

Bisiklet Turizmi Açısından Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın İncelenmesi

Alper SAĞLIK^{1*}

Elif SAĞLIK²

Abdullah KELKİT¹

¹Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Çanakkale, Türkiye

²Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lapseki Meslek Yüksek Okulu, Peyzaj ve Süs Bitkileri Programı, Çanakkale, Türkiye

*Sorumlu yazar

e-posta: alpersaglik@mynet.com

Geliş Tarihi: Mayıs 23, 2014

Kabul Tarihi: Haziran 18, 2014

Özet

Ülkelerin ekonomik gelişmesinde önemli rol oynayan turizm, günümüzde önemini giderek arttırmıştır. Uluslararası turizm hareketliliğini sağlayabilmek için ülkeler alternatif turizm çeşitlerine yönelmişlerdir. Bütün dünyada hızla yayılan doğa turizmi anlayışına paralel olarak ülkemizde de bisiklet turları son yıllarda seyahat acenteleri tarafından doğal güzelliklere sahip kırsal alanlarda düzenlenmektedir. Çanakkale, tarih içinde coğrafi konumunun çekiciliğinden kaynaklanan yoğun yerleşim akınlarına uğramış, aynı zamanda bulunduğu topraklar uğruna da çok kanlı savaflara tanıklık etmiştir. Bu savaşların en büyük tanığı olan Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı (GYTMP), yurtiçi ve yurt dışından gelen ziyaretçileri ağırlamaktadır. Yoğun ilgi ve ziyaretçi trafiği olan bu bölge doğal güzelliğinin yanı sıra tarihi değerleri de içermesi açısından bisiklet turizmine elverişli bir alandır. Bu kapsamda araştırmada bisiklet ve turizm kavramlarının önemi ve ilişkisine değinilmiş, bisiklet turizminin tanımı ve özellikleri ele alınmıştır. GYTMP'nin doğal güzellikleri ile tarihi özellikleri üzerinde durulmuştur. Mevcutta bisiklet kullanımı tespit edilmiştir. Alanda farklı bisiklet yolu alternatifleri ile bu yollar için süre, zorluk, sürüş güvenliği değerleri belirlenmiştir. Araştırma sonucunda GYTMP özelinde bisiklet turizminin ulusal ve uluslararası turizm hareketliliğini sağlayacak şekilde alanın tekrar düzenlenmesine yönelik öneriler getirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bisiklet turizmi, Çanakkale, Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı, turizm

Assessment of Gallipoli Peninsula Historical National Park for Bicycle Tourism

Abstract

The importance of tourism, which plays a crucial role in the economic developments of countries, has dramatically increased. In order to achieve international tourism mobility, countries have headed towards alternative tourism types. Bicycle tours in parallel with the perception of nature tourism spreading rapidly in the world are organized in the rural areas with natural beauties by travel agencies. Çanakkale were subjected to heavy settlement invasions as a result of its geographical attraction and, witnessed bloody battles. Gallipoli Peninsula Historical National Park – one of the biggest witnesses of these battles – welcomes visitors from Turkey and abroad. This area has an intense interest and visitor traffic and is suitable for bicycle tourism in terms of its natural beauty and historical values. In this regard, the significance and relation of “bicycle” and “tourism” terms were dealt with and the description and features of bicycle tourism were discussed. Natural beauties and historical features of Gallipoli Peninsula Historical National Park were addressed. Present status of bicycle use was determined. Alternatives for different bicycle roads along with duration, difficulty and drive safety values for these roads were assessed. Finally, suggestions on re-arrangement of the area to provide national and international tourism mobility by bicycle tourism in the specific case of Gallipoli Peninsula Historical National Park were put forward.

Key words: Bicycle tourism, Çanakkale, Gallipoli Peninsula Historical National Park, tourism

GİRİŞ

Gelişen teknoloji, kişi başına düşen gelirin artması ve insanların isteklerinin değişmesi gibi unsurlar ile seyahatler turizme dönüşmüş ve farklı bir boyut kazanmıştır [1,2]. Son yıllarda önemi hızla artan bireysel veya grup olarak açık alanda, yolda veya özel olarak hazırlanmış bir pistte yapılan spor dalı olan bisiklet turizminin ülkelerin tanıtımında önemli katkısı olmaktadır [3,4]. Bütün dünyada hızla yayılan yeşil turizm anlayışına paralel olarak ülkemizde de bisiklet turları, son yıllarda seyahat acenteleri tarafından doğal güzelliklere sahip kırsal alanlarda düzenlenmektedir [5,6].

