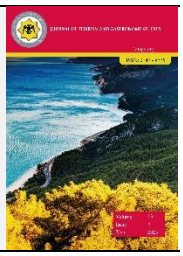
JOURNAL OF TOURISM AND GASTRONOMY STUDIES

ISSN: 2147 – 8775

Journal homepage: www.jotags.net



Balıkesir İli Bisiklet Turizmi Potansiyelinin Değerlendirilmesi (Evaluating The Bicycle Tourism Potential of Balıkesir Province)

*** İbrahim MİSİR** [a]

[a] Balıkesir University, Institute of Social Sciences, Department of Tourism Management, Balıkesir/Türkiye

Makale Geçmişi

Gönderim Tarihi: 11.07.2025

Kabul Tarihi: 23.12.2025

Anahtar Kelimeler

Bisiklet turizmi

Özel ilgi turizmi

Balıkesir

Öz

Son yıllarda bisiklet turizmine ilgi artmakta; Balıkesir bu açıdan incelenmeye değer bir destinasyon olarak öne çıkmaktadır. Bu çalışma, Balıkesir'in doğal kaynaklarını, mevcut bisiklet çevrelerini ve rota geliştirmeye uygunluğunu ulusal ve uluslararası planlama çerçeveleri dahilinde inceleyerek bisiklet turizmi potansiyelini değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Çalışma, akademik literatür, kurumsal raporlar, ulusal politika belgeleri ve kamuya açık belgelerden yararlanılarak ilin bütüncül bir değerlendirmesini sunmak üzere bir sistematik derleme çalışması olarak yürütülmüştür. Çalışmanın bulguları, Balıkesir'in erişilebilir kıyıları, kırsal iç kesimleri ve Ayvalık-Cunda, Edremit Körfezi, Kaz Dağları gibi doğal çekicilikleriyle bisiklet turizmine elverişli bir coğrafyaya sahip olduğunu göstermektedir. Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı'nda Balıkesir erişilebilir bir kent olarak sınıflandırılmakta ve incelenen rota paylaşım platformları, yaygın rekreasyonel bisiklet kullanımına ve gelişmekte olan bir kullanıcı tabanına işaret etmektedir. Buna karşın rota sürekliliği, yönlendirme, altyapı kalitesi ve koordineli planlama eksikleri sürmektedir. Bu nedenle, Balıkesir'in potansiyelini desteklemek için güvenliğin güçlendirilmesi, altyapı standartlarının iyileştirilmesi ve kurumlar arası iş birliğinin artırılması önerilmektedir.

Keywords

Bicycle tourism

Special interest tourism

Balikesir

Makalenin Türü

Derleme Makale

Abstract

In recent years, cycling tourism has attracted growing interest as a sustainable and experience-oriented form of travel, and Balıkesir is considered a destination worth examining in this context. This study evaluates Balıkesir's cycling tourism potential by reviewing its natural resources, existing cycling settings, and suitability for route development within national and international planning frameworks. Using a systematic review of academic literature, institutional reports, policy documents, and publicly available sources, the study provides an overall assessment of the province. Findings indicate that Balıkesir offers favourable conditions for cycling tourism, supported by accessible coastal areas, rural inland zones, and attractions such as Ayvalık–Cunda, the Edremit Gulf, and the Kaz Mountains. Route-sharing platforms point to widespread recreational cycling and a developing user base. However, challenges persist in route continuity, wayfinding, infrastructure quality, and coordinated planning. The study therefore recommends strengthening safety measures, improving infrastructure standards, and enhancing inter-institutional collaboration to support cycling tourism development and integration into wider cycling networks.

** Sorumlu Yazar*

E-posta: misiribrahim@gmail.com (İ. Misir)

DOI: 10.21325/jotags.2025.1772

GİRİŞ

Bisikletler, bir asırdan fazladır günlük ulaşımdan eğlence ve spora kadar çok çeşitli amaçlara hizmet etmiş ve bu durum onları hem Türkiye'de hem de dünyanın birçok yerinde en yaygın motorsuz taşıtlardan biri haline getirmiştir (Ankaya & Aslan, 2020). Bisiklete olan ilgi arttıkça, onu destekleyen kuruluşların sayısı da artmıştır. Günümüzde, Avrupa Bisikletçiler Federasyonu (ECF), Uluslararası Bisiklet Birliği (UCI) ve temelleri 1923 yılına dayanan Türkiye Bisiklet Federasyonu (TBF) gibi birçok ulusal ve uluslararası kuruluş, bisiklet aktivitelerini ve etkinliklerini koordine etmede aktif rol oynamaktadır (Freeburn, 2013; Mignot, 2015; Çelik Uğuz & Özbek, 2018, Güvenç, 2022). Aynı zamanda bir boş zaman aktivitesi olarak da yaygın olarak kullanılan bisikletin turizmdeki varlığı giderek daha görünür hale gelmiş ve birçok destinasyon artık seyahatlerde bisiklet kullanımını aktif olarak teşvik etmiştir (Aylan, 2021; Türkay & Atasoy, 2021; Türkmen & Gökdemir, 2021).

Bisiklet turizmi ise dünya çapında en hızlı büyüyen doğa temelli ve sürdürülebilir bir özel ilgi turizmi alanı haline gelmiştir (Temjanovski & Popeska,2020; Derman & Keles, 2023). Son yıllarda, Avrupa ve Türkiye genelindeki birçok destinasyon, turizm stratejilerinin bir parçası olarak bisiklet rotalarını, uzun mesafeli parkurları ve topluluk temelli bisiklet aktivitelerini tanıtmaya başlamıştır (Andreev & Bratec, 2024; Leichenko & Taylor, 2024).

Bu çerçevede Bilkent Üniversitesi ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından oluşturulan 3 ciltlik Türkiye Yerleşimler Arası Ulaşım ve Turizm Bisiklet Yolu Ağı Master Planı örnek olarak gösterilebilir.

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2025.

Türkiye, bisiklet turizminin gelişimi için güçlü bir potansiyele sahip olarak kabul edilse de, bu alan henüz tam olarak yerleşmemiş olup gelişimine devam etmektedir (Çelik Uğuz & Özbek, 2018). Bisiklet turizmi konu başlıklı gerçekleştirilen akademik çalışmalar incelendiğinde, ülkede bisiklet turizmi üzerine yapılan akademik çalışmaların nispeten sınırlı olduğunu, ancak konuya olan ilginin son yıllarda belirgin bir şekilde arttığını göstermektedir (Uğuz & Özbek, 2018; Türkmen & Gökdemir, 2021; Aşan, 2022; Köseoğlu & Korkmaz, 2024; Güvenç 2025, Güvenç & Atay, 2025). Bu bilgiler doğrultusunda, Avrupa ve Kuzey Amerika'daki birçok destinasyonla karşılaştırıldığında, Türkiye nispeten sınırlı düzeyde bisiklet katılımı ve altyapı gelişimi sergilemeye devam etmektedir. Bisiklet henüz yaygın bir ulaşım aracı haline gelmemiş ve spor veya turizm uygulamalarına yaygın olarak entegre edilmemiştir. Bununla birlikte, başta Ankara, İstanbul, Konya, Eskişehir ve İzmir olmak üzere birçok büyük şehir, ülkenin diğer

bölgelerinde bisiklet dostu ortamları yaygınlaştırma çabalarıyla birlikte bir bisiklet kültürü oluşturmaya başlamıştır (Çelik Uğuz & Özbek, 2018).

Türkiye'de kentsel bisiklet paylaşım girişimleri, İstanbul, İzmir, Kocaeli, Konya, Kayseri, Bursa, Çanakkale, Antalya, Muğla, Mersin ve Ordu gibi büyükşehir belediyelerinin yanı sıra, Nilüfer/Bursa, Karşıyaka/İzmir, Marmaris/Muğla, Süleymanpaşa/Tekirdağ ve Tepebaşı/Eskişehir gibi birçok ilçe belediyesi tarafından da büyükşehir sistemlerinden bağımsız olarak uygulanmaktadır (Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı Cilt 1, 2024).

Resim 2. Türkiye'de Kentsel Bisiklet Paylaşım Projelerini Uygulayan Şehirler

Kaynak: Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı Cilt 1, 2024.

