

# ONÜÇÜNCÜ BÖLÜM

## Bolu'da Bisiklet Turizmi

**Dr. Öğr. Üyesi Hakan TUNA**  
Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi  
hakantuna@ibu.edu.tr

### BÖLÜMÜN AMAÇLARI

1. Bisiklet turizminin gelişimi ve genel bilgiler sunma,
2. Dünyada ve Türkiye'de gerçekleştirilen bisiklet turizminin gerçekleştirildiği yerler hakkında bilgiler sunma,
3. Bolu'da gerçekleştirilen bisiklet turizmi hakkında bilgiler sunma amaçlarıyla hazırlanmıştır.

### GİRİŞ

Turistlerin değişen istekleri ve beklentileri, teknolojinin gelişmesi, kişi başına düşen milli gelirdeki artış gibi unsurlar, turizme farklı boyutlar kazandırmaktadır. Bu noktada, ülkelerin de tanıtım ve pazarlama açısından farklı turizm kaynaklarına yöneldiği görülmektedir. Bisiklet turizmi de hem bireysel hem de grup halinde oluşturulmuş çeşitli pistlerde yapılabilen bir turizm faaliyeti olduğu için dikkat çekmeye başlamıştır. Bu noktada kırsal alanlarda, seyahat acentaları tarafından kırsal alanlarda düzenlenen bir etkinlik olarak önem kazanmaktadır. Bu bölümde bisiklet turizmine ilişkin kavramsal açıklama yapılacaktır. Dünyadaki ve Türkiye'deki durumu hakkında bilgi verilecektir. Son bölümde ise Bolu ilindeki bisiklet turizmi potansiyeli hakkında bilgi verilecektir.

### 13İ 1. BİSİKLET TURİZMİ İLE İLGİLİ KAVRAMSAL AÇIKLAMA

Son zamanlarda macera turizmi, özel ilgi turizmi, spor turizmi, doğa turizmi, kır turizmi ve sürdürülebilir turizm ile bağlantılı olarak sıkça söz ettiren bisiklet turizmi, önemi her geçen gün artan ve daha çok dikkate alınan bir turizm türü olarak literatürde yerini almaktadır (Duran vd., 2018: 26). Özellikle ekoturizm kapsamında ele alınan ve daha çok gençlere hitap edecek şekilde geliştirilen bisiklet turizmi, doğanın daha derinlerinde yol olmayan kısımlarına ulaşabilmeyi, tüm alanlardan rahatlıkla geçebilmeyi, gerek olduğu durumlarda ele alınıp taşınabilmesine imkan vermesi, hızlı bir çok yer gezmeye imkan sağlaması ve bozuk arazilerde de eğlenceli bir şekilde mücadele etmeye imkan sağlamasıyla günümüzde yaygın bir spor olarak değerlendirilmektedir (Erdoğan, 2003: 143).

Ritchie (1998) tarafından yapılan bisiklet turizmi tanımında ülkesinden veya yaşadığı yerden 24 saat ya da bir gecedan az olmamak üzere uzakta kalan ve bu

süre boyunca ulaşım aracı olarak bisiklet kullanılarak gerçekleştirilen turizm türü olduğu belirtilmektedir. Burada bir ayrıntı olarak tatillerinin bu kapsamda yapılması ya da seyahatlerinin bir parçasını bu şekilde yapması vurgulanmaktadır. Bu tatil bağımsız olarak organize edilebilir veya ticari bir turun parçası olabilir ve ulaşım destek hizmetlerinin ve her türlü resmi ve / veya gayri resmi konaklamayı içerebilir.

Genel olarak, bisiklet turizmi, varış noktaları arasında eğlence amaçlı bisikletle seyahat etmeyi ve bisiklete binmenin turist deneyiminin ayrılmaz bir parçası olmasını içerir. Daha geniş anlamda bisiklet turizmi, spor yapmak, macera aramak, meydan okumak, fiziksel, zihinsel ve ruhsal rahatlama, eğlence, doğaya yakın olmak vb. amaçlarla hedefleri bisikletle keşfetmek için belirli bir rota boyunca yapılan gezileri kapsar (Duran vd., 2018: 26).

Bisiklet turizmi üzerine yapılan tanımlarda genel ifade tatil, eğlence, zevk veya spor amacıyla diğer turizm bölgelerinde geceleme veya günübirlik gezileri içeren ve ziyaretçinin aktif bisiklete bindiği ya da bir bisiklet etkinliğinde izleyici olduğu turizm etkinliği şeklindedir (Lee vd., 2014: 280; Ritchie vd., 2010, 411; Ho vd., 2015; Han vd., 2017: 293).

Bisiklet turizmi ile ilgili tanımların bir kısmında bisiklete dayalı geziler ve turistik faaliyetler, zevk, spor, yarış, rekreasyonel faaliyetler ve hobiler gibi özel ilgi alanları vurgulanırken; faaliyetlerin düzenlendiği alanlar ve bileşenlerinin önemi de vurgulanmıştır (Duran vd., 2018: 26). Bu kapsamda bisiklet turizmi bir bireyin kendi bölgesinden uzaklaşmak ve bu gezinin ana amacı bisiklete aktif veya pasif katılım olarak kabul edilen seyahatler olarak kabul edilmektedir. Bu açıdan “kişilerin bisiklet kullanıcısı olduğu seyahatler aktif bisiklet turizmi” ve “bisiklet etkinliklerini (festival/tur/yarışma) izlemek üzere yapılan seyahatler ise pasif bisiklet turizmi” şeklinde ifade edilmektedir (Çelik Uğuz ve Özbek, 2018: 87). Bisiklet turizminin özellikleri şu şekilde sıralanabilir (Han vd., 2017: 293):

- Kişinin kendi toplumundan uzakta gerçekleşen bisiklet seyahati faaliyetleri/gezisi,
- Zaman periyodu açısından bir günden birkaç güne uzanan bisiklet yolculuğu,
- Bisikletle seyahatin rekabetçi olmayan bir yapısını olması,
- Temel amacı bisiklet aktivitesi olan bisiklet yolculuğu,
- Doğası aktif olan bisiklet yolculuğu,
- Boş zaman olarak bisikletle seyahat.

