

D) Bisiklet Turizmi Önemi

İnsanların hayat koşuşturması ve sürekli bir uğraş içerisinde olması insanları yorgun bıraktı. Bu yorgunluğu atmak içinde insanlar tatile ihtiyaç duyar ancak alışagelmış deniz kum güneş üçlüsünden farklı bir deneyim yaşamak için bisiklet turizmi büyük bir önem taşır. Aynı zamanda insanların doğa ile iç içe olmaları ve duygusal olarak kendilerini daha ferah bir ortamda bulmalarına olanak sağlar. Teknolojik bir çağda olmakla beraber insan gücü gerektiren basit birçok işi bile robotlara bırakmış olduk. Bisiklet bu noktada insan bedeninin tamamının bir hareket içerisinde olur ve bisiklet kullanan insanların daha esnek ve sağlıklı olduğu görülmüştür.

1. BİSİKLET İLE İLGİLİ TEMEL KAVRAMLAR VE BİSİKLETİN TARİHÇESİ

1.1. Bisiklet Turizmi Nedir?

Bisiklet, gün içindeki hareket seviyesini arttırmakta ve spor amacı ile birçok kişi tarafından kullanılmaktadır (Büyükerğün, 2021). Bisiklet turizmi, “ziyaretlerin temel ve önemli bir parçası olarak boş zamanlarında bisiklet sürmeyi içeren, evden uzakta, gece ya da gündüz yapılan rekreasyonel ziyaretler” olarak tanımlanabilir (Sustrans, 1999: 1). Bu tanım, dağ bisikleti ve günübirlik bisiklet dahil olmak üzere bisiklet turizminin çeşitli biçimlerini kapsamaktadır. Bisiklet turları kısa süreli turlardır ve genellikle hafta sonlarında bu turizm türüne ilgi duyan kişilerin yakın çevrelere yaptıkları, acentalar ya da topluluklar tarafından planlanmış kısa süreli etkinliklerdir (Pratte, 2006: 63).

Bisiklet turizmi tanımında, üç temel bisiklet turizmi türü olduğu belirtilmektedir.

a) Bisiklet tatili: Ülke sınırları içerisinde ya da ülke sınırları dışında yaşadığı evden uzakta ve konaklamalı tatilin, temel amacının bisiklete binmeyi kapsamasıdır.

b) Tatil bisikletçiliği: Ülke sınırları içerisinde ya da ülke sınırları dışında, yaşadığı evden uzakta ve konaklamalı tatil süresince yapılacak aktivitelerden bir tanesinin de bisikleti kapsamı olarak tanımlanmaktadır.

c) Günübirlik bisiklet gezileri: Katılımcıların konakladığı yer ve çevresinde veya dışına yaptığı günü birlik bisiklet gezileri olarak ifade edilir. Bu tür geziler daha çok rekreasyonel faaliyetler kapsamında değerlendirilir (Sustrans, 1999).

1.2. Bisiklet Turisti Kimdir

Bisiklet, bireyin kendisini özgür hissedebilmesini sağlayan ekonomik bir ulaşım aracıdır. Dünya tarihinde ulaşım her zaman temel ihtiyaçlar arasında yerini almıştır ve dünya nüfusun giderek artmasıyla beraber birçok farklı ulaşım araçları icat edilmiştir son dönemde bisiklet büyük bir popülerlik kazanmıştır. Bisiklet turisti yaşadığı yerden başka bir yerde en az 24 saat bisiklet ile seyahat eden ve başka yerde konaklayan kimsedir.

1.2.1. Bisiklet Turizminin Kişisel ve Biyolojik Faydaları

Bisikletli turist, kendini daha özgür ruhlu hissediyor ve doğa ile iç içe olup günlük stresten uzak tutar. Bireyler doğa ile etkileşim halinde olup, duygusal olarak kendilerini daha motive etmiş bulurlar ve hayat dolu bireyler olarak kendilerini ifade ederler. Hayata bakış açıları geniş ve açık aynı zamanda hayat dolu olup doğa ile baş başa kalıp, doğanın huzurlu, rahatlatıcı ortamında deneyim kazanmayı tercih etmektedirler. Bisikletli turist, diğer taşıtlarla seyahat eden turistlere göre daha enerjilidir bunun sebebi ise zaman kavramını tamamen kendilerinin yönetebiliyor olmalarıdır.

1.3. Bisiklet Turizmi Aktiviteleri

Daha önceki çalışmalara bakıldığında birçok bisiklet turizmi aktiviteleri görülmektedir bunlardan birkaçı;

- Dağ bisiklet turizmi
- Yol bisikleti turizmi
- Elektrikli bisiklet turizmi
- Yarış bisiklet turizmi
- Bisiklet festival turizmi
- Uzun mesafe turizmi
- Bisiklet ve tren turizmi
- Bisiklet kampları
- Şehir turizmi

1.4. Bisikletin Yolları ve Bisiklet Sokakları

1.4.1. Bisiklet Yolları

Bisiklet yolları, yaya ve motorlu taşıtların trafiğinden fiziksel olarak ayrılarak sadece bisikletlerin kullanımına ayrılmıştır. Bisiklet yolu tek yönlü veya iki yönlü olup yatay ve düşey olarak işaretlemeler yapılmıştır. Tek yönlü yolda 1,5 m, iki yönlü yolda ise 2.5 m genişliğindedir. Bu yollarda güvenli sürüş, bisiklet için tam koruma ve

ayrıcalık sağlamakla birlikte diğer trafik yolla az kesişme yaparak, sürekli sürüş deneyimi sunmaktadır (Elbeyli, 2022).

1.4.2. Bisiklet Sokakları

Bisiklet sokakları, Avrupa’da son yıllarda yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmış bir seçenek olarak görülmektedir. Karmaşık trafiğe karşı alternatif bir yol yapılmış ve yolun tasarımı bisikletlilere ayrıcalık sunmuştur. Bu sokaklarda geçiş üstünlüğü ve öncelikler bisikletlilere aittir. Motorlu araçların 30 km/ saatlik hız limitini aşması ve yol üzerinde park etmeleri yasaktır.

1.5. Ulaşım Aracı Olarak Bisiklet Kullanımı

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de kent içi ulaşım sorunları karmaşık bir hal almıştır. Plansız kentleşme ve artan nüfus ile beraber motorlu araç sayısında artış göstermektedir, sürdürülebilir bir kent içi ulaştırma planlaması için öncelikler ve tercihler belirlenmeli ekonomik ve kültürel önceliklerin yanı sıra şehir ihtiyaçlarına cevap veren bir ulaşım sisteminin oluşturulması gerekir. Bununla beraber hava kirliliği, gürültü, güvenlik, enerji ve arazi kullanımının da hesaba katılması gerek (Uz ve Karaşahin, 2004). Bisiklet kullanımı, sağlıklı, hızlı, ekonomik ve eğlenceli olmakla birlikte; bisiklet ulaşım konseptine uygun düşmektedir. Büyük kentlerde kısa mesafeler için bisiklet kullanımı otomobilin yerini alma potansiyeline sahiptir. Dünyada Japonya, Danimarka ve Hollanda gibi ülkeler güçlü Türkiye’de ise ulaşım bisiklet kullanımının çok yaygın olmadığı görülmektedir ve fazla tercih edilmemektedir.

1.6. Türkiye’de Bisiklet Festivalleri Etkinlikleri

1.6.1. Türkiye’de Başta Gelen Bisiklet Festival Etkinlikleri

Türkiye’de bisiklet tarihi incelendiğinde ilk bisiklet yarışları Selanik (Yıldız, 2019), İstanbul ve İzmir’de düzenlenmiştir (Sümer ve Özsoy, 2010). Türkiye’de Milli Takım 1923 yılında bisiklet federasyonunun kurulmasıyla oluşturulmuştur. Paris’te düzenlenecek olan 1924 Olimpiyatları’na Türk bisiklet katılım sağlamış ancak teknik nedenlerden dolayı yarışmamışlar. İkinci Dünya Savaşı yıllarında bisiklet sporu

yedek parça ve lastik sıkıntısı nedeniyle durağan bir dönem geçirmiştir. 1948 Londra Olimpiyatları'na dört Türk bisikletçisi katılım sağlamış, 195 kilometrelik yol yarışında bisiklet lastiklerinin patlamasıyla mekanik arızalar nedeniyle yarış tamamlanamamıştır. Bisiklet 1890'lı yıllarda geldi oradan geçen 120 yıllık sürede Türkiye'de hem sportif hareketlilik yaşanmıştır hem de gündelik hayatta kullanım artmıştır.

1.6.2. Türkiye'deki Bisiklet Festivali Etkinlikleri İncelendiğinde

Çanakkale Bisiklet Festivali, Frig Vadileri Bisiklet Turu, 2. Hürpedal Ortaca Bisiklet Festivali, Burhaniye Bisiklet Festivali, Malatya Bisiklet Festivali, 102. Yılda 101 İsbidoslu Bisikletçi Çanakkale'de, Fethiye Bisiklet Festivali, Kapadokya Bisiklet Festivali, Durgun Sulara Yolculuk Bisiklet Festivali, Bodrum Bisiklet Turu ve Gökova Bisiklet Festivali, Köyceğiz Güz Günleri Bisiklet Festivali, Yenice Bisiklet Festivali, Yüzyıllık Macera Bisiklet Turu, Keşan- Saros Körfezi Dağ Bisikleti Festivali, Mersin Bisiklet Festivali, 1963 yılından beri yapılan Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu, 2000 yılından beri Cappodacia Cycling Festival (Kapadokya Bisiklet Festival), Bodrum Bisiklet Turu, Veloturk Grand Fondo Çeşme, Malatya Uluslararası Bisiklet Festivali, Bursa Bisikletle Yüzyıllık Macera Turu, Eskişehir Velesbid Bisiklet Evi Etkinliği, İzmir Bisifest Karşıyaka ve Kale Çanakkale Bisiklet Festivali bunlardan bazılarıdır (Özyazıcı, 2018; Türkmen ve Gökdemir, 2021).

1.7. Bisiklet Turizmi ve Sürdürülebilirlik

1.7.1. Sürdürülebilirlik Kavramı

Turizm, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin büyük gelir kaynakları arasında gösterilmektedir. Turizmin uzun süreli olabilmesi için “sürdürülebilir bir turizm” ortamını oluşturmak gerekmektedir. Bu nedenle sürdürülebilirlik “toplum veya ekosistem gibi devam eden bir sistemin işlerini kesintisiz, bozulmadan veya aşırı kullanımla ana kaynaklara aşırı yüklenilip tüketilmeden sürdürebilmesi yeteneğidir” (Karaman, 1996).

1.7.2. Sürdürülebilirlik Amacı

Sürdürülebilirliğin amacı, bozulmamış doğa ve kültürü bozulmadan, doğanın dengesi sarsmadan, olumsuz etkilerden koruyarak geleceğe taşıyabilmektir. Destinasyonlar ekonomik kalkınma aracı olarak turizmden yarar sağlamayı rasyonel bir davranış olarak görmekte ve bunu sürdürülebilirlik yaklaşımı ile desteklemeye çalışmaktadırlar. Sürdürülebilir turizm sayesinde destinasyonlar çevresel kaynaklarını korumakta, sosyal fayda elde etmekte ve ekonomik kalkınma sağlamaktadır (Alkan 2015).

1.7.3. Sürdürülebilirliğin Önemi

Çevreyi korumayı ve yaşam koşullarını iyileştirmeyi amaçlayan yaklaşım, bölgeye özgü turizm kaynaklarının ve bu kaynakların çekiciliğinin korunmasında talep yönetimine önem vermektedir. Çevre motivasyonuna bağlı olarak seyahat eden turist kitlesi için bölgenin çekiciliklerini arttırmayı hedefleyen çevresel sürdürülebilir turizm gelişmesinin unsurları; turizm bölgesinin kaynakları ve çekiciliği, çevresel sürdürülebilir talebe uyum ve yardımcı turizm faaliyetlerinin kalite ve çeşitliliği olarak ele alınabilir (Ayaş, 2007).

2. LİTERATÜR TARAMASI

2.1. Uluslararası Literatür

Turizm ve ulaşım birbirine bağlıdır, turizm faaliyetinin gerçekleşmesi için birinci öncül ulaşımın sağlanmasıdır. Turizm için ulaşım, dünyanın en çok enerji tüketen ve kirlüten iki ulaşım biçimine -hava taşımacılığı ve motorlu taşıtlara- büyük ölçüde bağımlı olan turizm sisteminin bir parçası olduğu için birincil endişe kaynağıdır (Greene & Wegener, 1997; Royal Commission Environmentol Pollutiom, 1994). Ritchie & Hall (2011) araştırmacıları; Alternatif turizm ulaşım biçimlerine ve bisiklet turizminin bölgesel ve kırsal alanların canlanmasına yardımcı olmadaki potansiyel rolüne çok az akademik ilgi gösterilmiştir.

Simonsen ve ark. (1998), bisiklet turistinin profiline ilişkin ayrıntılı bir araştırma yürütmüştür. 1967–2022 dönemi için toplam 2472 makale belirlendi ve bunların 2421'i akademik dergiler ve 30 incelemeydi. 2010–2021 zaman çerçevesini üç aşamaya ayırarak analiz edeceğiz (2010–2015, 2016–2019, 2020–2021). Böylece, bisiklet turistlerinin yaklaşık yarısı 25 ile 49 yaşları arasındadır; esas olarak profesyonel olarak aktif kişilerdir; çiftler veya 3-4 kişilik gruplar halinde bisiklete binmeyi tercih ederken, tek başına bisiklet sürme isteği sınırlıdır; çoğu her gün konaklama yerini değiştirmeyi tercih ediyor; bir bisiklet tatilinin ortalama süresi 5 ile 14 gün arasındadır; bisiklet turistlerinin büyük çoğunluğu kendi yemeklerini hazırlar ve yerel olarak alışveriş yapar, ancak yerel restoranlarda yemek yiyenler de oldukça popülerdir; bisiklet turistlerinin en iyi temsili, orta öğretim ve üniversite mezunu kişilerdir; Bisiklet turistleri, ortalama ve ortalamanın üzerinde bir gelire sahip olmalarına rağmen, tamamen ekonomik kriterler dışındaki kriterlere göre bisiklet turizmini tercih etmektedirler.

Buehler ve Puecher (2021) Covid-19'un Bisiklete Binme Üzerindeki Etkileri, (2019-2020) çalışmasında; 2019 ve 2020 yılları arasında AB ülkeleri ile ABD ve Kanada bölgeleri arasında bisiklete binme seviyelerindeki değişim yüzdelerinde önemli farklılıklar var. 2020'deki kilitlenme dönemleri de dahil olmak üzere her iki yıl arasında karşılaştırmalar yapıldı. 11 AB ülkesi bisiklet sürmede ortalama 8 artış gördü %, ancak hafta sonlarında (+%23) hafta içi günlerden (+%3) çok daha büyük bir artışla. ABD genel olarak ortalama %16'lık bir büyümeye kaydetti, ancak hafta sonları

(+%29) hafta içi günlerden (+%10) daha yüksek büyüme ile AB'ye benzer. Kanada ortalama %3'lük bir artış gösterdi, ancak hafta sonları yine daha fazla (%28) ve hafta içi %8'di (Eco-Counter, Alıntı 2021). Hafta içi bisiklet sürmedeki çok daha küçük artış (veya azalma), muhtemelen karantinalar, kapanışlar ve seyahat kısıtlamaları nedeniyle işe, üniversiteye, okula ve alışverişe (tüm modlar) yapılan seyahatlerdeki genel azalmalardan kaynaklanmaktadır. Faydacı bisiklet gezileri de dahil olmak üzere birçok günübirlik gezilerin yerini uzaktan çalışma, öğrenme ve alışveriş aldı. Buna karşılık, Amerika Birleşik Devletleri de dahil olmak üzere birçok ülke, tecrit sırasındaki seyahat kısıtlamaları istisna olmak üzere, fiziksel aktivite için açık havada yürüyüşe ve bisiklete binmeye izin verdi. Bu, egzersiz ve eğlence için bisiklete binmedeki büyük artışı açıklamaya yardımcı olur ve bu yazı boyunca gözden geçirdiğimiz neredeyse tüm kanıtlarla doğrulandığı gibi, hafta sonları bisiklet sürmede hafta içi günlere kıyasla çok daha büyük artışı açıklamaya yardımcı olur.

Jobanputra ve Jennings (2020), covid-2020 yılında bisiklet ve altyapı çalışmalarında New York şehri, arabalara giden 160 km'lik yolların kapatıldığını duyururken, Philadelphia ve Minneapolis de yolları kapattı. Paris, 650 km bisiklet yolu yapımını öne çıkaracaklarını belirtmiştir (Mobycon, 2020). Bir bütün olarak Avrupa'da, Ocak 2021'e kadar 1.115 km bisiklet önlemi alındı. Bisiklet tanıtımı için ayrılan 1.021 milyon Euro ile uygulandı (ECF, 2020).

Ciascai, Dezsı ve Rus (2022). Bu makalenin geliştirilme şekli, genel bir ikili yaklaşımı izlemektedir. İlk olarak, bilim camiası tarafından tanınan yayıncılar tarafından yayınlanan bilimsel makalelerin nicel bir analizi yapılmıştır. Bu yaklaşımın amacı, araştırmacıların ve yayıncıların bisiklet turizmi konusundaki endişelerini vurgulamaktır. Aralık 2021 döneminde, arama motorları aracılığıyla belirlenen dokümanların basit anahtar kelime kombinasyonları veya bir/iki kelimelik terimler kullanılarak nicel bir analizi yapılmıştır. Bireysel olarak (bisiklet, bisiklet turizmi veya bisiklet turizmi). Sonuç, çok sayıda alakasız makale oldu. Ardından, Ocak 2022 döneminde bisiklet turizmi, bisiklet turizmi, bisiklet, yavaş turizm, sürdürülebilirlik, sosyal sorumluluk, agro-turizm ve yeşil turizm gibi anahtar kelimelerle veri tabanı genişletildi. Böylece, bisiklet turizminin ortaya çıkan özellikleri belirlendi. Ardından, anahtar kelime seçim tabanı şu şekilde daraltıldı: bisiklet, turizm ve bisiklet, bu da bu makaleyle aynı temayı/konuyu ele alan ilgili makalelerin doğruluğunda önemli bir

gelişme sağladı. Scientometric perspektifinden, makalelerin bu makalenin konusu ile ilgisini kurmak için, ortaya çıkan bilimsel makalelerin başlık içeriğinde anahtar kelimelerin varlığı, özet ve giriş içeriğinin yanı sıra analiz edildi. EDC için detaylı scientometrics tabanlı analiz yapılmıştır, çünkü bu veri tabanında belirlenen konuyla ilgili makale sayısı, yukarıda belirtilen arama motorları ile tanımlanan makalelere göre önemli ölçüde daha fazladır.

İkinci olarak, aynı arama yöntemine dayalı olarak, aktif ve sürdürülebilir turizmin gelişimi ile ilgili şu anki soruları yanıtlayan bilgi içeriğine göre makaleler belirlendi ve analiz edildi: bisikletçiler kimdir; bisiklet turizmi ürününün seçimini oluşturan kaygıları ve motivasyonları nelerdir; sosyal çevrenin yanı sıra ekonomik çevre (doğrudan, dolaylı ve uyarılmış) üzerindeki olumlu ve olumsuz etkileri nelerdir; bisikletçiler ve ulusal sağlık bütçeleri için sağlık yararları nelerdir; ve bisiklet sürmenin güvenlik açıkları nelerdir? Ayrıca, Ekim ve Aralık 2021 ile Ocak-Mart 2022’de Avrupa Birliği, Avrupa Bisikletçiler Federasyonu gibi kurumlar tarafından yayınlanan bisiklet ve bisiklet turizmine ilişkin raporlar ve diğer belge türleri.

Kruger, Myburgh ve Saayman(2015). Bu araştırma, bisikletçilerin Cape Town Bisiklet Turu’na katılmadaki ana amaçlarını belirledi ve onları buna göre bölümlere ayırdı. Önem sırasına göre altı farklı güdü belirlendi: bağlılık ve olaya bağlılık, yaşam tarzı, başarı ve meydan okuma, kaçış ve sosyalleşme, olayın uluslararası duruşu ve beceri ustalığı ve grup üyeliği. Bu güdülere dayanarak, iki farklı ulusal bisiklet segmenti ve bir uluslararası segment belirlendi: Müdavimler, Adanmışlar ve Yeni Başlayanlar. Bulgular, etkinlik bisikletçilerinin homojen olarak görülmemesi gerektiğini ve spor türü ile etkinliğin doğasının katılımcı türünü önemli ölçüde etkilediğini doğrulamaktadır.