Bu bağlamda Balıkesir, gelişmekte olan bisiklet potansiyeline sahip bölgelerden biri olarak düşünülebilir. Bölge, hem Marmara hem de Ege kıyılarına uzanmakta ve adalar, plajlar, kırsal alanlar, termal alanlar ve dağlık arazilerin bir birleşimini sunmaktadır. Dolayısıyla Balıkesir genellikle kıyı, doğa ve kültür turizminde güçlü özelliklere sahip bir destinasyon olarak tanımlanabilir (Yılmaz & Gürol, 2012; İbiş, 2018). Ayvalık ve Cunda Adası, Edremit Körfezi ve Kazdağı etekleri, Kağıdağ Yarım Adası gibi tanınmış bölgeler bisikletle rahatça keşfedilebilecek çok çeşitli doğal ortamlar sunarken (Kılıç, Ulusoy & Avcıkurt, 2021), şehirde yer alan bisiklet kulüpleri de bu çeşitliliği yansıtarak, Balıkesir merkez ilçeleri olan Altıeylül ve Karesi'ye ek olarak Ayvalık, Edremit ve Burhaniye gibi ilçelerde yerel bisikletçiler ve kulüpler tarafından çok sayıda yol, tur ve dağ bisikleti turları gerçekleştirildiği bilinmektedir (Türkiye Bisiklet Grupları Topluluk Listesi, 2024).

Mevcut çalışmaların çoğu, ilin daha geniş ve rekreasyonel turizm profilini incelemesine rağmen Balıkesir'de özellikle bisiklet turizmine odaklanan akademik araştırmalar sınırlı kalmaktadır. (Çelik Uğuz &Özbek, 2018; Ceylan & Somuncu, 2020; Buzlukçu Kılıç & Uzun, 2023), bisiklet potansiyeline dair kapsamlı bir değerlendirme sunmamaktadır. Dolayısıyla bu durum Balıkesir'in bisiklet turizmi potansiyelinin, mevcut rotaları, altyapısı, mevcut kısıtlamaları ve gelecekteki gelişim fırsatları da dahil olmak üzere, yapılandırılmış bir şekilde incelenmesi ihtiyacını ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, bu çalışma, ikincil veriler ve resmi belgeler aracılığıyla Balıkesir'in bisiklet turizmi potansiyelini incelemeyi ve paydaşlar için uygulanabilir çıkarımlar ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Kavramsal Çerçeve

Bisiklet turizmi bazen macera, spor, eko-turizm, sürdürülebilirlik veya kırsal turizmle ilişkilendirilse de, genellikle özel ilgi alanına yönelik bir seyahat biçimi olarak nitelendirilmektedir (Çelik Uğuz ve Özbek, 2018). Giderek daha fazla insan yeni yerler keşfetmek, yeni insanlarla tanışmak, macera aramak veya sadece rahatlamak için bisiklete bindikçe, organize bisiklet gezileri giderek yaygınlaşmıştır (Aşan, 2022; Ahıpaşaoğlu, 2023).

Literatürde bisiklet turizmi veya bisiklet turisti için evrensel olarak kabul görmüş tek bir tanım sunulmamaktadır; bunun yerine, farklı araştırmacılar çalışmalarının odak noktasına bağlı olarak kendi tanımlarını sunmaktadır. Bisiklet turizmi tanımları literatürde farklılık gösterse de, çoğu bisiklet içeren eğlence amaçlı seyahat fikrine odaklanmaktadır. Lumsdon (1996), bu olguyu bir günden kısa süren kısa sürüşlerden uzun tur tatillerine kadar geniş bir yelpazede aktivite olarak tanımlamaktadır. Sustrans (1999), bisikletin günübirlik gezilerin veya evden uzakta geçirilen konaklamalı ziyaretlerin önemli bir parçası olduğunu vurgulamaktadır.

Bisiklet turisti tanımlarında da bisiklet turizmi tanımlarındakine benzer farklılıklar görülmektedir. Simonsen ve Jorgenson (1998), bisiklet turistini basitçe tatil sırasında herhangi bir noktada bisiklet kullanan herkes olarak tanımlarken, Ritchie (1998) 24 saatten uzun süren bir gezinin temel bir bileşeni olarak bisikleti kullananlar ve eğlence amaçlı bisikletçiler arasında ayrım yapmaktadır.

Bisiklet turizmine ait akademik çalışmalar incelendiğinde genellikle bisiklet turizmini ekonomik, çevresel ve sosyal perspektifler üzerinden yorumlamaktadır (Lumsdon, 2000). Ekonomik açıdan, bisiklet tatilleri ve ilgili etkinlikler, yerel topluluklara ölçülebilir faydalar sağlayarak konaklama, yemek hizmetleri ve diğer ziyaretçi faaliyetlerine yapılan harcamaları desteklemektedir (Ritchie & Hall, 1999). Çevresel açıdan ise bisiklet turizmi, düşük etkili seyahat, düşük karbon emisyonu & kaynak açısından verimli hareketlilik tercihiyle ilişkilendirilmektedir (Simonsen & Jorgenson, 1998; Sustrans, 1999; Weston vd., 2012). Sosyal açıdan ise bisiklet turizmi, ortak deneyimler, düzenlenen etkinlikler ve topluluk faaliyetleri aracılığıyla insanları bir araya getirerek sosyal etkileşime ve kişisel refaha katkıda bulunmaktadır (Faulks, Dodd & Ritchie, 2008). Aşağıda bisiklet ile ilgili faaliyetlerin ekonomik etkilerini gösteren bir çizelgeye yer verilmektedir.

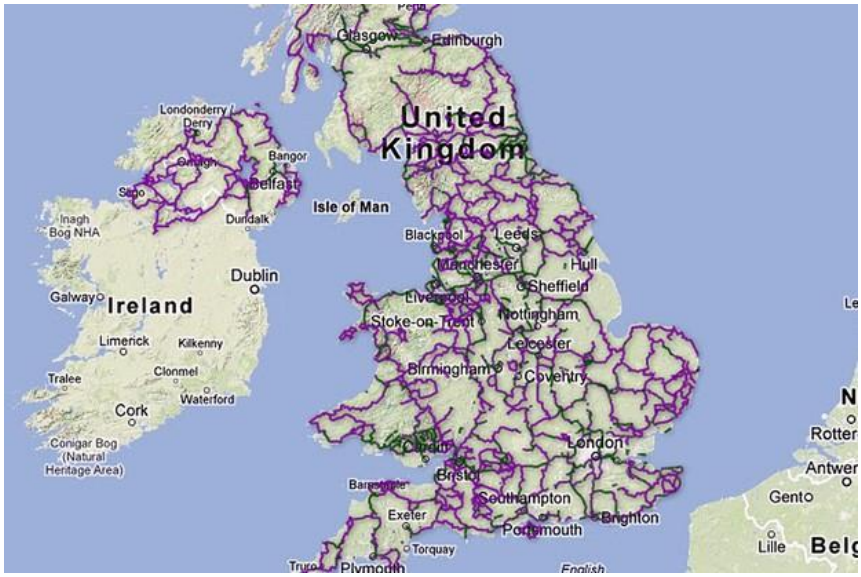
Çizelge 1. Dünyada Bisikletle İlgili Faaliyetlerin Ekonomik Etkisi

Tur/Festival/Yarış	Ülke/Şehir	Bisiklet Turisti/ Katılımcı Sayısı	Elde Edilen Gelir
Register's Annual Great Bicycle Ride Across Iowa / RAGBRAI (1973–günümüz)	ABD	10.000	16.9 milyon $
The Lake Taupo Cycle Challenge / LTCC (1977–günümüz)	Yeni Zelanda	7.000 bisiklet yarışçısı +	5.2 milyon $
Tour of Flanders (1992– günümüz)	Belçika	16.000	240 bin €
Tour Down Under (1999– günümüz)	Avustralya	795.000	49.6 milyon $
Tour de Georgia (2003– günümüz)	ABD	-	26 milyon $
Cyclone Festival of Cycling (2007– günümüz)	Birleşik Krallık	-	1.5 milyon £
Taiwan Cycling Festival (2010– günümüz)	Tayvan	-	140 milyon NT $

Kaynak: Çelik Uğuz ve Özbek, 2018.

Dünya genelinde de birçok kurum ve kuruluş, bisiklet kullanımını aktif olarak teşvik etmekte ve bisiklet turizminin gelişimini desteklemektedir. Bilinen önemli örneklerden bir tanesi 1990'larda ülke çapında güvenli ve bağlantılı bisiklet rotaları ağı oluşturmaya başlayan Birleşik Krallık merkezli bir yardım kuruluşu olan Sustrans'tır.

Sustrans, bisiklet ve yürüyüş için ülke çapında bağlantılı güzergahlar sistemi geliştirerek ve imzalayarak Birleşik Krallık Ulusal Bisiklet Ağı'nın oluşturulmasına öncülük etmiştir. Bu bisiklet rotaları ağı, trafiğe kapalı yolları (çoğunlukla dönüştürülmüş demiryolları, kanal kenarı yolları ve ortak kullanım alanları olmak üzere) daha sakin yol bölümleriyle birleştirerek günümüzde hem rekreasyonel hem de günlük bisiklet kullanımı için yaygın olarak kullanılan Ulusal Bisiklet Ağı'nın kurulmasıyla sonuçlanmıştır (Tibenham, 2001).