Bisiklet turizmi, önemli büyüme potansiyeline sahip niş bir turizm pazarıdır (Lee ve Huang, 2012: 277) ve düşük maliyetli bir turizm türüdür. Bisikletli turistlerin daha uzun süre kalması, yerel geleneksel kültürlere ve yiyeceğe artan talep yo-

luyla yerel bölgelere çeşitli faydalar sağlayabilmektedir. Ayrıca, bisikletli turistlerin yaptığı harcamalar yerel ekonomileri doğrudan canlandırmaktadır (Han vd., 2017: 294). Bu noktada bisiklet turizmi, sosyal ve çevresel açıdan da sürdürülebilir bir özelliğe sahiptir (Beanland, 2013; Bloy, 2001; Ritchie ve Hall, 1999). Kırsal alanlarda bisiklet turizminin artmasıyla birlikte sürdürülebilir, akıllı, kapsayıcı bir toplum oluşturmak için iyi bir temel meydana getirilmiş olacaktır (Gantar, Kocis ve Pehneç, 2012). Ayrıca bisiklet turizmi uygulamaları yavaş turizmin doğasıyla ilişkilendirilmektedir ve turistlerin yolculuklarında geçirdikleri zamanın kalitesini güçlendiren ve daha büyük fırsatlar sağlayan yavaş turizm felsefesinin bir uygulaması olduğu düşünülmektedir. Bu çerçevede, bisikletli turistlerin genel turizmin sağlayamayacağı otantik deneyimlerden yararlanabileceği de iddia edilmektedir (Han vd., 2017: 294). Bisiklet turizmi, turistlerin bireysel olarak yapılabileceği gibi seyahat acenteleri vasıtasıyla da organize edilebilen etkinliklerdir (Çelik Uğuz ve Özbek, 2018: 88).

Bisiklet etkinliklerinden dolayı çoğu iştirakçinin bir destinasyona seyahat etmesi özendirilmekte, destinasyon imajı oluşmakta ve kişilerin destinasyonları diğer insanlara önermelerine vesile olmaktadır. Bu da destinasyonlara bisiklet etkinliklerinden yararlanmalarına imkan sağlamaktadır (Çelik Uğuz ve Özbek, 2018: 88).

Bisiklet turizmi tarihsel olarak, 1878'de İngiltere'de kurulan The Cyclists Touring Club'a kadar uzanabilir (Han vd., 2017: 294). Dünya çapında bisiklet turizmindeki büyüme ise, İkinci Dünya Savaşı'ndan itibaren sürekli artış göstermiştir (Oosterhuis, 2016: 242).

Bisiklet turizmi bir zamanlar motorlu taşımacılığın artması nedeniyle azalmış olsa da, son kanıtlar dünya çapında bir eğlence / sürdürülebilir turizm etkinliği olarak popülerliğini yeniden kazandığını göstermektedir (Lee, 2015: 844). Özellikle yirminci yüzyılın sonlarına doğru bisiklet turizmi, yaygınlaşmaya başlamış ve turizm çeşitleri arasında yer bulmaya başlamıştır (Aşan ve Akoğlan Kozak, 2015: 270).

Cyclists Touring Club ve European Cyclists Federasyonu gibi yardım dernekleri ve gençlik hareketleri, çeşitli platformlarda, grupların ya da bireylerin bisiklet aktivelerinin kalitesiyle ilgili bilgileri paylaştıkları alan olmuştur. Bu nedenle Avrupa ve Kuzey Amerika, dağ bisikleti, günlük gezi yolu bisikleti ve şehir bisikleti gibi çok çeşitli bisiklet altyapılarını kapsayan en gelişmiş destinasyonlardır (Han vd., 2020, 162).

Bisiklet turizmi yirminci yüzyıl boyunca özellikle eğlence amacıyla olmak üzere fiziksel sağlık, sosyal bağlantılar ve zihinsel konulardaki yüksek değerleri ile önem kazanmıştır (Chen ve Chen, 2013; 24).

Yirmi birinci yüzyılın başlarında ise bisiklet turizmi, Avrupa ülkelerinde olduğu gibi Çin ve Yeni Zelanda gibi Asya ve Pasifik bölgelerinde de popüler hale

gelmeye başlamıştır (Han vd., 2017; Ritchie, 1998). Bisiklet turizminde yaşanan bu büyük geçiş, tur operatörlerinin daha çok ilgisini çekmiş ve çeşitli etkinlikler düzenlenmeye başlanmıştır. Örneğin Kanada'daki Sun Peak ve Avusturya'daki Leogang nehirleri boyunca bisiklet sürme, bisiklet kiralama, sırt çantalı gezginlerin pansiyonları, açık hava kampları ve bisiklet gibi özel ürünler ve hizmetler geliştirmeye başlandı (Han vd., 2020, 162).

Son zamanlarda rekreasyon amaçlı ve turizm kapsamında bisiklet kullanımı daha çok yaygın hale gelmiştir. Bu doğrultuda talebe yönelik olarak ürünler ortaya koymaya ve ticari amaçlı bisiklet turları hazırlanmaya başlanmıştır. Ayrıca önemli bir Pazar yapısına sahip olan bisiklet etkinlikleri, kamu tarafından da altyapı desteğinin verilmesi gibi çeşitli olanaklarla desteklenmektedir. Bu noktada yerel yönetimler ve ulusal ve uluslararası örgütler çeşitli rotalar oluşturarak ve bisiklet yolları yaparak bisiklet turizmini destekleyeme başlamışlardır (Aşan ve Akoğlan Kozak, 2015: 270).