Streicher ve Helga (2009). Bu araştırma üç bölümden oluşan bir anket kullanılarak yapılmıştır. İlk bölüm demografik bilgileri ararken, bölüm B yanıt verenlerin harcama davranışlarını ölçmüştür. Son bölüm, bisikletçiyi ACT’ye katılmaya neyin motive ettiğini belirledi. Anket 5 - 8 Mart 2008 tarihleri arasında Cape Town şehrinin Good Hope Center’da kayıt döneminde gerçekleştirilmiştir. Saha çalışanları tarafından toplam 583 tamamlanmış anket teslim alındı. Veri analizleri daha sonra öncelikle veriler bir Microsoft Excel elektronik tablosuna kaydedilerek gerçekleştirildi. Daha sonra ileri analizler için istatistik programı SPSS

kullanıldı. Bisikletçileri ACT'ye katılmaya neyin motive ettiğini belirlemeye yönelik ilk hedefe ulaşmak için bir faktör analizi yapıldı. Daha sonra bir regresyon analizi, hangi değişkenlerin bisikletçilerin harcamalarını etkilediğini belirlemeye yardımcı oldu. Tüm analitik prosedürler tamamlandıktan sonra, faktör analizlerinin sonuçları, bisikletçilerin olayın çekiciliği ile motive olduklarını gösterdi. Kişisel motivasyonla ve günlük rutinlerden kaçma ve böylece rahatlama arzusuyla. Regresyon analizleri, aşağıdaki değişkenlerin bisikletçilerin ne kadar para harcadığını belirlediği sonucuna varıyor; Medeni hal; ikamet ili; Cape Town'da kalınan gece sayısı ve bisikletçilerin kullandığı konaklama yerleri. Bu sonuçlar, bu tür bir araştırmanın Güney Afrika'daki bir spor etkinliğine ilk kez uygulanmış olmasına rağmen, önceki araştırmaların sonuçlarını hem doğruladı hem de bunlarla çelişiyordu.

Giddy (2017). Bu çalışmanın amacı, aşırı hava koşullarının turizm olayları üzerindeki etkisini katılımcıların algıları aracılığıyla araştırmaktır. Büyük spor etkinliklerinin hem sayısı hem de boyutu küresel olarak artmakta ve ev sahibi şehirlere ekonomik katkıları artmaktadır (Kurtzman, 2005). Bu, Güney Afrika, Cape Town'da düzenlenen belirli bir olay olan Cape Town Bisiklet Turu'nun bir vaka çalışması aracılığıyla yapılmıştır. Cape Town Bisiklet Turu, 35.000'den fazla katılımcı ve 106 kilometrelik uzunluğuyla dünyanın en büyük bireysel zamanlı bisiklet yarışıdır (Streicher & Saayman, 2010). Bu olay hem büyüklüğü hem de prestiji nedeniyle Cape Town ekonomisine büyük katkı sağlamaktadır (Saayman & Saayman, 2012). Bu belgede kullanılan birincil veriler, 2017 Cape Town Bisiklet Turu için kayıtlı olan ve katılması planlanan kişilere dağıtılan bir anket kullanılarak toplanmıştır. Anket çevrimiçi bisiklet portalları aracılığıyla dağıtıldı ve Güney Afrika'daki bisiklet kulüplerine de dağıtıldı. Anket, etkinlikteki kişisel deneyimleri anlamakla ilgili bir dizi bilgiyi ortaya çıkarmak için hem sabit yanıtı hem de açık uçlu sorular içeriyordu. Toplam 139 kullanılabilir yanıt elde edildi. Sabit yanıtı veriler, temel tanımlayıcı istatistikler kullanılarak analiz edilirken, açık uçlu sorular analiz edildi, tematikleştirildi ve kategorize edildi.

Ritchie, Tkaczynski, Faulks (2009). Bu makale, bisiklet turist davranışını ve niyetlerini bölümlere ayırmak ve daha iyi anlamak için turist motivasyon teorisi ile birlikte kalıcı ilgi kavramını uygulamaktadır. Avustralya'daki bisiklet kulübü üyeleriyle yapılan çevrimiçi bir anketten toplam 564 tamamlanmış anket

toplandı. Katılımcılar, kalıcı katılım düzeylerine göre beş ilk kümeye ayrıldı. Seyahat motivasyonları, seyahat davranışları ve davranışsal niyetlerinin yanı sıra sosyodemografik ve bisiklete binme davranışları üzerinde bir takım önemli farklılıklar bulundu. Sonuçlar, popüler eğlence arayışlarını içeren niş pazarların davranışını daha iyi anlamak için bir turizm bağlamında kalıcı katılımın uygulanmasına destek vermektedir. Bulgular sonucunda ürün geliştirme ve pazarlama iletişimi için önerilerde bulunulurken, gelecekteki araştırma fırsatları da ana hatlarıyla belirtilmiştir.

Buning ve Gibson (2016). Bu çalışmanın amacı, etkinliklere katılmak için seyahat eden bisikletçiler arasında Aktif Spor-Etkinlik Seyahat Bakıcıları bağlamında seyahat koşullarının tercih edilen destinasyon, etkinlik ve seyahat özellikleri üzerindeki etkisini araştırmaktır. Seyahat koşulları, aile ile seyahat veya seyahatin uzunluğu gibi bir seyahati çevreleyen koşullardır. Etkinliklere katılmak için seyahat eden bisikletçilerden bir örnek ($N = 1452$), bisiklet organizasyonları ve web siteleri aracılığıyla çevrimiçi anket yoluyla toplandı. *Veri analizi, bir dizi tekrarlanan ölçüm ANOVA'larından ve eşleştirilmiş örnek t'den oluşuyordu.*- testler. Sonuçlar, bir kişinin olay, varış yeri ve seyahat tarzı tercihlerinin, kişinin bisiklet kullanmayan biriyle (örneğin aile üyesi) seyahat edip etmediğine ve kat edilen mesafeye bağlı olduğunu gösterdi. Önceki araştırmalar, aktif spor turistleri için etkinlik kriterlerinin destinasyon özelliklerinden daha önemli olduğunu ve seyahat tercihlerinin kariyer ilerlemesine göre nispeten durgun kaldığını ileri sürdü. Buna karşılık, buradaki bulgular, seyahat tercihlerinin seyahat koşullarına göre değiştiğini ve çekici destinasyonların yalnızca etkinlik katılımcıları bisiklet kullanmayanlarla veya daha uzun mesafeleri içeren yolculuklarda seyahat ettiklerinde avantajlı hale geldiğini gösteriyor. Örneğin, katılımcı olmayan seyahat refakatçileri dahil edildiğinde, destinasyonda mevcut olan eğlence, cazibe merkezleri ve aktiviteler, aktif etkinlik turistleri için çok daha önemli hale gelmektedir.

Dünyada en fazla takip edilen spor olaylarından birinin Fransa bisiklet turu olduğuna dair çalışmalar mevcuttur. Dünyada 52 ülkede bisiklet turizm merkezleri yer almaktadır. Hollanda'da 15.000 km, Amsterdam'da ise 700 km'nin üzerinde bisiklet yolu mevcuttur. Amsterdam'da 800.000'in üzerinde bisiklet adeti olduğu tahmin edilmektedir (Türkmen ve Gökdemir (2021). 2017 yılında Tayvan'da yaklaşık 2,5 milyon kişi bisiklet turizmine katılmıştır (Ulusal Konseyi, 20218). Bisiklet turizmi bir

alandanda insanların ilgisini çekmiştir. Orta yaşlı yaşlılarda fiziksel olarak bazı olumlu etkiler bırakmıştır (Lin, Jue, Ho, Lai).

2.1.1. Dünya Geneline Bisiklet Temalı Etkinlikler

Avrupa kıtasında düzenlenen en büyük bisiklet etkinliği olan Tour De France (Fransa Bisiklet Turu) 1903 yılında organize edilmiştir. Diğer etkinlikler ise; Avusturya Birleşik Devletleri Arizona’da Sedona Mountain Bike Festival (Sedona Dağ Bisikleti Festivali), Afrika’da 44üncüsü düzenlenecek olan Cape Town Cycle Tour (Cape Town Bisiklet Turu), California’da The Sea Otter Classic Cycling Festival (The Sea Otter Klasik Bisiklet Festivali), Avusturya’da The Great Victoria Bike Ride (Büyük Viktorya Bisiklet Turu) ve Santos Festival of Cycling (Santos Bisiklet Festivali) olarak bilinenlerden bazılarıdır.

2.2. Ulusal Literatür

Türkay ve Atasoy (2021) çalışmalarında bisikleti bir turizm aracı olarak hem kırsal hem de bölgesel kalkınma için kullanmaktadır. Ayrıca AB’de kullanılan bisiklet rotalarını ilgili alan yazınında incelemektedir. AB’de bisiklet turizmi çok yaygın görülmektedir bu durum ulaşım kaygısı ve destinasyonlardaki insan trafiğinin engellenmesi çabalarının yattığını vurgulamaktadır. Türkiye gibi turizmde ürün geliştirme çabalarına odaklanılan destinasyonlarda bisikletle seyahatin kolaylaştırılması ve teşvik edilmesi yönünde ne tür politik seçeneklerin ele alınabileceği tartışılmıştır.

Büyükgün (2021) göre, Türkiye’de Bisiklet Alanında Yapılmış Lisansüstü Üzerinde Bir İnceleme araştırmasında Türkiye’de bisiklet alanında yapılan tezlerin başladığı ilk zamanlardaki tezler ele alınmıştır. Bisikletle ilgili terimlerin ‘tıpta uzmanlık, doktora tezlerinin ‘spor ile ilgili’, yüksek lisans tezlerinin ‘ulaşım’ ve doktora tezlerinin ise ‘fizyoloji’ bu çalışmalarda ağırlıklı olarak ele alınmıştır.ve bu alan ilgili 112 çalışmaya rastlanılmıştır bu çalışmalara bakılarak bisikletin birçok farklı alana hitap edildiği görülmektedir.

Aşan (2022) Bağımsız Bisiklet Turistleri adlı çalışmasında; bağımsız bisiklet turistlerini ele alarak bu çalışma ile katılımcıların yaş ortalaması 40 ve katılımcıların çoğu erkektir. Turistlerin yüksek eğitimli olup genelde aile, arkadaş veya bireysel tatil

etmeyi tercih etmektedirler. Konaklama için genelde kamp tercih edip en fazla beş sürmektedir.

Ay ve Güzel (2021)e göre, bisiklet turizmi rekreasyon bir faaliyet olarak ele alınmış, dünyanın en uzun ve kesintisiz bisiklet yolu olan Hatay bisiklet yolu ve çevresi ele alınmıştır. Hem ulusal hem de uluslararası yüksek potansiyele sahip olan kent; turizm açısından etkin kullanılabilmesi için SWOT analizi yapılmış, bölgenin güçleri yönleri fırsatlarının olmasıyla beraber tehdit ve zayıf yönleri de bulunmaktadır. Bu etkilerin azaltılabilmesi için çeşitli önerilerde bulunmuşlardır.

Dündar (2022)a göre, Türkiye’de son zamanlarda bisiklet turizmi popülerlik kazanmış ve bisiklet turizmini geliştirmek için son yıllarda bisiklet dostu konaklama tesisi uygulaması yürürlüğe girmiştir. Bu çalışmaya göre bisiklet dostu konaklama tesisi uygulamasının avantajları ve uygulamaya yönelik geliştirilmesi gerekebilecek hususları bulmaktır. Bu veriler Konya kentinde bulunan bisiklet dostu konaklama tesisinde görüşme ve gözlem tekniğiyle elde edilmiştir. Bu çalışma literatürde ilk çalışma olduğu için büyük bir katkı sağlamaktadır.

Uğuz ve Özbek (2018). Türkiye diğer ülkelere göre bisiklet turizmi konusunda oldukça yetersiz durumda bulunmaktadır. Ülkede bisiklet kullanımı oranı %5 olup, bu oran dünyadaki diğer ülkelere kıyasla çok düşük kalmaktadır. Ancak, son yıllarda bisiklet altyapısının merkezi ve yerel yönetimlerin desteğiyle geliştirilmesine çaba gösterilmektedir. Ayrıca, alternatif bir turizm türü olarak bisiklet turizminin yerel ekonomiyi canlandırarak gelir sağlaması, bisiklet imajı ve bisiklet etkinlikleri ile destinasyonların tanıtılması da amaçlanmaktadır. Bu amaçla, 2017 yılı için toplam 44 adet bisiklet festivali (<http://www.bisikletrotalari.com/bisiklet-festivalleri-2017/>, <https://bisiklopedi.com/etkinlikler>) ile bisiklet turizmine yönelik talebin artırılarak ekonomik faydaların sağlanması konusunda önemli girişimlerde bulunulmuştur. Bu festivallerden biri 2017 yılında üçüncüsü düzenlenen Burhaniye Bisiklet Festivali’dir.

Türkay ve Atasoy (2021). 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 fazlalaşmasına olanak sağlayacaktır. Burada alternatif destinasyonlar oluşturularak bisiklet turizminin Türkiye’de daha fazla gelişmesine katkı sağlanabilir.

Güvenç (2022). Türkiye’de yapılan çalışmalara bakıldığında bisiklet turizmi için fazla bir çalışma olmadığı görülmüştür. Türkiye’de genellikle çalışmalar bisiklet turizmini genel açıdan ele alan bir çalışma olmadığı görülmektedir. Yapılan çalışmalar Türkiye’de bisiklet turizm potansiyelini oluşturmaktadır. Bu çalışmaların temel amacı, Türkiye’nin mevcut bisiklet turizm potansiyelini ortaya çıkarmaktır. Bu bağlamda potansiyelin geliştirilmesine yönelik sunulmuştur. Bu çalışmalar bisiklet turizmini değerlendirdiği için ilgili gelecek çalışmalara kaynak oluşturmaktadır (Soyalp, 2017; Çelik Uğuz ve Özbek, 2018; Sağlam, 2020; Türkmen ve Gökdemir, 2021).

Aylan (2021). Bu çalışmanın amacı sosyal medya aracılığıyla yapılan araştırmalarda turizm açısından bisiklet dostu şehir uygulamalarını tespit etmektir. Bu çalışmalar sonucunda Turizm Bisiklet Dostu Şehri olarak; ABD, Avusturya, Norveç, Kolombiya, Macaristan, Almanya, İspanya, Finlandiya, Danimarka, Belçika, Fransa ve Türkiye’den kentlerin gösterildiği tespit edilmiştir.

Sağlam ve Kömürcü (2021). Bu çalışmada bisiklet etkinlikleri ve bisiklet turizmi kapsamında yapılan, araştırmalar bisiklet turizm katılımcılarının bir gruba üye olması, yarım gün veya tam gün, farklı destinasyonları gezmek sosyalleşmek, deneyim kazanmak gibi konaklamalı etkinlikleri kapsamaktadır. Bu etkinliklere katılım sağlayan bireylerin motivasyonlarını yüksek olabildiğini tespit edebilmek için, organizasyonların iyi bir şekilde planlaması gerekmektedir. Bu çalışmanın amacı ise iyi bir şekilde bisiklet etkinliklerine katılan bireylerin motivasyonların belirlenmesi ve ilgi düzeylerinin ölçülmesi bu iki kavram arasında irdelenmesidir.

Aşan (2022). Bu çalışmada Türkiye örneğinde bağımsız bisiklet turistlerinin profilini ortaya koymak üzere yürütülmüştür. Bu çalışma sonucunda tur tercihlerine göre bağımsız bisiklet turistlerinin bağımsız sakin turalar, konfor arayan turalar ve sosyal grup turalar olmak üzere dört gruba ayrıldığı görülmektedir. Çalışmaya göre bisiklet turizmi alanında hizmet üretecek turizm uygulayıcıları ve bisiklet turizminin gelişmesini sağlayacak politikalar geliştirecek ve öneriler sunulacaktır.

Özyazıcı (2018). Bu araştırmanın temel amacı, Türkiye’deki bisiklet festivallerine katılan bireylerin festival boyunca yaptıkları harcama miktarları belirlemektir. Yapılan literatür çalışmalarında diğer ülkelerin bu konuda birçok araştırması mevcut ancak Türkiye ile ilgili çalışmalar diğer ülkelere kıyasla açık vermektedir. Bu amaçla bu çalışmada Türkiye’nin büyük bir eksikliğini giderildiğini düşünmektedir. Çalışmada harcama eğilimlerin kişilik özelliklerinde göre değişip değişmediğine de bakılmıştır. Araştırmanın sonucunda katılımcıların harcama sıralaması şu şekilde oluşturulmuştur; konaklama, ulaşım, yiyecek-içecek ve diğer hizmetler.



3. YÖNTEM

3.1. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma 2024 yılında yapılmıştır. Çalışmanın evrenini bisiklet turisti, örneklem ise (mart, nisan, mayıs) aylarında Türkiye ve Doğu Anadolu Bölgesini ziyaret eden yerli-yersiz bisiklet turistleri ile yapılacaktır. Bisiklet turistleri ile derinlemesine görüşmeler yapılarak ve anket sorularının cevaplanmasıyla veriler toplanmıştır. Online anketleri 12 yabancı 150 yerli bisiklet turistine uygulanmıştır. Veri toplamada çok zorlu sorunlar yaşanmıştır. Çünkü katılımcılar sürekli bir hareket halinde ve anket gibi çalışmalara cevap vermek için yeterli zamana sahip değiller. Katılımcılardan geri dönüt almak için onlara hatırlatma amacıyla sürekli yazılmıştır.

3.2. Analiz

Görüşme ve Online anket yoluyla elde ettiğimiz verileri analiz etmek için analiz yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir ve toplanan veriler SPSS programlı ile analiz edilmiş ve Mann Whitney U ve Kruskal Wallis non-parametrik testleri kullanılarak sonuçlar analiz edilmiş ve tablolar haline getirilmiştir.

3.3. Araştırma Tasarımı

Araştırmanın ilk bölümünde derinlemesine literatür çalışmaları yapılmıştır ve belirlediğimiz amaca ulaşmak için nitel yöntem türü olarak gerçekleştirilmiş, yarı yapılandırılmış görüşme ve görüşme tekniği kullanılarak soru-yöntem şeklinde olup, görüşme metinleri yazılı olup anketler online olarak uygulanmıştır.

Mobil Turizm, Bisiklet Turizmi Örneği çalışmasını incelemek amacıyla tanımlayıcı bir araştırma desenlenmiştir ve nitel araştırma yaklaşımı kullanılmıştır. Veri toplamada online anket etkinliğinden yararlanılmıştır. Bu çalışmada kullanılan anketin etik açıdan uygunluğunun belirlenmesi için Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayın Etik Kurulu'nun 2024/03/05 "Etik Kurul Onayı" alınmıştır.

3.4. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri

Araştırma modeli; bilimsel çalışmalarda verilerin belli bir amaç ya da amaçlara ulaşmak üzere en ekonomik şekilde toplanması ve analiz edilmesine denilmektedir (Karasar, 2008: 76).

Çalışmada “Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizmi”nde Bisiklet turistlerinin nasıl bir tipolojisi vardır? Bisiklet turistlerinin temel demografik özellikleri nelerdir? Bisiklet turistlerinin gezi deneyimleri nelerden oluşmaktadır? Bisiklet turistleri seyahat deneyimleri nelerden oluşmaktadır? Sorularına cevap aranmaktadır. Bu çerçevede bisiklet Turizm: Mobil Bisiklet Turizminde yapılmış olan bu çalışmada non-parametrik testleri tercih edilmiştir. Aynı zamanda bu çalışmada nicel ve nitel yaklaşım yöntemi benimsenmiştir.

Bu çalışmalarda araştırmacı olay ve olgulara yönelik bilgileri sentezleyerek hipotez belirler ve bu hipotezleri uygun testlerle test etmeye çalışmaktadır. Yapılan test işleminin sonucunda öngörülen hipotezler ya doğrulanmış ya da ret edilmiş olmaktadır (Erdem, 2007: 47). Bu çerçevede bağımsız değişkenler olan demografik özellikler ile bağımlı değişkenlerden yola çıkılarak ön görülen hipotezler aşağıda sıralanmıştır:

- H1: katılımcılardan sürdürülebilirlik prensipleri ve bisiklet turizmi arasında meslek grupları açısından anlamlı bir ilişki bulunmaktadır.
 - H1.1: Bisiklet turistlerinin Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini desteklemesinde yönelik eğilimlerinin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
 - H1.2: Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet Turizm kapsama alanının genişlemesine yönelik eğilimlerin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
 - H1.3: Bisiklet turizminin sağlığa fayda sağlamasına yönelik eğilimlerin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
 - H1.4: Bisikletli turistler yüksek turizm potansiyeline sahip Doğu Anadolu Bölgesi’nde sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini desteklemesine yönelik eğilimlerin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.

- H1.5: Bisiklet Turizmi Doğu Anadolu Bölgesi'nde yerelin ekonomisine katkı sağlamasına yönelik eğilimlerin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H1.6: Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlamasına yönelik eğilimlerin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H1.7: Bisiklet turizmine katılım ile yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artması arasında meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H1.8: Bisiklet turizmi yerelin tanıtılması ve pazarlamasına katkı sağlamasına yönelik eğilimlerin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H1.9: bisiklet turizmi kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlamasına yönelik eğilimlerin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H1.10: Bisikletli turist yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunmasına yönelik eğilimlerin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H1.11: Bisikletli turist inişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunmasına yönelik eğilimlerin meslek değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H1.12: Bisiklet turistlerinin sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi yaşanması konusuna yönelik olarak meslek grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H1.13: Bisiklet turistlerinin sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmaları konusundaki düşüncelerine yönelik olarak meslek grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H1.14: Bisiklet turistlerinin Doğu Anadolu Bölgesindeki plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi yaşanması konusundaki düşüncelerine yönelik olarak meslek grupları arasında anlamlı bir fark vardır.

