

## TÜRKİYE ULAŞIM SİSTEMLERİ TURİZM VE ÇEVRE İLİŞKİLERİ

*Suna Doğaner\**

### *Ulaşım ve Turizm İlişkileri*

Turizm, ulaştırma yol ve araçları kullanılarak yapılan bir yer değiştirme faaliyetidir. Turizm, ulaşım sistemlerine bağlı olarak başlamış, gelişme göstermiş ve turizmin gelişimi de ulaşımı canlandırmıştır. Turizm ulaştırması, turistik amaçlı yolculuklarda, turistin turizm pazarlarından, turizm çekim merkezlerine, hızlı, güvenli ve düzenli bir şekilde taşınmasını sağlayan bir hizmet faaliyetidir. Turizm geliştikçe, ulaşımın tatil süresi içindeki payını azaltmak için, turizm hızlı ulaşım araçlarına yönelmiş, ulaşım sistemleri arasındaki rekabet güven, konfor, düzenlilik gibi şartları gerçekleştirmiştir. Turizmde ulaştırma hizmeti, demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu ulaşım sistemlerinden en az birisiyle yapıldığı gibi, bunlar arasında işbirliği de önemlidir (havayolu/karayolu, denizyolu/karayolu/demiryolu vb.). Özellikle organize turlarda bu işbirliğinden büyük ölçüde faydalanılır.

Turizmde karayolu ulaşımı, turizm bölgeleri arasında ilişki sağlar, diğer ulaşım hatlarından daha sık bir ulaşım ağına sahip olduğu için, bir turizm bölgesi çevresindeki, turistik çekiciliklerin, merkezle bağlantısını sağlayarak, bütünlük oluşturur, geçtiği yerler ve yakınındaki doğal ve kültürel kaynakları turizme açar, sağladığı hareketlilik ve konaklamalarla kısa zamanda daha çok yer görmeyi sağlar. Turizmde karayolu ulaşımı, turistlerin geceleme-leri için, karayolu üzerinde motel, kamping, karavan yeri gibi ko-

\* Doç. Dr. Suna Doğaner, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü öğretim üyesi.

naklama tesisleri ayrıca ağırlama ve alışveriş üniteleri geliştirmiştir. Turizmde karayolunun olumsuz yönü uzaklıkla ilgilidir. Ulaşımın tatil süresi içindeki payının fazla olması tatil süresini kısaltacağından, uzak yerlere (örneğin 2000 km) gidiş-dönüşlerde turisti diğer ulaşım sistemlerine (uçak, gemi) aktarmak gerekir. Turiste konaklama yaptırmak gerektiğinden gezilecek iki yer arasında karayolunun bir günde aşılması gerekir. Bu nedenle bir günde aşılacak uzaklığın 400-600 km. ile sınırlanması uygun olmaktadır.

Denizyolu ulaşımı yolcu taşınmasıyla birlikte, konaklama, ağırlama, eğlence ve alışveriş olanaklarını içinde sunan «gemi turizmi»ni ortaya çıkarmıştır. Denizde kıyı çizgisinin daha kıvrımlı kesimlerine girebilen yatlar, yat turizminde konaklama ve aynı zamanda denizyolu ulaşım aracıdır. Denizyolu ulaşımının hava koşullarından etkilenmesi, diğer ulaşım sistemlerine bağımlı olması (karayolu, havayolu) ve uzaklıkla ilgili olarak büyük yolcu gemilerinin hızlarının az olması, turizm açısından olumsuz yönlerini oluşturur.