Resim 3. Sustrans Ulusal Bisiklet Ağı Haritası

Kaynak: Sustrans, 2024.

Avrupa'da en etkili kuruluş ise 1983 yılında kurulan Avrupa Bisikletçiler Federasyonu'dur (European Cyclists' Federation/ECF). Federasyonun en önemli girişimlerinden biri, kıta genelindeki ülkeleri birbirine bağlayan 19 uzun mesafe bisiklet rotasından oluşan bir ağ olan EuroVelo'dur. Bu rotalar hem tur bisikletçileri hem de yerel halk için tasarlanmış olup, ulusal ve bölgesel yönetimler arasındaki iş birliğiyle geliştirilmektedir. EuroVelo, tutarlı kalite standartları belirlemeyi, bisiklete binmeyi daha geniş bir kitleye tanıtmayı ve rota bilgilerini gezginler için erişilebilir kılmayı amaçlamaktadır (ECF, 2025).

Resim 4. EuroVelo (Avrupa Bisiklet Rotası Ağı Haritası

Kaynak: EuroVelo, 2025.

Bu örnekler bir araya geldiğinde, bisikletin nasıl yapılandırılmış ve uluslararası olarak desteklenen bir aktivite haline geldiğini ve bisiklet yolculuğuna olan küresel ilginin nasıl arttığını göstermektedir. Son çalışmalar (ECF, 2025) sürdürülebilir kalkınma çerçevesinde bisiklet kullanımının artan ekonomik önemini vurgulamaktadır. Avrupa Bisikletçiler Federasyonu (ECF, 2018), bisiklet kullanımının AB üye ülkeleri için önemli çevresel, sosyal ve ekonomik faydalar sağladığını ve yıllık tahmini ekonomik değerinin yaklaşık 150 milyar avro olduğunu bildirmektedir. Benzer şekilde, Sustrans'ın 2015 analizi, Birleşik Krallık Ulusal Bisiklet Ağı'nın 1995'ten bu yana yaklaşık 4.000 iş yaratırken veya sürdürürken 7 milyar sterlinden fazla ekonomik fayda sağladığını göstermektedir. Bu bulgular bir araya geldiğinde ise bisiklet kullanımının hem ulusal hem de bölgesel düzeyde önemli ve uzun vadeli ekonomik katkıları olduğu söylenebilir (Güvenç, 2022).

Türkiye'de ise bisiklete olan ilginin çeşitli nedenlerle (sağlık odaklı yaşam tarzı trendleri, artan ulaşım maliyetleri, yükselen çevre bilinci, sosyal medya ve dijital platformlar aracılığıyla bisiklet topluluklarının görünürlüğü ve yerel bisiklet altyapısının ve etkinliklerinin kademeli olarak genişlemesi, bisiklet dostu konaklama imkanları) artmış olduğu ifade edilebilir (İlban, Çolakoğlu & Gümrükçü, 2023). Ülke, düzenli olarak yol yarışları, gençlik programları ve dağ bisikleti etkinlikleri düzenleyen Türkiye Bisiklet Federasyonu'nun da desteğiyle güçlü bir spor geleneğine sahiptir (TBF, 2025). Son yıllarda belediyeler ve turizm otoriteleri de bisiklete yalnızca bir boş zaman aktivitesi olarak değil, daha geniş kapsamlı turizm stratejilerinin bir parçası olarak vurgu yapmaya başlamıştır. Bu süreçteki en belirgin kilometre taşlarından biri, İzmir kıyı rotasının EuroVelo 8 - Akdeniz Rotası'na dahil edilmesi olmuştur. Bu gelişme, uluslararası alanda ilgi görmüş ve Türkiye'nin yerleşik Avrupa bisiklet standartlarıyla daha yakın bir uyum sağlama niyetini yansıtmıştır (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2023; EuroVelo, 2025).

Türkiye'nin ulusal bisiklet politikası da son yıllarda gelişmektedir. Master Plan'da (2024) EuroVelo ile uyum, kırsal ağların kurulması, seyahat güvenliği ve destek altyapılarının geliştirilmesi gibi hedefler vurgulanmaktadır. Ancak uygulama düzeyinde Balıkesir dahil olmak üzere pek çok kentin altyapı sürekliliği, güvenli ağ tasarımı ve standartlaşma gibi konularda Avrupa ülkelerinin gerisinde olduğu görülmektedir. Türkiye'de son dönemdeki ulusal düzeydeki planlama çalışmaları, bölgesel bisiklet turizmi gelişimini anlamak için önemli bir bağlamsal temel sunmaktadır. Bisiklet Yolu Ağı Master Planı, özellikle trafik hacmi analizleri, eğim profilleri, güvenlik değerlendirmeleri ve turizm odaklı odak noktalarını entegre ederek şehirlerarası bisiklet koridorlarının belirlenmesi için metodolojik bir çerçeve özetlemektedir (Bisiklet Yolu Ağı Master Planı Cilt 2, 2024). Bu bağlamda düşük trafikli kırsal yollar, kesintisiz güzergahlar, tarihi ve kültürel miraslara ve doğal güzelliklere erişilebilirlik ve 15-45 km aralıklarla hizmet bulunabilirliği gibi EuroVelo ilkeleriyle doğrudan uyumlu standartları vurgulanmaktadır. Ek olarak yerleşim morfolojisini, kıyı arazi kullanımını, korunan alanları ve büyük turizm kümeleri içindeki bisiklet bağlantıları potansiyelini vurgulanarak kıyı bölgelerinin ayrıntılı bir mekansal değerlendirmesi sunulmaktadır (Bisiklet Yolu Ağı Master Planı Cilt 3, 2024). Bu doğrultuda bisiklete binmeyi yalnızca çevresel olarak sürdürülebilir bir hareketlilik seçeneği olarak değil, aynı zamanda bölgesel turizm bağlantılarını güçlendirmek için bir araç olarak konumlandıran stratejik ve veri odaklı bir temel oluşturmaktadır (Bisiklet Yolu Ağı Master Planı Cilt 1,2024).

Yöntem

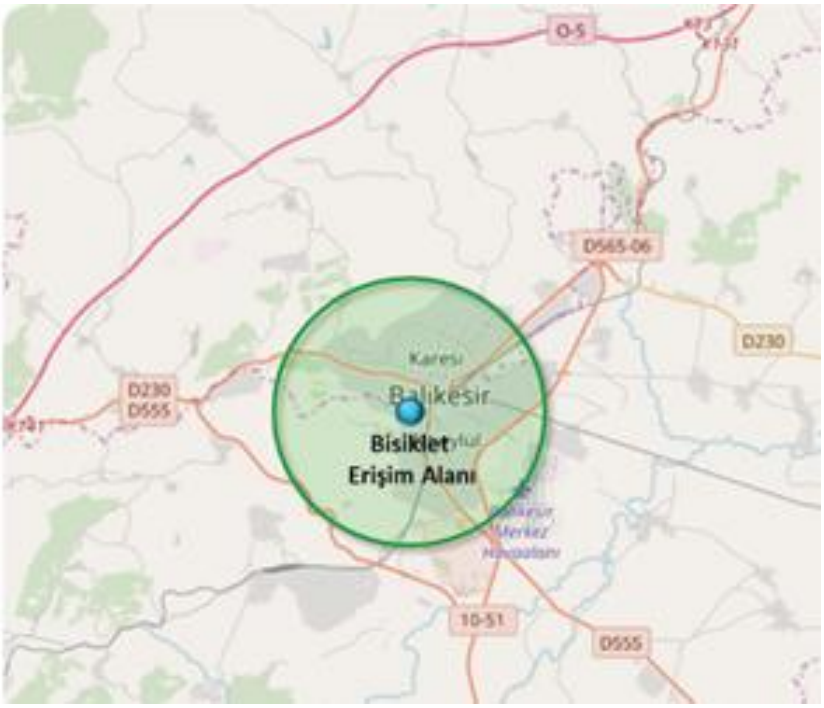
Bu çalışma, Balıkesir ilinin bisiklet turizmi potansiyelini değerlendirmeyi amaçlayan bir sistematik derleme olarak tasarlanmıştır. Bu yaklaşım, birincil veri toplamaya gerek kalmadan mevcut bilgi, kavramsal tartışmalar ve bölgeye özgü bilgilerin sistematik bir şekilde toplanıp yorumlanmasına olanak sağladığı için tercih edilmiştir (Yılmaz, 2021).