Bisiklet turizminin gelişmesinde bu sporu yapanların doğrudan katkıları olmuştur. Bisiklet turizminde çeşitli aktiviteler yapan turistler, genellikle doğaya zarar vermeyen eko turizm faaliyetlerini daha çok tercih etmektedirler [7,8].

Bisiklet bir spor dalı olarak gelişmiş ülkelerde oldukça önemli bir konumdadır [9]. Dünyada en fazla izlenen spor olaylarından birinin Fransa bisiklet turu olduğuna dair araştırmalar mevcuttur. Dünyada 52 ülkenin bisiklet turizm merkezleri bulunmaktadır [10]. Dünyada bisiklet turizmi kapsamında Himalayalar bisikletle gezilebilmekte [11], Kenya'da bisiklet safari [12] gibi çok çarpıcı organizasyonlar yapılmaktadır. Fransa, bisiklet sporunun beşiği sayılmaktadır. Fransa Turu (Tour de France) dünyanın en eski, en uzun ve en büyük turu olup Guinness Rekorlar Kitabında en uzun spor olayı sıfatıyla yer almaktadır. Ulusal veya uluslararası özellik taşıyan bu yarışma, bir yöreyi veya bir ülkeyi hatta bazı büyük turlarda kıtayı dolaşmaktadır [13,14,15].

Ülkemizde özellikle dernekler, üniversiteler ve bazı özel kuruluşların düzenlediği organizasyon ve festivallerle bisiklet turizmi kültürü yavaş yavaş yerleşmektedir. Her yıl düzenlenen Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu ve

Kapadokya Bisiklet Festivali gittikçe popülerleşmekte ve uluslararası katılımcı sayısını artırmaktadır. Bununla birlikte üniversitelerin ve yerel yönetimlerin düzenledikleri bisiklet festivalleri de bir potansiyel oluşturmaktadır. Bu tür etkinliklerin de katkısı ile Türkiye, bisikletlilerin yüzde 10'unu ülkeye çekmesi durumunda 4 yılda milyar Avroyu bulacak çok ciddi bir turizm girdisi elde edebilecektir. EuroVelo'nun rakamlarına göre ise 2020 yılına kadar bisiklet turizminin dünya ekonomisi üzerinde 54 milyar Avro dolaylı etkisinin olacağı ifade edilmektedir [16].

Çanakkale, tarih içinde coğrafi konumunun çekiciliğinden kaynaklanan yoğun yerleşim akınlarına uğramış, aynı zamanda bulunduğu topraklar uğruna da çok kanlı savaflara tanıklık etmiştir [17]. Bu savaşların en büyük tanığı olan Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı (GYTMP), yurtiçi ve yurt dışından gelen ziyaretçileri ağırlamaktadır. Yoğun ilgi ve ziyaretçi trafiği olan bu alanın turizm açısından incelenmesi ve değerlendirilmesi, ülkemiz ve diğer ülke insanların bu bölgede yaşananların bilincine varması açısından son derece önemlidir.

Bu kapsamda araştırmada bisiklet ve turizm kavramlarının önemi ve ilişkisine değinilmiş, bisiklet turizminin tanımı ve özellikleri ele alınmıştır. Çanakkale ile ilgili genel ve kültürel değerlere ait bilgiler verilmiştir. GYTMP'nin doğal güzellikleri ile tarihi özellikleri üzerinde durulmuştur. Mevcutta bisiklet kullanımı tespit edilmiştir. Alanda farklı bisiklet yolu alternatifleri ile bu yollar için süre, zorluk, sürüş güvenliği değerleri belirlenmiştir. Araştırma sonucunda GYTMP özelinde bisiklet turizminin ulusal ve uluslararası turizm hareketliliğini sağlayacak şekilde alanın tekrar düzenlenmesine yönelik öneriler getirilmeye çalışılmıştır.

MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırma Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda (GYTMP) yürütülmüştür. GYTMP Eceabat İlçesi sınırları içerisinde kalmaktadır. 80 km uzunluğunda ince (en dar yerinde 5km genişliğinde) bir kara parçası olan Gelibolu Yarımadası, kuzeybatısında Saros Körfezi, doğuda ise Ege Denizi ile Marmara Denizi'ni bağlayan 70 km uzunluğundaki Çanakkale Boğazı ile çevrilidir. 1973 yılında milli park ilan edilen ve Birleşmiş Milletler Milli Parklar ve Koruma Alanları listesinde bulunan park, Gelibolu Yarımadası'nın güney ucunda, Çanakkale Boğazı'nın Avrupa yakasında 33.000 hektarlık bir alanı kapsamaktadır (Şekil 1).

Araştırmanın odağını, GYTMP'nin bisiklet turizmi açısından potansiyel kaynak değerleri oluşturmaktadır. Bu değerler, alanın turistik çekiciliğinin artırması bakımından da önemli bir materyal olarak değerlendirilmiştir.

Konu ile ilgili yerli ve yabancı literatürler, araştırma alanında yapılan inceleme ve gözlemler sonucu alınan notlar, çekilen fotoğraflar (Şekil 2,3), GYTMP ile ilgili olarak yapılmış olan diğer çalışmalar, araştırma alanı ile ilgili çeşitli kişi ve kurumlarla yapılmış olan sözlü görüşmeler, çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarından ve üniversitelerin ilgili bölümlerinden konuyla ilgili olarak alınan görsel ve yazılı kaynaklar, tezler ve bilimsel araştırmalar ile yine çeşitli kamu kurumlarından elde edilen; GYTMP'nin tarihi ve kültürel kaynak değerlerini tanıtan broşür ve kataloglar, internet aracılığıyla elde edilen her türlü yazılı ve görsel kaynak da yardımcı materyal olarak değerlendirilmiştir.



Şekil 1. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı (http://tr.wikipedia.org'dan değiştirilerek)



Şekil 2. Çanakkale Şehitleri Anıtı

Araştırmada kullanılan yöntem beş aşamadan oluşmuştur:

- Birinci aşamayı araştırmanın kuramsal temellerinin incelenmesi oluşturmaktadır. Bu aşamada; bisikletle seyahat, nedenleri ve bisiklet turizmine katkısı açıklanmıştır.
- İkinci aşamada araştırma alanının doğal, tarihi-arkeolojik, sosyo-kültürel özellikleri ve bisiklet turizmi kapsamındaki değerleri incelenmiştir.
- Üçüncü aşamada Çanakkale Deniz ve Kara Savaşlarının GYTMP'nda bıraktığı izlerin bisiklet turizmindeki rolü açıklanmıştır.
- Dördüncü aşamada GYTMP'nin ulusal ve uluslararası bisiklet turizmi hareketliliğinde sahip olduğu potansiyel ve değerleri detaylandırılmıştır.
- Son aşamada ise; bisiklet turizmi çerçevesinde, GYTMP'nin kullanılabilirliğinin geliştirilmesi yönünde çeşitli öneriler ortaya konulmuştur.



Şekil 3. Şehitlikler

BULGULAR VE TARTIŞMA

Milli parkın en başta gelen kaynak değeri olarak ifade edebileceğimiz 1. Dünya Savaşı sırasında cereyan eden Çanakkale Muharebelerinin anısına inşa edilmiş 55 adedi yerli anıt ve şehitlikle birlikte (Şekil 4), 35 adet yabancı anıt ve mezarlık bulunmaktadır. Söz konusu anıt, şehitlik ve mezarlıklar sahanın tamamına dağılmış vaziyettedir.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale deniz ve kara savaşlarının yapıldığı yerler parkın içerisinde. Ayrıca batık gemiler, toplar, siperler, kaleler, burçlar ve savaşla ilgili yüzlerce başka kalıntıdan oluşan geniş bir yelpazenin yanı sıra 250.000'i aşan Avustralya, Yeni Zelanda, İngiliz ve Fransız askerinin mezarları ve anıtları bu parkta bulunmaktadır. Savaş alanları, savaş mezarları (Şekil 5), anıtlar ve savaşla ilgili kalıntılar tarihi sit ve kültürel varlık olarak tescil edilmiştir. Ayrıca alanda M.Ö. 4000'li yıllara kadar uzanan birçok arkeolojik sit alanı ve anıt bulunmaktadır. Alanda 15. yy. askeri mimarisinin eşsiz örneklerini içeren ilginç bir kültürel miras koleksiyonu vardır [18].