Demiryolu ulaşımının turizm açısından olumlu özellikleri, fazla sayıda turist taşıyabilmesi, içinde dolaşma olanağıyla rahatlık sağlaması, ağırlama hizmetinin trende verilebilmesi, geceleme olanağıyla günlerce süren yolculuk yapılabilmesi, karayolu ve denizyolundan daha fazla hız sağlayabilmesidir. Fakat rayların ulaştığı yerle ulaşımın sınırlanması, tren tarifelerine bağlı kalarak zaman açısından sınırlayıcı olması turizm açısından olumsuz yönlerini oluşturur. Trenyolu hattı üzerindeki turistik yerlere düzenlenen özel tren seferleri «tren turizmi»ni ortaya çıkarmıştır. Havayolu ulaşımı, ulaşımın tatil süresi içindeki payını en aza indirir. Turizme büyük ölçüde turist gönderen Avrupa ve Amerika kıtalarına uzak ülkelerin ve adaların turizme açılması hava ulaşımı sayesinde mümkün olmuştur. Ancak havayolu ulaşımı havaalanlarına bağımlılık gösterdiğinden, her yer bu ulaşım aracından faydalanamaz. Tarifeli uçuşlar seyahati belirli gün ve saatlerle sınırlamakla beraber kiralık uçaklarla (charter) yapılan tarifersiz uçuşlarla havayolu turizmde büyük önem kazanmıştır. Havayolu ulaşımı turizm bölgelerinde diğer ulaşım sistemlerine özellikle karayoluna bağımlılık gösterir.

Turizm ulaştırması bir ÷lkede turizmin gelişme gösterdiği yörelere özellikle karayolu, havaalanı, yat limanı yapımıyla yöresel gelişmelere neden olmaktadır.

### *Türkiye Ulaşım Sistemlerine Göre Turizm Ulaştırması*

Türkiye'de ulaşım ve turizm birbirinden karşılıklı olarak etkilenmektedir. Mevcut ulaşım sistemlerinin birbiriyle bağlantısı, organize turları da bu ilişkiye göre yönlendirmektedir. Turizmdeki bölgesel ve yöresel gelişmelere göre de ulaşım sistemlerinde gelişmeler olmaktadır.

*Karayolu* : Türkiye turizminde karayolu ulaştırmasının en önemli işlevi, organize turlar şeklinde yapılan kitlesel turizm hareketlerinde, ulaşım sistemleri arasında tamamlayıcı rol oynamasıdır (havayolu/karayolu, demiryolu/karayolu, denizyolu/karayolu gibi). Türkiye'nin coğrafi konumu bakımından Amerika, Batı Avrupa, Asya ÷lkelerine uzak olması nedeniyle dış turizmde organize turların çoğunluğu havayolu/karayolu işbirliği içindedir. İstanbul, Antalya, Ankara, İzmir ve Trabzon'a havayoluyla gelen turist, karayoluyla düzenlenen turlara katılıp tekrar havayoluyla dönüş yapmaktadır. Karayolunun denizyolu veya demiryolu bağlantılı olduğu turlar da bulunmaktadır. İstanbul-Trabzon arasında denizyoluyla başlayan tur karayoluyla devam etmekte ve havayoluyla bağlantılı olarak dönüş yapılmaktadır. İstanbul-Ankara arasında demiryoluyla başlayıp Orta ve Batı Anadolu'yu karayoluyla dolaşan turlar bulunmaktadır.

Türkiye'de karayollarının ağıının sık olması ve Türkiye'de şehirlerarası yolcu taşımacılığının çoğunluğunun (% 93.96) karayoluyla yapılması, Türkiye turizm ulaştırmasında da karayolunun payını artırmaktadır. Türkiye'de karayolu yapımı 1950'de Karayolları Genel Müdürlüğünün kuruluşuyla hız kazanmış, 1995 yılında 59 999 km olmuştur. Karayollarında bir diğer gelişme 1973'de I. Boğaz Köprüsü çevre yolunun yapımıyla başlanan otoyolların artmasıdır. 1987'de 115 km olan otoyolların uzunluğu 1994 yılında 1167 km olmuştur. 3600 km.lik kısmı Türkiye'de yer alacak TEM (Trans-European Motorways) projesi tamamlandığında turizm ulaştırması da bundan büyük ölçüde faydalanacaktır.

Türkiye'de karayolu ağı sık olmasına rağmen, ulaşım hatlarının yüzey şekillerinin etkisi altında olduğu görülmektedir. Kuzey ve güneyde dağların kıyıya paralel olarak uzanması, ancak belirli geçitlerden iç kısımlara ulaşım olanağı sağlamaktadır. Bu nedenle Karadeniz ve Akdeniz kıyılarını boyuna aşan karayolu hattı olmasına rağmen, iç kesimle bağlantı belirli geçitlerden olmaktadır. Bu durum turizmde tur hatlarını etkileyerek, tur hatlarının bölgelerarası bağlantı sağlayan ana karayollarını izlemesine ve ana karayolu hatlarına göre içeride bulunan bazı şehirlerin, doğal ve kültürel kaynakların turizmden faydalanamamasına neden olmaktadır.