- H1.15: Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olmasının nedeni de tehlikeli seyahate neden olunmasına yönelik olarak meslek grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H1.16: Bisiklet turizmine finansman yetersizliği ile meslek grupları arasında anlamlı fark vardır.
- H1.17: Yerelin bütçesi az, bisiklet turizminde turist aldatmaya çalışmasına neden olunmasına yönelik olarak meslek grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H1.18: Bisiklet turistlerinin bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması konusundaki düşüncelerine yönelik olarak meslek grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H1.19: Yollarda yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılmasına neden olunmasına yönelik olarak meslek grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H2: katılımcılardan sürdürülebilirlik prensipleri ve bisiklet turizmi arasında cinsiyet grupları açısından anlamlı bir ilişki bulunmaktadır.
- H2.1: Bisiklet turistlerinin Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini desteklemesinde yönelik eğilimlerinin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.2: Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet Turizm kapsama alanının genişlemesine yönelik eğilimlerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.3: Bisiklet turizminin sağlığa fayda sağlamasına yönelik eğilimlerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.4: Bisikletli turistler yüksek turizm potansiyeline sahip Doğu Anadolu Bölgesi'nde sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini desteklemesine yönelik eğilimlerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.5: Bisiklet Turizmi Doğu Anadolu Bölgesi'nde yerelin ekonomisine katkı sağlamasına yönelik eğilimlerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.

- H2.6: Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlamasına yönelik eğilimlerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.7: Bisiklet turizmine katılım ile yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artması arasında cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.8: Bisiklet turizmi yerelin tanıtılması ve pazarlamasına katkı sağlamasına yönelik eğilimlerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.9: bisiklet turizmi kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlamasına yönelik eğilimlerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.10: Bisikletli turist yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunmasına yönelik eğilimlerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.11: Bisikletli turist inişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunmasına yönelik eğilimlerin cinsiyet değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H2.12: Bisiklet turistlerinin sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi yaşanması konusuna yönelik olarak cinsiyet grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H2.13: Bisiklet turistlerinin sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturma konusundaki düşüncelerine yönelik olarak cinsiyet grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H2.14: Bisiklet turistlerinin Doğu Anadolu Bölgesindeki plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi yaşanması konusundaki düşüncelerine yönelik olarak cinsiyet grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H2.15: Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olmasının nedeni de tehlikeli seyahate neden olunmasına yönelik olarak cinsiyet grupları arasında anlamlı bir fark vardır.

- H2.16: Bisiklet turizmine finansman yetersizliği ile cinsiyet grupları arasında anlamlı fark vardır.
- H2.17: Yerelin bütçesi az, bisiklet turizminde turist aldatmaya çalışmasına neden olunmasına yönelik olarak cinsiyet grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H2.18: Bisiklet turistlerinin bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması konusundaki düşüncelerine yönelik olarak cinsiyet grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H2.19: Yollarda yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılmasına neden olunmasına yönelik olarak cinsiyet grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H3: katılımcılardan sürdürülebilirlik prensipleri ve bisiklet turizmi arasında medeni durum açısından anlamlı bir ilişki bulunmaktadır.
- H3.1: Bisiklet turistlerinin Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini desteklemesinde yönelik eğilimlerinin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.2: Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet Turizm kapsama alanının genişlemesine yönelik eğilimlerin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.3: Bisiklet turizminin sağlığa fayda sağlamasına yönelik eğilimlerin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.4: Bisikletli turistler yüksek turizm potansiyeline sahip Doğu Anadolu Bölgesi'nde sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini desteklemesine yönelik eğilimlerin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.5: Bisiklet Turizmi Doğu Anadolu Bölgesi'nde yerelin ekonomisine katkı sağlamasına yönelik eğilimlerin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.6: Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlamasına yönelik eğilimlerin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.

- H3.7: Bisiklet turizmine katılım ile yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artması arasında medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.8: Bisiklet turizmi yerelin tanıtılması ve pazarlamasına katkı sağlamasına yönelik eğilimlerin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.9: bisiklet turizmi kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlamasına yönelik eğilimlerin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.10: Bisikletli turist yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunmasına yönelik eğilimlerin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.11: Bisikletli turist inişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunmasına yönelik eğilimlerin medeni durum değişkenine göre anlamlı bir ilişki vardır.
- H3.12: Bisiklet turistlerinin sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi yaşanması konusuna yönelik olarak medeni durum grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H3.13: Bisiklet turistlerinin sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturma konusundaki düşüncelerine yönelik olarak medeni durum grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H3.14: Bisiklet turistlerinin Doğu Anadolu Bölgesindeki plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi yaşanması konusundaki düşüncelerine yönelik olarak medeni durum grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H3.15: Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olmasının nedeni de tehlikeli seyahate neden olunmasına yönelik olarak medeni durum grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H3.16: Bisiklet turizmine finansman yetersizliği ile medeni durum grupları arasında anlamlı fark vardır.

- H3.17: Yerelin bütçesi az, bisiklet turizminde turist aldatmaya çalışmasına neden olunmasına yönelik olarak medeni durum grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H3.18: Bisiklet turistlerinin bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması konusundaki düşüncelerine yönelik olarak medeni durum grupları arasında anlamlı bir fark vardır.
- H3.19: Yollarda yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılmasına neden olunmasına yönelik olarak medeni durum grupları arasında anlamlı bir fark vardır.

3.5. Veri Toplama ve Analiz

3.5.1. Veri Toplama

Araştırma 2024 yılında yapılmıştır. Çalışmanın evrenini bisiklet turisti, örneklem ise (mart, nisan, mayıs) aylarında Türkiye ve Van'ı ziyaret eden yerli-yersiz bisiklet turistleri ile yapılacaktır. Bisiklet turistleri ile derinlemesine görüşmeler yapılarak ve anket sorularının cevaplanmasıyla veriler toplanmıştır. Online anketleri 12 yabancı 150 yerli bisiklet turistine uygulanmıştır.

3.5.2. Analiz

Görüşme ve anket yoluyla elde ettiğimiz verileri analiz etmek için analiz yöntemi kullanılarak analiz edilecektir. Yerli katılımcıların verileri SPSS programlı ile analiz edilmiş ancak yabancı katılımcıların verileri analiz dışı bırakılarak nitel olarak değerlendirilmiştir.

4. BULGULAR

Araştırma süresince Instagram uygulaması üzerinden 300 bisikletli turiste anket linki gönderilmiştir. Toplamda 162 bisikletli turist geri dönüt sağlamıştır. 150 yerli 12 yabancı bisiklet turisti online anket cevaplamış. Türkiye üzerinde birçok ilden katılım sağlanmıştır yabancı bisiklet turistlerden ise Avusturya, Hollanda, Irak, İran ve Almanya ülkeleri üzerinden katılım sağlamışlardır. Turistlerin sürekli seyahat halinde oldukları için yeterli zamana sahip olmadıklarının online anketleri cevaplamak için yeterli vakitlerinin olmadıklarını ifade ettiler. Bir anketi cevaplama süreleri en uzun bir hafta en kısa ise bir gün sürmüştür. Katılımcıların geneli uzun süreli seyahat etmektedir.

4.1. Demografik Özelliklere İlişkin Bilgiler

Araştırmaya katılan kişilerin cinsiyet, yaş, eğitim durumu, medeni durum, gelir durumu ve meslek vb. tanımlayıcı bilgilerine ilişkin analiz sonuçları Tablo 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 ve tablo 4.6’da gösterilmiştir.

Tablo 4.1. Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Demografik Özellikleri

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kadın	66	44,3	44,3	44,3
	Erkek	83	55,7	55,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre 149 katılımcı çalışmaya katılmış ve 66 kadın katılımcıdan %44,3, 83 de erkek katılımcıdan %55,7 veri toplanmıştır. Bu sonuçlara göre erkekler kadınlardan daha fazla bisiklet turizmüne katılım sağlamaktadır.

Tablo 4.2. Katılımcıların Yaş Değişkenine Göre Demografik Özellikleri

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	20 Yaş ve altı	11	7,4	7,4	7,4
	21-30	67	45,0	45,0	52,3
	31-40	38	25,5	25,5	77,9
	41-50	23	15,4	15,4	93,3
	61 Yaş ve üzeri	10	6,7	6,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre, 149 katılımcıdan; 20 yaş ve altı olan 11 katılımcı, 21-30 yaş arası olan 67 katılımcı, 31-40 yaş aralığında katılım sağlayan 38 katılımcı, 41-50 yaş aralığında katılım sağlayan 23 katılımcı, 61 yaş ve üzeri katılım sağlayan 10 katılımcı

bulunmaktadır. Bu verilere göre katılımcıların %45,0'i genç aktif katılımcılardır. 61 yaş ve üzeri katılımcılarında az bir veride bile olsa hala aktif sağladıkları görülmektedir.

Tablo 4.3. Katılımcıların Eğitim Değişkenine Göre Demografik Özellikleri

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Ortaöğretim	12	8,1	8,1	8,1
	Ön lisans	27	18,1	18,1	26,2
	Lisans	88	59,1	59,1	85,2
	Lisans üstü	22	14,8	14,8	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloda eğitim durumuna göre 4 kategoriye ayrılmıştır. Toplam 149 katılımcı ankete katılım sağlamıştır, 12 katılımcı ortaöğretim, 27 katılımcı ön lisans, 88 katılımcı lisanstan, 22 katılımcı lisans üstü eğitimden katılım sağlamıştır. Bu verilere göre eğitim durumunun bisiklet turizmi üzerinde olumlu bir etkisi bulunmaktadır. Eğitim seviyesi arttıkça bisikletle seyahat eden turist sayısında artış görülmektedir.

Tablo 4.4. Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Demografik Özellikleri

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Evli	49	32,9	32,9	32,9
	Bekar	100	67,1	67,1	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloda medeni duruma göre veriler elde edilmiş 149 katılımcıdan 49 evli, 100 bekar olarak katılım sağlamıştır. Bu sonuçlara göre bekar katılımcıların daha fazla bisiklet ile seyahat ettiği görülmüştür.

Tablo 4.5. Katılımcıların Gelir Düzeyi Değişkenine Göre Demografik Özellikleri

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	0 – 24	74	49,7	50,7	50,7
	25 – 49	49	32,9	33,6	84,2
	60 – 74	20	13,4	13,7	97,9
	75 +	3	2,0	2,1	100,0
	Toplam	146	98,0	100,0	
Eksik	Sistem	3	2,0		
Toplam		149	100,0		

Bu tabloda gelir düzeyine göre 149 katılımcıdan, 74'ü 0-24 bin gelir arası, 49 katılımcı 25-49 bin gelir arası, 20 katılımcı 60-74 bin gelir arası, 3 katılımcı 75 bin TL ve üstüne sahip gelir düzeyinde katılım sağlamıştır.

Tablo 4.6. Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Demografik Özellikleri

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Serbest Çalışan	39	26,2	26,7	26,7
	Kamu çalışanı	59	39,6	40,4	67,1
	Çalışmayan	42	28,2	28,8	95,9
	4,00	6	4,0	4,1	100,0
	Toplam	146	98,0	100,0	
Eksik	Sistem	3	2,0		
Toplam		149	100,0		

Bu tabloda araştırmaya katılan katılımcıların meslek gruplarına bakılmıştır. Sonuçlara göre 149 katılımcı katılım sağlamıştır bunlardan 39 katılımcı serbest çalışan, 59 katılımcı kamu çalışanı, 42 katılımcı çalışmayan, 6 katılımcı da diğer olacak şekilde katılım sağlamıştır.

Tablo 4.7. Katılımcıların Katıldıkları İl ve Ülkelerin Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Bölge	48	32,2	32,2	32,2
	Bölge Dışı	101	67,8	67,8	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bisiklet turizmine %67,8 katılımcı bölge dışında, %32,2 katılımcı ise bölge içinden katılım sağlamıştır. Bu tabloya göre katılımcıların çoğu bölge dışından geldiği belirtilmiştir.

Tablo 4.8. Katılımcıların Bisiklet ile Yaptıkları Yolculuk Süre Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	0	4	2,7	2,7	2,7
	Yolculuğum olmadı	53	35,6	35,6	38,3
	24 saat	16	10,7	10,7	49,0
	2 Gün	34	22,8	22,8	71,8
	1 Hafta	6	4,0	4,0	75,8
	1 Ay	9	6,0	6,0	81,9
	1 Aydan fazla	26	17,4	17,4	99,3
	10	1	,7	,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bisiklet ile çıktığımız en uzun yolculuk ne kadar sürdü sorusuna katılımcıların tabloya göre %35,6 yolculuklarının olmadığını, %22,8 katılımcının yolculuklarının 2 gün sürdüğü, %17,4 katılımcının bir aydan fazla sürdüğü, %6,0 katılımcının 1 ay sürdüğü, %4,0 katılımcının 1 hafta sürdüğü, %10,7 katılımcının 24 saat sürdüğü belirtilmiştir. Sonuçlara göre daha çok turistlerin uzun yolculuk yapmadıkları belirtilmiş ve %23 oranında turist katılımcıların 1 ay ve üzeri seyahat ettikleri belirtilmiştir.

Tablo 4.9. Katılımcıların Konaklama Türüne Göre Tercihlerinin Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kamp çadırı	109	73,2	73,2	73,2
	Otel	13	8,7	8,7	81,9
	Pansiyon	15	10,1	10,1	91,9
	Diğer	12	8,1	8,1	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bisiklet turizmi için katılımcıların %73,2'si kamp çadırı, %10,7'si pansiyon, %8,7 katılımcının otel ve %8,1 katılımcının diğer konaklama türünü tercih ettikleri belirtilmiştir. Bu sonuçlara göre bisiklet turistleri onlar için en ekonomik olan kamp çadırını daha çok tercih ettikleri belirtilmiştir.

Tablo 4.10. Katılımcıların İlk Bisiklet Turlarını Belirleme Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Rota Planlaması	63	42,3	42,3	42,3
	Rotasız	62	41,6	41,6	83,9
	Hepsi	11	7,4	7,4	91,3
	Hiçbiri	7	4,7	4,7	96,0
	Diğer	6	4,0	4,0	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bisiklet turistlerin ilk bisiklet turlarını %42,3 katılımcının rota planlaması yaparak, %41,6 katılımcının rotasız, %7,4 katılımcının hem rotalı hem rotasız plan yaparak, %4,7 katılımcının diğeri tercih ettikleri ve %4,0 katılımcının hiçbir şey yapmadan tercih ettikleri belirtilmiştir.

Tablo 4.11. Katılımcıların Bisiklet Turlarını Gerçekleştirme Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Münferit	47	31,5	31,5	31,5
	Grup	79	53,0	53,0	84,6
	Kitle	19	12,8	12,8	97,3
	Diğer	4	2,7	2,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Katılımcıların %53,0'ı grupla bisiklet turunu gerçekleştirmiş oldukları belirtilmiştir, %31,5 katılımcının münferit olarak gerçekleştirmiş oldukları belirtilmiştir, %12,8 katılımcının kitle halinde gerçekleştirdikleri ve %2,7 katılımcının ise diğer olarak bisiklet turlarını gerçekleştirdikleri belirtilmiştir.

Tablo 4.12. Katılımcıların Bisiklet Seyahatini Değerlendirme Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Avantajlı	25	16,8	16,8	16,8
	Dezavantajlı	2	1,3	1,3	18,1
	Eğlenceli ve güvenli	84	56,4	56,4	74,5
	Yorucu ve riskli	30	20,1	20,1	94,6
	Diğer	3	2,0	2,0	96,6
	6	5	3,4	3,4	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bisiklet seyahatini katılımcıların %56,4'ü eğlenceli ve güvenli, %20,1 katılımcının yorucu ve riskli, %16,8 katılımcının avantajlı, %1,3 katılımcının dezavantajlı, 52.0 katılımcı ise diğer olarak değerlendirdikleri belirtilmiştir.

Tablo 4.13. Katılımcıların Bisiklet Turizmi Gelişimi Konusunda Sorumlu Sektörlerin Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Eğitim	34	22,8	22,8	22,8
	İstihdam	8	5,4	5,4	28,2
	Altyapı ve ulaşım	98	65,8	65,8	94,0
	Diğer	9	6,0	6,0	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Doğu Anadolu bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör olarak katılımcıların %65,8'i altyapı ve ulaşım, %22,8 katılımcı eğitim, %5,4 katılımcı istihdam olarak belirtilmiştir. Bu sonuçlara göre Doğu Anadolu Bölgesinde bisiklet turizminin gelişmesi için en sorumlu kurum bölge karayolları müdürlerine düşmektedir, katılımcıların %65,8'i altyapı ve ulaşımı sorumlu sektör olarak belirtmiştir.

Tablo 4.14. Katılımcıların Çevre Hassasiyetine Dayalı Yeşil Tüketici Hareketi Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	101	67,8	67,8	67,8
	Katılıyorum	44	29,5	29,5	97,3
	Kararsızım	3	2,0	2,0	99,3
	Kesinlikle katılmıyorum	1	,7	,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre katılımcıların %67,8 kesinlikle katılıyorum, %29,5 katılımcı katılıyorum, %2,0 katılımcı kararsızım ve %0,7 katılımcının kesinlikle katılmıyorum diyerek çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini destekler olarak belirtilmiştir. Bu sonuçlara göre katılımcıların ortalama %93 oranında bisiklet

turizminin çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini desteklediğini belirtilmiştir.

Tablo 4.15. Katılımcıların Gelişen Ulaşım İmkanlarının Bisiklet Turizminin Kapsama Alanının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	99	66,4	66,4	66,4
	Katılıyorum	39	26,2	26,2	92,6
	Kararsızım	10	6,7	6,7	99,3
	Katılmıyorum	1	,7	,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre katılımcıların %66,4'ü kesinlikle katılıyorum diyerek gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanının gelişler olarak belirtilmiştir. %26,2 katılımcının katılıyorum diyerek gelişen ulaşım imkanları ile bisiklet turizm alanının genişlediği belirtilmiştir. %6,7 katılımcı kararsız ve %0,7 katılımcı gelişen ulaşım imkanlarının bisiklet turizm kapsama alanının genişlemesiz olarak belirtilmiştir.

Tablo 4.16. Bisiklet Turizminin Sağlığa Faydasının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	111	74,5	74,5	74,5
	Katılıyorum	36	24,2	24,2	98,7
	Kararsızım	1	,7	,7	99,3
	Kesinlikle katılmıyorum	1	,7	,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %74,5 katılımcının bisiklet turizminin sağlığa fayda sağladığı belirtilmiştir, %24,2 katılımcının da bisiklet turizminin sağlığa fayda sağladığı belirtilmiş, %0,7 katılımcı kararsız ve %0,7 katılımcının ise bisiklet turizminin sağlığa fayda sağlamadığı belirtilmiştir. Bu sonuçlara göre bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar.

Tablo 4.17. Yüksek Turizm Potansiyeline Sahip Olan Doğu Anadolu Bölgesinin Sıfır Emisyon Yaşam Tarzının Gelişim Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	97	65,1	65,1	65,1
	Katılıyorum	41	27,5	27,5	92,6
	Kararsızım	7	4,7	4,7	97,3
	Kesinlikle katılmıyorum	1	,7	,7	98,0
	Katılmıyorum	3	2,0	2,0	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre katılımcıların %65,1'i yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini kesinlikle destekler olarak belirtilmiş, %27,5 katılımcı Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler olarak belirtilmiştir. %4,7 katılımcının kararsız olduğu ve %5,4 katılımcının katılmadığı belirtilmiştir.

Tablo 4.18. Bisiklet turizminin Doğu Anadolu Bölgesinin Yerel Ekonomisine Katkı Sağlama Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	89	59,7	59,7	59,7
	Katılıyorum	39	26,2	26,2	85,9
	Kararsızım	15	10,1	10,1	96,0
	Kesinlikle katılmıyorum	3	2,0	2,0	98,0
	Katılmıyorum	3	2,0	2,0	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesinin yerel ekonomisine %59,7 katılımcı kesinlikle katılıyor ve %26,2 katılımcının katılarak katkı sağladığı belirtilmiştir. %10,1 katılımcının kararsız ve %4,0 katılımcının bisiklet turizminin Doğu Anadolu Bölgesinin yerel ekonomisine katkı sağlamadıkları belirtilmiştir.

Tablo 4.19. Bisiklet Turizmi Çevrenin ve Doğanın Korunmasına Katkı Sağlama Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	104	69,8	69,8	69,8
	Katılıyorum	40	26,8	26,8	96,6
	Kararsızım	3	2,0	2,0	98,7
	Kesinlikle katılmıyorum	2	1,3	1,3	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %69.8 katılımcı kesinlikle katılıyorum ve %26,8 katılımcının katılıyorum diyerek bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağladığı belirtilmiştir ve %2.0 katılımcı kararsız ve %1.3 katılımcının katılmadığı belirtilmiştir. Bu sonuçlara göre bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar çünkü bisiklet turizmi sürdürülebilir turizmin bir parçası ve çevre dostudur.

Tablo 4.20. Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin Artış Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	103	69,1	69,1	69,1
	Katılıyorum	39	26,2	26,2	95,3
	Kararsızım	7	4,7	4,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %69,1 katılımcının kesinlikle katılıyorum, %26,2 katılımcının katılıyorum diyerek bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağladığı belirtilmiştir ve %4,7 katılımcı kararsız olarak belirtilmiştir.

Tablo 4.21. Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	96	64,4	64,4	64,4
	Katılıyorum	42	28,2	28,2	92,6
	Kararsızım	9	6,0	6,0	98,7
	Kesinlikle katılmıyorum	1	,7	,7	99,3
	Katılmıyorum	1	,7	,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %64,4 katılımcının kesinlikle katılıyorum ve %28,2 katılımcının katılıyorum diyerek bisiklet turizminin yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sağladığı belirtilmiştir. %6,0 katılımcı kararsız ve %1,4 katılımcının katılmadığı belirtilmiştir.