Sürdürülebilir faydalar sağlayan bisiklet, şu anda turizmde yükselen bir trenddir ve parlak bir geleceğe sahiptir. Bisiklet turizminin artan popülaritesi ve elektronik bisikletlerin gelişmesi bisikletli gezginleri daha da çekecektir. Bisiklet turizmi bu nedenlerle kesinlikle göz önünde bulundurulması gereken bir konudur (Han vd., 2020, 163).

### **13.2. BİSİKLET TURİZMİNİN DÜNYADAKİ VE TÜRKİYE'DEKİ YERİ VE ÖNEMİ**

Bisiklet turizmi, tatil veya tatil ulaşımının giderek daha önemli hale geldiği bir turizm aktivitesidir (Ritchie, 1998, 567). Giderek artan sayıda kanıt, bisiklet kullanımının eğlence, rekreasyon ve turizm için dünya çapında yeniden canlandığını göstermektedir (Lee ve Huang, 2012: 274). Özellikle böyle etkinliklerin artması, ülkeleri, kendi toplumlarında bisikletle ilgili altyapıyı finanse etmeye, planlamaya ve geliştirmeye teşvik etmiştir (Lee vd., 2014: 277).

Avrupa ülkelerinde giderek yaygınlaşan bisiklet turları ve bisikletli turistlerin ekonomik katkısı, bisiklet turizminin turizm gelirinde yadsınamaz bir yere sahip olmasını sağlamıştır (Duran vd., 2018: 27). Bu nedenle bu turizme yatırım yapmak, genişletilmiş bisiklet rotaları oluşturmak ve uluslararası boyutta bisiklet rotasında yer almak isteyen ülkeler, bisiklet turizmi için girişimlerde bulunmakta ve çeşitli projeler geliştirmektedir. Hatta bazı kullanım dışı tren hatlarının yeniden düzenlenerek bisiklet yollarına dönüştürüldüğü de görülmektedir. Örneğin, Yeni Zelanda'da, yürüyüşçüler ve bisikletliler için Central Otago Rail Trail gibi tesisler geliştirilmiştir (Ritchie, 1998, 567).

İngiltere, Fransa ve Danimarka gibi bazı Avrupa ülkelerinde bisiklet gezileri ve turlara olan talebi canlandırmak için bisiklet parkurları ve rotaları inşa edilmiştir. Ayrıca, bisiklet yolları ve bisiklet turizmi gelişmeleri, iyi planlanmış bölgesel

ve ulusal düzeyde sürdürülebilir kalkınma ve ulaşım politikalarına entegre edilmiştir (Lee ve Huang, 2012: 274).

Bisiklet turizminin geliştirilmesiyle kapsamında, dünyanın çoğu yerinde bisiklet festivallerinin sayısı artmaya başlamıştır. Sayısı her geçen gün artan bisiklet etkinlikleri, tek bir başlıkta organize edilebildiği gibi yarış ve turları da kapsayan bir festival şeklinde düzenlenebilmektedir. Daha önceki yıllarda yapılan festivallerden bazıları şunlardır: Edinburgh Festival of Cycling (İskoçya), Tour of Flanders Cyclo (Belçika), Keswick Mountain Festival (England) Mountain Mayhem (Gloucestershire/England), Berkönig Swiss Vintage Cycling Festival (Gstaad/Switzerland), Bike Festival Garda Trentino (Italy), La Medocaine VTT (France), Aber Cycle Fest (Wales/BK), Tour de Yorkshire (England), Girona Cycling Festival (Catalonia/Spain), (Çelik Uğuz ve Özbek, 2018: 89).

Bisiklet turizmine artan ilgi sadece Avrupa ülkeleri arasında güçlü bir rekabete yol açmamış, aynı zamanda dünya çapında genişlemiştir. Çünkü coğrafi avantajlara, doğal güzelliklere, tarihi ve kültürel zenginliklere sahip olmak, destinasyonlarda bisiklet turizminin gelişmesine neden olmakta ve Amerika ve Avrupa'dan sonra Asya'da da ilerleme kaydetmektedir (Lu, 2010).

Bisiklet turizmi Batı toplumlarında yerleşmiş olsa da Asya'da nispeten yeni bir olgudur (Lee ve Huang, 2012: 274). Geniş toprakları, topolojik çeşitliliği ve renkli kültürü ve tarihi nedeniyle Çin anakarası, turizm ve eğlence için alternatif bir ulaşım aracı olarak bisiklet kullanımını teşvik etme potansiyeline sahiptir. Ayrıca Tayvan da son zamanlarda bisikletle ilgili altyapısını hem yerel hem de uluslararası olarak tanıtan bölgesel bir destinasyon olarak ortaya çıkmaktadır (Lee vd., 2014: 277).

Dünya genelinde 52 ülkenin bisiklet turizm merkezleri yer almaktadır. Bisiklet turizmi noktasında Himalayalar bisikletle dolaşmakta, Kenya'da bisiklet safari gibi değişik etkinlikler düzenlenebilmektedir. Fakat özellikle Fransa, bisiklet sporunun ana merkezi olarak nitelendirilmektedir. Fransa Turu (Tour de France) dünyanın en eski, en uzun ve en büyük turu olarak belirtilmektedir. Ayrıca bu tur, Guinness Rekorlar Kitabında en uzun spor olayı olarak yer almaktadır. Bu özelliğinden dolayı uluslararası düzeyde bir tanınırlığa sahiptir (Sağlık vd., 2014: 84).

Türkiye konumu, doğal ve tarihi güzellikleri, güvenli ve alternatif bisiklet rotaları sayesinde tur organizatörleri ve bisikletli turistlerin ilgisini çekmektedir. Örneğin, şu anda tüm Avrupa kıtasını birbirine bağlayan ve birleştiren, Avrupa bisiklet yolu ağını oluşturan EuroVelo uzun mesafe bisiklet rotası vardır. Türkiye bu rotaya dahil edilmiştir (Duran vd., 2018: 27).