Akdeniz Bölgesinde Antalya'yı Çubuk boğazı üzerinden Isparta ve Korkuteli üzerinden Denizli'ye bağlayan karayolu, Türkiye turizminde en çok ilgi çeken şehir olan Antalya'yı Orta Anadolu ve Batı Anadolu turlarına bağlamaktadır. Antalya-Isparta karayolunu (150 km) 12 km kısaltacak olan Dereboğazı karayolunun yapımı devam etmektedir. Adana, İç Anadolu (Ürgüp-Göreme yöresi) ve Güneydoğu-Doğu Anadolu (Gaziantep-Diyarbakır-Van) turlarına antik ve tarihi dönemlerde önemli bir geçit olan Gülek Boğazının doğusundan geçen Tarsus-Ulukışla arasındaki karayolu ve yapımı devam eden otoyoldan bağlanmaktadır. Adana Bölümünde turizmde daha çok ilgi çeken Silifke ve çevresi ise İç Anadolu (Konya-Ürgüp-Göreme) turlarına, Taşeli yöresinin iç kısımla bağlantısını sağlayan Silifke-Mut-Konya karayoluyla bağlanmaktadır.

Batı Karadeniz bölümü dış turizmde organize turlar açısından gelişmiş sayılmaz fakat Orta ve Doğu Karadeniz Bölümü İç Anadolu ve Doğu Anadolu turlarına Samsun-Ankara ve Trabzon-Erzurum karayolu, ayrıca kalitesi iyi olmamakla beraber Hopa-Artvin- Erzurum karayoluyla bağlanmaktadır. Zigana geçidini aşan Trabzon-Erzurum karayolunun, Zigana dağına delen 1702m. lik Zigana tüneliyle kısaltılması turizm için de olumlu olmuştur.

Ege Bölgesinin doğu-batı doğrultulu vadi olukları, kıyının iç kısımlarla bağlantısını kolaylaştırmaktadır. Ege Bölgesini iç kısımlara bağlayan karayolu hatlarından özellikle İzmir-Denizli ve İzmir-Balıkesir-Bursa karayolları, Batı Anadolu turlarında yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.

Türkiye'de iç bölgelere yapılan turlar kültür ve ören turizmine yöneliktir. Fakat Türkiye turizminde deniz turizmi, daha önemli bir yer tutmaktadır. Bu bakımdan deniz kıyısını izleyen karayolları, deniz turizmine yönelik turlarda büyük önem taşımaktadır. Türkiye kıyılarının uzunluğuna göre, çok az bir kıyı kesiminde karayolu deniz kıyısını izlemez. Ulaşıma uygun olmayan yüksek kıyılarda (Karadeniz'in Trakya kıyıları, Saros körfezi, Gökova körfezi kuzey kıyıları vb.), enine yapılı oldukça girintili çıkıntılı kıyılarda (Datça, Bozburun yarımadası, Fethiye körfezi, Gökova körfezi kıyıları vb.) ve bazı ovalarda (Çukurova, Çarşamba, Bafra, Karacabey ovaları) karayolu yüzey şekillerine uygun olarak kıyı gerisinden geçirilmiştir. Deniz kıyısını izleyen karayolları turistlere Türkiye kıyılarının bütün doğal ve kültürel kaynaklarını görme olanağı verir. Turizmde bir başka önemi de diğer ulaşım sistemlerinin işlevini tamamlamasıdır. Turların başladığı özellikle İzmir ve Antalya limanlarına denizyoluyla veya İstanbul, İzmir, Antalya, Trabzon'a havayoluyla gelen turlar karayolu bağlantılı olarak devam etmektedir. Marmara Bölgesinde İstanbul, turizmde sahip olduğu turistik değerlerle ve karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu olanaklarıyla ve Anadolu'nun Avrupa'ya en yakın bölgesinde yer alması nedeniyle turların büyük bir çoğunluğunun başlangıç yeri olmuştur. İstanbul-Edirne otoyolunun tamamlanmasıyla (1994) karayoluyla Edirne-İstanbul arası kısalmıştır.