Tablo 4.22. Bisiklet turizmi Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesinin Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	101	67,8	67,8	67,8
	Katılıyorum	42	28,2	28,2	96,0
	Kararsızım	4	2,7	2,7	98,7
	Kesinlikle katılmıyorum	1	,7	,7	99,3
	Katılmıyorum	1	,7	,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %67,8 katılımcı kesinlikle katılıyorum ve %28,2 katılımcının katılıyorum diyerek bisiklet turizminin kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağladığı belirtilmiştir. %2,7 katılımcının kararsız ve %1,4 katılımcının ise katılmadıkları belirtilmiştir. Bu sonuçlara göre bisiklet turizmi sosyal ve kültürel etkileşimin gelişmesine katkı sağlar.

Tablo 4.23. Katılımcıların Yol Güzergahları Üzerindeki Tarihi ve Kültürel Mekanların Çok Sayıda Olması Nedeniyle Heyecanlı Seyahat Olanığı Sunmasının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	73	49,0	49,0	49,0
	Katılıyorum	53	35,6	35,6	84,6
	Kararsızım	11	7,4	7,4	91,9
	Kesinlikle katılmıyorum	5	3,4	3,4	95,3
	Katılmıyorum	7	4,7	4,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %49,0 katılımcının kesinlikle katılıyorum ve %35,6 katılımcının katılıyorum diyerek bisiklet turizminin yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması olarak belirtilmiştir. %7,4 katılımcı kararsız ve %8,1 katılımcının katılmıyorum diyerek yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunmadığı belirtilmiştir.

Tablo 4.24. Katılımcıların İnişli Çıkışlı Yolların Adrenalini Sağlayan Bir Güzergahta Sürüş Keyfi Sunmasının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	69	46,3	46,3	46,3
	Katılıyorum	48	32,2	32,2	78,5
	Kararsızım	15	10,1	10,1	88,6
	Kesinlikle katılmıyorum	9	6,0	6,0	94,6
	Katılmıyorum	8	5,4	5,4	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %46,3 katılımcının kesinlikle katılıyorum ve %32,2 katılımcının katılıyorum diyerek inişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunduğu belirtilmiştir. %10,1 katılımcının kararsız ve %11,4 katılımcının katılmıyorum diyerek inişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunmadığı belirtilmiştir.

Tablo 4.25. Süreli Çevre Kirleticilerine Maruz Bırakılan Katılımcıların Keyifsiz Sürüş Deneyim Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	65	43,6	43,6	43,6
	Katılıyorum	59	39,6	39,6	83,2
	Kararsızım	11	7,4	7,4	90,6
	Kesinlikle katılmıyorum	7	4,7	4,7	95,3
	Katılmıyorum	7	4,7	4,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %43,6 katılımcının kesinlikle katılıyorum ve %39,6 katılımcının katılıyorum diyerek süreli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi belirtilmiştir. %7,4 katılımcı kararsız ve %9,4 katılımcı katılmıyorum diyerek süreli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi geçirmediikleri belirtilmiştir. Bu sonuçlara göre kirli bir çevre bisiklet turistlerinin keyifsiz bir sürüş deneyimi yaşamalarına neden oldukları belirtilmiştir.

Tablo 4.26. Katılımcılar Sıfır Karbon Ayak Bilincinin Yeterli Seviyede Olmasının İçsel Haz Oluşturmasının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	62	41,6	41,6	41,6
	Katılıyorum	58	38,9	38,9	80,5
	Kararsızım	19	12,8	12,8	93,3
	Kesinlikle katılmıyorum	4	2,7	2,7	96,0
	Katılmıyorum	6	4,0	4,0	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %41,6 katılımcının kesinlikle katılıyorum ve %38,9 katılımcının katılıyorum diyerek sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturduğu belirtilmiştir. %12,8 katılımcı kararsız ve %6,7 katılımcının katılmıyorum diyerek sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmadığı belirtilmiştir.

Tablo 4.27. Katılımcılar Plansız Gelişim Nedeniyle Keyifsiz Sürüş Deneyiminin Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	56	37,6	37,6	37,6
	Katılıyorum	60	40,3	40,3	77,9
	Kararsızım	18	12,1	12,1	89,9
	Kesinlikle katılmıyorum	8	5,4	5,4	95,3
	Katılmıyorum	7	4,7	4,7	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre %37,6 katılımcı kesinlikle katılıyorum ve %40,3 katılımcının katılıyorum diyerek plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi belirtilmiştir. %12,1 katılımcı kararsız ve %10,1 katılımcının katılmıyorum diyerek plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi sunmadıkları belirtilmiştir.

Tablo 4.28. Bisiklet Turizminde Yollardaki Sürüş Güvenliğinin Eksik Olması Nedeniyle Tehlikeli Seyahate Neden Olunmasının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	87	58,4	58,4	58,4
	Katılıyorum	48	32,2	32,2	90,6
	Kararsızım	8	5,4	5,4	96,0
	Kesinlikle katılmıyorum	4	2,7	2,7	98,7
	Katılmıyorum	2	1,3	1,3	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunmasına bakıldığında tabloya göre %58,4 katılımcının kesinlikle katıldığına, %32,2 katılımcının katıldığına, %5,4 katılımcının kararsız

olduğu, %2,7 katılımcının kesinlikle katılmadığı ve %1,3 katılımcının katılmadığı belirtilmiştir. Bu verilere göre ortalama %90 katılımcının bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olduğu belirtilmiştir.

Tablo 4.29. Bisiklet Turizminde Finansman yetersizliğinin Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	88	59,1	59,1	59,1
	Katılıyorum	48	32,2	32,2	91,3
	Kararsızım	7	4,7	4,7	96,0
	Kesinlikle katılmıyorum	3	2,0	2,0	98,0
	Katılmıyorum	3	2,0	2,0	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bisiklet turizmine finansman yetersizliğine bakıldığında bu tabloya göre %59,1 katılımcının kesinlikle katıldığına, %32,1 katılımcının katıldığına, %4,7 katılımcının kararsız olduğu, %2,0 katılımcının kesinlikle katılmadığına ve %2,0 katılımcının katılmadığı belirtilmiştir. Bu verilere göre katılımcıların büyük çoğunluğunun bisiklet turizminde finansman yetersizliğinin olduğunu belirtmiştir.

Tablo 4.30. Yerelin Bütçesi Az, Turist Aldatmaya Çalışmasının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	50	33,6	33,6	33,6
	Katılıyorum	53	35,6	35,6	69,1
	Kararsızım	27	18,1	18,1	87,2
	Kesinlikle katılmıyorum	10	6,7	6,7	94,0
	Katılmıyorum	9	6,0	6,0	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre katılımcıların %33,6 katılımcının yerelin bütçesi az, turist aldatmaya çalışmasına kesinlikle katıldıklarına, %35,6 katılımcının yerelin bütçesi az, turist aldatmaya çalıştığına katıldığı belirtilmiştir. %18,1 katılımcının bu konuda kararsız olduğu belirtilmiştir, %6,7 katılımcının kesinlikle katılmadığı ve %6,0 katılımcının katılmadığı belirtilmiştir. Bu verilere göre katılımcıların daha çok yerelin bütçesinin az olduğundan turisti aldatmaya çalıştığını belirtmiştir.

Tablo 4.31. Katılımcıların Bisiklet Turizminde Konaklama İçin Kamp Alanlarının Yetersiz Olması Nedeniyle Güvenlik Tedirginliği Yaşanmasının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	80	53,7	53,7	53,7
	Katılıyorum	47	31,5	31,5	85,2
	Kararsızım	12	8,1	8,1	93,3
	Kesinlikle katılmıyorum	4	2,7	2,7	96,0
	Katılmıyorum	6	4,0	4,0	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Tabloya göre %53.7 katılımcının kamp alanının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşadığı kesinlikle belirtilmiştir. %31,5 katılımcının konaklama için kamp alanının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliğini yaşadığı belirtilmiştir. %8,1 katılımcının kararsız olduğu, %2,7 katılımcının kesinlikle konaklama için kamp alanının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşamadığı belirtilmiştir ve %4,0 katılımcının ise konaklama için kamp alanının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliğini yaşamadığı belirtilmiştir. Bu sonuçlara göre katılımcıların daha çok bisiklet turizmi için konaklama alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşadıkları belirtilmiştir.

Tablo 4.32. Katılımcılar Yetersiz Yönlendirme Levhalar Nedeniyle Yanlış Yönlendirmelere Maruz Bırakılma Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Kesinlikle katılıyorum	61	40,9	40,9	40,9
	Katılıyorum	54	36,2	36,2	77,2
	Kararsızım	21	14,1	14,1	91,3
	Kesinlikle katılmıyorum	7	4,7	4,7	96,0
	Katılmıyorum	6	4,0	4,0	100,0
	Toplam	149	100,0	100,0	

Bu tabloya göre yeterli yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılan turist katılımcılardan %40,9 oranında katılımcının yanlış yönlendirmelere maruz kesinlikle kaldığı belirtilmiştir. %36,2 katılımcının da levhalardan kaynaklı yanlış yönlendirmelere maruz kaldığı belirtilmiştir. Katılımcılardan %21'i kararsız olarak belirtilmiştir %7'si kesinlikle katılmıyor ve %6 katılımcı da levhaların yanlış yönlendirdiğine katılmadığı belirtilmiştir. Bu verilere göre yetersiz yönlendirdiğine levhalar nedeniyle turistlerin yanlış yönlendirmelere maruz bırakıldığı kesinlikle belirtilmiştir.

Tablo 4.33. Katılımcılar Doğu Anadolu Bölgesinde Seyahat Ederken Güvenlik Sorunun Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Evet	9	6,0	6,1	6,1
	Sokak köpekleri	4	2,7	2,7	8,8
	KontROLSÜZ sürücüler	21	14,1	14,2	23,0
	Hayır	96	64,4	64,9	87,8
	Çarpık kentleşme	2	1,3	1,4	89,2
	Trafik	4	2,7	2,7	91,9
	Bisiklet yolunun yetersiz olması	12	8,1	8,1	100,0
	Toplam	148	99,3	100,0	
Eksik	Sistem	1	,7		
Toplam		149	100,0		

Bu tabloda turistleri Doğu Anadolu Bölgesinde seyahat ederken karşılaştıkları sorunlara bakılmıştır, veriler doğrultusunda 149 katılımcıdan 96 katılımcı bir güvenlik sorunu yaşamamış, 21 katılımcı kontROLSÜZ sürücülerden dolayı 12 katılımcı bisiklet yolunun yetersiz olmasından, 4 katılımcı trafikten dolayı, 4 katılımcı sokak köpeklerinden dolayı, 2 katılımcı çarpık kentleşmeden dolayı ve 9 katılımcı ile birlikte katılımcılar güvenlik sorunlarını yaşamışlardır. Katılımcıların %64,4'ü bir güvenlik sorunu ile karşılaşmamıştır.

Tablo 4.34. Katılımcıların Bisiklet Turizmini Tek Başına veya Başkalarıyla Tercih Etme Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Başkalarıyla	70	47,0	47,3	47,3
	Tek başına	56	37,6	37,8	85,1
	Tek başına ve Başkalarıyla	22	14,8	14,9	100,0
	Toplam	148	99,3	100,0	
Eksik	Sistem	1	,7		
Toplam		149	100,0		

Bu soruda 70 katılımcı bisiklet turizm seyahatini başkaları ile 56 katılımcı tek başına seyahat etmeyi, 22 katılımcı ise hem tek başına hem de başkalarıyla seyahat etmeyi tercih etmektedirler. Toplam 148 katılımcı çalışmaya katılım sağlamıştır. Sonuçlara göre turistlerin %47,0'ı başkalarıyla seyahat etmeyi tercih etmektedirler.

Tablo 4.35. Katılımcıların Seyahatlerini Bisiklet ile Gerçekleştirme Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Farkındalık	3	2,0	2,1	2,1
	Sevgi	17	11,4	11,6	13,7
	Eğlence	23	15,4	15,8	29,5
	Merak	2	1,3	1,4	30,8
	Heyecan	28	18,8	19,2	50,0
	Ekonomik	9	6,0	6,2	56,2
	Sağlık	18	12,1	12,3	68,5
	Spor	11	7,4	7,5	76,0
	Doğayı gezmek	5	3,4	3,4	79,5
	Ulaşım	2	1,3	1,4	80,8
	Özgür Hissetme	4	2,7	2,7	83,6
	Deneyim	8	5,4	5,5	89,0
	Hobi	3	2,0	2,1	91,1
	Manzara	2	1,3	1,4	92,5
	Güvenlik	4	2,7	2,7	95,2
	Doğa dostu	4	2,7	2,7	97,9
	Huzurlu hissetme	1	,7	,7	98,6
	Konfor	1	,7	,7	99,3
	Bireysellik	1	,7	,7	100,0
	Toplam	146	98,0	100,0	
Eksik	Sistem	3	2,0		
Toplam		149	100,0		

Bu tabloya göre katılımcıların %18,8'i bisikletle seyahat etme nedeni heyecan, %15,4'ü eğlence, %12,1'i sağlık, %7,4'ü spor, %6,0'ı ekonomik, %5,4'ü deneyim, %%3,42'ü doğayı gezmek, %2,7'si özgür hissetme, güvenlik ve doğa dostu, %2,0'ı hobi, %1,3'ü merak ve manzara, %0,7'si ise huzurlu hissetme, konfor ve bireysellik gibi nedenlerle seyahat ettiklerini belirtilmiştir.

Tablo 4.36. Katılımcıların Bisiklet ile Seyahat Etmede Pandeminin Etkisinin Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif yüzde
Geçerli	Evet bisiklet daha izole bir imkân sağlıyor	14	9,4	9,5	9,5
	Hayır yok	101	67,8	68,2	77,7
	Var	18	12,1	12,2	89,9
	Fazlasıyla var	2	1,3	1,4	91,2
	Kısmen	5	3,4	3,4	94,6
	Hayır yok pandemi öncesi kullanıyordum	8	5,4	5,4	100,0
	Toplam	148	99,3	100,0	
Eksik	Sistem	1	,7		
Toplam		149	100,0		

Bu tabloya 148 katılımcı katılmış, katılımcılardan 14'ü pandemin izole bir ortam sağlamasıyla bisiklet ile seyahat etmekte, 101 katılımcı ise pandeminin bir etkisi olmadan seyahat etmekte, 18 katılımcı ise pandeminin etkisiyle bisikletle seyahat

etmekte, 2 katılımcı ise pandeminin etkisiyle seyahat etmekte, 5 katılımcı da kısmen pandemin etkisinde kalmış, 8 katılımcı pandeminin bir etkisi olmadan, pandemi öncesinde seyahat ediyorlarmış. Bu sonuçlara bakıldığında %67 oranında pandeminin bir etkisi olmadan bisikletli turist seyahat etmektedir.

Tablo 4.37. Katılımcıların Türkiye’deki seyahatlerde Zorluk Yaşadıkları Konuların Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Güvenlik	22	14,8	14,9	14,9
	Ulaşım	19	12,8	12,8	27,7
	Altyapı yetersizliği	31	20,8	20,9	48,6
	Yaşamadım	13	8,7	8,8	57,4
	Trafik	29	19,5	19,6	77,0
	Ekonomik	9	6,0	6,1	83,1
	Konaklama	10	6,7	6,8	89,9
	Yolların uzun dik ve yorucu olması	9	6,0	6,1	95,9
	Hava şartları	2	1,3	1,4	97,3
	Seyahat etmedim	4	2,7	2,7	100,0
	Toplam	148	99,3	100,0	
Eksik	Sistem	1	,7		
Toplam		149	100,0		

Katılımcılardan toplam 149 kişi katılım sağlamış bu sonuçlara göre, Türkiye’de yapılan bu çalışmaya göre 31 katılımcı seyahat ederken en çok altyapı yetersizliğinden zorluk yaşamışlar. Daha sonra da 29 katılımcının katılımı ile trafikten dolayı, 22 katılımcı güvenlik nedeniyle, 19 katılımcı ulaşım nedeniyle, 13 katılımcı bir zorluk yaşamamış, 10 katılımcı konaklama nedeniyle, 9 katılımcı ekonomik nedenlerle, 9 katılımcı yolların uzun ve yorucu olmasından dolayı, 2 katılımcı hava şartlarından dolayı bisikletle seyahat ederken zorluk yaşadıkları konulardır.

Tablo 4.38. Katılımcıların Seyahat Esnasında Hoşlarına Gitmeyen Bir Durumla Karşılaştıklarında Hislerinin Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Sakin olmaya çalışırım	51	34,2	34,5	34,5
	Tepki gösteririm	26	17,4	17,6	52,0
	Çözüm aramaya çalışırım	23	15,4	15,5	67,6
	Oradan uzaklaşıyorum	24	16,1	16,2	83,8
	Kararsızım	5	3,4	3,4	87,2
	Modum düşer	3	2,0	2,0	89,2
	Güvenlik birimlerine haber veririm	9	6,0	6,1	95,3
	Karşılaşmadım	7	4,7	4,7	100,0
	Toplam	148	99,3	100,0	
Eksik	Sistem	1	,7		
Toplam		149	100,0		

Bu tabloya göre katılımcıların %34,2'si seyahat esnasında hoşunuza gitmeyen bir durumla karşılaştıklarında sakin olmaya çalışırlar, %17,4'ü tepki gösterir, %16,1'i oradan uzaklaşır, %15,5'i çözüm aramaya çalışır, %6,0'ı güvenlik birimlerine haber verir, %4,7'si karşılaşmamış, %3,4'ü kararsız ve %2,0'ı modum düşer olarak belirtilmiştir.

Tablo 4.39. Katılımcılar İçin Bisiklet Sürmenin Taşıdığı Anlamların Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Tutku	4	2,7	2,7	2,7
	Spor	13	8,7	8,8	11,5
	Özgürlük	45	30,2	30,4	41,9
	Sağlık	19	12,8	12,8	54,7
	Keyif	17	11,4	11,5	66,2
	Yaşam biçimi	20	13,4	13,5	79,7
	Adrenalin	4	2,7	2,7	82,4
	Eğlence	11	7,4	7,4	89,9
	Huzur	7	4,7	4,7	94,6
	Doğa sevgisi	3	2,0	2,0	96,6
	Deneyim	3	2,0	2,0	98,6
	Yorucu	1	,7	,7	99,3
	Kararsızım	1	,7	,7	100,0
	Toplam	148	99,3	100,0	
Eksik	Sistem	1	,7		
Toplam		149	100,0		

Bu tabloya göre katılımcıların %30,2'i özgürlük, %13,4'ü yaşam biçimi, %12,8'i sağlık, %11,4'ü keyif, %8,7'si için keyif, %2,7 tutku ve adrenalin, %7,4'ü eğlence, %4,7'si huzur, %2,0'ı doğa sevgisi ve deneyim, %0,7 yorucu ve kararsız olarak belirtilmiştir.

Tablo 4.40. Katılımcıların Tırmanışlı Rotalarda Nasıl Bir Hisse Sahip Olduklarının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Yorucu	27	18,1	18,2	18,2
	Enerjik	8	5,4	5,4	23,6
	Güçlü	7	4,7	4,7	28,4
	Hoşlanmıyorum	16	10,7	10,8	39,2
	Hırslı	8	5,4	5,4	44,6
	Heyecanlı	15	10,1	10,1	54,7
	Adrenalin	11	7,4	7,4	62,2
	Tedirgin	12	8,1	8,1	70,3
	Keyifli	18	12,1	12,2	82,4
	Başarılı	16	10,7	10,8	93,2
	Azimli	6	4,0	4,1	97,3
	Tırmanış yapmadım	4	2,7	2,7	100,0
	Toplam	148	99,3	100,0	
Eksik	Sistem	1	,7		
Toplam		149	100,0		

Bu tabloya göre katılımcıların %18,1'i tırmanışlı rotalarda yorucu bir hisse, %10,7'si hoşlanmıyor ve başarılı, %10,1'i heyecanlı, %12,1'i keyifli, %8,1'i tedirgin, %7,4'ü adrenalin, %5,4'ü enerjik ve hırslı, %4,7'si güçlü, %4,0'ı azimli, %2,7'si tırmanış yapmadım olarak belirtilmiştir.

Tablo 4.41. Katılımcıların Seyahat Sırasında Karşılaştıkları Olay / Olayların Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Olmadı	88	59,1	60,3	60,3
	Trafik kazaları	6	4,0	4,1	64,4
	Hatırlamıyorum	3	2,0	2,1	66,4
	Köpek saldırıları	6	4,0	4,1	70,5
	İnsanların turist zannetmesi	5	3,4	3,4	74,0
	Oldu fakat anlatamam	12	8,1	8,2	82,2
	Değişik insanlarla karşılaşıyoruz	7	4,7	4,8	87,0
	İnsanların olumsuz tepkisi	6	4,0	4,1	91,1
	Değişik türlerde hayvanlarla karşılaşmak	6	4,0	4,1	95,2
	Teknik sorunlarla	3	2,0	2,1	97,3
	Misafirperver insanlarla	3	2,0	2,1	99,3
	Diğer	1	,7	,7	100,0
	Toplam	146	98,0	100,0	
Eksik	Sistem	3	2,0		
	Toplam	149	100,0		

Bu tabloya göre katılımcıların seyahat esnasında karşılaştıkları ilginç olay/olaylar; %59,1 katılımcı olayla karşılaşmamış, %8,0'ı olay yaşamış ancak anlatamamış, %4,0'ı trafik kazaları, köpek saldırıları, değişik türde hayvanlarla karşılaşmaları ve insanların olumsuz tepkileri, %2,0'ı hatırlamıyor, %4,7 değişik insanlarla karşılaşmaları, %2,0'ı teknik sorunlarla ve misafirperver insanlarla karşılaşmış olmaları olarak belirtilmiştir.