Türkiye'de üniversitelerin, derneklerin ve birkaç özel kuruluşların organize ettiği festivaller ve etkinlikler bu alana ilgiyi artırmaya başlamıştır. Özellikle her yıl düzenlenen "Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu ve Kapadokya Bisiklet

Festivali” gittikçe popülerleşmektedir ve bu festivallere uluslararası düzeyde katılım sağlanmakta ve iştirakçi sayısı da gittikçe artmaktadır (Sağlık vd., 2014: 85). Ayrıca farklı bisiklet tur parkurları Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından belirlenmesi kapsamında çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Bu turlardan başlıcaları; Erciyes ve Kapadokya, Bandırma rotası, Polonez köy turu, Karadeniz turu, Ihlara ve Tuz Gölü’dür.

**Tablo 13.1.** Türkiye’nin Bölgelere Göre Bisiklet Turizmi Yapmaya Uygun Alanları

Marmara Bölgesi	Dereköy Ormanları, Yalova-Armutlu- Samanlı dağlarında orman içinde, Belgrad ormanı, Polonezköy, Bandırma, Bilecik-Pelitözü DereşemsettinKendirli-Sütlük- Karadede-Ulupınar-Selöz Köyleri, Bozüyük - MuratdereAtatürk Köşkü - Sofular - Kömürsu Yaylası Pazaryeri – Pazaryeri GünyurduBahçesultan, Güde, Sarıdayı, Küçükelmali, Pazaryeri Bozcaarmut
Ege Bölgesi	Güzelçamlı – Dilek Yarımadası ile Didim – Akbuk arası ve Büyük Menderes Vadisi, Bergama, Gökova, Marmaris- Patara, Kuşadası
Akdeniz Bölgesi	Sır Baraj Gölü Kıyıları, Dumanlı Yaylası, Çarıklı pedal projesi (ÇAPEP), kapsamında Yörük yol güzergahı içindeki Alanya, Manavgat, Akseki, Serik, İbradı ve Gündoğmuş ilçeleri, Kaş, Hatay- Samandağ, Toros Dağları.
İç Anadolu Bölgesi	Kapadokya, Kirmir Çayı Vadisi, Ankara Çayı Vadisi, Eğriova ve Benli Yaylaları, Karagöl, Mogan ve Eymir Gölü çevresi, Tuz gölü ve çevresi, Erciyes, Ihlara vadisi.
Karadeniz Bölgesi	Çorum ormanlık alanları, yaylaları, Kaçkar Dağları, Kadırğa ve Taşköprü Yaylaları, Antalya- Manavgat-Side, Abant ve Gölcük Gölleri çevresi ile yaylalar arasında bulunan orman yolları, Abant ve Gölcük Gölleri çevresi ile yaylalar arasında bulunan orman yolları, Borabay Gölü çevresi, Düzce-Akçakoca.
Doğu Anadolu Bölgesi	Murat Nehri Vadisi

**Kaynak:** Akpınar, E. ve Bulut, Y. (2020).

### 13.3. BİSİKLET TURİZMİNİN BOLU'DAKİ DURUMU VE UYGULAMALAR

Bolu Belediyesi 2011 yılından itibaren doğa turizmini daha fazla ön plana çıkarmak için “Tabiatın Kalbi Bolu” isimli proje başlatmıştır. Bu proje ile birlikte Doğa Yürüyüş ve Bisiklet Parkurlarının yapılması sağlanmıştır. Bisiklet Parkurları ile ilgili bilgiler Wikilog uygulaması ile dijital ortama aktarılmıştır (Bolu Belediyesi, 2020).

Görsel 13.1. Başlama noktası

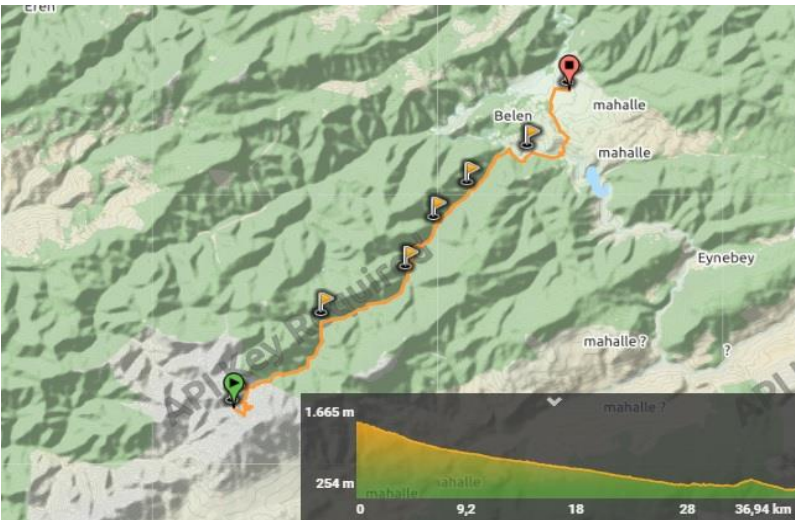


**Kaynak:** Bolu İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2020.

Abant ve Gölcük Gölleri çevresi ile yaylalar arasındaki orman yolları, dağ bisikleti turları için çok önemli potansiyele sahiptir (Bolu İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2020). Bolu ilinde bulunan ve öne planda olan parkurlar şu şekilde sıralanabilir.

**Gurbettaşı Mevkii-Köprübaşı Barajı Bisiklet Parkuru:** Parkurun toplam uzunluğu 36 km'dir. Parkur Gurbettaşı Mevkinden başlamakta ve Köprübaşı Barajında son bulmaktadır. Parkurun zorluk derecesi 4/6'dır.