İç bölgelerin karayollarından turizmde en yoğun kullanılanlar Ankara-Kayseri-Nevşehir, Ankara-Nevşehir-Malatya-Urfa-Diyarbakır; Adana-Gaziantep-Diyarbakır; Van-Tatvan-Mardin-Urfa-Adıyaman-Malatya; Van-Tatvan-Diyarbakır-Urfa; karayollarıdır. Bölgelerarası karayollarının kesiştiği kavşak şehirleri, turizmde geceleme yerleri olmaktadır. Ankara, Afyonkarahisar, Balıkesir, Konya, Nevşehir, Kayseri, Erzurum, Diyarbakır, Anadolu turlarında konaklama şehirleri olmuştur.

Turizm bölgelerini birbirine bağlayan ana karayolları üzerindeki tarihi yapılar (köprü, kervansaray vb.) veya yakınındaki arkeolojik şehirler ve doğal kaynaklar (göl, şelale vb.) öncelikle tanınmakta ve turizme açılmaktadır. Silifke-Konya karayolunda Alahan, Konya-Nevşehir karayolunda Sultanhanı, Tatvan-Diyarbakır karayolunda Malabadi köprüsü, kıyı turizm merkezlerine

yakın olan Perge, Aspendos, Efes, Milet, Priene antik şehirleri, batısından İzmir-Muğla karayolu geçen Bafa gölü, turizmin geliştiği bir yörede Manavgat şelalesi gibi. Fakat Türkiye'de ana karayollarına göre daha içeride kalan turistik doğal ve kültürel kaynaklar turizmde yeterli ölçüde tanınmamaktadır. Salihli Sardes, Kütahya'da Aizonai antik kalıntıları, Kayseri Kapuzbaşı, Denizli Güney, Erzincan Girlevik şelaleleri gibi.

Yılda yaklaşık 15 milyon turist katıldığı iç turizm hareketinde, gerek kitlesel ve gerekse bireysel gezilerin büyük bir çoğunluğu karayoluyla yapılmaktadır. İç turizmde talep çoğunlukla İzmir-Alanya arasında deniz turizmine yönelik olduğundan bu bölgelerde yoğun turizm mevsiminde trafik oldukça yoğundur. Kısa süreli bayram tatillerinde aşırı yığılmalar nedeniyle trafik kazaları arttığından Antalya ve Muğla kıyılarına yönelen ana karayolları bu tatillerde ağır taşıt trafiğine kapatılmaktadır.

Dış turizmde, karayoluyla sınır kapılarından giriş yapan turistlerin, ulaşım sistemleri içindeki oranı, 1955 ve 1960 yıllarında çok düşüktür. 1955 yılında % 5.6, 1960 da % 1.7 olan bu oran 1965 de büyük bir artış göstererek % 32 olmuştur. 1990 yılında % 35.7 olan bu oran 1995 yılında havayolunun rekabeti sonucu % 21'e düşmüştür (Çizelge 1, Şekil 1)'.

Karayolu girişlerinde en büyük oran Kapıkule sınır kapısına dır (1995 yılı, % 27.7). Karayolu girişleri genellikle komşu ve yakın ülkelerden tercih edilmektedir. Sarp gümrük kapısının açılmasıyla bu kapıdan girişler artmıştır (% 12.6, 1995 yılı). Türkiye'ye komşu ülkelerden alışveriş için gelenler nedeniyle, karayolu girişleri bazı kapılarda fazla görünmektedir. Bu amaçla girişler nedeniyle karayoluyla giriş yapan yabancıların sayısı yoğun turizm mevsimi dışında ilkbahar ve sonbahar mevsimlerinde de yüksektir.