Bisiklet turizmi potansiyelinin literatürde farklı şekillerde kavramsallaştırılmış olduğu görülmektedir. Pratte (2006) genel olarak bisiklet turizmi gelişimi için (fiziksel altyapı, paydaş desteği ve tanıtım/pazarlama) gibi unsurları örnek gösterirken; Uğuz, İlban, Özbek ve Özyazıcı (2018) sıklıkla vurgulanan temel boyutlar arasında doğal ve kültürel çekicilikler, paydaş desteği (işbirliği), bisiklet altyapısı (yollar, güzergahlar ve işaretler), bisiklet dostu turizm hizmetleri, ulaşım ve bisiklet destek hizmetleri ve bisiklet turizminin tanıtımı ve pazarlaması gibi unsurlara dikkat çekmektedirler. Ancak Balıkesir henüz olgun bir bisiklet turizmi destinasyonu olarak yaygın olarak tanınmamaktadır ve ayrıntılı, standartlaştırılmış dokümantasyon nispeten sınırlıdır. Bu nedenle, analiz en görünür ve belgelenebilir yönlere (coğrafi bağlam, mevcut güzergahlar/yol koşulları ve yerel bisiklet kültürü ve gruplarının gelişimi) gibi konulara odaklanmaktadır. Bu kapsamda, veriler, belediye/kurum belgeleri ve raporları, ilgili akademik yayınlar ve yaygın olarak kullanılan bisiklet platformlarından elde edilen rota ile ilgili bilgiler de dahil olmak üzere, kamuya açık kaynakların çevrimiçi araması yoluyla derlenmiştir; uygun olduğu durumlarda, genel bisiklet rotası kılavuzlarına (örneğin, EuroVelo/ECF materyalleri) yorumlamayı desteklemek amacıyla başvurulmuştur. Çalışma yalnızca ikincil verilere ve belge analizine dayandığından ve insan katılımcıları veya deneysel prosedürler içermediğinden, etik onayı gerekmemiştir.

Yapılan Çalışmalar Çerçevesinde Balıkesir İli Bisiklet Turizmi Potansiyelinin Mevcut Durum Analizi

Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı'nın ortaya koyduğu ulusal hedefler ile Balıkesir'in doğal ve kültürel kaynakları birlikte değerlendirildiğinde, ilin bisiklet turizmi açısından önemli bir gelişim alanına sahip olduğu görülmektedir. Bu bağlamda Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı'na (2024) göre Balıkesir, kentsel yerleşim

alanının tamamına bisikletle erişilebilen bir şehir olarak sınıflandırılmıştır. Bu tanımlama, şehrin halihazırda bisiklet için uygun fiziksel koşullara sahip olduğunu ve bisiklet tabanlı ulaşım ve turizmin daha da geliştirilmesi için güçlü bir potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. Plan, Balıkesir'i tüm kentsel alana bisikletle erişilebilen bir şehir olarak tanımlamaktadır.



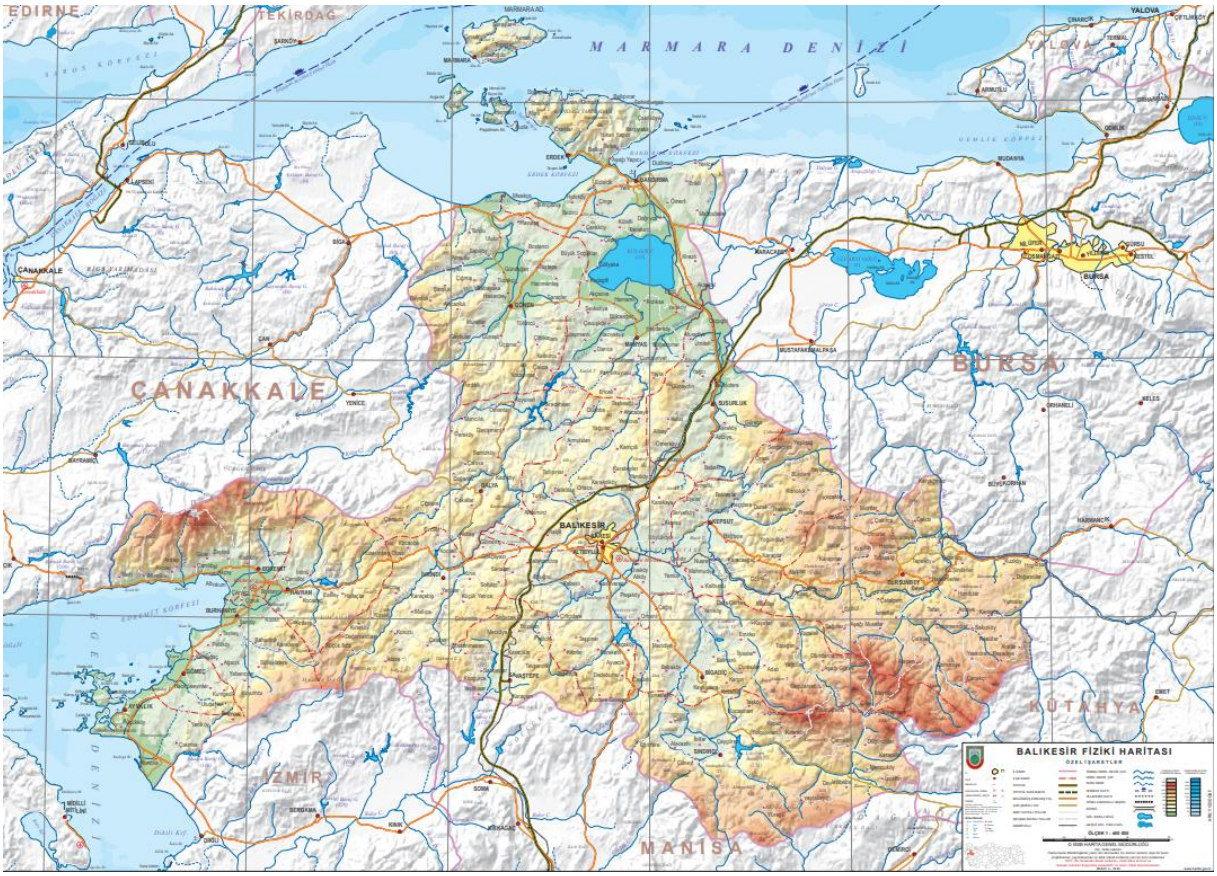
Resim 5. Yerleşik Alanın Tamamına Bisikletle Erişilebilen Kentler Balıkesir Merkez Örneği

Kaynak: Bisiklet Yolu Ağı Master Planı, 2024.

Balıkesir gibi bölgeler için, Bisiklet Yolu Ağı Master Planı'ndan elde edilen bilgiler yine faydalı bir analitik bakış açısı sunmaktadır. Çanakkale'den İzmir'e ve daha güneye uzanan batı ve kıyı koridorlarını, düşük eğimli kıyı rotaları, kümelenmiş turizm cazibe merkezleri ve çok modlu bağlantıların bisiklet hareketliliği için güçlü ön koşullar oluşturduğu öncelikli alanlar olarak tanımlamaktadır (Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı Cilt 2, 2024). 3. Cilt ise, Ege ve Marmara kıyı şeritlerindeki kapsamlı kıyı tipolojilerini, çevresel varlıkları ve yerleşim yapılarını belgelemekte ve birçok ilçenin halihazırda bisiklete elverişli topografik ve iklimsel özelliklere sahip olduğunu belirtmektedir. Bu gözlemler, erişilebilir kıyı ovaları, turizm yoğunluğu ve yerleşimler arası kısa mesafeler gibi benzer özellikler gösteren Balıkesir'in kuzey Ege ilçeleri (Ayvalık, Gömeç, Burhaniye, Edremit) için doğrudan geçerlidir. Bu nedenle, Bisiklet Yolu Ağı Master Planı Balıkesir'in hem altyapı potansiyeline hem de gelecekteki EuroVelo uyumlu kalkınma için coğrafi uygunluğa sahip olduğu argümanını desteklemektedir.

Balıkesir'in Coğrafi Konumu ve Turistik Özellikleri

Balıkesir, coğrafi açıdan çeşitlilik göstermekte ve Marmara Denizi ile Ege Denizi arasında eşsiz bir konuma sahiptir. Bu da ilde iki ayrı kıyı şeridi ve çok çeşitli manzaralar sunmaktadır. Bölge, Cunda gibi adalar, uzun plajlar, verimli ovalar, ormanlık dağlık alanlar ve geniş kırsal yerleşimleri kapsamaktadır (Kahraman & Bayraktar, 2021). Bu coğrafi yapı, farklı beceri seviyelerine ve tercihlere sahip bisikletçilere hitap edebilecek farklı ortamlar sunabilir.



Resim 6. Balıkesir İli Fiziki haritası

Kaynak: Türkiye Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü, 2025.

İlin en dikkat çekici doğal zenginliklerinden biri, ormanlık arazisi, temiz havası ve manzaralı dağ yollarıyla bilinen Kazdağı bölgesidir. Ayrıca Edremit Körfezi, Ayvalık Takımadaları, Manyas Gölü, Gönen termal bölgesi ve Burhaniye ve Gömeç gibi kıyı ilçeleri (İlban, Köroğlu & Bozok, 2008; Uğuz & Çelik Uğuz, 2011; Polat, 2017), bisiklet yollarıyla birbirine bağlanabilen cazip bir destinasyon kümesi oluşturabilir.