Görsel 13.2. Bisiklet Parkuru

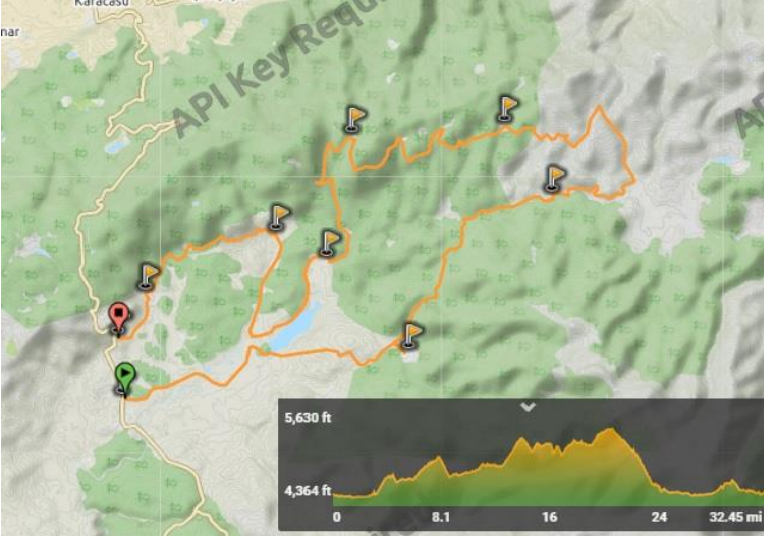


**Kaynak:** Bolu Belediyesi, 2020



**Karacasu Yaylası-Kızık Yaylası Bisiklet Parkuru:** Gölcük Bölgesinde bulunan parkurun uzunluğu 52 km'dir. Karacasu Yaylasından başlayıp Kızık Yaylasına kadar uzanan bir parkurdur. Parkurun zorluk derecesi 4/6'dır.

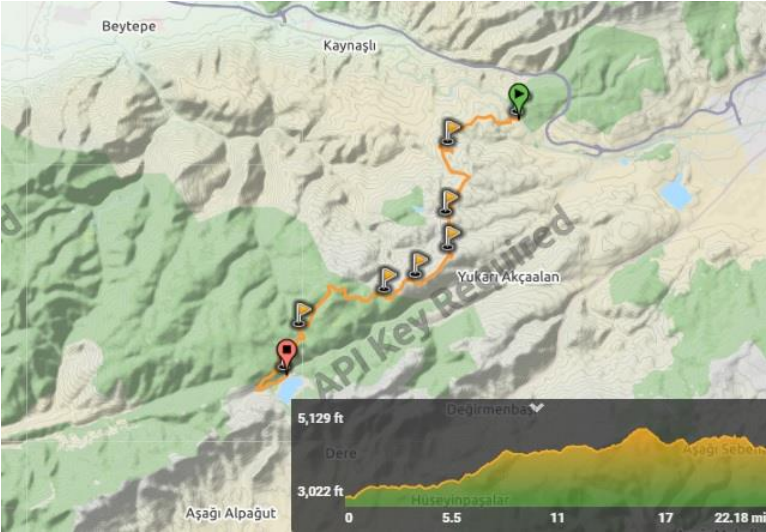
**Görsel 13.3. Bisiklet Parkuru**



**Kaynak:** Bolu Belediyesi, 2020.

**Polis Evi-Abant Bisiklet Parkuru:** Abant bölgesinde olan bu parkurun toplam uzunluğu 38 km'dir. Parkurun zorluk derecesi ise 4/6'dır.

**Görsel 13.4. Bisiklet Parkuru**



**Kaynak:** Bolu Belediyesi, 2020.



**Görsel 13.5. Bisiklet Parkuru**

**Kaynak:** Bolu İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2020. <https://bolu.ktb.gov.tr/TR-69991/bisiklet-turizmi.html>

Bolunun doğal bisiklet parkurları temiz havanın bol olduğu, yeşilin her tonunun görülebildiği coğrafyalarda oluşturulmaktadır. Parkurların tamamında içilebilir su kaynakları yer almaktadır. Ayrıca Bolu'daki doğal bisiklet parkurları, kış dönemi dışında, diğer bütün aylarda rahatlıkla geçilebilir özelliğe sahiptir. Parkurlarda, yaban hayatında çok az görünen geyik, karaca, ayı, sincap, tilki, çakal, tavşan, kurt ve alıcı kuşlar gibi hayvanlar görülebilmektedir (Bolu Belediyesi Bolu Araştırmaları Merkezi Yayınları, 2014). Bolu ilinde yer alan diğer parkurlar Tablo 2'de yer almaktadır.

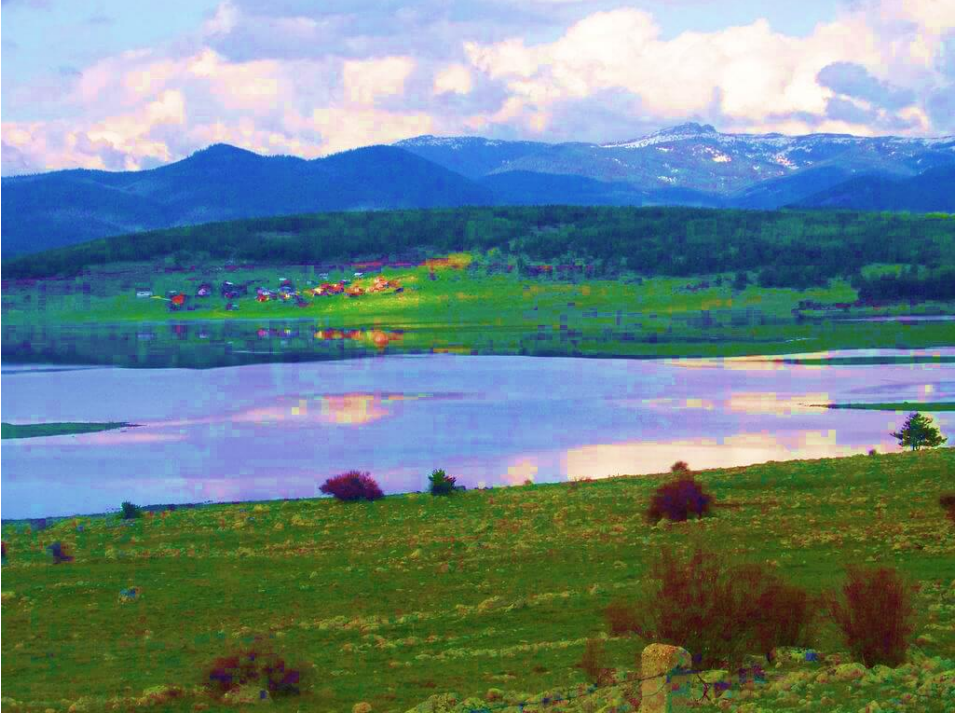
**Tablo 13.2. Bolu İli Bisiklet Parkurları**