Milli Park alanında, 1918 Mondros Mütarekesi sonrasında ve 1924 Lozan Antlaşmasının 129. Maddesi gereği tanınan haklar uyarınca, Britanya Savaş Mezarları Komisyonunca (CWGC) yabancı anıt ve mezarlıkların yapımına başlanmıştır. CWGC'nin haricinde Fransız hükümeti tarafından yapılan ve bakımı üstlenilen Fransız Mezarlığı ve Yeni Zelanda hükümetinin sorumluluğunda bulunan Conkbayırı Yeni Zelanda anıt ve mezarlığı da bulunmaktadır [19].

Milli parkın ziyaretçi profili incelendiğinde ziyaretçilerin,

- Milli Parkın doğal kaynak değerleri ile ilgili ziyaretler,
- 18 Mart, 25 Nisan ve 10 Ağustos günlerinde düzenlenen törenler,
- 1915 Çanakkale deniz ve kara savaşlarıyla ve Milli Parkın tarihi ve kültürel kaynak değerleriyle ilgili olmak üzere üç değişik amaç için alanı ziyaret ettikleri görülmektedir.

Milli Park alanına yapılan ziyaretlerin büyük bir kısmını, tarihi ve kültürel kaynak değerlerine yönelik olarak yapılan, Nisan ve Mayıs aylarında hafta sonları düzenlenen okul gezileri ve yine Nisan ve Eylül ayları arasında hafta sonları düzenlenen gezi turları oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra 18 Mart, 25 Nisan ve 10 Ağustos günlerinde düzenlenen resmi törenlere de çok sayıda resmi ve sivil katılım olmaktadır. Özellikle 25 Nisan ANZAK Törenlerine, yurtdışından da sayıları bazı yıllarda 25.000'i bulan ziyaretçi katılımı olmaktadır. Şekil 6'da Milli Park Müdürlüğü verilerine göre, 1994-2011 yıllarında GYTMP'nı ziyaret edenlerin sayıları verilmiştir.

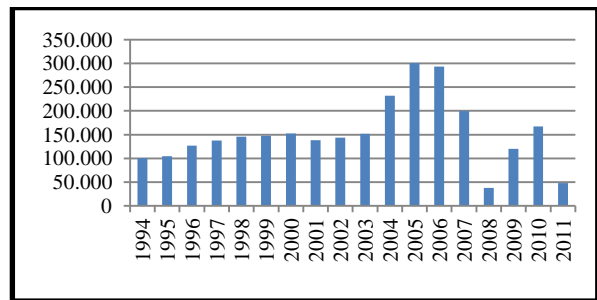
1994-2003 yılları arasında 100-150 bin aralığında seyreden ziyaretçi sayısında 2004-2007 yılları arasında önemli ölçüde artış yaşanmıştır. 2007-2011 yılları arasında gelen ziyaretçi sayısında düzensizlik ve önemli ölçüde azalma görülmektedir.

18 Mart Çanakkale Zaferi Anma etkinliği, 25 Nisan Anzak Şafak Ayını Anma Törenleri vb. gibi törenler, ulus kimliğinin oluşması ve bu kimliğin gelişmesine katkıda bulunan önemli günlerdir. Anma etkinlikleri çok ciddi organizasyon gerektiren aktiviteler olarak dikkat çekmektedirler. Mekânsal ve zamansal yoğunlaşmayı gerektiren anma etkinlikleri çok sayıda ziyaretçiyi savaş

alanlarına çekmektedir. Duygusal yoğunluğa odaklı bu tür turistik faaliyetlerde savaş alanlarının daha etkin tanıtılma imkânları da artmaktadır.