Turizm açısından bakıldığında Balıkesir, kıyı turizmi, doğaya dayalı turizm, kültürel miras, gastronomi ve termal turizm alanlarındaki güçlü yönleriyle uzun süredir tanınmaktadır. Bu turizm türleri doğal olarak bisiklet aktivitelerini tamamlamakta ve doğayı, kültürü ve yerel yaşam tarzını birleştiren rota bazlı deneyimler için fırsatlar yaratmaktadır (Deveci, Türkmen & Avcıkurt, 2013).

Çanakkale-İzmir koridoru göz önüne alındığında ise bu koridor Ege kıyılarını takip ederek Edremit, Burhaniye, Gömeç ve Ayvalık ilçelerinden geçmektedir. Edremit Körfezi ile Kaz Dağları arasında yer alan Edremit, Pers, Roma, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait kalıntıların yanı sıra şehir merkezindeki çeşitli dini ve sivil anıtlarıyla adeta tarihi bir vitrin işlevi görmektedir (Bezirgan, 2025).

Yaklaşık 21.300 hektarlık bir alanı kaplayan Kaz Dağları, zengin flora ve faunasıyla sayısız kaynak, serin bir dağ iklimi ve oksijen bolluğu bakımından dünyanın önde gelen bölgeleri arasında yer alan bir mikro çevreyi bir araya getirir. İlçe, Pınarbaşı ve Hasanboğuldu gibi popüler piknik alanları, geniş konaklama tesislerine sahip Akçay ve Altınoluk gibi kıyı yerleşimleri, festivaller ve yerel üretimle desteklenen güçlü bir zeytin ve zeytinyağı kültürüyle termal, dağ ve deniz turizmini bir araya getirmektedir. Gömeç ise anıt alanların yanı sıra Atatürk Kayalıkları ve Artur kıyı şeridi boyunca uzanan çeşitli koylar gibi doğal manzara noktalarıyla öne çıkmaktadır. Burhaniye'de, Ören sahil

semti ve bitişik plajlar, deniz turizminin başlıca odak noktalarını oluştururken, antik liman kenti Adramytteion kültür turizmine katkıda bulunan önemli bir noktadır. İlçe ayrıca çok sayıda doğal rekreasyon ve kamp alanı sunmakta ve kış aylarında geleneksel deve güreşi etkinliklerine ev sahipliği yapmaktadır. Ayvalık, tarihi dini mimarinin (camiler, kiliseler ve manastırlar) yoğun bir şekilde bir araya geldiği, manzaralı tepeler ve manzara noktaları, geniş plajlar ve Sarımsaklı ve Cunda (Alibey) Adası gibi kıyı yerleşim yerlerine ev sahipliği yapmaktadır. Büyük ölçüde ıssız 22 adadan oluşan Ayvalık Takımadaları, düzenli tekne bağlantıları ve deniz ürünleri ile zeytinyağlılara dayalı kıyı gastronomisi, ilçeyi Balıkesir'in kıyı koridorunda önemli bir sahil ve günübirlik turizm merkezi haline getirmektedir (Türsab, 2022; Bisiklet Yolu Ağı Master Planı Cilt 3, 2024).

Balıkesir'in Bisiklet Rotaları ve Bisiklet Kültürünün Gelişimi

Balıkesir'deki bisiklet aktiviteleri, Wikiloc, Komoot gibi çevrimiçi rota paylaşım platformlarında paylaşılan çeşitli resmi olmayan rotalar aracılığıyla halihazırda görülebilmektedir. Bu platformlar, özellikle Ayvalık, Cunda, Edremit, Burhaniye ve Kazdağı eteklerini içeren pek çok yol bisikleti, tur ve dağ bisikleti rotası sunmaktadır (Komoot, 2025; Wikiloc, 2025).

Balıkesir şehir merkezinde ve ilçelerinde gezi, tur vb. faaliyetlerini sürdüren yaklaşık 15 adet bisiklet topluluğu olduğu bilinmektedir. İlgili topluluklara ait bilgiler Çizelge 2'de sunulmaktadır.

Çizelge 2. Balıkesir'de Yer Alan Bisiklet Grupları/Toplulukları

Balıkesir Üniversitesi Bisiklet Topluluğu	Edremit Bisiklet ve Doğa Sporları Grubu
Bissa Bisiklet	Körfez Bisikletliler Platformu
İda Bisiklet Grubu	Akçay Bisiklet Grubu (Akçaybis)
Bömçed Pegasus Bisiklet Grubu	Havran Bisiklet Gezentileri Grubu
Ayvelo	Bisikletliler Derneği Bandırma Temsilciliği
Ayvalık Badavut Doğa ve Bisiklet Grubu (Badobis)	Bandırma Bisiklet Grubu
Burbike (B.G.S.K.D. Burhaniye Gençlik Spor Kulübü Derneği)	Pedalon Balıkesir Bisiklet Derneği

Kaynak: Çelik Uğuz ve Özbek (2018); Balıkesir Üniversitesi Öğrenci Toplulukları Listesi, 2024; Biz Evde Yokuz Türkiye'deki Bisiklet Grupları Topluluk Listesi, 2024; Balıkesir Üniversitesi Öğrenci Toplulukları Listesi, 2025.

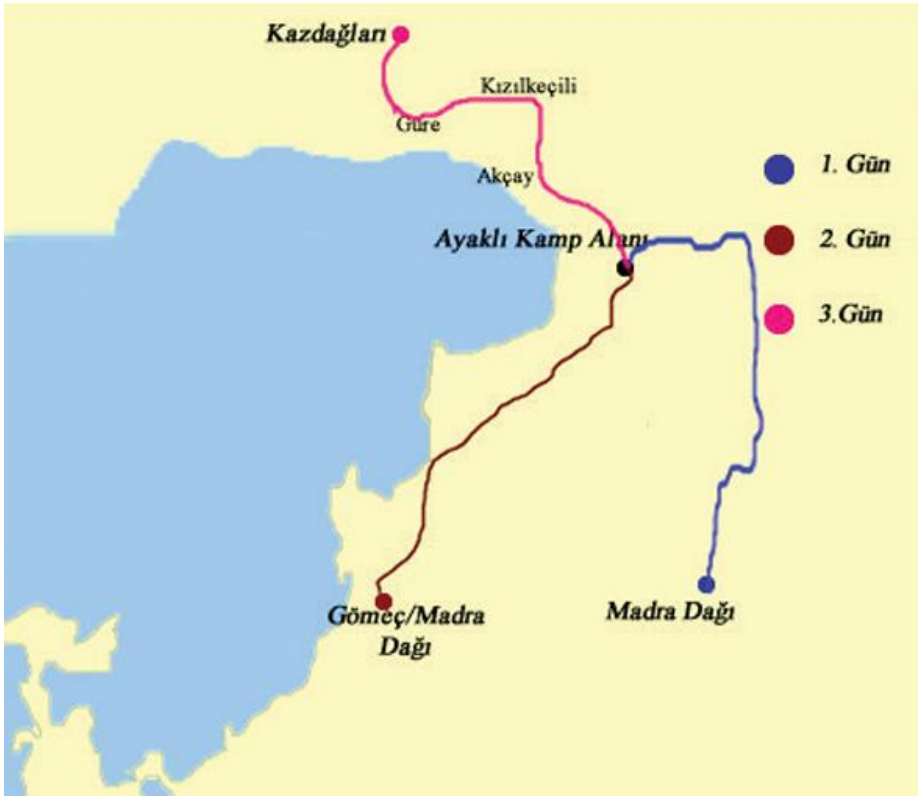
Ayrıca Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, sürdürülebilir ve düşük karbonlu kentsel hareketliliği geliştirme stratejisinin bir parçası olarak BALBİS Bisiklet Dostu Duraklar Projesi'ni başlatarak Balıkesir Üniversitesi Çağış Kampüsü'nde başlayan proje, otobüs duraklarının yanında bisiklet park alanları oluşturmayı ve şehir genelinde entegre bisiklet altyapısını yaygınlaştırmayı hedeflemektedir. Bisiklet-toplu taşıma bağlantısını kolaylaştırarak BALBİS, otomobil bağımlılığını azaltmayı ve kısa mesafeli, çevreye duyarlı bir ulaşımı teşvik etmeyi amaçlamaktadır (Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, 2024).

Resim 7. BALBİS Bisiklet Dostu Duraklar Projesi

Kaynak: Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, 2024.