Tablo 4.42. Katılımcıların Seyahat Esnasında Yanlarında Neler Bulundurdıklarının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Temel ihtiyaçlar	82	55,0	55,4	55,4
	Zorunlu ihtiyaçlar	6	4,0	4,1	59,5
	Teknik ekipman	20	13,4	13,5	73,0
	Kamp malzemeleri	20	13,4	13,5	86,5
	Gerekli olan her şey	11	7,4	7,4	93,9
	6	2	1,3	1,4	95,3
	Güvenlik ekipmanları	2	1,3	1,4	96,6
	Bilmiyorum	5	3,4	3,4	100,0
	Toplam	148	99,3	100,0	
Eksik	Sistem	1	,7		
	Toplam	149	100,0		

Bu tabloya göre katılımcıların %55,0'ı seyahat esnasında yanında bulundurdıkları temel ihtiyaçlar, %13,4'ü teknik ekipman ve kamp malzemelerini, %7,4'ü gerekli olan her şey, %4,0'ı zorunlu ihtiyaçlar, %1,3'ü güvenlik ekipmanları ve %1,3'ü diğer olarak belirtilmiştir.

Tablo 4.43. Katılımcılar Seyahat Esnasında Güzel Bir Yer Gördüklerinde Neler Yaptıklarının Dağılımı

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Fotoğraf çekerim	63	42,3	42,9	42,9
	Mola veririm	16	10,7	10,9	53,7
	Durup keyfini çıkartırım	44	29,5	29,9	83,7
	Keşfederim	7	4,7	4,8	88,4
	Sosyal medyada paylaşıyorum	3	2,0	2,0	90,5
	Kamp kurarım	9	6,0	6,1	96,6
	Mutluluk duyarım	5	3,4	3,4	100,0
	Toplam	147	98,7	100,0	
Eksik	Sistem	2	1,3		
	Toplam	149	100,0		

Bu tabloya göre katılımcıların %42,3'ü güzel bir yer gördüklerinde fotoğraf çeker, %29,5'i durup keyfini çıkartır, %10,7'si mola verir, %6,0'ı kamp kurar, %4,7'si keşfeder, %3,4'ü mutluluk duyar ve %2,0'ı sosyal medyada paylaşır olarak belirtilmiştir.

Tablo 4.44. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Bisiklet turizmine hangi il ya da ülkeden katılım sağlıyorsunuz?	Bisiklet ile çıktığınız en uzun yolculuk ne kadar sürdü?	Bisiklet turizmi için hangi konaklama türünü tercih ediyorsunuz?	İlk bisiklet turunuzu nasıl belirlediniz?	Bisiklet turunuzu nasıl gerçekleştirdiniz?	Bisiklet seyahatinizi nasıl değerlendirirsiniz?	Doğu Anadolu bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör hangisidir/hangileridir?
Kruskal-Wallis H	3,223	1,076	1,301	2,590	,947	2,433	2,369
Df	2	2	2	2	2	2	2
Asymp. Sig.	,200	,584	,522	,274	,623	,296	,306

a. Kruskal Wallis Test

b. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

*p<0.05.

Tablo 4.45. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Mesleğiniz	N	Mean Rank
Bisiklet turizmine hangi il ya da ülkeden katılım sağlıyorsunuz?	Serbest Çalışan	39	66,08
	Kamu çalışanı	59	68,08
	Çalışmayan	42	78,00
	Total	140	
Bisiklet ile çıktığınız en uzun yolculuk ne kadar sürdü?	Serbest Çalışan	39	66,91
	Kamu çalışanı	59	74,49
	Çalışmayan	42	68,23
	Total	140	
Bisiklet turizmi için hangi konaklama türünü tercih ediyorsunuz?	Serbest Çalışan	39	71,77
	Kamu çalışanı	59	67,08
	Çalışmayan	42	74,13
	Total	140	
İlk bisiklet turunuzu nasıl belirlediniz?	Serbest Çalışan	39	66,95
	Kamu çalışanı	59	67,30
	Çalışmayan	42	78,30
	Total	140	
Bisiklet turunuzu nasıl gerçekleştirdiniz?	Serbest Çalışan	39	71,33
	Kamu çalışanı	59	67,22
	Çalışmayan	42	74,33
	Total	140	
Bisiklet seyahatinizi nasıl değerlendirirsiniz?	Serbest Çalışan	39	68,92
	Kamu çalışanı	59	75,78
	Çalışmayan	42	64,55
	Total	140	
Doğu Anadolu bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör hangisidir/hangileridir?	Serbest Çalışan	39	72,94
	Kamu çalışanı	59	73,64
	Çalışmayan	42	63,83
	toplam	140	

*p<0.05.

Bu tabloda meslek gruplarına göre Kruskal Wallis H Testinin sonuçlarına bakılmıştır 140 katılımcının sonuçlarına göre bisiklet turizmine hangi il ya da ülkeden katılım sağlayan katılımcıların meslek gruplarında mean ranka göre çalışmayan meslek grubu ilk sırada yer almaktadır daha sonra kamu çalışanı ve serbest çalışan olarak takip edilmektedir. Çalışmayan meslek grubu diğer meslek gruplarına göre arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.200). Bisikletle çıkılan en uzun yolculukta kamu çalışanı diğer meslek gruplarına göre arasında anlamlı farklılık vardır (0.584). Bisiklet turizmi için tercih edilen konaklama türünde çalışmayan meslek grubu diğer meslek gruplarına göre daha anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.522). Turistlerin ilk bisiklet turunu belirlemede çalışmayan meslek grubu diğer meslek gruplarına göre arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.274). Bisikletli turistlerin, bisiklet turunu nasıl gerçekleştirmede çalışmayan meslek grubun diğer meslek grupları arasında

anlamli farklılık bulunmaktadır (0.623). Katılımcıların bisiklet seyahatini değerlendirmede kamu çalışan meslek grubu diğer meslek grupları arasında anlamli farklılık bulunmaktadır (0.296). Doğu Anadolu Bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör hangisidir katılımcıların kamu çalışan meslek grubu diğer meslek grupları arasında anlamli farklılık bulunmaktadır (0.306).

Tablo 4.46. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Mesleğiniz	N	Mean Rank
Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesinin destekler	Serbest Çalışan	39	68,42
	Kamu çalışanı	59	70,16
	Çalışmayan	42	72,90
	Total	140	
Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanının genişler	Serbest Çalışan	39	69,35
	Kamu çalışanı	59	68,63
	Çalışmayan	42	74,20
	Total	140	
Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar	Serbest Çalışan	39	63,12
	Kamu çalışanı	59	71,51
	Çalışmayan	42	75,94
	Total	140	

Tablo 4.47. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesinin destekler	Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanının genişler	Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar
Kruskal-Wallis H	,379	,736	3,621
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,827	,692	,164

a. Kruskal Wallis Test

b. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

*p<0.05.

Bu tabloda katılımcıların meslek gruplarına göre Kruskal Wallis Testine göre sonuçları değerlendirilmiştir. Buna göre çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini en çok destekleyen meslek grubu kamu çalışanı ve diğer meslek gruplarına göre arasında anlamli farklılık bulunmaktadır (0.827). Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanını genişlemesine en çok desteleyen çalışmayan meslek grubu ve diğer meslek grupları arında anlamli farklılık bulunmaktadır (0.692). Çalışmayan meslek grubu bisiklet turizminin sağlığa fayda

sağlamasını destekler ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.164).

Tablo 4.48. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

		Mesleğiniz		
		Serbest Çalışan	Kamu çalışanı	Çalışmayan
Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesinin destekler	> Median	12	19	15
	<= Median	27	40	27
Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanının genişler	> Median	12	18	17
	<= Median	27	41	25
Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar	> Median	6	16	14
	<= Median	33	43	28

Tablo 4.49. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesinin destekler	Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanının genişler	Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar
N	140	140	140
Median	1,00	1,00	1,00
Chi-Square	,244 ^b	1,283 ^c	3,516 ^d
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,885	,526	,172

a. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

b. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 12,8.

c. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 13,1.

d. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 10,0.

*p<0.05.

Bu tabloda median testine göre 140 katılımcı vardır ve çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini en çok destekleyen meslek grubu kamu çalışanıdır sonra çalışmayan ve daha sonra ise serbest meslek grubu takip etmektedir. Kamu çalışan meslek grubunun diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.885). Gelişen ulaşım imkânı sayesinde bisiklet turizminin kapsama alanının genişlemesini en çok kamu çalışanı meslek grubu destekler daha sonra çalışmayan ve serbest meslek grubu olarak takip etmektedir, kamu çalışanı meslek grubu diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.526). Çalışmayan meslek grubu bisiklet turizmin sağlığa fayda sağladığını destekler ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.172).

Tablo 4.50. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Mesleğiniz	N	Mean Rank
Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinde sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler	Serbest Çalışan	39	62,63
	Kamu çalışanı	59	70,40
	Çalışmayan	42	77,95
	Total	140	
Bisiklet turizmi Doğu Anadolu bölgesinde, yerelin ekonomisine katkı sağlar	Serbest Çalışan	39	67,76
	Kamu çalışanı	59	67,03
	Çalışmayan	42	77,93
	Total	140	
Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar	Serbest Çalışan	39	70,29
	Kamu çalışanı	59	68,80
	Çalışmayan	42	73,08
	Total	140	

Tablo 4.51. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesi sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler	Bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesi yerelin ekonomisine katkı sağlar	Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar
Kruskal-Wallis H	4,052	2,592	,425
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,132	,274	,808

a. Kruskal Wallis Test

b. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

*p<0.05.

Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekleyen meslek grubu çalışmayan meslek grubu ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.132). Çalışmayan meslek grubu bisiklet turizminin Doğu Anadolu Bölgesinin ekonomisine katkı sunduğuna katılır ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.274). Çalışmayan meslek grubu bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sunduğuna katılır ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.808).

Tablo 4.52. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

		Mesleğiniz		
		Serbest Çalışan	Kamu çalışanı	Çalışmayan
Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinde sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler	> Median	10	22	18
	<= Median	29	37	24
Bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesi, yerel ekonomisine katkı sağlar	> Median	14	24	20
	<= Median	25	35	22
Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar	> Median	12	17	14
	<= Median	27	42	28

Tablo 4.53. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Van kentinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler	Bisiklet turizmi Van kentinin yerel ekonomisine katkı sağlar	Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar
N	140	140	140
Median	1,00	1,00	1,00
Chi-Square	2,721 ^b	1,169 ^c	,236 ^d
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,257	,557	,889

a. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

b. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 13,9.

c. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 16,2.

d. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 12,0.

*p<0.05

Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekleyen meslek grubu kamu çalışan meslek grubu ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.257). Kamu çalışan meslek grubu bisiklet turizminin Doğu Anadolu Bölgesinin ekonomisine katkı sunduğuna katılır ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.557). Kamu çalışan meslek grubu bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sunduğuna katılır ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.889).

Tablo 4.54. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Mesleğiniz	N	Mean Rank
Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar	Serbest Çalışan	39	70,65
	Kamu çalışanı	59	70,29
	Çalışmayan	42	70,65
	Total	140	
Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sağlar	Serbest Çalışan	39	74,85
	Kamu çalışanı	59	63,81
	Çalışmayan	42	75,87
	Total	140	
Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar	Serbest Çalışan	39	68,68
	Kamu çalışanı	59	69,82
	Çalışmayan	42	73,14
	Total	140	

Tablo 4.55. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar	Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sağlar	Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar
Kruskal-Wallis H	,004	3,918	,406
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,998	,141	,816

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Mesleğiniz

*p<0.05.

Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar hem serbest çalışan hem de çalışmayan meslek grubu aynı oranda mean ranka sahip ve diğer meslek grubu arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.998). Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlanmasına katkı sağlar Çalışmayan destekler ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.141). Çalışmayan meslek grubuna göre bisiklet turizmi kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.816).

Tablo 4.56. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

		Mesleğiniz		
		Serbest Çalışan	Kamu çalışanı	Çalışmayan
Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar	> Median	12	19	13
	<= Median	27	40	29
Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sağlar	> Median	17	16	17
	<= Median	22	43	25
Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar	> Median	12	19	15
	<= Median	27	40	27

Tablo 4.57. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar	Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sağlar	Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar
N	140	140	140
Median	1,00	1,00	1,00
Chi-Square	,029 ^b	3,367 ^c	,244 ^d
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,986	,186	,885

a. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

b. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 12,3.

c. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 13,9.

d. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 12,8.

*p<0.05

Kamu çalışanına göre bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.986). Kamu çalışanına göre bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlanmasına katkı sağlar ve diğer meslek gruplarına göre arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.186). Kamu çalışanına göre bisiklet turizmi kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar ve diğer meslek gruplarına göre anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.885).

Tablo 4.58. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Mesleğiniz	N	Mean Rank
Yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması	Serbest Çalışan	39	72,00
	Kamu çalışanı	59	75,38
	Çalışmayan	42	62,25
	Total	140	
	Total	140	
Sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Serbest Çalışan	39	62,72
	Kamu çalışanı	59	72,08
	Çalışmayan	42	75,51
	Total	140	
İnişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunması	Serbest Çalışan	39	75,92
	Kamu çalışanı	59	73,06
	Çalışmayan	42	61,87

Tablo 4.59. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması	İnişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunması	Sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi
Kruskal-Wallis H	3,152	3,284	2,539
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,207	,194	,281

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Mesleğiniz

*p<0.05

Tabloda Kruskal Wallis H Testinde meslek gruplarına göre bisiklet turizmin seyahat esnasında turistlere kazandırdıkları deneyim sonuçlarına bakılmıştır. Kamu çalışanına göre yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat sunar ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.207). Serbest çalışan meslek grubuna göre inişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunar ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.194). Çalışmayan meslek grubuna göre sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimleri ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.281).

Tablo 4.60. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

		Mesleğiniz		
		Serbest Çalışan	Kamu çalışanı	Çalışmayan
Yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması	> Median	9	9	4
	<= Median	30	50	38
İnişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayana bir güzergahta sürüş keyfi sunması	> Median	11	14	4
	<= Median	28	45	38
Sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	> Median	7	8	8
	<= Median	32	51	34

Tablo 4.61. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması	İnişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayana bir güzergahta sürüş keyfi sunması	Sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi
N	140	140	140
Median	2,00	2,00	2,00
Chi-Square	2,821 ^b	4,861 ^c	,629 ^d
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,244	,088	,730

a. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

b. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 6,1.

c. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 8,1.

d. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 6,4.

*p<0.05.

Kamu çalışanı diğer çalışanlara göre en yüksek puanlara sahip olup diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır.

Tablo 4.62. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Mesleğiniz	N	Mean Rank
Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturması	Serbest Çalışan	39	73,87
	Kamu çalışanı	59	69,65
	Çalışmayan	42	68,56
	Total	140	
Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Serbest Çalışan	39	66,40
	Kamu çalışanı	59	67,46
	Çalışmayan	42	78,58
	Total	140	
Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması	Serbest Çalışan	39	67,29
	Kamu çalışanı	59	68,81
	Çalışmayan	42	75,85
	Total	140	

Tablo 4.63. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturması	Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması
Kruskal-Wallis H	,451	2,737	1,404
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,798	,254	,496

a. Kruskal Wallis Test

b. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

*p<0.05.

Bu tabloda Kruskal Wallis Testine göre meslek grupları değerlendirilmiştir. Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturur bu durumu en çok serbest çalışan destekler ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.798). Çalışmayan meslek grubuna göre plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimleri ve diğer meslek gruplarına arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.254). Çalışmayan meslek grubuna göre bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması ve nedeniyle tehlikeli seyahate neden olur ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.496).

Tablo 4.64. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

		Serbest Çalışan	Kamu çalışanı	Çalışmayan
Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmaması	> Median	8	13	7
	<= Median	31	46	35
Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	> Median	9	8	13
	<= Median	30	51	29
Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması	> Median	14	24	20
	<= Median	25	35	22

Tablo 4.65. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmaması	Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması
N	140	140	140
Median	2,00	2,00	1,00
Chi-Square	,451 ^b	4,496 ^c	1,169 ^d
Df	2	2	2
Asymp. Sig.	,798	,106	,557

a. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

b. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 7,8.

c. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 8,4.

d. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 16,2.

*p<0.05.

Bu tabloda median testine göre kamu çalışanı meslek grubuna göre sıfır karbon ayak bilincinin yeterli olması nedeniyle içsel bir haz oluşturur ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.798). Kamu çalışanına göre plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimleri ve diğer meslek gruplarına göre anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.106). Kamu çalışanının diğer meslek gruplarına göre bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olur ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.557).

Tablo 4.66. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Mesleğiniz	N	Mean Rank
Bisiklet turizmine finansman yetersizliği	Serbest Çalışan	39	63,18
	Kamu çalışanı	59	77,40
	Çalışmayan	42	67,61
	Total	140	
Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması	Serbest Çalışan	39	71,35
	Kamu çalışanı	59	74,32
	Çalışmayan	42	64,35
	Total	140	
Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması	Serbest Çalışan	39	68,46
	Kamu çalışanı	59	69,29
	Çalışmayan	42	74,10
	Total	140	
Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması	Serbest Çalışan	39	67,69
	Kamu çalışanı	59	70,55
	Çalışmayan	42	73,04
	Total	140	

Tablo 4.67. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Bisiklet turizmine finansman yetersizliği	Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması	Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması	Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması
Kruskal-Wallis H	4,263	1,658	,588	,397
Df	2	2	2	2
Asymp. Sig.	,119	,436	,745	,820

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Mesleğiniz

*p<0.05.

Bu tabloda Kruskal Wallis H Testine göre meslek gruplarının değerlendirmeleri ele alınmıştır. Bisiklet turizminde finansman yetersizliği en çok kamu çalışanı meslek grubu hissetmiş ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.119). Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması kamu çalışanları meslek grubu daha çok destekler ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.436). Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşayan en çok çalışmayan meslek grubudur ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.745).

Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz kalan çalışmayan meslek grubudur ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.820).

Tablo 4.68. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

		Mesleğiniz		
		Serbest Çalışan	Kamu çalışanı	Çalışmayan
Bisiklet turizmine finansman yetersizliği	> Median	12	29	15
	<= Median	27	30	27
Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması	> Median	13	20	10
	<= Median	26	39	32
Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması	> Median	17	27	22
	<= Median	22	32	20
Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması	> Median	8	14	11
	<= Median	31	45	31

Tablo 4.69. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Meslek Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Bisiklet turizmine finansman yetersizliği	Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması	Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması	Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması
N	140	140	140	140
Median	1,00	2,00	1,00	2,00
Chi-Square	3,765 ^b	1,348 ^c	,705 ^d	,363 ^e
Df	2	2	2	2
Asymp. Sig.	,152	,510	,703	,834

a. Grup Değişkeni: Mesleğiniz

b. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 15,6.

c. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 12,0.

d. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 18,4.

e. 0 cells (0,0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 9,2.

*p<0.05.

Bu tabloda median testine göre bisiklet turizminde finansman yetersizliğini en çok destekleyen meslek grubu kamu çalışan grubudur ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.152). Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışmasını en çok kamu çalışanı destekler ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.510). Kamu çalışanları bisiklet turizminde konaklama için

kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşar ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.703). Kamu çalışanları yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılır ve diğer meslek grupları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.834).

Tablo 4.70. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Bisiklet turizmine hangi il ya da ülkeden katılım sağlıyorsunuz?	Bisiklet ile çıktığınız en uzun yolculuk ne kadar sürdü?	Bisiklet turizmi için hangi konaklama türünü tercih ediyorsunuz?	İlk bisiklet turunuzu nasıl belirlediniz?	Bisiklet turunuzu nasıl gerçekleştirdiniz?	Bisiklet seyahatinizi nasıl değerlendirirsiniz?	Doğu Anadolu bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör hangisidir/hangileridir?
Mann-Whitney U	2719,500	2161,000	2553,000	2198,500	2395,500	2141,500	2137,000
Wilcoxon W	6205,500	4372,000	4764,000	5684,500	5881,500	4352,500	4348,000
Z	-,092	-2,283	-,913	-2,238	-1,452	-2,540	-2,743
Asymp. Sig. (2-tailed)	,927	,022	,361	,025	,147	,011	,006

a. Grouping Variable: Cinsiyet.

Tablo 4.71. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Bisiklet turizmine hangi il ya da ülkeden katılım sağlıyorsunuz?	Kadın	66	75,30	4969,50
	Erkek	83	74,77	6205,50
	Total	149		
Bisiklet ile çıktığınız en uzun yolculuk ne kadar sürdü?	Kadın	66	66,24	4372,00
	Erkek	83	81,96	6803,00
	Total	149		
Bisiklet turizmi için hangi konaklama türünü tercih ediyorsunuz?	Kadın	66	72,18	4764,00
	Erkek	83	77,24	6411,00
	Total	149		
İlk bisiklet turunuzu nasıl belirlediniz?	Kadın	66	83,19	5490,50
	Erkek	83	68,49	5684,50
	Total	149		
Bisiklet turunuzu nasıl gerçekleştirdiniz?	Kadın	66	80,20	5293,50
	Erkek	83	70,86	5881,50
	Total	149		
Bisiklet seyahatinizi nasıl değerlendirirsiniz?	Kadın	66	65,95	4352,50
	Erkek	83	82,20	6822,50
	Total	149		
Doğu Anadolu bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör hangisidir/hangileridir?	Kadın	66	65,88	4348,00
	Erkek	83	82,25	6827,00
	Total	149		

*P<0.05.