Şekil 5. Çanakkale Şehitliği



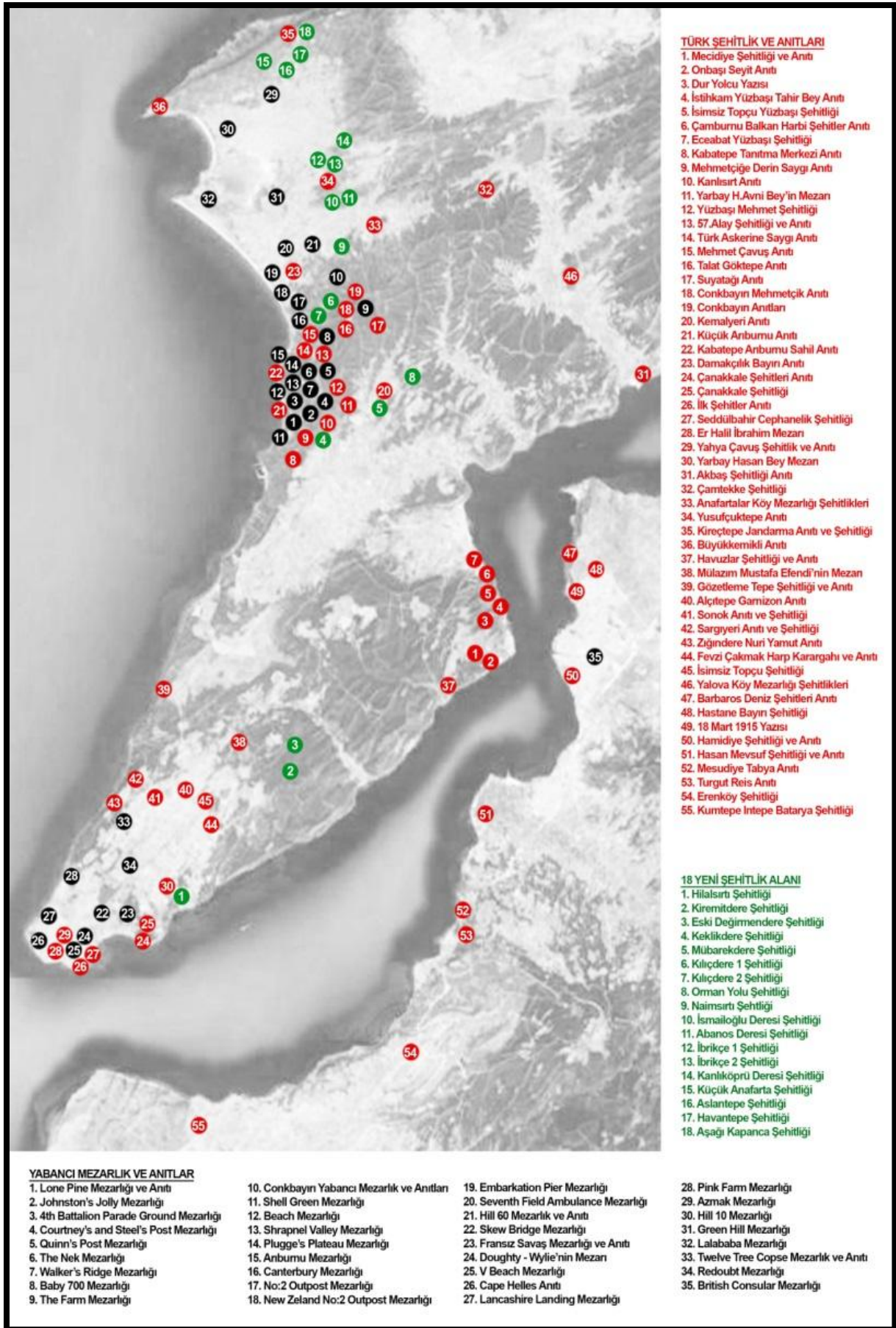
Şekil 6. GYTMP ziyaretçi sayıları



Şekil 7. GYTMP'da 3. Şehitlere Saygı Bisiklet Turu



Şekil 8. 3. Şehitlere Saygı Bisiklet Turu kapsamında bisikletlilerin gemi ile GYTMP'na geçişleri



Şekil 4. GYPMP'daki şehitliklerin yerleri ve sayıları

Anma etkinlikleri, özel organizasyonlar gerektirir. Özel organizasyonlar binlerce kişinin katıldığı sportif karşılaşmalar, müsabakalar ya da olimpiyat oyunları gibi devasa nitelikli özel etkinlikler de olabilir.

3. Şehitlere Saygı Bisiklet Turu 5-6 Nisan 2014 tarihinde yoğun katılım eşliğinde gerçekleştirilmiştir (Şekil 7,8). Ayrıca her yıl Eceabat'ta başlayıp, Çanakkale iskelede sona eren Lord Byron yüzme yarışı ile 140 kadar sporcu Çanakkale Boğazı'nı yüzerek geçmektedir. 2010 yılı içerisinde ilki düzenlenen ve Türkiye, Avustralya ve Yeni Zelanda hentbol takımlarının katıldığı Gelibolu Üçlü Uluslar Turnuvası başarı ile sonuçlanmıştır.