Buna ek olarak EuroVelo Türkiye Koordinatörleri ile koordinasyon halinde yürütülen EuroVelo 8 bisiklet rotasının İzmir'den Edremit Körfezi ve Balıkesir'e uzatılması projesi üzerinde çalışmalar devam etmektedir. Bu çalışmalar kapsamında, Burhaniye'de daha önce yürütülen ön saha fizibilite çalışmalarının bulguları Balıkesir Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'ne sunulmaktadır. Bu girişimler sayesinde bölgenin alternatif turizm potansiyelinin genişletilmesinde liderlik daha da güçlendirilmektedir. ÇARO, Balıkesir Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve Balıkesir Büyükşehir Belediyesi ile iş birliklerini sürdürmekte olup, önümüzdeki dönemde ortaklaşa ek turizm projeleri hayata geçirmeyi planlamaktadır (Çanakkale Rehberler Odası, 2025).

Tüm bunlarında yanı sıra Burhaniye Öğretmenler Mahallesi Çevre Koruma ve Güzelleştirme Derneği (BÖMÇED) öncülüğünde ve yerel yönetimlerin desteğiyle düzenlenen Burhaniye Bisiklet Festivali, Türkiye'de bisiklet turizminin gelişiminde önemli bir etkinlik olarak ortaya çıkmıştır. 2015 yılından beri her yıl düzenlenen festival, ülkenin dört bir yanından bisikletçileri bir araya getirerek Burhaniye, Kaz Dağları ve Madra Dağı'nın doğal, kültürel ve tarihi güzelliklerini özenle planlanmış rotalar aracılığıyla keşfetmelerini sağlamıştır. Deniz, dağ ve kırsal köy deneyimlerini bir araya getiren festival, Burhaniye'nin ekolojik ve kültürel zenginliğinin tanıtımına katkıda bulunurken, ilçenin turizm çeşitliliğini de artırmıştır. Etkinliğin daha da geliştirilmesi ve gelecekteki katılımın artırılması için paydaşlar arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesinin önemli olduğu düşünülmektedir (Uğuz, İlban, Özbek & Özyazıcı, 2018).



Resim 8. Burhaniye Bisiklet Festivali Rotası Örneği

Kaynak: Uğuz, İlban, Özbek & Özyazıcı, 2018.

Resim 9. 7. Burhaniye Bisiklet Festivali Görseli

Kaynak: Burhaniye Belediyesi, 2024.

Sonuç ve Değerlendirme

Bu çalışmanın bulguları, Balıkesir'in bisiklet turizmi için umut vadeden bir destinasyon olarak konumlandıran çeşitli coğrafi ve turizmle ilgili güçlü yönlere sahip olduğunu göstermektedir. Çift kıyı şeridi, zengin doğal güzellikleri ve Kazdağı, Edremit Körfezi ve Ayvalık-Cunda bölgesi gibi bilinen turistik yerlerin varlığı, çeşitli bisiklet aktiviteleri için uygun, çeşitli bir ortam yaratmaktadır. Yerel bisiklet topluluklarının mevcut ilgisi ve dijital platformlarda kullanıcılar tarafından oluşturulan rotaların artan görünürlüğü de Balıkesir'in halihazırda gelişmekte olan bir bisiklet kültürüne sahip olduğu savını desteklemektedir (Yemişçioğlu, 2022; Demiray,2023). Bu güçlü yönler, bisiklet turizmi literatüründe vurgulanan ortak bileşenlerle örtüşmektedir; bu bileşenlere göre (Pratte, 2006); çekici kaynaklar ve deneyimler işlevsel bir rota ağı, koordineli paydaşlar ve görünür iletişim/pazarlama çabalarıyla desteklenmelidir.

EuroVelo gibi ağlar, tabela standartları, korumalı yol segmentleri, entegre hizmet noktaları ve güçlü kurumsal koordinasyon yoluyla uzun mesafe bisiklet rotalarının nasıl başarılı bir şekilde geliştirilebileceğini göstermektedir (Ceylan ve Ilıcalı, 2022). Ancak Avrupa örnekleriyle karşılaştırıldığında ise Balıkesir'in bisiklet turizmi potansiyelini tam olarak gerçekleştirmesini engelleyen bazı yapısal (rota sürekliliği, tabelalar, altyapı kalitesi ve koordineli planlama konuları) gibi sınırlamalarla karşı karşıya olduğu söylenebilir.

Bu sınırlamalara rağmen, Balıkesir'in potansiyel kalkınma fırsatları önemlidir. İlin EuroVelo 8 - Akdeniz Rotası'na yakınlığı stratejik bir avantaj sağlamakta ve uluslararası bisiklet ağlarına entegrasyonu gerçekçi ve uzun vadeli bir hedef haline getirmektedir. Ayvalık, Gömeç, Burhaniye ve Edremit gibi kıyı ilçeleri, EuroVelo kriterleriyle uyumlu peyzajlara, turizm tesislerine ve ulaşım bağlantılarına sahiptir. Bu noktada (ECF, 2025) güzergah ve rota geliştirme huşularında vurgulandığı üzere; belediyeler, turizm aktörlerini ve bisiklet topluluklarını bir araya getiren bir çalışma grubu kurabilir ve altyapı, hizmetler ve tanıtım sorumluluklarının koordinasyonuna yardımcı olabilirler.

Balıkesir ayrıca aktif bir bisiklet topluluğuna, turizm odaklı belediyelere ve sürdürülebilir hareketliliği destekleyen mevcut bölgesel kalkınma planlarına sahip olmaktan da faydalanmaktadır. Balıkesir, genel olarak güçlü doğal varlıklar ve gelişmekte olan bisiklet aktivitelerinin bir birleşimini sunmakla birlikte, başarılı Avrupa bisiklet destinasyonlarının standartlarıyla uyumlu hale getirmek için hedefli yatırımlar ve koordineli planlama gerektirmektedir. Altyapı eksikliklerinin giderilmesi, kurumsal iş birliğinin güçlendirilmesi ve net rota geliştirme stratejilerinin uygulanması, ilin potansiyelinin sürdürülebilir bisiklet turizmi olanaklarına dönüştürülmesi için hayati önem taşımaktadır. Bu zorluklara rağmen, Balıkesir'in gelecekteki kalkınma için önemli bir potansiyele sahip olduğunu söylenebilir. EuroVelo 8 Akdeniz Rotası'na yakınlığı benzersiz bir stratejik fırsat sunmakta ve ilin kıyı ilçeleri birçok EuroVelo planlama kriteriyle uyum sağlama potansiyeline sahip görünmektedir. Belediye iş birliğinin güçlendirilmesi, altyapının iyileştirilmesi ve net rota geliştirme stratejilerinin uygulanması, Balıkesir'in Türkiye'nin sürdürülebilir turizm ortamında önemli bir merkez haline gelmesini sağlayabilir. Ayrıca, bölge kıyı turları, dağ bisikleti, kırsal bisiklet ve gastronomi odaklı rotalar da dahil olmak üzere çeşitlendirilmiş bisiklet ürünleri için oldukça uygundur. Mevcut literatür, kurumsal belgeler ve dijital rota verilerinin bir sentezi olan bu çalışma, Balıkesir'de bisiklet turizminin hem fırsatlarını hem de sınırlamalarını vurgulamaktadır. Gelecekteki araştırmacılar için bu çalışmayı tamamlayacak takip çalışmaları ve rota oluşturma çalışmaları, CBS tabanlı erişilebilirlik ve bağlantı göstergeleri, güvenlik, konfor ve hizmet yeterliliğini doğrulamak için bisikletçi/kullanıcı anketleri ve Balıkesir'e ait bisiklet turizmine yönelik konaklama, yeme-içme ve tamir/bakım noktalarını da içeren bir bisiklet yolları haritası

konulu çalışmalar gerçekleştirilebilir. Ayrıca bu çalışmanın kapsamı dışında kalan ampirik saha çalışmaları, kullanıcı anketleri veya CBS tabanlı rota değerlendirmelerinden faydalanabilir. Ayrıca bulgular, bisiklet kullanımını Balıkesir'in turizm geliştirme stratejilerine daha etkili bir şekilde entegre etmeyi amaçlayan politika yapıcılar, bölge planlamacıları ve turizm paydaşları için kavramsal ve pratik bir temel sunabilir.

KAYNAKÇA

Andreev, H., & Bratec, M. (2024). Developing transnational cycling destinations with the help of EU funds: A truly sustainable approach?. In *Sport Tourism, Events and Sustainable Development Goals* (pp. 54-66). Routledge.

Ankaya, F. Ü., & Aslan, B. G. (2020). Kent İçi ulaşımda bisiklet yollarının planlaması; dünya ve Türkiye örnekleri. *Ulusal Çevre Bilimleri Araştırma Dergisi*, *3*(1), 1-10.

Aşan, K. (2022). Bağımsız bisiklet turistleri. *GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism Recreation and Sports Sciences*, *5*(1), 44-57.