Kadınların bisiklet turizmine il veya ülke katılımı erkeklerden anlamlı olarak daha yüksektir (0.927). Erkeklerin bisiklet ile yaptıkları en uzun yolculuk kadınlara göre anlamlı olarak daha yüksektir (0.022). Erkeklerin bisiklet turizminde konaklama türü için kadınlardan anlamlı olarak daha yüksektir (0.361). Kadınların ilk bisiklet turunu belirlemede (0.025) ve gerçekleştirmede erkeklerden anlamlı olarak daha yüksektir (0.147). Erkeklerin bisiklet seyahatini değerlendirmede kadınlardan anlamlı olarak daha yüksektir (0.011). Doğu Anadolu bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör için erkeklerin katılımı kadınlardan anlamlı olarak daha yüksektir (0.006).

Tablo 4.72. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesinin destekler	Gelişen ulaşım imkânları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanının genişler	Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar	Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Van kentinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler	Bisiklet turizmi Van kentinin yerel ekonomisine katkı sağlar	Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar	Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar	Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlanmasına katkı sağlar	Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar
Mann-Whitney U	2244,000	2359,000	1989,000	2175,000	2320,000	2066,500	2319,000	2341,000	2223,000
Wilcoxon W	5730,000	5845,000	5475,000	5661,000	5806,000	5552,500	5805,000	5827,000	5709,000
Z	-2,324	-1,750	-3,788	-2,570	-1,827	-3,211	-1,988	-1,805	-2,416
Asymp. Sig. (2-tailed)	,020	,080	,000	,010	,068	,001	,047	,071	,016

a. Grouping Variable: Cinsiyet.

Tablo 4.73. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesinin destekler	Kadın	66	82,50	5445,00
	Erkek	83	69,04	5730,00
	Total	149		
Gelişen ulaşım imkânları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanı genişler	Kadın	66	80,76	5330,00
	Erkek	83	70,42	5845,00
	Total	149		
Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar	Kadın	66	86,36	5700,00
	Erkek	83	65,96	5475,00
	Total	149		

Tablo 4.73 (devamı). Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler	Kadın	66	83,55	5514,00
	Erkek	83	68,20	5661,00
	Total	149		
Bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesinin yerel ekonomisine katkı sağlar	Kadın	66	81,35	5369,00
	Erkek	83	69,95	5806,00
	Total	149		
Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar	Kadın	66	85,19	5622,50
	Erkek	83	66,90	5552,50
	Total	149		
Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar	Kadın	66	81,36	5370,00
	Erkek	83	69,94	5805,00
	Total	149		
Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sağlar	Kadın	66	81,03	5348,00
	Erkek	83	70,20	5827,00
	Total	149		
Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar	Kadın	66	82,82	5466,00
	Erkek	83	68,78	5709,00
	Total	149		

*p<0.05.

Bu tabloya göre kadınların, bisiklet turizmi çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini desteklemesi erkeklerden anlamı olarak daha yüksektir (0.020). Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizminin kapsama alanı genişlemesi arasında anlamlı farklılık vardır (0.080). Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler nitelikte olması arasında anlamlı farklılık vardır (0.10). Bisiklet turizminin Doğu Anadolu Bölgesinin ekonomisine katkı sağlaması arasında anlamlı farklılık vardır (0.68). Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sunması arasında anlamlı farklılık vardır (0.001). Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlaması arasında anlamlı farklılık vardır (0.047). Bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesinin tanıtılması ve pazarlanması arasında anlamlı farklılık vardır (0.071). Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlaması arasında anlamlı farklılık vardır (0.16) ve bisiklet turizmin sağlığa faydası arasında anlamlı farklılık belirtilmiştir (0.000).

Tablo 4.74. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Yol güzergâhları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması	İnişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayana bir güzergâhta sürüş keyfi sunması	Sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmaması	Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olması	Bisiklet turizmine finansman yetersizliği	Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması	Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması	Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması
Mann-Whitney U	2546,000	2541,500	2644,000	2682,500	2636,000	2315,500	2398,000	2733,000	2448,000	2498,000
Wilcoxon W	4757,000	6027,500	6130,000	4893,500	6122,000	5801,500	5884,000	6219,000	5934,000	4709,000
Z	-,806	-,811	-,393	-,232	-,420	-,1848	-,1494	-,024	-,1233	-,981
Asymp. Sig. (2-tailed)	,420	,417	,694	,817	,675	,065	,135	,981	,218	,326

a. Grouping Variable: Cinsiyet.

Tablo 4.75. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Yol güzergâhları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması	Kadın	66	72,08	4757,00
	Erkek	83	77,33	6418,00
	Total	149		
İnişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayana bir güzergâhta sürüş keyfi sunması	Kadın	66	77,99	5147,50
	Erkek	83	72,62	6027,50
	Total	149		
Sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Kadın	66	76,44	5045,00
	Erkek	83	73,86	6130,00
	Total	149		
Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmaması	Kadın	66	74,14	4893,50
	Erkek	83	75,68	6281,50
	Total	149		
Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Kadın	66	76,56	5053,00
	Erkek	83	73,76	6122,00
	Total	149		
Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması	Kadın	66	81,42	5373,50
	Erkek	83	69,90	5801,50
	Total	149		

Tablo 4.75 (devamı). Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Cinsiyet	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Bisiklet turizmine finansman yetersizliği	Kadın	66	80,17	5291,00
	Erkek	83	70,89	5884,00
	Total	149		
Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması	Kadın	66	75,09	4956,00
	Erkek	83	74,93	6219,00
	Total	149		
Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması	Kadın	66	79,41	5241,00
	Erkek	83	71,49	5934,00
	Total	149		
Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması	Kadın	66	71,35	4709,00
	Erkek	83	77,90	6466,00
	Total	149		

*p<0.05.

Bu tabloda katılımcıların cinsiyetine göre bisiklet ile seyahat eden turistlerin çevre bilinci üzerindeki değerlendirmelerine bakılmıştır ve yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması arasında anlamlı farklılık vardır (0.420). Bisiklet turistleri inişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayana bir güzergahta sürüş keyfi sunması arasında anlamlı farklılık vardır (0.417). Bisiklet turistleri sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi arasında anlamlı farklılık vardır (0.694). Bisiklet turizmi sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturması arasında anlamlı farklılık vardır (0.817). Güzergahlardaki plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi arasında anlamlı farklılık vardır (0.675). Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması arasında anlamlı farklılık vardır (0.065). Bisiklet turizmine finansman yetersizliği arasında anlamlı farklılık vardır (0.135). Yerelin bütçesi az, turist aldatmaya çalışması arasında anlamlı farklılık vardır (0.981). Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması arasında anlamlı farklılık vardır (0.218). Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması arasında anlamlı farklılık vardır (0.326).

Tablo 4.76. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Bisiklet turizmine hangi il ya da ülkeden katılım sağlıyorsunuz?	Bisiklet ile çıktığınız en uzun yolculuk ne kadar sürdü?	Bisiklet turizmi için hangi konaklama türünü tercih ediyorsunuz?	İlk bisiklet turunuzu nasıl belirlediniz?	Bisiklet turunuzu nasıl gerçekleştirdiniz?	Bisiklet seyahatinizi nasıl değerlendirirsiniz?	Doğu Anadolu bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör hangisidir/hangileridir?
Mann-Whitney U	2391,500	2257,000	2184,500	2112,500	2434,000	2134,500	2330,500
Wilcoxon W	7441,500	7307,000	3409,500	3337,500	7484,000	3359,500	3555,500
Z	-,292	-,806	-,1378	-,1478	-,072	-,1418	-,576
Asymp. Sig. (2-tailed)	,770	,420	,168	,140	,943	,156	,565

Grup Değişkeni: Medeni Durum a.

Tablo 4.77. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Medeni Durum	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Bisiklet turizmine hangi il ya da ülkeden katılım sağlıyorsunuz?	Evli	49	76,19	3733,50
	Bekar	100	74,42	7441,50
	Total	149		
Bisiklet ile çıktığınız en uzun yolculuk ne kadar sürdü?	Evli	49	78,94	3868,00
	Bekar	100	73,07	7307,00
	Total	149		
Bisiklet turizmi için hangi konaklama türünü tercih ediyorsunuz?	Evli	49	69,58	3409,50
	Bekar	100	77,66	7765,50
	Total	149		
İlk bisiklet turunuzu nasıl belirlediniz?	Evli	49	68,11	3337,50
	Bekar	100	78,38	7837,50
	Total	149		
Bisiklet turunuzu nasıl gerçekleştirdiniz?	Evli	49	75,33	3691,00
	Bekar	100	74,84	7484,00
	Total	149		
Bisiklet seyahatinizi nasıl değerlendirirsiniz?	Evli	49	68,56	3359,50
	Bekar	100	78,16	7815,50
	Total	149		
Doğu Anadolu bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör hangisidir/hangileridir?	Evli	49	72,56	3555,50
	Bekar	100	76,19	7619,50
	Total	149		

*p<0.05.

Bu tabloda katılımcıların medeni durumlarına göre farklılık gösterildiği tespit edilmiştir. Evli katılımcıların, bekar katılımcılara göre bisiklet turizmine katılım sağladıkları il veya ülke arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.770). Evli katılımcıların bekar katılımcılara göre daha uzun bisiklet ile yolculuk yaptıkları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.420). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizmi için konaklama türü tercih etme arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.168). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre ilk bisiklet turlarını belirleme arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.140). Evli katılımcıların, bekar katılımcılara göre bisiklet turlarını değerlendirme arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.943). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet seyahatini değerlendirme arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (156). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre Doğu Anadolu Bölgesinde bisiklet turizminin gelişiminde sorumlu sektör arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.565).

Tablo 4.78. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesinin destekler	Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizminin kapsama alanının genişler	Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar	Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Van kentinin sıfır emisyon yaşam arzusunun gelişmesini destekler	Bisiklet turizmi Van kentinin yerel ekonomisine katkı sağlar	Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar	Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar	Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sağlar	Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar
Mann-Whitney U	2071,500	1939,500	2180,500	1965,000	1968,000	1923,500	1820,000	1942,000	2157,500
Wilcoxon W	3296,500	3164,500	3405,500	3190,000	3193,000	3148,500	3045,000	3167,000	3382,500
Z	-1,879	-2,486	-1,439	-2,337	-2,222	-2,658	-3,153	-2,436	-1,448
Asymp. Sig. (2-tailed)	,060	,013	,150	,019	,026	,008	,002	,015	,148

a. Grouping Variable: Medeni Durum.

Tablo 4.79. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Medeni Durum	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesinin destekler	Evli	49	67,28	3296,50
	Bekar	100	78,79	7878,50
	Total	149		
Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanının genişler	Evli	49	64,58	3164,50
	Bekar	100	80,11	8010,50
	Total	149		
Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar	Evli	49	69,50	3405,50
	Bekar	100	77,69	7769,50
	Total	149		
Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler	Evli	49	65,10	3190,00
	Bekar	100	79,85	7985,00
	Total	149		
Bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesinin ekonomisine katkı sağlar	Evli	49	65,16	3193,00
	Bekar	100	79,82	7982,00
	Total	149		
Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar	Evli	49	64,26	3148,50
	Bekar	100	80,27	8026,50
	Total	149		
Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar	Evli	49	62,14	3045,00
	Bekar	100	81,30	8130,00
	Total	149		
Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sağlar	Evli	49	64,63	3167,00
	Bekar	100	80,08	8008,00
	Total	149		
Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar	Evli	49	69,03	3382,50
	Bekar	100	77,93	7792,50
	Total	149		

*p<0.05.

Bu tabloda katılımcıların medeni durumuna göre değerlendirmeleri ele alınmıştır. Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizminin çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini desteklemesi arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.060).

Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanını genişlemesi arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.013). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizminin sağlığa fayda sağlaması arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.150). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre yüksek turizm potansiyeline sahip olan sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini desteklemesi arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.019). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesi sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini desteklemesi arasında

anlamli farklılık bulunmaktadır (0.026). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesinin ekonomisine katkı sağladığı arasında anlamli farklılık bulunmaktadır (0.008). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar (0.002). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlaması arasında anlamli farklılık bulunmaktadır (0.015). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizmi bölgenin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sunması arasında anlamli farklılık bulunmaktadır (0.148).

Tablo 4.80. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması	İnişli çıkışlı yolların adrenalinini sağlayana bir güzergahta sürüş keyfi sunması	Süreli çevre kirlenmelerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmaması	Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması	Bisiklet turizmine finansman yetersizliği	Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması	Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedbirliği yaşanması	Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması
Mann-Whitney U	2328,000	2006,000	2362,000	2106,000	2339,500	2304,000	2398,000	2360,000	2441,000	2258,500
Wilcoxon W	3553,000	3231,000	7412,000	3331,000	3564,500	3529,000	3623,000	3585,000	7491,000	7308,500
Z	-,539	-1,928	-,385	-1,493	-,476	-,673	-,241	-,381	-,040	-,824
Asymp. Sig. (2-tailed)	,590	,054	,700	,135	,634	,501	,810	,703	,968	,410

a. Grup Değişkeni: Medeni Durum.

Tablo 4.81. Bisiklet Turizmi: Mobil Bisiklet Turizminde Sürdürülebilirlik Prensipleri ve Bisiklet Turizmi Arasındaki İlişkiye Yönelik Katılımcıların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

	Medeni Durum	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması	Evli	49	72,51	3553,00
	Bekar	100	76,22	7622,00
	Total	149		
İnişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayana bir güzergahta sürüş keyfi sunması	Evli	49	65,94	3231,00
	Bekar	100	79,44	7944,00
	Total	149		
Sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Evli	49	76,80	3763,00
	Bekar	100	74,12	7412,00
	Total	149		
Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmaması	Evli	49	67,98	3331,00
	Bekar	100	78,44	7844,00
	Total	149		
Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi	Evli	49	72,74	3564,50
	Bekar	100	76,11	7610,50
	Total	149		
Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması	Evli	49	72,02	3529,00
	Bekar	100	76,46	7646,00
	Total	149		
Bisiklet turizmine finansman yetersizliği	Evli	49	73,94	3623,00
	Bekar	100	75,52	7552,00
	Total	149		
Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması	Evli	49	73,16	3585,00
	Bekar	100	75,90	7590,00
	Total	149		
Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması	Evli	49	75,18	3684,00
	Bekar	100	74,91	7491,00
	Total	149		
Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması	Evli	49	78,91	3866,50
	Bekar	100	73,08	7308,50
	Total	149		

*p<0.05.

Bu tabloda katılımcıların medeni durumuna göre bisiklet ile yolculuk esnasında katılımcıların tecrübe edindikleri duygu ve deneyimleri ele alınmıştır. Bekar katılımcıların, evli katılımcılara yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların ok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.590). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisikletle seyahat ettiklerinde inişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunması arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.054). Evli katılımcıların,

bekar katılımcılara göre süreli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.700). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmaları arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.135). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet ile seyahat ederken plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.634). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.501). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizminde finansman yetersizliği arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.810). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.703). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (968). Bekar katılımcıların, evli katılımcılara göre yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması arasında anlamlı farklılık bulunmaktadır (0.410).

5. SONUÇ VE TARTIŞMA

Bu bölümde, veriler çevrimiçi anket aracılığıyla katılımcılara iletilmiş yarı yapılandırılmış görüşme bulgularına yer verildi. Veriler SPSS üzerinden kruskal test, mann whitney u ve median frequicius testleri uygulanarak veriler analiz edilmiştir. İlk olarak katılımcılardan elde edilen verilerin frekans ve yüzde dağılımları incelenmiştir. Verilerden elde edilen bulgular;

Çevrimiçi anketlerde katılımcılara yöneltilen soruların temel hedefi Mobil Bisiklet Turizminde, seyahat esnasında ve sonrasında yaşanan deneyimi ortaya koymaktır. Bu açıdan bakıldığında 1.2.3. bölüm soruları seyahat esnasında süreç odaklanırken 4. bölümde bisiklet turizminin çevreye sağladığı süreç odaklanmaktadır. 5. bölüm ise katılımcıların demografik özelliklerine değinmiştir bu bağlamda katılımcılara yöneltilen sorulardan elde edilen bulgular sorular özelinde şu şekildedir;

5.1. Yerli Katılımcıların Bulguları

- Bisiklet turizmine hangi il ya da ülkeden katılım sağlıyorsunuz?
İstanbul, Muğla, Ankara, Van, Bitlis, Hakkari, Antalya, Hatay vb.

Bu durumda gerek Türkiye’den gerekse yabancı ülkelere Doğu Anadolu Bölgesine aktif bir katılım ve rağbetin olduğu görülmektedir.

- Bisiklet ile çıktığınız en uzun yolculuk ne kadar sürdü?

Elde edilen verilere göre en uzun bisiklet yolculuğu 2 yıl, en az ise 1 saat olacak şekilde analiz edilmiştir. Sosyal medya hesabım üzerinde takip ettiğim birkaç yabancı turistlerin yıllardır Türkiye’de kamp çadırlarında konakladıklarını ve bisikletle sürekli seyahat halinde olup Türkiye’nin neredeyse her ilini gezdiklerini gözlemledim.

- Bisiklet turizmi için hangi konaklama türünü tercih ediyorsunuz?

Katılımcıların %72.7’si (109 katılımcı) kamp çadırını tercih etmekte %10’u pansiyon, %9.3’ü otel ve diğer katılımcılar ise müsaitlik durumuna göre uygun alan ya da bölge halkına misafir olmaktadır.

Güvenli ve tedirgin olmadan bir seyahatin gerçekleşmesi için konaklama sorununun olmaması, daha güvenli ve mutlu bir seyahatin gerçekleşmesine olarak sunar.

- İlk bisiklet turunuzu nasıl belirlediniz?

Katılımcıların %42'si (63 katılımcı) rota planlaması, %42'si ise rotasız ve diğer kalan katılımcılar organize edilen turlar ya da festivaller aracılığıyla turlarını gerçekleştirmişler.

Katılımcıların geneli planlı festivalleri tercih etmekte ve bu durumda Doğu Anadolu Bölgesini canlı tutabilmek için bisiklet turları veya festivallerine ağırlık verilmelidir.

- Bisiklet turunuzu nasıl gerçekleştirdiniz?

Katılımcıların %54'ü (81 katılımcı) bisiklet seyahatini eğlenceli ve güvenli bulmuştur %20'si (30 katılımcı) yorucu ve riskli %16.7'si ise avantajlı bulmuştur. Geri kalanı ise dezavantajlı, eğlenceli ve riskli, sağlıklı, keyifli ve rotaya bağlı olarak değerlendirilmiştir.

Bisiklet turizminin, katılımcılara eğlenceli anlar yaşattığı gibi uzun süreli seyahatler katılımcılar için daha yorucu geçmiş ve Türkiye'nin gerek fiziki gerekse coğrafi yapısından dolayı riskli değerlendiren katılımcılar mevcut.

- Doğu Anadolu Bölgesinde bisiklet turizmi gelişimi konusunda en sorumlu sektör hangisi/hangileridir?

Katılımcıların %65.3'ü (98 katılımcı) bisiklet turizminin gelişimi için ulaşım ve alt yapı sektörünü sorumlu görmektedir. %22.7'si ise eğitim sektörünü sorumlu görmektedir. Diğer katılımcılar ise istihdam, belediyeler ve bisiklet gruplarını sorumlu görmektedirler.

Türkiye'de ulaşım büyük bir engel olarak görülmektedir. Bisiklet turizmi için özellikle Karadeniz ve Doğu Anadolu Bölgesi eşsiz manzara ve güzelliklere sahip olan bölgenin inişli-çıkışlı ya da engebeden dolayı bisiklet ile ulaşımı olanaksız ya da zor olmaktadır. Bu durumdan dolayı katılımcılar en sorumlu sektör olarak ulaşım ve altyapı bakanlığını görmektedirler.

Bir diğer bölümde katılımcılara sürdürülebilirlik prensipleri ve bisiklet turizminin çevreye duyarlılığını ölçmek için likert ölçek tipi sorular yönlendirilmiştir. Bu bölümün soruları ise şu şekildedir;

- Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini destekler.

101 katılımcı kesinlikle katılıyor, 45 katılımcı katılıyor ve 3 katılımcı kararsızım şeklinde cevaplamışlar. Bisiklet turizm katılımcılarının çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini desteklediğine katılım sağlamışlardır.

- Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizminin kapsama alanı genişler.

99 katılımcı kesinlikle katılım sağlamakta, 40 katılımcı katılım sağlıyor ve 10 katılımcı kararsızım şeklinde cevaplamışlardır. Ulaşım imkanlarının gelişmesiyle beraber bisiklet turizminin kapsama alanı genişler ve katılımcıların %90'nı bu ifadeyi destekler.

- Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar.

Katılımcıların hepsi bisiklet turizminin sağlığa fayda sağladığına katılır.