<b>Parkur</b>	<b>Mesafe</b>	<b>Güzergah</b>
<b>Bolu – At Yaylası – Elmalık Köyü:</b>	20 km.	Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi sapağında başlayan parkur At Yaylasına ulaştıktan sonra orman içi toprak araç yolu ile Bolu Tüneli yanında bulunan Elmalık Köyü'nde sona ermektedir.
<b>Terminal E-5 Sapağı – Kürkçüler – Kızılağıl Köyü – At Yaylası- Bolu:</b>	19 km.	Bolu Şehirlerarası Otobüs Terminali sapağında başlayan parkur ilk önce Kürkçüler Köyü'ne ulaşmaktadır. ıyor. Buradan hafif çıkış şeklinde Kızılağıl Köyü'ne; ardından orman içi toprak araç yolundan çok az bir çıkış sonucunda At Yaylasının üst kısımlarına varmaktadır.
<b>Bolu – At Yaylası – Orman Yolu – Elmalık Köyü:</b>	23 km.	Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi sapağında başlayan parkur At Yaylasına ulaşmaktadır. . Burada çok sık bir orman içerisinden, sırtlardan geçen parkur Bolu Tünelinin üst kısımlarında vadi tabanına varmaktadır. Buradan yine orman içi toprak yolundan Elmalık Köyünde son buluyor.
<b>Gurbettaşı – Dirgine:</b>	39 km.	Yedigöller yolu üzerinde bulunan Gurbettaşı Mevkii'nden başlayan parkur, dik iniş şeklinde sık bir orman arazisinden Dirgine'ye varmaktadır.
<b>Sarıağıl – Dirgine:</b>	39 km.	Yedigöller yolu üzerinden bulunan Sarıağıl Mevkiinden başlayan parkur, dik iniş şeklinde sık bir orman arazisinden Dirgine'ye ulaşmaktadır.
<b>Gürdek – Yiğilca:</b>	37 km.	Yedigöller yolu üzerindeki Gürdek Mevkiinde başlayan parkur dik iniş şeklinde sık bir orman arazisinden Yiğilca'ya bağlı Kırık Köyüne varmaktadır.
<b>Karacasu'dan – Karacasuya:</b>	51 km.	Parkur, Karacasu Yaylasından başlayıp sırasıyla Ilıcakınık, Emanmasciler, Okçular, Örencik, Demirciler, Aladağ Göleti, Aşağısoku coğrafyalarını geçtikten sonra Sarıalan Yaylasına ulaşmaktadır. Buradan, Çıknlar Yaylası yolu ile tekrar Karacasu Yaylasına orman içi toprak yoldan varmaktadır.
<b>Karacasu – Seben Doğal Bisiklet Parkuru:</b>	55 km.	Karacasu Beldesi'nden başlayan parkur görkemli coğrafyalar eşliğinde Seben'e ulaşmaktadır. Karacasu'dan 714 metre yükseltiden başlayan parkurda 14. Kilometrede 1500 metreye çıkılmaktadır Bu parkur Bolu Ovasından Aladağ'ı aşarak iç bölgeye ulaşmaktadır.
<b>Seben Gölü Parkuru:</b>	15 km.	Seben yolu üzerinden, göl kenarından başlayan parkur, göl çevresinde yaylaların içerisinden geçerek başladığı yerde sona ermektedir.
<b>Kıbrısçık Yolu Sapağı – Yuva Köyü – Çeltikdere – Seben Parkuru:</b>	40 m.	Kıbrısçık yolu üzerinden bulunan sapaktan, Yuva Köyü'ne, buradan da Çeltikdere Vadisine inen parkur, Çeltikdere'den sonra doğru Aladağ Çayı eşliğinde Seben'e ulaşmaktadır. Çeltikdere'nin Kınıkçı Mahallesinde bir de Bizans Döneminden kalma bir kilise kalıntıları bu parkur kapsamında görülmektedir.