Aylan, F. K. (2021). Bisiklet turizmi bağlamında bisiklet dostu şehir uygulamalarına yönelik bir araştırma: Twitter örneği. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, *5*(2), 1388-1403.

Balıkesir Büyükşehir Belediyesi. (2024). Retrieved from https://balikesir.bel.tr/haberler/bbb-kent-ici-ulasimda-bisiklet-kullanimini-yayginlastiracak

Balıkesir Üniversitesi Öğrenci Toplulukları Listesi (2024). Retrieved from https://adayogrenci.balikesir.edu.tr/site/topluluk

Bezirgan, M. (2025). Dini miras varlıklarının turizm açısından değerlendirilmesi: Edremit Körfezi'ne yönelik karşılaştırmalı bir değerlendirme. *Socıal Scıences Studıes Journal (SSSJournal)*, *11*(5), 859-870.

Burhaniye Belediyesi. (2024). Retrieved from https://www.burhaniye.bel.tr/Guncel/Haberler_Detay.aspx?ID=14179

Buzlukçu, C., Kılıç, S. N., & Uzun, A. (2023). Kentsel rekreasyon olanaklarına yönelik çoklu paydaş değerlendirmesi: Balıkesir örneği. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, *34*(2), 32-43.

Ceylan, F., & Ilıcalı, M. (2022). İstanbul ulaşımında bisiklet kullanımı ve geleceğe yönelik öneriler. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Teknoloji ve Uygulamalı Bilimler Dergisi*, *5*(1), 27-43.

Ceylan, S., & Somuncu, M. (2020). Turizm alanlarındaki ikinci konutların rekreasyon amaçlı kullanımı: Pelitköy (Burhaniye/Balıkesir) örneği. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, *18*(1), 28-56.

Çanakkale Rehberler Odası. (2025). Retrieved from https://caro.org.tr/haberler/caro-balikesir-in-eurovelo-avrupa-bisiklet-rotasi-agi-na-dahil-olmasina-yon

Çelik Uğuz, S. & Özbek, V. (2018). *Destinasyon Sadakatini Etkileyen Faktörler: Bisiklet Turizm ve Burhaniye Bisiklet Festivali Örneği.* Detay Yayıncılık. Ankara

Çelik Uğuz, S. & Özbek, V. (2018). Destinasyon sadakatini etkileyen faktörler: Bisiklet turizmi ve Burhaniye bisiklet festivali örneği. *International Review of Economics and Management*, *6*(2), 84-102.

Çelik Uğuz, S., İlban, M. O., Özbek, V., & Özyazıcı, G. (2018). Kültür, Spor, Turizm için Bisiklet: Burhaniye Bisiklet Festivali. 1. *Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık*.

Demiray, E. (2023). *Balıkesir'de halkın bakış açısıyla kentsel ulaşım (Toplu taşıma) sistemlerine yönelik bir değerlendirme*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.

Derman, E., & Keles, H. (2023). A Conceptual Evaluation of Cycling Tourism in the Context of Sustainable Tourism. *Journal of Tourism & Gastronomy Studies*, *11*(2), 1382-1394.

Deveci, B., Türkmen, S., & Avckurt, C. (2013). Kırsal turizm ile gastronomi turizmi ilişkisi: Bigadiç örneği. *International Journal of Social and Economic Sciences*, *3*(2), 29-34.

ECF (European Cyclists' Fedaration-Avrupa Bisikletçiler Federasyonu). (2025). Retrieved from https://ecf.com/

European Cyclists' Federation. (2018). Retrieved from The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe. https://ecf.com/what-we-do/cycling-economy/economicbenefits

EuroVelo. (2025). Retrieved from https://en.eurovelo.com/ev8/turkey

Faulks, P., Dodd, J., & Ritchie, B. (2008). Bicycle tourism as an opportunity for recreation and restoration? Investigating the motivations of bike ride participants. In *New Zealand Tourism ve Hospitality Research Conference* (pp. 1-27). Lincoln University.

Gül, M., & Gül, K. (2016). Innovative planning in thermal tourism Ddestinations: Balikesir-Güre thermal tourism destination case study. *Global Issues and Trends in Tourism*, 149.

Güvenç, A. (2025). The development status of bicycle tourism in Turkiye: a comprehensive review of opportunities and limitations. *Journal of Sport & Tourism*, 1-16.

Güvenç, A., & Atay, L. (2025). Bicycle-Friendly accommodation certification: A comparative review of Turkiye and international examples. *GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism Recreation and Sports Sciences*, *8*(1), 430-445.

Güvenç, A., (2022). *Türkiye'de Bisiklet Turizminin Mevcut Durum ve Potansiyel Açısından Değerlendirilmesi.* (Yüksek Lisans Tezi) Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı. Isparta.

İbiş, S. (2018). Sürdürülebilir turizm kapsamında Sındırgı ve çevresinin turizm potansiyeli üzerine bir araştırma. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, *2*(4), 26-40.

İlban, M. O., Çolakoğlu, F., & Gümrükçü, S. (2023). Konaklama işletmelerinde sürdürülebilirlik. *Uluslararası Global Turizm Araştırmaları Dergisi*, *7*(2), 123-137.

İlban, M. O., Köroğlu, A., & Bozok, D. (2008). Termal turizm amaçlı seyahat eden turistlerde destinasyon imajı: Gönen örneği. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 7(13) s.105 -129.*

İzmir Büyükşehir Belediyesi. (2023). Retrieved from https://www.izmir.bel.tr/tr/Projeler/eurovelo-rotasina-dahil-olduk/1542/4

Kahraman, T., & Bayraktar, B. (2021). Balıkesir ili mevcut turizm potansiyeline yönelik genel bir değerlendirme. *Balıkesir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, *2*(1), 1-20.

Kılıç, S. N., Ulusoy, H., & Avcıkurt, C. (2021). Yerel internet gazetesi haberlerinde Balıkesir turizmi. *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, *10*(2), 1281-1299.

Komoot. (2025). Retrieved from https://www.komoot.com/guide/12334/fietsroutes-in-balikesir

Köseoğlu, A., & Korkmaz, Ö. (2024). Alternatif turizm bağlamında Bitlis ili bisiklet turizmi rotalarının değerlendirilmesi. *Söke İşletme Fakültesi Dergisi*, *1*(1), 26-39.

Leichenko, R., & Taylor, C. (2024). Promoting rural sustainability transformations: Insights from US bicycle route and trail studies. *Journal of Rural Studies*, *106*, 103205.

Lumsdon, L. (1996). *Cycle tourism in Britain.* Insights, 3, 27–32.

Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: cycle tourism–a model for sustainable development?. *Journal of sustainable tourism*, *8*(5), 361-377.

Mignot, J. F. (2015). The history of professional road cycling. In *The economics of professional road cycling* (pp. 7-31). Cham: Springer International Publishing.

Polat, E. (2017). Turizm ve coğrafi işaretleme: Balıkesir örneği. *Meriç Uluslararası Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi*, *1*(1), 17-31.

Pratte, J. (2006). Bicycle tourism: on the trail to economic development. *Prairie perspectives: geographical essays*, *9*(1), 62-84.

Ritchie, B. W. (1998). Bicycle Tourism in the South Island of New Zealand: Planning and Management Issues. *Tourism Management,* 19(6), 567-582

Simonsen, P. & Jorgenson, B. (1998). *Cycle tourism: An economic and environmental sustainable form of tourism?* Unit of Tourism Research, Research Centre of Bornholm.

Sustrans (1999). Retrieved from Cycle Tourism Information Pack. https://funding4sport.co.uk/downloads/cycle-tourism.pdf

Sustrans. (2015). Retrieved from Economic Impact of the National Cycle Network. https://scate.org.uk/wpcontent/uploads/2015/08/Economic_impact_of_the_National_Cycle_Network_v2.1_long.pdf

Sustrans. (2024). Retrieved from https://www.sustrans.org.uk/national-cycle-network

Temjanovski, R., & Popeska, B. (2020). The potential of cycling tourism to promote healthy lifestyle habits. *Macedonian International Journal of Marketing*, *6*(11), 79-88.

Tibenham, R. (2001). Sustrans: The National Cycle Network. *Local Economy*, *16*(3), 252-255.

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.

Türkiye Bisiklet Federasyonu. (2025). Retrieved from https://bisiklet.org.tr/

Türkiye Bisiklet Yolu Ağı Master Planı Cilt1/2/3 (Turkey Bicycle Route Network Master Plan Chapter 1/2/3). (2024). Retrieved from https://cygm.csb.gov.tr/turkiye-bisiklet-agi-master-plani-i-103852

Türkiye Milli Savunma Bakanlığı Harita Genel Müdürlüğü. (2025). Retrieved from https://www.harita.gov.tr/urun/balikesir-fiziki-il-haritasi/448

Türkmen, S., & Gökdemir, S. (2021). Bisiklet turizmi motivasyonlarının belirlenmesi. *GSI Journals Serie A: Advancements in Tourism Recreation and Sports Sciences*, *4*(1), 19-32.