- Bisiklet turizm potansiyeline sahip Doğu Anadolu Bölgesi sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler.

97 katılımcı bisiklet turizminin Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini kesinlikle katılır, 42 katılımcı ise katılıyor ve diğer katılımcılar ise kararsızdır. Küreselleşen dünya da insanlar sıfır emisyon yaşam tarzını daha çok destekler ve önemser.

- Bisiklet turizminin Doğu Anadolu Bölgesinin ekonomisine katkı sağlar.

89 katılımcı bisiklet turizmi bölgenin ekonomisine katkı sunduğuna kesinlikle katılır, 40 katılımcı katılıyor ve 15 katılımcı kararsız diğer katılımcılar ise bu ifadeye katılmıyor.

Birçok turizm faaliyeti gibi bisiklet turizmi de Doğu Anadolu Bölgesinin ekonomisine katkı sağlamakta ve katılımcılar desteklemektedir.

- Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar.

Katılımcıların %97'si kesinlikle bisiklet turizminin çevre ve doğanın korunmasına katkı sağladığına katılım sağlamaktadır. Bisiklet turizmi doğa ve çevre için diğer ulaşım araçlarından ayıran birçok özelliği mevcut. Hem doğaya hem de insan sağlığına faydası olan bir ulaşım aracıdır.

- Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar.

Katılımcıların %92'si bisiklet turizminin yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağladığına kesinlikle katılım sağlamaktadır. Her bölgenin

kendine has kültür ve geleneği vardır bu durumda yerel ve ziyaretçi iletişim halinde birbirlerinin kültürlerinden etkilenirler.

- Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlanmasına katkı sağlar.

Katılımcıların %91'i bisiklet turizminin yerelin tanıtım ve pazarlanmasına katkı sağladığına kesinlikle katılım sağlamaktadır.

- Bisiklet turizmi kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar.

Katılımcıların %94'ü bisiklet turizmin yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesine kesinlikle katılım sağlamaktadır.

Bir sonraki bölümde katılımcıların bisiklet deneyim süresince karşılaşmış oldukları sorun, engel ve fırsatlara yönelik bisiklet turizminin gelişmemesine neden olan sorulara cevap vermeleri beklenmiştir. Bu bölümün soruları bir önceki bölüm soruları gibi likert ölçekli olup soruları şu şekildedir;

- Yol üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması.

73 katılımcı yol üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat geçirdiklerine kesinlikle katılım sağlamakta, 54 kişi katılıyor, 11 kişi kararsız ve diğer katılımcılar bu ifadeyi desteklememektedir.

- İnişli-çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi.

118 katılımcı seyahat halindeyken yolların inişli-çıkışlı olmasında, adrenalin sağladığı ve bisiklet sürmenin keyifli bir hal aldığını belirterek katılım sağlamaktadır. 15 katılımcı kararsız ve diğer katılımcılar katılım sağlamadıklarını belirtmişler.

- Süreli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi.

125 katılımcı çevrenin kirli kalmasına maruz bırakıldıkları için keyifsiz bir seyahat geçirmekte ve buna katılım sağlamakta, 11 katılımcı kararsız ve diğer katılımcılarda katılmadıklarını ifade etmişler.

- Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturması.

121 katılımcı sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmasına katılım sağlamakta, 19 katılımcı kararsız ve 10 katılımcı bu ifadeye katılmamakta. Katılımcıların karbonsuz bir çevrede seyahat etmekten içsel haz almakta.

- Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi.

80 katılımcı plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi yaptıklarına katılım sağlamakta, 18 katılımcı kararsız, 15 katılımcı katılım sağlamadıklarını ifade etmişler.

- Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması.

136 katılımcı bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olduğuna katılmaktadır. Doğu Anadolu Bölgesinde yüksek dağların olması ve yolların dar olması bisiklet turizmi için risk taşımaktadır.

- Bisiklet turizminde finansman yetersizliği

136 katılımcı bisiklet turizminde finansman yetersizliğine vurgu yapmaktadır. Konforsuz bisiklet ya da yollardaki yetersizliği ve bisiklet yollarının çok sınırlı sayıda olması bisiklet turizminde finansman yetersizliğini desteklemektedir.

- Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliğinin yaşanması.

127 katılımcı, konaklama için kamp alanlarının yetersiz olduğuna katılım sağlamakta ve güvenlik tedirginliği yaşamaktadırlar, kamp alanlarının kısıtlı olması, turistlerin konaklama için kamp kurmada sorun yaşamaktadırlar.

- Yollarda yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması.

115 katılımcı yollardaki yönlendirme levhaların yetersiz olması durumunda yanlış yönlendirmelere maruz kaldıklarına katılım sağlamakta. 22 katılımcı kararsız ve diğer katılımcılar bu ifadeye katılım sağlamamakta.

Bir diğer bölümde katılımcılara bisiklet turizmi ve seyahati ile ilgili açık uçlu sorular sorulmuştur. Bu bölümün soruları ise şu şekildedir;

- Doğu Anadolu Bölgesinde seyahat ederken herhangi bir güvenlik sorunu ile karşılaştınız mı?

Katılımcıların genel güvenlik sorunu yaşamasa da bazıları sorun yaşamıştır. Bu sorunlardan bazıları;

Bisiklet yollarının olmaması nedeniyle güvenlik sorunu var, sürücülerin duyarsızlığı, karayollarının güvensizliği ve başıboş köpek sürülerinin olması. Yollarda bulunan rögar-mazgalların bisiklete uygun biçimde yapılmamış olmaması.

- Bisiklet turizmini tek başınıza mı yoksa başkalarıyla mı gerçekleştiriyorsunuz?

Katılımcılar bu soruya hem tek hem aile hem de grupla yolculuk ettiklerini ifade etmişler aynı zamanda bisiklet kulübü ve gruplarıyla seyahatlerini gerçekleştirmişler.

- Seyahatinizi neden bisiklet ile gerçekleştirdiniz?

Doğayı daha iyi hissedip, tanımak için; farkındalık, sağlık ve karbon ayak izini azaltmak için ve bisikletin doğa dostu olduğu için; araçla gözden kaçırabilecek yerleri de görebilmek, daha fazla eğlenmek bölgede daha çok zaman harcamak ve sağlık-psikoloji olarak rahatlattığı için.

- Bisiklet ile seyahat etmenizde pandeminin bir etkisi var mı açıklayınız?

Toplu taşıma araçlarında salgın riski yüksek olduğu için bisiklet seyahati bu bakımdan daha mantıklı bulduğum bir seyahat şekli bu nedenle pandeminin bunda etkisi bulunuyor.

Evet, normalde sıkışık olan ve bulaşıcı hastalıkların yayıldığı toplu ulaşım araçları pandemi yüzünden daha kötü hal almaya başlayınca bisiklete daha bir önem verdim.

- Seyahat esnasında hoşunuza gitmeyen bir durumla karşılaştığınızda nasıl davranırsınız?

Sakin, sabırlı; uzaklaşım veya soğukkanlılığımı korurum. Kayıt alırım yetkililere bildiririm ama yetkililerden asla dönüş almam. Sakin kalır çözüm odaklı olurum.

- Bisiklet sürmek sizin için ne anlam ifade ediyor?

Spor, özgürlük, eğlence, keyif, huzur veriyor, hayattan manzara eşliğinde zevk veriyor. Doğayı hissetmek, kötü enerjiden arınmak, mutluluk vermesi ve stres atma.

- Tırmanışlı rotalarda nasıl bir hisse sahip oluyorsunuz açıklayınız?

Mücadeleci ve azimli oluyorum, güçlü olduğumu görmek güzel hissettiriyor. Yorucu, heyecanlı, adrenalinli, tırmanış sevmiyorum.

- Seyahat sırasında karşılaştığınız ilginç olay / olaylar oldu mu varsa anlatınız?

Beş yıl önce İstanbul'dan Didim'e gidiyorduk altı kişi. Ayvalık civarında yol kenarında çay içmek için mola verdik. Molayı verdiğimiz yer, hafriyat kamyonlarının

konaklama yeriymiş. Oradaki kamyon şoförü iki genç yanımıza gelerek; "İstemedim kulak misafiri olduk rotanız bahsettiğiniz taraftansa, orada karayollarının çalışmaları var ve yolda emniyet şeridi yok. O yol iniş yoludur. Ve kamyonlar hafriyatla yüklü oldukları için fren yapamazlar, sizin için çok tehlikeli olur. Siz en iyisi şu yoldan gidin." diyerek bizim rotamızı yaklaşık bir 20 km. artırdılar ama bu sayede biz çok güvenli bir yoldan gitmiş olduk onlar sayesinde. Orada çay içmek için durmasaydık gerçekten bizleri büyük bir tehlike bekliyordu. Hâlâ anımsadıkça o kamyon şoförlerine dua ederim...

Bir tanesi şöyle Hatay'dan İstanbul'a tura başlamıştım Tarsus'ta bir araç yolumu kesti içinden yaşlı ama dinç bir bayan ile genç bir erkek çıktı beni durdurdular Bayan Almanca bir şeyler söyledi, anlamadım arkasındaki genç adam abi sizinle tanışmak istiyor dedi, tanıştık o da zamanında bisiklet turları yapmış beni Almanya'ya davet etti biraz daha muhabbetten sonra ayrılma zamanı genç adam bana dönüp abi bu bayan kim biliyor musun dedi O zaman Almanya başbakanı olan Merkel in kız kardeşi dedi Türkiye'yi gezmeye gelmiş İstanbul da buluşmak üzere ayrıldık.

Balıkesir'de çadır attığım yerde yanlış anlaşılma sonucu silahlı biri çıkıp geldi sorun olmadı ama benim güvenim gitti gecenin yarısında çadırı toplayıp başka yere geçtim. Olumlu olarak da yaz sıcaklığında tırmanışta suyum bitti bir transit yukarılarda bana su vermek için beklemişti.

- Seyahat esnasında yanınızda neler bulunduruyorsunuz?

Yedek giysiler, ilaçlar, kamp ocağı, tencere seti, enerji verecek gıdalar, çadır, uyku tulumu, mat, İlk Yardım seti, harita, kitap. Gece görünürlüğü artıran ekstra aksesuarlar, giysiler, Tabi ki mutlaka kask!

Su, yiyecek, tamir takımı, yedek parça, sağlık çantası

- Seyahat esnasında güzel bir yer gördüğünüzde ne yapıyorsunuz?

Güvenli bir yerde durup fotoğraf makinası ile fotoğrafını çekerim ya da birkaç dakika o manzara karşısında kendimi dinlerim.

Fotoğraf çekerim o gece orada konaklarım herkesin o güzelliği gidip görmesi için fotoğraf, video yayınlarım sosyal medyada.

5.2. Yabancı Katılımcıların Bulguları

13 yabancı katılımcı anket çalışmasına geri dönüt sağlamıştır. Katılımcılar Norveç, İspanya, Almanya, Amerika, İran, Irak ve İtalya ülkelerinden katılım sağlamışlar. Katılımcılardan 8'i kadın, 5'i erkek yaş aralıkları ise 7 kişi (31-40 yaş aralığı), 4 kişi (21-30 yaş aralığı), 2 kişi de (51 yaş üstü) olarak belirtilmiştir. Katılımcıların eğitim durumu ise 7 kişi ön lisans, 2 kişi lisans, 1 kişi lisans üst, 1 kişi ortaöğretim ve diğerleri de ilk okul olarak belirtilmiştir. Katılımcıların medeni durumu ise 7 katılımcı bekar, 6 katılımcı da evlidir gelir durumuna bakıldığında; 4 kişinin 30.000 TL üzeri, 2 kişinin 25.000-30.000 TL arası, 3 kişinin 15.000-20.000 TL arası, 4 kişinin 10.000-15.000 TL arası olarak belirlenmiştir.

Katılımcıların bisikletle çıktığı en uzun yolculuk süresi 3 ay en kısa ise 24 saat olarak belirtilmiştir. Bisiklet turizmi için kamp çadırı, otel ve pansiyon konaklama türünü tercih etmekte en çok kamp çadırını tercih edilmektedir. İlk bisiklet turlarını rotalı olarak belirlemişler ve genellikle gruplar eşliğinde seyahat etmeyi tercih etmekte. Bisiklet ile seyahatlerini eğlenceli, güvenli yorucu ve riskli olarak değerlendirirler. Likert ölçekli sorularda ise yabancı katılımcıların cevapları:

Katılımcılar bisiklet turizminin çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini desteklediğine, gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizmin kapsama alanını genişler, bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar, yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinde sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler, Bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesinin ve kentin yerel ekonomisine katkı sağlar, bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar, bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar, Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar. Katılımcılar bu bölümde geçen bütün ifadelerle katılıyor.

Bir diğer likert ölçekli sorularda ise katılımcıların cevapları:

Yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunması, Süreli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi, Plansız gelişim nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi, Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması, Bisiklet turizmine finansman yetersizliği, Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması, Bisiklet turizminde konaklama için kamp

alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması, Yetersiz yönlendirme levhalar nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması gibi ifadelerin hepsine katılım sağlamakta.

Yabancı katılımcılar Doğu Anadolu Bölgesinde seyahat ederken herhangi bir güvenlik sorunu ile karşılaşmadıklarını ifade ettiler. Bisiklet turizm seyahatini genellikle gruplar eşliğinde ya da arkadaşlar ile yaptıklarını nadiren tek başına yaptıklarını belirtmişler.

Bisiklet ile seyahat etme nedenleri ise seyahat hızı ne kadar düşük ise seyahat kalitesi o kadar yüksek olur, yerel halkla daha fazla temas ve görsel cazibe merkezlerini görmek için yeterli zamanı sağlar. Yavaş seyahat ettiğinizde yoldaki tüm detayları görürsünüz ve yerel halkla daha fazla ilişki kurabilirsiniz. Ayrıca bisiklet insan sağlığına yardımcı olduğu için tercih edilmektedir. Bisiklet ile seyahat etme de pandeminin etkisi var. Pandemi süresince halka birçok yer kapalıydı ve insanlarla yakın temas imkânsız.

Türkiye'deki seyahatlerinde en çok zorluk yaşadıkları konular; insanların davranışları, yiyecek bulamamak ve bir parktaki minibüste sarhoş adamların rahatsız etmesi, Yollar çok kötü ve sürücüler güvenli araç kullanmıyor ve bisikletler için özel yollar yok, bazı yerler çok soğuktu ve bazı yerler çok sıcaktı.

Seyahat esnasın katılımcıların hoşuna gitmeyen durumla karşılaştıklarında verdikleri tepkiler;

Durumun ne olduğuna bağlı. Örneğin sarhoş adamlarla sorun yaşadığımda davranışlarını kontrol etmeye ve onlarla konuşmaya çalıştım ve sonuç iyiydi. Diğer durumlarda durumu değiştirmeye veya oradan ayrılmaya çalışıyorum.

Bisiklet sürmek katılımcılar için; spor, eğlence, zevk, aşk, doğayı keşfetmek, yeni kültürler görmek ve yeni insanlarla tanışmak, eğlenmek için bir araç ve sağlıklı bir hayat gibi anlamlar ifade ediyor.

Katılımcılar tırmanışlı yollarda; direnç, sabır, güç, ulaşma zevki veya bazen yorucu, bazen korkutucu çoğu zamanda yorucu ve muhteşem gibi hislere sahip olduklarını belirtmişler.

Katılımcılar seyahat sırasında karşılaştıkların ilginç olay/olaylar.

Bazı durumlarda yerel halk beni evlerine davet etti ve misafirperverlikleri çok cana yakındı

Van'a giden yolumda 2 kez yerel halk tarafından evlerine davet edildim ve ikisini de kabul ettim. İnsanlar bizimle fotoğraf çektirmek istiyor. Ülkenin çok fazla kendi has geleneksel etkinlikleri vardı, çok iyiydi.

Katılımcılar seyahat esnasında yanında neler bulundurur:

Kıyafet, bisiklet tamir aletleri, yiyecek, kamp çadırı, uyku tulumu, güneş kremi, ilaç, sabun, şampuan ve güç bankası, şarj aleti, telefon ve para.

Seyahat esnasında katılımcılar güzel bir yer gördüklerinde; Genellikle dururum ve fotoğraf çekerim ve film çekerim, mekânın tadını çıkarır, kamp çadırını kurarlar.

Turizm sektörü 1950'ler sonrasında hem sosyokültürel hem de ekonomik olarak önemli ve gelişen bir sektör haline gelmiştir. İlkçağlardan beri insanlarda hep bir gezip-görme, dini ibadetleri yerine getirme, şifa aramak, dinlenmek vb. için ulaşım aracına ihtiyaç duymuş ve bunun adını seyahat almıştır. Turizm ise bireylerin, ekonomik amaç gütmeyen, yeme-içme, eğlence, dinleme, din, eğitim, sağlık vb. sebeplerle bireysel veya toplu olarak en az yirmi dört saatte bulundukları yerden başka bir yerde konakladıkları ya da günübirlik olarak gerçekleştirmiş oldukları faaliyetleri kapsamaktadır.

Turizm ve ulaşımın birleşmesiyle seyahat daha kolay bir hale geldi ve birçok alternatif turizm çeşidi ortaya çıkmıştır. Turist veya bireyler farklı ulaşım araçlarını kullanarak turizm faaliyetini gerçekleştirmektedirler. Son zamanlarda trend haline gelen bisiklet turizmi büyük ilgi görmektedir. Bisiklet ile hem toplu hem de bireysel olarak seyahat edilebilir. Son yıllarda küreselleşen dünyanın birçok olumsuz iklim özellikleri görülmektedir. Bisiklet turizminin küreselleşen dünyaya katkısı büyük ve farkındalık için insanlar bisikleti daha yaygın kullanmakta. Bununla birlikte bireylerin rutin işlerden, kendilerine ayıracak fazla zamanlarının olmamasından dolayı daha çok spor amaçlı kullanılmakta ve bisikletle seyahatin turistlerde içsel bir haz oluşturmaya psikolojik olarak onları rahatlatır ve stresi azaltır. Bisiklet turizmin, diğer ulaşım araçlarına göre faydaları şunlardır;

- Tek başına seyahat olanağı sunar.
- Maliyeti azdır.
- Ekonomik olarak kazanç sağlar.
- Zamanı istediğin gibi kullanma fırsatı sunar.
- Tarihi ve kültürel bir mekânda zaman geçirmeyi sağlar.

- Dinlenme için bol zaman fırsatı sunar.

Mobil Turizm: Bisiklet Turizm Örneği çalışmasının verilerinden yola çıkarak Doğu Anadolu Bölgesinde bisiklet turizminde elde edilen verilerde cinsiyete göre daha çok erkekler katılım sağlamıştır. Bu durumun nedenlerinden;

- Aile içinde kadınların daha çok sorumluluğa sahip olması
- Bisiklet turizminde seyahat koşullarının zor olması
- Güvenlik probleminin aşılamaması

Kadın katılımcı oranında artışın olması için güvenlik problemlerin çözülmesi ve koşulların biraz daha iyileştirilmesi gerekir. Türkiye’de bisiklet turizmi ile eğitim arasında doğru bir orantı bulunmaktadır. Eğitim seviyesi arttıkça bisiklet turizmine olan ilgi artıyor. Bunun durum bireylerin almış oldukları coğrafya eğitimi sonucu bireylerde oluşan merak ve bilgi kültürün artmasıyla seyahate olan ihtiyaçları artmış bulunmaktadır. Bu çalışmada bisiklet turizmi katılımcıların eğitim durumu en fazla lisans olarak belirtilmiştir.

Katılımcıların medeni durumuna bakıldığında elde edilen verilerde bekar katılımcıların evli katılımcılara göre yüksek bir orana sahip oldukları saptandı. Bu durumun temel nedeni ise bekar katılımcıların evli olan bireylere göre daha özgür ruhlu ve az sorumluluk sahibi olmalarından kaynaklı aynı zamanda bekar bireyleri bağlayan bir aile sorumluluğun olmaması onlarda bisiklet turizmine olan katılımın artmasına neden olan etkenlerdendir. Katılımcıların gelir düzeyi oldukça yüksek saptanmıştır. En düşük katılımcı geliri 0-24.000 arası saptanmıştır ve meslek gruplarına bakıldığı zaman ise kamu çalışanı katılımcıların sayısı daha fazladır diğer katılımcı gruplarına göre kamu çalışanları yoğun iş hayatının stresini bisiklet ile seyahat ederek atmaktadır ve çalışanların geneli günün yarısından fazlasını oturarak geçirdikleri için vücut hareketsiz kalıyor, vücuda hareket kazandırmak için bisiklet önemli bir araç oluyor.

Katılımcılar İstanbul, Bursa, Antalya, Muğla, Bitlis, Van, Hakkari, Iğdır, illerinden katılım sağlamaktadır. Yurtdışından katılım sağlayanlar ise Norveç, Almanya, Amerika, İspanya, Fransa, İtalya, İran ve Irak ülkelerinden katılım sağlamaktadır. Katılımcıların bisiklet ile en uzun yolculuk yapma süreleri 1 aydan fazla olduğu, en kısa yolculuk süresi ise günübirlik olduğu belirlenmiştir.

Türkiye’de bisiklet Turizm seyahatinin kısa olmasının nedenleri; yoğun çalışma saatleri, ekonomi olarak ele alınabilir.