Karayolu, ulaşım araçları açısından «karavan turizmi» adı verilen bir turizm şeklini geliştirmektedir. Aynı zamanda konaklama işlevi olan karavanlar için ana karayolları üzerinde morkamplar kurulmakta ayrıca turizm yörelerinde kampinglerden faydalanmaktadırlar. Karavanlar için gümrük kapılarında (İpsala, Kapıkule), Ege ve Akdeniz bölgelerinde, Ürgüp-Göreme yöre-

Çizelge 1. Ulaşım Sistemlerine Göre Gelen Yabancı Turist Sayısı

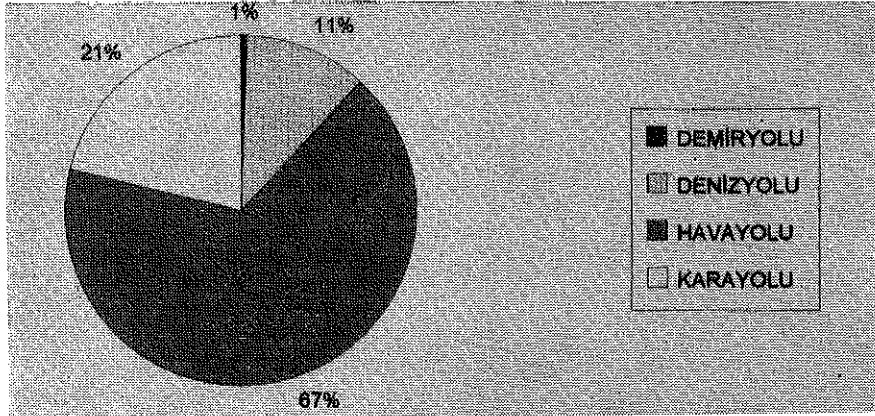
Yıl	Toplam	Denizyolu*	Demiryolu	Havayolu	Karayolu
1955	107 348	18 361	29 995	52 914	6058**
1960	124 228	24 022	7423	90 610	2173
1965	361 758	67 843	52 186	126 119	115 608
1970	724 784	244 228	23 595	247 142	209 819
1975	1 148 611	410 131	52 686	399 887	285 907
1980	1 057 364	522 636	65 695	282 509	186 524
1985	2 190 217	548 756	49 528	863 153	738 780
1990	5 397 748	757 607	145 019	2 566 084	1 929 038
1995	7 747 389	884 272	52 113	5 179 679	1 631 325

1 Türkiye'ye gelen yabancı turist sayısı, sınır kapılarından giren yabancı sayısına göre hesaplanmaktadır. Turizm amaçlı gelenler dışında sportif ilişkiler, konferans, iş ilişkileri, eğitim, kamu hizmeti gibi nedenlerle gelenler çok az bir oran oluşturduğu için (% 5.6) araştırmada yabancı turiste dahil edilmiştir.

\* 24 saatten az kalanlar dahil.

\*\* Geliş yolu bilinmeyen 1990 yabancı karayoluna dahil edilmiştir.

Kaynak : Turizm İstatistikleri, Devlet İstatistik Enstitüsü.



Şekil 1 — Gelen Yabancıların Ulaşım Sistemlerine Oransal Dağılımı (1995)

sinde, Pamukkale'de ve bazı göl kıyılarında (Sapanca, Bafa, Eğirdir, Köyceğiz gölleri) kamping ve mokamplar bulunmaktadır.

Sonuç olarak Türkiye, turizm ulaştırmasında karayolundan büyük ölçüde faydalanmaktadır. Yeni karayolları ve otoyolların yapımının yolculuğun tatildeki süresini kısaltması ve turizm merkezlerine günlük gidiş mesafesindeki yerleri turizme açması bakımından önemi bulunmaktadır. Fethiye-Kaş karayolunun tamamlanması (1982) Muğla-Antalya arasında kıyı turizm merkezlerinin bağlantısını sağlamıştır. Denizli'nin Acıpayam-Göhlisar karayoluyla Fethiye'ye, Serinhisar-Tefenni-Korkuteli karayoluyla Antalya'ya, Tavas-Kale üzerinden Muğla'ya karayoluyla bağlanması (1990), Ege ve Akdeniz kıyılarına deniz turizmine gelenleri, günlük olarak Pamukkale travertenlerine çekmektedir.