Çanakkale Savaşı'nın yüzüncü yıl dönümünde düzenlenecek olan mini oyunlar, özel organizasyonlarla da turistlerin bu bölgeye çekilmesi hedeflenmektedir.

GYTMP'nın Bisiklet Turizmi Açısından Mevcut Durumu ve Güzergâh Alternatifleri ile Teknik Veri Analizleri

Bisiklet yolları ve kullanımı konusunda 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanuna istinaden çıkarılmış olan Karayolları Trafik Yönetmeliği yürürlüktedir. Türk Standartları Enstitüsü de bu konuda TS 9826, TS 11782 gibi standartlar yayınlamıştır.

Buna karşılık, yerel yönetimler bisikletli ulaşımı geliştirilmek yerine, bu ulaşım tarzını uzun yıllar ihmal etmiştir.

Çanakkale Kenti'nde son yıllar da başlayan bisiklet yolu düzenlemeleri ulaşım ağı ve güzergâh noktalarında yetersiz kalmaktadır. Yollarda kullanılan malzemelerin standartlara uygun olmaması, levhaların yetersiz olması ve yol üstündeki engellerin çokluğu GYTMP bağlantılı bisiklet turizminin önünde büyük engel oluşturmaktadır. GYTMP'da mevcutta bisiklet yolu olmaması, motorlu taşıt yolunun dar olması, coğrafi koşullar nedeni ile eğimli bölgelerin varlığı bisiklet turizmi açısından engel oluştururken, alana bisikletleri ile gelenler için herhangi bir güzergâhın belirlenmemiş olması da alandaki tarihi ve doğal güzeleliğe sahip bölgelerin tam anlamı ile gezilememesine neden olmaktadır [20,21].

Tüm bu olumsuzlukların yerinde tespiti için alanda farklı günlerde bisiklet ve GPS cihazı ile daha önce belirlenen güzergâhlar üzerinde sürüş ve gözlemler gerçekleştirilmiştir. Sürüş sırasında güzergâh boyunca toplam sürüş mesafesi, zamanı, harcanan efor, ortalama zorluk, hız ve kalp ritmi gibi teknik veriler de analiz edilmiştir. İlk gün sürüşü düz bir rotada fakat rüzgâra karşı gerçekleştirilmiştir (Şekil 9).



Şekil 9. Güzergâh 1 ve bilgileri

İkinci gün sürüşü tırmanış ağırlıklı ve yine rüzgârlı bir havada gerçekleştirilmiştir (Şekil 10).

Üçüncü gün Abide-Alçıtepe-Kabatepe-Arıburnu üzerinden Büyük Anafartalar köyüne buradan da Eceabat'a geçişi içeren daha düz bir rota izlenmiştir (Şekil 11).

Son gün Eceabat'tan hareketle Çanakkale Boğazı kıyısından Abide'ye ulaşım sağlanmıştır (Şekil 12).



Şekil 10. Güzergâh 2 ve bilgileri



Şekil 11. Güzergâh 3 ve bilgileri



Şekil 12. Güzergâh 4 ve bilgileri

SONUÇ VE ÖNERİLER

1. Dünya Savaşı sırasında cereyan eden Çanakkale Muharebelerinin anısına inşa edilmiş 55 adedi yerli anıt ve

şehitlikle birlikte, 35 adet yabancı anıt ve mezarlık ile kaleler, tabyalar gibi tarihi yapılar GYTMP'nda turizmi açısından büyük bir potansiyel oluşturmaktadır. GYTMP her yıl 40.000 ile 300.000 arasında değişen sayılarda ziyaretçi ağırlamaktadır. GYTMP'nda turizm potansiyelini geliştirmek adına son dönemlerde alt yapı ve üst yapı çalışmalarına hız verilmiştir. Bu kapsamda yollar asfaltlanmış, bilgilendirme tabelaları artırılmıştır. Konaklama, yeme içme anlamında sosyal tesis sayı ve kalitesi gün geçtikçe artmaktadır. GYTMP içindeki Türk ve yabancı mezarlıklar tekrar düzenlenmiştir.

Tüm bu düzenlemelerin yanı sıra, bölge farklı turizm türleri için potansiyel bir alan olmasına rağmen, gelişim için gerekli altyapı, hizmet ve taşıma kapasitesi noktalarında gerekli araştırma ve planlamaların yapılmadığı görülmektedir.