Katılımcıların konaklama için en çok kamp çadırını tercih etmektedir daha sonra ise, pansiyon ve otel olarak belirtilmiştir. Kamp çadırını tercih etmelerine neden olan etken daha ekonomik olmasıdır ve katılımcıların geneli ilk bisiklet turlarını rotalı olarak belirlemişler diğerleri de daha çok rotasız olarak belirlenmiştir, bisiklet turlarını ise daha çok grup eşliğinde yapmayı tercih etmekte, münferit olarak bisiklet seyahatini gerçekleştiren katılımcıların sayısı da oldukça yüksek saptanmıştır. Katılımcılar bisiklet seyahatini eğlenceli, güvenli, yorucu, riskli, avantajlı ve dezavantajlı olarak belirtmişler. Doğu Anadolu Bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorunlu sektör olarak katılımcılar önce ulaşım ve altyapı, eğitim ve istihdamı sorumlu görmektedir. Bölgede bisiklet turizmini daha canlı ve aktif kılmak için ulaşım ve altyapı bakanlığına düşmektedir, karayolları bölge müdürlükleri de büyük rol üstlenmelidir. Katılımcılar bisiklet turizminin çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini destekler, son zamanlarda yaşanan doğa olaylarını ve küreselleşen dünyaya karşı yeşil hareketinin artması için bireylerin daha çok doğa ve çevre dostu olan bisikleti tercih etmeleri gerekmektedir. Katılımcılar, bisiklet turizminin sağlığa faydasını belirtmişler. Dünyanın birçok ülkesi özellikle de Hollanda, Danimarka ve Almanya gibi ülkeler bisikleti aktif bir ulaşım aracı olarak kullanılmakta ve bununla birlikte sağlığa fayda sağladığı için ülkeler, toplumu bisiklet kullanmaya teşvik etmekte. Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini katılımcılar destekler. 85 milyon kişinin yaşamış olduğu bir ülkede bisiklet kullanımının oldukça az ve bu durum sıfır emisyon oranının ne kadar az olduğunu gösterir. Katılımcılar bisiklet turizmi ve bisiklet seyahati ile sıfır emisyon yaşamın gelişmesine katkı sağladığını belirtmiştir. Bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesinin, yerel ekonomisine katkı sağlar. Turistlerin gerek yeme gerekse konaklama ya da alışverişte bulundukları herhangi bir işletme, yerelin ekonomisine katkı sağlıyor. Bisiklet turizmi doğa ve çevre dostudur. Sıfır emisyon ile doğaya büyük katkı sağlar, sürdürülebilir turizmin bir parçasıdır. Aynı zamanda yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sağlar. Ziyaretçiler farklı bölgelerden ya da farklı ülkelerden bisiklet turizmine katılım sağlayarak kültürel iletişimin oluşmasına katkı sağlar. Böylelikle bölgenin

tanıtılmasına ve pazarlanması için büyük bir fırsat sunulur. Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar. Bisiklet turizmi yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı seyahat olanağı sunar. Motorlu araçlarla seyahat edildiğinde rotanın belli olması ya da fazla durak yapmaması durumunda ziyaretçiler yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanları seyahat etme fırsatı yakalayamıyor ancak bisiklet turizminin bir avantajı ise ziyaretçiye tarihi ve kültürel mekanları ziyaret etmek için yeterli zamanı sunar. İnişli çıkışlı yollar her ne kadar birçok katılımcı için zorlu ve keyifsiz geçse de birçok katılımcıya adrenalin dolu bir sürüş keyfi sunar. Ziyaretçiler sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş yapmaktalar. Bisikletli katılımcının asıl amacı doğaya katkı sağlamak, çevre dostu olmak ancak çevrenin kirlenmesi ve buna sürekli maruz kalması ziyaretçilerin keyifsiz bir sürüş yapmalarına yol açmaktadır. Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle katılımcılarda içsel bir haz oluşturur. Bisikletli turistlerin sorunlarından bir tanesi de plansız gelişimden kaynaklı keyifsiz sürüş deneyimi yaşarlar. Aynı zamanda yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olur. Katılımcılar bisiklet turizminde finansman yetersizliğini belirtir, ülkede yapılan festivaller, bisiklet yollarının yetersizliği bu durumu destekler. Bisikletli turistler için önemli alan kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliğinin yaşanması. Yollardaki sorunlardan bir tanesi de yetersiz yönlendirme levhaları nedeniyle turistler yanlış yönlendirmelere maruz kalır. Katılımcılar Doğu Anadolu Bölgesinde seyahat ederken sürücülerin kontrolsüz sürüş yapmaları, bisiklet yollarının yetersiz olması, trafik sorunları, başıboş köpeklerden ve çarpık kentleşmeden dolayı güvenlik sorunu ile mücadele eder. Bisikletli turistler, bisiklet seyahatini daha çok başkaları ile gerçekleştirir ve bisiklet ile seyahat etme nedenleri ise; bisikletin ekonomik olması, spor amaçlı, eğlenceli olması, özgür hissettirmesi ve seyahate heyecan katması gibi nedenleri kapsamaktadır. Katılımcıların bisiklet ile seyahat etmelerinde pandeminin etkisi var. Toplu taşıma araçlarında, salgın hastalıkların bulaşma riski daha fazla o sebepten katılımcılar pandeminin etkisiyle bireysel seyahat etmeye yönelmiş ve ulaşım aracı olarak bisiklet büyük ilgi görmüştür. Katılımcılar Türkiye’de seyahat ederken en çok altyapı yetersizliğinden, trafik, hava şartları, ekonomik ve güvenlikten dolayı zorluk yaşamışlar. Seyahat esnasında katılımcıların hoşuna gitmeyen bir durumla

karşılaşmaları sonucunda sakin kalırlar ve olaya çözümleyici olarak yaklaşırlar. Bisiklet sürmek katılımcılara; özgür ruhlu, sağlıklı, doğa sevgisi, eğlenceli, huzurlu, adrenalin, yorucu ve deneyim gibi anlamlar ifade eder. Tırmanışlı rotalarda; tedirgin, güçlü, enerjik, heyecanlı ve azimli gibi hislere sahip olurlar, güzel bir manzara ile karşılaştıklarında; mola verirler, fotoğraf çeker sosyal medyada paylaşım yaparlar, kamp kurar ve keşif yaparlar. Katılımcılar seyahat esnasında yanlarında güvenlik ekipmanları, temel ihtiyaçlar, tamir ve yedek parçaları, kamp çadırı, ilk yardım çantası ve güç bankası bulundururlar.

Son olarak çalışmada yapılan küme analizi sonucunda; turist tipolojileri incelenmiştir ve üç turist tipolojisine rastlanılmıştır. Bunlar; doğasever turist, maceracı turist ve ekonomik turist olarak belirlenmiştir. Doğasever turist, doğanın korunması ve sürdürülebilir, yeşil bir doğa ve yeşili korumak için turistler bisikleti aktif olarak kullanır. Maceracı turist; macera arayışında olan, adrenalin seven bisikleti her türlü macera için kullanan ve inişli çıkışlı yollardan keyif, mutluluk alan turist tipidir. Ekonomik turist ise daha az harcamanın olduğu ulaşım aracını tercih eder hem dolu dolu gezip hem de az harcamanın olduğu bir seyahat için bisiklet büyük bir rol almaktadır. Ekonomik turistlerin vazgeçilmez ulaşım aracı bisiklettir.

KAYNAKÇA

- Ayaş, N. (2007). Çevresel Sürdürülebilir Turizm Gelişmesi. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9 (1), 59-69.
- Karaman, A. (1996). Sürdürülebilir Turizm Planlaması İçin Ekolojik Bir Çerçeve. *Sürdürülebilir Turizm*, 102.
- Aylan, F. K. (2021). Bisiklet Turizmi Bağlamında Bisiklet Dostu Şehir Uygulamalarına Yönelik Bir Araştırma: Twitter Örneği. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 5 (2), 1388-1403.
- Ağaoğlu, M. N. & Başdemir, H. (2019). Şehir İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri. *Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi*, 8 (1), 27-36.
- Awaritefe, O. (2004). Motivation and Other Considerations in Tourist Destination choice: A Case Study of Nigeria. *Tourism Geographies*, 6 (3), 303-330.
- Buehler, R., Pucher, J. (2021). COVID-19 Impacts on Cycling, 2019–2020. *Transport Reviews*, 41 (4), 393-400.
- Buning, R. J. and Heather, J. G. (2016). The Role of Travel Conditions in Cycling Tourism: Implications for Destination and Event Management. *Journal of Sport & Tourism*, 20 (3-4), 175-193.
- Ciascai, O. R., Dezsi, Ş. and Karina A. R. (2022). Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives. *Sustainability*, 14 (15), 8983.
- Duman, H. (2022). *Bisiklet Sporü Örneğinde Sporcuların Beslenme Alışkanlıkları Üzerine Ampirik Bir Araştırma*. (Yüksek Lisans Tezi). Karaman: Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi.
- Elbeyli, Ş. (2012). *Kentiçi Ulaşımında Bisikletin Konumu ve Şehirler İçin Bisiklet Ulaşımı Planlaması: Sakarya Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Erdem, L. (2007). *Aydınlatmada Sübjektif Analiz İçin Bilimsel Anket Yöntemlerinin Uygulamalı İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Giddy, J. (2017). Parallel Session 19, Events Track: This Blows!: The Impact of Extreme Weather on Sporting Events: The Case of the Cape Town Cycle Tour.
- Gündel, H. & Velibeyoğlu, K. (2020). Düşük Karbon Mahalle: Yürüme ve Bisiklet Öncelikli Kentsel Tasarım. *Meltem İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, (8), 5-21.
- Güvenç, A. (2022). *Türkiye’de Bisiklet Turizminin Mevcut Durum ve Potansiyel Açısından Değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisan Tezi). Isparta: Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi/Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Karasar, N. (2008). *Bilimsel Araştırma Yöntemi*. Ankara: Nobel Yayınevi.
- Kruger, Martinette, Esmarie Myburgh, and Melville Saayman. (2016). A Motivation-Based Typology of Road Cyclists in the Cape Town Cycle Tour, South Africa. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 33 (3), 380-403.

- Kübra, A. Ş. A. N. (2022). Bağımsız Bisiklet Turistleri. *GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism Recreation and Sports Sciences*, 5 (1), 44-57.
- Lumsdon, L. (2000). Transport and Tourism: Cycle Tourism—a Model for Sustainable Development?. *Journal of Sustainable Tourism*, 8 (5), 361-377.
- Mansuroğlu, S. & Dağ, V. (2021). Kentiçi Ulaşımında Bisiklet Kullanımı ve Bisiklet Yolları Konusunda Kullanıcı Yaklaşımları: Antalya Örneği. *Kent Akademisi*, 14 (1), 90-101.
- Mert, K. (2007). *Konya’da Bisiklet Ulaşımı-Planlama ve Uygulama Sürecinin İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Özyazıcı, G. (2018). *Bisiklet Festivallerinin Turizm Sektörüne Olan Ekonomik Katkısı: Türkiye’deki Bisiklet Festivalleri Üzerine Bir Çalışma*. (Master’s Thesis). Balıkesir: Balıkesir Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Pratte, J. (2006). Bicycle Tourism: On the Trail to Economic Development. *Prairie Perspectives: Geographical Essays*, 9 (1), 62-84.
- Psarikidou, K., Zuev, D. & Popan, C. (2020). Sustainable Cycling Futures: Can Cycling be the Future?. *Applied Mobilities*, 5 (3), 225-231.
- Ritchie, B. W., Aaron, T. and Pam, F. (2010). Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27 (4), 409-425.
- Sağlam, M. C. and Kömürcü, S. (2021). Bisiklet Etkinliği Katılımcılarının Motivasyonları ve İlgilenimleri: İzmir İli Üzerine Bir Çalışma. *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 16 (63), 1355-1372.
- Süme, M. & Özsoy, S. (2010). Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporu. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (24), 345-360.
- Streicher, H. (2009). *Profiling Participants of the Cape Argus Cycle Tour*. Diss. North-West University.
- Tomberge, N. (2024). Tourist Cycling Trips in the Tropics; The Ideological Landscape of Recreational Bike Rides in the Former Netherlands East Indies at the end of the Nineteenth Century. *Wacana, Journal of the Humanities of Indonesia*, 25 (1), 9.
- Türkay, O. & Atasoy, B. (2021). Sürdürülebilir Turizmin Bir Aracı Olarak Bisiklet Turizmi: Avrupa Birliği (AB) Örneği. *Turizm ve İşletme Bilimleri Dergisi*, 1 (1), 51-69.
- Uğuz, Sabriye Çelik, and Özbek, V. (2018). Destinasyon Sadakatini Etkileyen Faktörler: Bisiklet Turizmi ve Burhaniye Bisiklet Festivali Örneği. *International Review of Economics and Management*, 6 (2), 84-102.
- Ünal, A., Çakır, G., Çakır, A. & Çiftçi, G. (2012). Istranca Dağları ve Çevresinin Kırsal Turizm Potansiyeli ve Alternatif Turizm Çeşitlerinin Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma. *II. Ulusal Kırsal Turizm Kongresi*.

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



EKLER

Ek 1. Anket

Sayın Katılımcı,

Bu araştırma Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı'nda yürütülmekte olan "Mobil Turizm: Van Gölü Havzasında Bisiklet Turizmi Örneği " için veri toplamak amacıyla hazırlanmıştır. Araştırma katılımcılarının verdikleri cevaplar kesinlikle gizli tutulacak ve elde edilen veriler yalnızca bilimsel amaçla kullanılacaktır. Katılımınız için teşekkür ederiz. Sağlıkla kalınız.

Menekşe TURAN

Yüksek Lisans Öğrencisi

Lütfen aşağıdaki bisiklet turizmi hakkındaki soruları cevaplayınız ya da size uygun seçeneği işaretleyiniz.

1) Bisiklet turizmine hangi il ya da ülkeden katılım sağlıyorsunuz?

.....
.....

2) Bisiklet ile çıktığınız en uzun yolculuk ne kadar sürdü?

☐ 24 saat () 2 gün () 1 hafta () 1 ay() diğer.....

3) Bisiklet turizmi için hangi konaklama türünü tercih ediyorsunuz?

☐ kamp çadırı otel () pansiyon () diğer.....

4) İlk bisiklet turunuzu nasıl belirlediniz?

() rota planlaması () rotasız () hepsi () hiçbirisi () diğer

5) Bisiklet turunuzu nasıl gerçekleştirdiniz?

() münferit () grup () kitle () hepsi () diğer.....

6) Bisiklet seyahatinizi nasıl değerlendirirsiniz?

() avantajlı () dezavantajlı () eğlenceli ve güvenli () yorucu ve riskli
() diğer.....

7) Doğu Anadolu bölgesinde bisiklet turizminin gelişimi konusunda en sorumlu sektör hangisidir/hangileridir?

() eğitim () istihdam () altyapı ve ulaşım () diğer.....

BÖLÜM: SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE BİSİKLET TURİZMİ

Bu bölümde sizden sürdürülebilirlik prensipleri ve bisiklet turizmi arasındaki ilişkiye yönelik soruları yanıtlamanız istenilmektedir.

Bisiklet Turizmi					
Aşağıda belirtilen özelliklerden hangisi çevreye duyarlı seçenektir yan kısımdaki karelere işaret koyarak belirtiniz.	Kesinlikle katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum
Çevre hassasiyetine dayalı yeşil tüketici hareketinin gelişmesini destekler					
Gelişen ulaşım imkanları sayesinde bisiklet turizminin kapsama alanının genişler					
Bisiklet turizmi sağlığa fayda sağlar					
Yüksek turizm potansiyeline sahip olan Doğu Anadolu Bölgesinin sıfır emisyon yaşam tarzının gelişmesini destekler					
Bisiklet turizmi Doğu Anadolu Bölgesinin ekonomisine katkı sağlar					
Bisiklet turizmi çevrenin ve doğanın korunmasına katkı sağlar					
Bisiklet turizmi yerel ve ziyaretçiler arasında kültürel iletişimin artmasına katkı sunar					
Bisiklet turizmi yerelin tanıtılmasına ve pazarlamasına katkı sunar					
Kültürel ve sosyal etkileşimin gelişmesini sağlar					

BÖLÜM: Bisiklet Turizmi ve Soruları

Bu bölümde sizden bisiklet turizmi deneyiminiz süresince karşılaştığınız sorulara, engellere ve fırsatlara yönelik sorulara yanıt vermeniz istenilmektedir.

Bisiklet Turizmi					
Aşağıdaki belirtilen özelliklerden hangisi bisiklet turizminin gelişmemesine neden seçenekleri yan kısımdaki karelere işaret ederek belirtiniz.	Kesinlikle katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum
Yol güzergahları üzerindeki tarihi ve kültürel mekanların çok sayıda olması nedeniyle heyecanlı bir seyahat olanağı sunması					
İnişli çıkışlı yolların adrenalini sağlayan bir güzergahta sürüş keyfi sunması					
Sürekli çevre kirleticilerine maruz bırakılmak nedeniyle keyifsiz sürüş deneyimi					
Sıfır karbon ayak bilincinin yeterli seviyede olması nedeniyle içsel bir haz oluşturmaması					
Plansız gelişim nedeni ile keyifsiz sürüş deneyimi					
Bisiklet turizminde yollardaki sürüş güvenliğinin eksik olması nedeniyle tehlikeli seyahate neden olunması					
Bisiklet turizmine finansman yetersizliği					
Yerelin bütçesi az turist aldatmaya çalışması					
Bisiklet turizminde konaklama için kamp alanlarının yetersiz olması nedeniyle güvenlik tedirginliği yaşanması					
Yetersiz yönlendirme levhaları nedeniyle yanlış yönlendirmelere maruz bırakılması					

1. Doğu Anadolu Bölgesinde seyahat ederken herhangi bir güvenlik sorunu ile karşılaştınız mı?

.....
.....

2. Bisiklet turizmini tek başınıza mı yoksa başkalarıyla mı gerçekleştiriyorsunuz?

.....
.....

3. Seyahatinizi neden bisiklet ile gerçekleştirdiniz?

.....
.....

4. Bisiklet ile seyahat etmenizde pandeminin bir etkisi var mı açıklayınız?

.....
.....

5. Türkiye’deki seyahatlerinizde en çok hangi konuda zorluk yaşadınız?

.....
.....

6. Seyahat esnasında hoşunuza gitmeyen bir durumla karşılaştığınız da nasıl davranırsınız?

.....
.....

7. Bisiklet sürmek sizin için ne anlam ifade ediyor?

.....
.....

8. Tırmanışlı rotalarda nasıl bir hisse sahip oluyorsunuz açıklayınız?

.....
.....

9. Seyahat sırasında karşılaştığınız ilginç olay / olaylar oldu mu varsa anlatınız?

.....
.....

10. Seyahat esnasında yanınızda neler bulunduruyorsunuz?

.....
.....

11. Seyahat esnasında güzel bir yer gördüğünüzde ne yapıyorsunuz?

.....
.....

Aşağıdaki bilgileri doldurunuz.

Cinsiyetiniz Kadın () Erkek ()

Yaşınız 20 yaş ve altı () 21-30 () 31-40 () 41-50 () 61 ve üzeri ()

Eğitim Durumu İlköğretim () Ortaöğretim () Ön Lisans () Lisans ()
Lisansüstü ()

Geliriniz

Medeni Durumunuz Evli () Bekar ()

Mesleğiniz kamu çalışanı() Özel sektör çalışanı () emekli () Ev hanımı () Esnaf()

Öğrenci () Diğer(belirtiniz)

ÖZ GEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, Adı : TURAN, Menekşe
Doğum Tarihi/ Yeri : Hakkari
Uyruğu : Türkiye Cumhuriyeti
E-mail :

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Yüksek Lisans	Turizm İşletmeciliği / Turizm Fakültesi / Van Yüzüncü Yıl üniversitesi	
Lisans	Konaklama İşletmeciliği Bölümü/ Turizm Fakültesi Yüzüncü Yıl Üniversitesi/ Van	2021



T.C.
VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü



Lisansüstü Tez Orijinallik Raporu

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Menekşe TURAN
Öğrenci No	21920020016
Anabilim Dalı	Turizm İşletmeciliği
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Statüsü	☒ Yüksek Lisans ☐ Doktora

Tez Bilgileri	
Başlığı/Konusu	Mobil Turizmi: Van Gölü Havzasında Bisiklet Turizmi Örneği

Tez Orijinallik Raporu Bilgileri*	
Sayfa Sayısı (Kapak sayfası, Giriş, Ana bölümler ve Sonuç bölümleri)	90
İntihal Tespit Programı	TURNITIN
Benzerlik Oranı (%)	14
Tarih	...

*** Orijinallik raporu, aşağıdaki filtreler kullanılarak oluşturulmuştur:**

- Kabul ve onay sayfası hariç,
- Teşekkür hariç,
- İçindekiler hariç,
- Simge ve kısaltmalar hariç,
- Gereç ve yöntemler hariç,
- Kaynakça hariç,
- Alıntılar hariç,
- Tezden çıkan yayınlar hariç,
- 7 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç (Limit match size to 7 words)

Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Lisansüstü Tez Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Yönergeyi İnceledim ve bu yönergede belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içemediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimizi ve yukarıda vermiş olduğumuz bilgilerin doğru olduğunu beyan ederiz.

Gereğini bilgilerinize arz ederim.

Danışman		Öğrenci
Adı Soyadı	Doç. Dr. Mehmet ŞEREMET	Menekşe TURAN
İmza		
		Tarih