Kıyı ve kültür turizmi açısından, karayollarından büyük ölçüde faydalanılmasına rağmen, yayla turizmi ve kış turizminde pekçok yayla ve dağın bu turizm çeşitlerine açılmaması, karayolu ulaşımının güç olmasındandır. Dağ yollarının iklimden olumsuz etkilenmesi nedeniyle, yeni karayolları yapımıyla pekçok yer yayla ve kış turizmine açılacaktır.

*Havayolu* : Türkiye turizminde, havayolu ulaşımının büyük önemi bulunmaktadır. Coğrafi konumu bakımından çok sayıda turist gönderen ülkelere uzak olması nedeniyle, havayolu geliş ve gidiş süresinin tatil içindeki payını azaltmaktadır. Özellikle seyahat acentalarının düzenlediği organize turların çoğunluğu havayolu bağlantılıdır. 1988 yılında Türkiye'ye havayoluyla gelen turistlerin % 54.8'i organize turla gelmiştir. Genellikle organize turlarda İstanbul ve İzmir'e havayoluyla gelen turist, karayoluyla Batı Anadolu turlarına katılıp, Antalya ve Ankara'dan havayoluyla dönüş yapmaktadır. Doğu Anadolu turlarında İstanbul, Ankara, Adana, Trabzon'a havayoluyla gelen turist, karayoluyla Orta, Doğu ve Güneydoğu Anadolu turlarına katılmakta ve Van, Malatya, Diyarbakır havaalanlarından dönüş yapmaktadır.

Türkiye'de fazla sayıda turist çeken yörelere havaalanı yapımı, havaalanlarının bazılarının uluslararası ve tarifersiz (charter) uçuşlarına açılması, özel havayolu şirketlerinin kurulması havayolu ulaşımının turizmdeki payını artırmıştır. Türkiye'de ilk ha-



vaalanının yapımından itibaren (1912) yapılan havaalanları 1947 yılında 19 adet, 1996'da 40'ı aşmış bulunmaktadır. Bu havaalanlarının bir kısmı sivil, bir kısmı sivil ve askeri bir kısmı ise sadece askeri amaçlıdır. Ayrıca 2 özel havaalanı bulunmaktadır (Bodrum, İstanbul).

Marmara Bölgesinde İstanbul'da Atatürk havalimanı 1953 yılında uluslararası hava trafiğine açılmış, günümüzde Türkiye'nin en büyük ve gelişmiş havalimanıdır. Turizm ulaştırması açısından da Türkiye turlarının büyük bir kısmının başlangıcı, önemli bir kültür turizmi merkezinde bulunması bakımından hava ulaşımında en büyük paya sahiptir. 1995 yılında Türkiye'ye havayoluyla giriş yapan yabancılar % 34.3 oranında Atatürk Havalimanından giriş yapmıştır. Sadece iç hat seferlerine açık olan Bursa havaalanı için İstanbul-Bursa arasında düzenlenen seferler daha çok iş amaçlı gidiş-gelişler için kullanılmaktadır. 1995'de bu hatta 26.839 yolcu taşınmıştır. Turizm açısından kış turizmi için Uludağ'a hava ulaşımı sağlamaktadır. 1995 yılında hizmete giren Çanakkale havaalanı gelecekte yörenin turizmine büyük katkıda bulunacaktır.

Ege Bölgesinde hava ulaşımını sağlayan askeri havaalanı (Çiğli) turizm ulaştırmasında da hizmet vermiştir. 1987 yılında İzmir'e 18 km uzaklıkta inşa edilen havalimanı (Adnan Menderes) turizmin gelişmiş olduğu bir bölgenin turizmine büyük katkıda bulunmaktadır (Foto 1). 1995 yılında Türkiye'ye gelen yabancılar % 9.6 oranında Adnan Menderes havalimanından giriş yapmıştır. Bu havalimanı Ege kıyılarında gelişen deniz turizmi ve ören turizmi için düzenlenen turlar tarafından, yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Bu bölgenin turizminde hava ulaşımından en önemli gelişme, kısmen Akdeniz bölgesine de hizmet veren Dalaman Havalimanınının 1981 de hizmete girmesidir. Marmaris, Fethiye, Kaş başta olmak üzere kıyı turizmine yönelik turlarda, İzmir-Antalya arasında havaalanının bulunmaması, bu kıyıların turizmini uzun yıllar olumsuz olarak etkilemiştir. 1995 yılında Türkiye'ye gelen yabancılar % 15.9 oranında Dalaman Havalimanından giriş yapmıştır. İzmir-Antalya arasında havaalanına ihtiyacın çokluğu, daha küçük havaalanlarının yapımına neden olmuştur. 1987 yılında Bodrum Mumcular'da ilk özel havaalanı