Bisiklet turizmi açısından doğal güzelliği ve tarihi zenginliği bünyesinde barındıran araştırma alanında bu turizm dalı için hiçbir girişimde bulunulmamıştır. Bisiklet yolu, güzergâh planlaması, uyarı ve yön levhaları, park ve hizmet alanları ile ilgili herhangi bir uygulama ve planlamanın olmadığı görülmüştür. Alana bisikletli gelen turistler mevcut araç yolunu kullanmakta, yetersiz yön tabelaları ve uyarı levhaları yüzünden tehlike yaşamaktadırlar. Ayrıca mevcut yeme-içme ve konaklama tesislerinin yetersizliği, mevcuttakilerin ise hizmet kalitesinin düşüklüğü bisiklet turizmi potansiyelinin gelişimine olumsuz yansımaktadır.

Tüm bu olumsuzlukları gidermek, ayrıca GYTMP'nda turizm çeşitliliği ve potansiyelinin artışına ve alanda yapılacak bisiklet turizmi faaliyetlerini geliştirmeye yönelik birtakım öneriler getirilmiştir:

➤ Çanakkale Kenti'nde ve araştırma alanında; yerel yönetimlerin hazırlayacağı ulaşım planlarında bisiklet, bir ulaşım taşıtı olarak toplu taşıma ile yolculuk bütünleşmesi sağlayan, bütüncül bir ulaşım sistemi içerisinde tamamlayıcı parçalardan biri olarak değerlendirilmelidir.

➤ Alanın belirli kesimlerinde kişilerin alan içindeki yolculuklarının tümünü veya bir kısmını bisiklet ile yapmaları teşvik edilmeli (kiralama ile), bir noktadan alınan bisikletin diğer noktalardan birine bırakılmasına olanak sağlanmalıdır.

➤ Alanın belirli noktalarında bisiklet parkları yapılmalıdır.

➤ Bisikletli turistler için çadırda konaklamaya yönelik altyapısı uygun alanlar oluşturulmalıdır.

➤ Bisiklet şeritleri veya ayrı bisiklet yollarının yapılması, ulaşım plan, politika ve yatırımlarında bisiklet planlarının ulaşım planları kapsamına alınması gerekmektedir. Ayrıca bisiklet yolunun etkin kullanımı için Çanakkale kent merkezi ile bağlantılı yolların tasarlanması gerekmektedir.

➤ Bisiklet ile ilgili sivil toplum kuruluşlarının etkinliği, düzenledikleri organizasyonlar yerel yönetimlerce desteklenmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.

➤ Yürürlükte olan kanun ve yönetmelikler kapsamında, bisikletin de bir taşıt olduğu gerçeği ile; imar planlarında bisiklet yolları ile ilgili gerekli lejantların; yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

➤ 25 Nisan, 18 Mart ve 10 Ağustos anma törenlerinde ve ilkbahar aylarının hafta sonu günlerinde ziyaretçi sayılarında artış yaşanmaktadır. Bu durum ulaşım, dolaşım, otopark, hizmet, denetim sorunlarına neden olmaktadır. Bu durumu gidermek için GYTMP'nin taşıma kapasitesini arttırıcı önlemler alınmalıdır.

➤ GYTMP içindeki köylerde yaşayan yerel halka bisiklet turizmi kapsamında eğitim ve bilgilendirme yapılmalıdır.

➤ Alan içindeki seyyar satış, büfe türü ticari hizmetler tek tip, tarihi dokuya uygun ve sistemli hale getirilmelidir.

➤ Çanakkale kara, deniz ve hava ulaşım bağlantılarında yetersiz kalmaktadır. Bisiklet turizminin gelişme potansiyeli ile ulaşım talebi artacağından ulaşım araç ve türleri artırılmalıdır.

➤ Milli Park içindeki bilgilendirme amaçlı ünite, tabela ve dokümanlar artırılmalı, daha açıklayıcı olmalı ve farklı dillerde oluşturulmalıdır.

➤ GYTMP'nın Türkiye ve dünya genelinde çeşitli aktiviteler ile tanıtımı yapılarak potansiyel turistlere ulaşımı sağlanmalıdır.