**Tablo 13.2 (Devamı). Bolu İli Bisiklet Parkurları**

<b>Parkur</b>	<b>Mesafe</b>	<b>Güzergah</b>
<b>Kıbrısçık Yolu Sapağı – Yuva Köyü – Çeltikdere – Davutoğlan Köyü – Nallıhan Kuş Cenneti Doğal Bisiklet Parkuru:</b>	52 km.	Kıbrısçık'tan başlayan parkur Çeltikdere vadisine inmektedir. Çeltikdere'den sonra Nallıhan Kuş Cennetine doğru Uludere ile Aladağ Çayının birleşimi ile oluşan nehir eşliğinde toprak araç yolundan devam etmektedir. oluşan parukurda muhteşem manzaralar eşliğinde sürüyor. Nehir Sarıyar barajına ulaşıyor. Parkur Ankara'nın Nallıhan İlçesine bağlı Davutoğlan Köyünde sona eriyor.
<b>Kıbrısçık – Nadas Köyü – Uludere Vadisi – Deveci Köyü – Karagöl Doğal Bisiklet Parkuru:</b>	19 km.	Kıbrısçık şehir merkezinden başlayan parkur ilk önce Nadas Köyüne ulaşmaktadır. Buradan Uludere Vadisine inen parkur bu noktadan sonra çıkış şeklinde Karagöl'e varmaktadır.
<b>Karagöl – Uludere Vadisi – Alan Köyleri – Çeltikdere – Nallıhan Doğal Bisiklet Parkuru:</b>	67 km.	Parkur Karagöl'den başlamaktadır. Uludere vadisinden devam etmekte ve Nallıhan Kuş Cennetinde sona ermektedir.
<b>Seben/Kıbrısçık Yolu Sapağı – Belen Köyü – Uludere Vadisi – Alan Köyleri – Kayış'ın Gölü Doğal Bisiklet Parkuru:</b>	62 km.	Seben – Kıbrısçık yolu üzerinden başlayan parkur, Belen Köyünden sonra Uludere Vadisine ulaştıktan sonra çok özel bir bölge olan Alan Bölgesini geçtikten sonra Bepazarı sınırları içerisinde bulunan Kayış'ın Gölüne ulaşmaktadır.
<b>Abant Gölü – Bayramtepe – Abant Gölü:</b>	24 km.	Abant Gölünde başlayıp sırasıyla Örencik, Çepni, Alpağut, Delice yaylalarını geçtikten sonra, Bayramtepe'de bulunan Orman Yangın Gözetleme İstasyonuna varmaktadır. Aynı yönde orman içi toprak yoldan geri dönülüyor.
<b>Dağkara Köyü – Aktaş Parkuru:</b>	22 km.	Dağkara Köyünde başlayan parkur sırasıyla orman içi toprak yoldan Dağkara, Yanşaba, Tatla, Yakarboy, Taşlar yaylalarını takip ederek, Aktaş Orman İstasyonunun ilerisinde E-5 Karayolunda sona ermektedir.
<b>Yeniçağa Gölü:</b>	18 km.	Bu parkur Yeniçağa Gölü kıyısında başlayıp, göl turu attıktan sonra aynı yerde sona ermektedir.
<b>Mudurnu – Hz. Ali Çocuk Kayası – Mudurnu Parkuru (Mudurnu):</b>	27 km.	Mudurnudan başlayıp, eski Nallıhan Yolundan devam eden parkur, Hz. Ali Çocuk Kayası, Vakıfaktaş ve Tımaraktaş köylerine uğradıktan sonra, parkurun başladığı yere yakın bir yerde sona ermektedir.

**Kaynak:** Bolu Belediyesi Bolu Araştırmaları Merkezi Yayınları - 18, (2014).

**Görsel 13.6.** Seben Gölü

**Kaynak:** Seben Belediyesi, <https://seben.bel.tr/seben/fotograflarla-seben#&gid=285&pid=21>

**Görsel 13.6.** Kıbrısçık Kanyonu

**Kaynak:** Kıbrısçık Kaymakamlığı, <http://www.kibriscik.gov.tr/vadi-ve-kanyonlar>. *on-omik Bilimler Dergisi*, 4 (1), 84-90.

## SONUÇ

---

Bu çalışma kapsamında Bolu iline ilişkin bisiklet turizmi hakkında bilgiler paylaşılmıştır. Bolu ili her mevsim ayrı bir güzelliği olan ve çeşitli turizm türlerine imkan sağlayan bir coğrafyada yer almaktadır. Hava kalitesi, ormanlarla kaplı dağları, çok sayıda yer alan yaylaları ve göletleriyle hem çeşitlilik arayan turistlere hitap etmekte hem de trekking, bisiklet turu gibi etkinliklere ev sahipliği yapabilmektedir.

Bisiklet turizmi açısından doğal güzelliğin ve kültürel zenginliğin birlikte sunulduğu Bolu ilinde doğa yürüyüşleri ve bisiklet parkurları için çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Bisiklet parkurları, güzergahların belirlenmesi, internet ortamında oluşturulan rotaların paylaşılması ile ilgili uygulama ve planlamaların olduğu görülmektedir.

Oluşturulan parkurlarla birlikte bisiklet turizmi kapsamında seyahat eden turistler için farklı alternatifler sunulmaktadır. Gurbettaşı Mevkii-Köprübaşı Barajı Bisiklet Parkuru, Karacasu Yaylası-Kızık Yaylası Bisiklet Parkuru ve Polis Evi-Abant Bisiklet Parkuru doğa ile iç içe bisikletli turlara imkan sağlayan parkurlardır. Bununla birlikte yaylalar ve göller parkur rotalarına eklendiğinde, değişik alternatifler sunulmuş olacaktır.

## KAYNAKÇA

---

- Akpınar, E. ve Bulut, Y. (2020). Ülkemizde Alternatif Turizm Bir Dalı Olan Ekoturizmi Çeşitlerinin Bölgelere Göre Dağılımı ve Uygulama Alanları. *III. Ulusal Karadeniz Ormanlık Kongresi 20-22 Mayıs 2010 Cilt: IV, 1575-1594*
- Aşan, K. ve Akoğlan Kozak, M. (2015). Postmodern Turist Deneyimi ve Bisiklet Turizmi. *International Journal of Eurasia Social Sciences, 6(21), 265-288.*
- Bealand, A. (2013). Cycle Tourism for Sustainable Rural Development: Understanding And Interpreting Lessons From Europe, *A Report of a Winston Churchill Traveling Fellowship 2013, The Winston Churchill Memorial Trust: London.*
- Bloy, D. (2001). Understanding Cycle Tourist. Sheffield Hallam University.
- Bolu Belediyesi. (2020). Parkur. [URL: <http://www.dogayiseviyorum.com/parkurlar/>]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).
- Bolu Belediyesi. (2020). [URL: <http://www.dogayiseviyorum.com/b05-05-gurbettasi-mevkii-koprubasi-baraji-bisiklet-parkuru/>]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).
- Bolu Belediyesi. (2020). [URL: <http://www.dogayiseviyorum.com/b03-13-karacasu-yaylasi-kizik-yaylasi-bisiklet-parkuru/>]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).
- Bolu Belediyesi. (2020). [URL: <http://www.dogayiseviyorum.com/b01-06-polis-evi-abant-bisiklet-parkuru/>]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).