Türsab. (2022). Retrieved from https://www.tursab.org.tr/assets/assets/uploads/sehir-raporlari/balikesir-turizmi-ocak-2022.pdf.

Uğuz, S. Ç., İlban, M. O., Özbek, V., & Özyazıcı, G. (2018). Kültür, Spor, Turizm için Bisiklet: Burhaniye Bisiklet Festivali. 1. *Baskı. Ankara: Detay Yayıncılık*.

Uğuz, S., & Uğuz, S. Ç. (2011). Sürdürülebilir turizm kapsamında Burhaniye'nin alternatif turizm potansiyeli. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (24), 332-353.

Weston, R., Davies, N. J., Lumsdon, L. M., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E., & Piket, P. (2018). *The European Cycle Route Network, EuroVelo*. European Parliament.

Wikiloc. (2025). Retrieved from https://tr.wikiloc.com/rotalari/bisiklet/turkiye/balikesir

Yemişçioğlu, Ş. (2022). *Analiz araçlarıyla sürdürülebilir bisiklet yolları seçimi: Balıkesir örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.

Yılmaz, G. Ö., & Gürol, N. K. (2012). Balıkesir ilinin kırsal turizm potansiyelinin değerlendirilmesi. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, *2012*(2), 23-32.

Yılmaz, K. (2021). Sosyal bilimlerde ve eğitim bilimlerinde sistematik derleme, meta değerlendirme ve bibliyometrik analizler. Manas Sosyal Araştırmalar Dergisi, 10(2), 1457-1490.

Evaluating The Bicycle Tourism Potential of Balıkesir Province

İbrahim MİSİR

Balıkesir University, Institute of Social Sciences, Balıkesir/Türkiye

Extended Summary

The article investigates the bicycle tourism potential of Balıkesir Province by situating it within global, European and national discussions on cycling, sustainable tourism and regional development. Using a systematic review of academic studies, policy documents, institutional reports and user-generated route platforms, it argues that Balıkesir combines geographical advantages, a diversified tourism portfolio and an emerging cycling culture, but still lacks the continuous infrastructure, coordinated governance and specialised services needed to become a competitive bicycle tourism destination.

Conceptually, bicycle tourism is treated as a special-interest and nature-based form of travel that overlaps with adventure, eco-, rural and sustainable tourism. It is defined broadly to include not only long-distance tours but also day trips and holidays in which cycling is a central part of the visitor experience (Temjanovski & Popeska,2020; Derman & Keles, 2023). The article highlights three main dimensions: economic (visitor spending on accommodation, food, equipment and local services), environmental (low-carbon mobility, reduced congestion and resource use) and social (health and well-being benefits, opportunities for community interaction and the creation of event and festival cultures). International experiences show that well-designed cycling products can generate substantial local income and employment while supporting climate-friendly transport and positive destination images (Simonsen & Jorgenson, 1998; Sustrans, 1999; Ritchie & Hall, 1999; Lumsdon, 2000; Weston vd., 2012).

This conceptual framing is placed within an institutional context shaped by organisations such as Sustrans, the European Cyclists' Federation and the EuroVelo network. Over recent decades these actors have helped transform cycling from an informal recreation into a strategically planned, network-based tourism product with clearly defined standards. EuroVelo in particular provides reference points for route continuity, safety, surface quality, service spacing and signage. As a Mediterranean country with a long coastline and a strong tourism sector, Turkey is directly affected by these developments through EuroVelo 8 – the Mediterranean Route, which already includes the İzmir coastal corridor and is planned to extend northwards towards Edremit Bay and Çanakkale (EuroVelo, 2025).

Within this larger picture, the article views Turkey as a late but promising newcomer in bicycle tourism. Everyday cycling rates remain relatively low and dedicated infrastructure is still fragmented in many cities, yet recent initiatives such as the Turkey Bicycle Route Network Master Plan indicate growing commitment. The Master Plan proposes a network of inter-settlement and tourism-oriented bicycle corridors using criteria such as traffic volume, gradient, distance between settlements and access to cultural and natural attractions. In this framework, Balıkesir is classified as a city whose settlement area is considered accessible by bicycle and is located on a priority coastal corridor stretching from Çanakkale to İzmir (Turkey Bicycle Route Network Master Plan Chapter 2, 2024).

The empirical core of the article provides a detailed picture of Balıkesir's geography and tourism profile. The province occupies a strategic position between the Marmara and Aegean Seas and hosts both coastlines, together with islands, sandy beaches, fertile plains, forested mountain areas and rural hinterlands. Key landscape assets include the Kazdağı region, Edremit Bay, the Ayvalık Archipelago, Manyas Lake and the Gönen thermal area. This diversity

offers a wide range of potential cycling settings, from flat coastal touring and island routes to more demanding mountain and village rides, suitable for different ability levels and interests (Gül & Gül, 2016).

Touristically, Balıkesir already has strong reputations in coastal tourism, nature-based tourism, cultural heritage, gastronomy and thermal tourism. These strengths are highly compatible with bicycle-based experiences. Cycling can connect beaches with olive groves, thermal facilities with rural villages, or island views with historical neighbourhoods, encouraging visitors to spend more time in local areas and interact with residents. Districts such as Edremit, Ayvalık, Cunda and Burhaniye are described as natural hubs for integrated cycling itineraries that combine sea and sun, forest and mountain landscapes, local cuisine and historical sites ((Turkey Bicycle Route Network Master Plan Chapter 3, 2024).

The study also reviews current cycling environments and practices. Route-sharing platforms such as Komoot and Wikiloc reveal an expanding set of user-generated tracks in Balıkesir, especially around Ayvalık, Cunda, Edremit, Burhaniye and Kazdağı. These routes include road cycling loops, touring itineraries and off-road trails, indicating the presence of an active community of cyclists already exploring the region. In addition, around fifteen cycling clubs and groups operate in the province, ranging from university-based communities to local associations. Their rides, events and tours contribute to the emergence of a bicycle culture that can support and promote tourism-oriented initiatives (Komoot, 2025; Wikiloc, 2025).

In terms of infrastructure and projects, several developments are highlighted. The BALBİS Bicycle-Friendly Stops Project, initiated by Balıkesir Metropolitan Municipality and first implemented on the Balıkesir University Çağış Campus, integrates bicycle parking with public transport stops and aims to encourage low-carbon mobility. At the regional scale, efforts to extend EuroVelo 8 northwards and to brand Edremit Bay and surrounding districts as part of an international cycling corridor show that local actors are seeking to link Balıkesir to global networks. Another example is the Burhaniye Bicycle Festival, organised since 2015, which brings cyclists together to experience coastal, mountain and rural routes and strengthens the district's image as a culture, sport and eco-tourism destination (Balıkesir Metropolitan Municipality, 2024; Burhaniye Municipality, 2024).

However, the article underlines several constraints that currently limit Balıkesir's competitiveness. Compared with leading European cycling destinations, the province still lacks continuous, standardised and well-signed cycle routes that meet international expectations. Infrastructure remains fragmented, surface quality is inconsistent, signage is often insufficient and safety measures are limited, especially along high-traffic roads. Institutional coordination between municipalities, regional authorities and national agencies is not yet strong enough to produce an integrated cycling strategy; instead, projects tend to be localised and short term. These challenges are reinforced by broader national conditions, such as the still-limited role of bicycles in everyday transport and tourism in Turkey and the lack of widespread cycling-friendly services such as secure parking, repair points and specialised accommodation.

The discussion and conclusion sections argue that Balıkesir is a promising but still emerging bicycle tourism destination. Its dual coastlines, rich natural and cultural resources, diverse tourism products and proximity to the EuroVelo 8 corridor provide a strong foundation. The presence of active cycling groups, festivals and municipal initiatives demonstrates social and institutional readiness. To turn this potential into concrete and sustainable tourism products, the article recommends prioritising the continuity and safety of cycling routes; aligning local infrastructure standards with the criteria of the Turkey Bicycle Route Network Master Plan and EuroVelo; expanding bicycle-

friendly services and accommodation; strengthening connections between cycling and public transport; and enhancing collaboration among municipalities, tourism stakeholders and local communities.

Finally, the study notes that its document-based approach provides an overview rather than a detailed on-the-ground evaluation. It suggests that future research should incorporate empirical fieldwork, such as GIS(Geographic Information System)-based assessments of route conditions, user surveys on satisfaction and safety perceptions and stakeholder interviews on governance and coordination, in order to offer more precise guidance for planners and decision-makers and help position Balıkesir as a leading cycling destination within Turkey and the wider Mediterranean region.