Foto 1 — Adnan Menderes Havalimanı

açılmış ve bu havaalanı İzmir ve Dalaman havaalanlarına uzak olan Bodrum'un turizmüne büyük katkıda bulunmuştur. Selçuk havaalanı, İzmir-Bodrum arasında özellikle Kuşadasına gelen turlar için kullanılmaktadır. Türkiye'ye çok sayıda turist çeken Pamukkale turizmi için Denizli'nin 60 km doğusunda, 1991 yılında açılan Çardak havaalanının yapımı olumlu olmuştur. 1 Nisan 1997 tarihinde Milas havaalanı açılarak iç ve dış turizme hizmet vermeye başlamıştır.

Akdeniz Bölgesinde turizmin gelişmiş olması ve turizm potansiyelinin yüksek olması hava ulaşımını da önemli duruma getirmektedir. 1995 yılında Türkiye'ye gelen yabancıların % 36.3ü Antalya havaalanından giriş yapmıştır. Akdeniz Bölgesinde Adana (Şakirpaşa) havaalanı uluslararası havalimanı olması açısından turizmde önemlidir. Fakat Adana Bölümünün Antalya Bölümüne göre turizmde fazla gelişmemiş olması nedeniyle, bu yörede daha çok Silifke çevresinde yoğunlaşan turizm, diğer bölgelerle karayolu bağlantılıdır.

Karadeniz Bölgesinde Trabzon, Samsun, Sinop, Tokat havaalanları bulunmaktadır. Karadeniz Bölgesinde Doğu Karadeniz

Bölümünün turizmde ilgi görmesi Trabzon havaalanının işlevini artırmıştır. Özellikle Doğu Karadeniz'de yayla turizminin gelişme göstermesinde, bu havaalanının önemli bir rolü olacaktır.

İç Anadolu Bölgesinde Ankara'da Esenboğa havalimanı, Atatürk havalimanından sonra, Türkiye'nin yolcu ve uçak kapasitesi açısından Türkiye'nin ikinci büyük havalimanıdır. Uluslararası havalimanı olmasına rağmen, dış turizmde Anadolu turlarının başlangıcı genellikle İstanbul olduğu için, turistlerin Türkiye'ye girişinde az kullanılmaktadır. 1995 yılında Türkiye'ye gelen yabancıları % 2.2 oranında Esenboğa havalimanından giriş yapmıştır. İç Anadolu Bölgesinde Konya, Sivas, Kayseri havaalanlarından özellikle Kayseri havaalanı uluslararası düzeye getirilip, Ürgüp-Göreme yöresine karayolu bağlantısı kısaltıldığı zaman, bu yörenin turizmine daha çok katkıda bulunacaktır. Bu yörenin turizmi için, Gülşehir'e 12 km uzaklıkta küçük uçakların inebildiği Tuzköy havaalanı bulunmaktadır.

Doğu Anadolu Bölgesinde Erzurum, Erzincan, Kars, Muş, Elazığ, Van, Malatya şehirleri hava ulaşımına sahiptir. Bunlardan Van çevresi turizmde oldukça ilgi gördüğünden, Van havaalanı 1993 yılında uluslararası tarifersiz seferlere açılmıştır. Güneydoğu Anadolu Bölgesinde Diyarbakır, Gaziantep, Urfa havaalanları bulunmakla beraber bu bölgeye yapılan turlarda çoğunlukla karayolu kullanılmaktadır.

Dış turizmde havayoluyla Türkiye'ye giriş yapan turistlerin ulaşım sistemleri içindeki oranı 1970-1985 yılları arasında % 50 nin altındayken (1970'de % 34, 1980'de % 26, 1985'de % 39.5) 1988'de %50.3'e ulaşmıştır. 1995 yılında % 67'ye ulaşarak birinci sırayı almıştır (Şekil 1).