- Bolu Belediyesi Bolu Araştırmaları Merkezi Yayınları - 18, (2014). [URL: [https://issuu.com/bolubelediyesi/docs/bolu\\_do\\_al\\_y\\_r\\_y\\_\\_ve\\_bisiklet\\_park](https://issuu.com/bolubelediyesi/docs/bolu_do_al_y_r_y__ve_bisiklet_park)]. (Erişim Tarihi: 27 Kasım 2020).
- Bolu İl Kùltür ve Turizm Müdürlüğü. (2020). [URL: <https://bolu.ktb.gov.tr/TR-69991/bisiklet-turizmi.html>]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).
- Chen, C. F., & Chen, P. C. (2013). Estimating recreational cyclists' preferences for bicycle routes–Evidence from Taiwan. *Transport Policy*, 26, 23-30.
- Cushing, S. (1997). The Tourism Potential of The National Cycle Network Routes. Tourism Society Seminar, London, 20 October 1997.
- Çelik Uğuz, S. ve Özbek, V. (2018). Destinasyon Sadakatini Etkileyen Faktörler: Bisiklet Turizmi ve Burhaniye Bisiklet Festivali Örneđi. *International Review of Economics and Management*. 6(2), 84-102.
- Çetin, B. ve Özřahin, E. (2011). Turizm ve Mekânsal Deđiřime Etkileri Yönüyle Gönen (Balıkesir) Termal Kaynakları, *Turkish Studies - International Periodical for The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 6(2), 317-340.
- Duran, E.; Sevinç, F. ve Harman, S. (2018). Cycle Tourism As An Alternative Way Of Tourism Development In Çanakkale, Turkey. *Journal Of Awareness*, 3(4).
- Erdoğan, N. (2003). *Çevre ve (Eko) Turizm*. Ankara: Erk Yayıncılık.
- Faulks, P.; Ritchie, B.W. & Fluker, M. (2006). Cycle Tourism in Australia: An Investigation Into Its Size and Scope Cooperative Research Centre For Sustainable Tourism. National Library of Australia Cataloguing in Publication Data.
- Gantar, A.; Kocis, D. & Pehneç, M. (2012). How to develop cycle tourism? [URL: [http://bicy.it/docs/35/How\\_to\\_develop\\_cycle\\_tourism\\_ang.pdf](http://bicy.it/docs/35/How_to_develop_cycle_tourism_ang.pdf)]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).
- Han, H., Lho, L. H., Al-Ansi, A. & Yu, J. (2020). Cycling tourism: a perspective article. *Tourism Review*.75 (1), 162-164.
- Han, H.; Meng, B. v& Kim, W. (2017). Emerging Bicycle Tourism and The Theory of Planned Behavior. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(2), Ss 292-309.
- Ho, C.; Liao, T.; Huang, S. & Chen, H. (2015). Beyond Environmental Concerns: Using Means-End Chains to Explore the Personal Psychological Values and Motivations of Leisure/Recreational Cyclists. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(2), 234-254.
- Koch, K. (2013). Bicycle tourism in Hungary. *Apstract - Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 7: 67-72.
- Kùltür ve Turizm Bakanlığı. (2020). [URL: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-10733/genel-gorunum.html>]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).
- Kùltür ve Turizm Bakanlığı. (2020). [URL: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-10746/sebenahmet-aki-kaplicasi-2.html>]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).
- Kùltür ve Turizm Bakanlığı. (2020). [URL: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-10726/yakin-cevreden-gorunum.html>]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).
- Lee, C-F. & Huang, H-I. (2014) The Attractiveness of Taiwan as a Bicycle Tourism Destination: A Supply-Side Approach. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*. 19:3, 273-299,

- Lee, C-F; Chen, P., T. & Huang, H., I. (2014). Attributes of Destination Attractiveness in Taiwanese Bicycle Tourism: The Perspective of Active Experienced Bicycle Tourists. *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, 15, 275-297.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*. 14(1). Ss. 5-23.
- Lee, C. (2015). An Investigation Of Factors Determining Cycling Experience and Frequency. *Tourism Geographies*, 16(5), 844\_862.
- Lu, D. (2010). Cycling tourism in China. [URL: [http://www.dovenbike.com/Doven\\_CyclingInChina.pdf](http://www.dovenbike.com/Doven_CyclingInChina.pdf)]. (Erişim Tarihi: 26 Kasım 2020).
- Lumsdon, L. (2000). Transport and Tourism: Cycle tourism—A Model for Sustainable Development? *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361-377.
- Oosterhuis, H. (2016), Cycling, Modernity and National Culture. *Social History*, 41(3), 233-248.
- Ritchie, B., W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and Management Issues. *Tourism Management*, 19(6), 567-582.
- Ritchie, B.W.; Tkaczynski, A. & Faulks, P. (2010). Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 27(4), 409-425.
- R, B.W. & Hall, C. M. (1999). Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*. 10(2), 89-112.
- Sağlık, A.; Sağlık, E. ve Kelkit, A. (2014). Bisiklet Turizmi Açısından Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın İncelenmesi. *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi*, 4 (1), 84-90.