➤ GYTMP'na gelen yerli ve yabancı turistlerin Çanakkale kentinde daha fazla kalması sağlanmalı, araştırma alanı ve kent içinde konaklama, yeme içme vb. mekânların sayı ve kaliteleri artırılmalıdır.

➤ Alan kılavuzları denetlenmelidir.

➤ Sahada tuvalet vb. temel ihtiyaçların karşılanması için altyapı çalışmalarına ağırlık verilmelidir.

➤ Ziyaretçi merkezleri işlerliği artırılmalıdır.

KAYNAKLAR

[1] Şahiner, T., 2012. İnanç turizmi potansiyeli ve halkın inanç turizmine bakışı açısından Karaman, Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Karaman.

[2] Ritchie, B. W., 1998. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues, *Tourism Management*, Volume 19, Issue 6, Pages 567-582.

[3] Bil, M., Bilova, M., Kubecek, J., 2012. Unified GIS database on cycle tourism infrastructure, *Tourism Management*, Volume 33, Issue 6, Pages 1554-1561.

[4] (http://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_touring) Erişim Tarihi: 12.10.2014.

[5] Nakamura, H., Abe, N., 2014. Evaluation of the hybrid model of public bicycle-sharing operation and private bicycle parking management, *Transport Policy*, Volume 35, Pages 31-41.

[6] Doğan, S., Yıldız, Z., 2007. Bölgesel kalkınma, turizmin ilişkisi ve göller bölgesi kalkınmasında alternatif turizm potansiyelinin kullanılabilirliğine yönelik bir araştırma, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(6), 147-181.

[7] Öztürk, A. S., 2010. Antalya Körfezi batısında kırsal turizm: potansiyel ve geliştirme stratejisi, *Yayımlanmamış*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

[8] Chen, C-F., Chen, P-C., 2013. Estimating recreational cyclists' preferences for bicycle routes – evidence from Taiwan, *Transport Policy*, Volume 26, Pages 23-30.

[9] Passafaro, P., Rimano, A., Piccini, P. M., Metastasio, R., Gambardella, V., Gullace G., Lettieri, C., 2014. The bicycle and the city: Desires and emotions versus attitudes, habits and norms, *Journal of Environmental Psychology*, Volume 38, Pages 76-83.

[10] Hannam, K., Butler, G., Paris, M. C., 2014. Developments and key issues in tourism mobilities, *Annals of Tourism Research*, Volume 44, Pages 171-185.

- [11] Zhong, L., Deng, J., Song, Z., Ding P., 2011. Research on environmental impacts of tourism in China: Progress and prospect, *Journal of Environmental Management*, Volume 92, Issue 11, Pages 2972-2983.
- [12] Salon, D., Aligula, M. E., 2012. Urban travel in Nairobi, Kenya: Analysis, insights, and opportunities, *Journal of Transport Geography*, Volume 22, Pages 65-76.
- [13] Cheng, Y-H., Liu, K-C., 2012. Evaluating bicycle-transit users perceptions of intermodal inconvenience, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 46, Issue 10, Pages 1690-1706.
- [14] Liu, Z., Jia, X., Cheng, W., 2012. Solving the last mile problem: ensure the success of public bicycle system in beijing, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Volume 43, Pages 73-78.
- [15] Berloco, N., Colonna, P., 2012. Testing and improving urban bicycle performance, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Volume 53, 3, Pages 72-83.
- [16] Barney, O. G., 2013. Environment projections, the global 2000 report to the president of the U.S., Pages 227-449.
- [17] Sağlık, A., 2010. Çanakkale kent kıyısının kentsel peyzaj tasarımı açısından incelenmesi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale.
- [18] Öztürk, C., 2005. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın koruma-kullanım ilkeleri yönünden irdelenmesi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale.
- [19] Bademli, R. R., Sarı, K.B., 2002. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı uzun devreli gelişme planı. çalışmaları tesbit ve değerlendirme raporu, GYTMP Planlama ve Danışma Bürosu, ODTÜ, AGUDÖS Proje No: 99.02.02.03, Ankara.
- [20] Anonim, 2001. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Park Müdürlüğü Verileri, Çanakkale.
- [21] Şenocak, L., 2007. Seddülbahir Kalesi Restorasyon Projesi: Eski Yapıları Korumak İçin Yeni Teknoloji Kullanımı, Koç Üniversitesi Araştırma Dergisi, 10-15.