Türkiye'de hava ulaşımının turizmde gelişme göstermesi, tarifersiz (charter) uçuşlarla mümkün olmuştur. Tarifeli seferlere göre daha ekonomik olması, uçağın tüm koltuk kapasitesinin satın alınarak zamanın tarifeli uçuşlarla sınırlanmaması gibi nedenlerle turizmde büyük ilgi görmektedir. Turizmde yabancıların en büyük oranda giriş yaptıkları Antalya havalimanında yolcu sayısı % 91, Dalaman havaalanının % 88 oranında tarifersiz uçuşlara aittir.

Türkiye'de havayolu ulaşımında özel havayolu şirketlerinin kurulmasıyla turizmde önemli bir gelişme olmuştur. 14.10.1983 tarihinde çıkan «Türk Sivil Havacılık Kanunu»nun, havayolu ulaşımında özel şirketlere yer vermesiyle kurulan özel şirketler 1994'de 44 uçak 7683 koltuk kapasitesine ulaşmışlardır. Türk Hava Yolları ise 1994 de 60 uçak 9947 koltukla en büyük kapasiteye sahiptir. 1980 yılından itibaren küçük havaalanları yapımının başlaması ve askeri havaalanlarının sivil hava ulaşımına açılmasıyla, turizm bölgelerinde charter seferleri artmıştır. Bodrum havaalanı charter uçuşlarıyla büyük ölçüde turist çekerken, bu havaalanının 1996 yılında Türk Hava Yollarına kiralanması ve güvenlik açısından özel şirketlere iniş izni verilmemesi, özel şirketlerin tepkisini çekmiştir. Havaalanlarının turizmde havayolu/karayolu işbirliği içindeki organize turlarda kullanılanlar veya turizm yöresine doğrudan varışlar için kullanılanlar olarak, farklı işlevleri bulunmaktadır. Karayolu bağlantılı organize turlar için Atatürk havalimanı büyük ölçüde kullanılmaktadır. Turizm yöresine varışta havaalanının turizm merkezine 2 saatten fazla uzak olması havaalanlarının turizmde etki alanını daraltmaktadır. Dalaman havaalanının etki alanı Fethiye ve Dalyan'la sınırlı kalmakta Kaş ve Marmaris bu havaalanına uzak kalmaktadır. Yörenin Akdeniz ikliminin yüksek yaz sıcaklıkları nedeniyle, yoğun turizm sezonunda 3 saatlik bir karayolu ulaşımı, turizm hizmeti açısından olumsuz olmaktadır. Dalaman (1981) ve Adnan Menderes havaalanları (1987) tamamen turizm amaçlı inşa edilmişlerdir. Antalya havalimanı Kemer, Side, Alanya'yı havayolu ulaşımına açmaktadır. Fakat Kaş'a göre uzak bir konumdadır. Dalaman havalimanına da uzak olan Kaş ve Kalkan bu nedenle havayolu ulaşımından faydalanamamaktadır. Aynı şekilde çok turist çeken Silifke çevresi de Adana havaalanına göre uzak bir konumdadır. Türkiye turizmde bazı merkezlerde gelişmiş bir hizmet olarak havaalanlarından turizm merkezlerine helikopter kiralamak mümkündür. Fakat kitle turizmüne uygun değildir.

Türkiye'de verilen hizmetler açısından en gelişmiş ve yıllık yolcu kapasitesi 1 milyonun üzerinde 24 saat hizmet veren Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes, Antalya ve Dalaman havaalanları havalimanı özelliğinde ve uluslararası tarifeli ve tarifesiz uçuş-

lara açıktır. Adana, Erzurum, Gaziantep, Kars, Trabzon, Van havaalanları uluslararası charter seferlerine açılarak yöresel turizmin gelişmesi amaçlanmıştır. Kars havaalanıyla Sarıkamış kayak alanının, Erzurum havaalanıyla Palandöken kayak merkezinin dış turizme açılması planlanmıştır. 1996 yılında tarifersiz uçuşlarla Türkiye havaalanlarına 6.568.512 yolcu gelmiştir.

*Denizyolu* : Türkiye iç ve dış turizmde denizyolu ulaştırması, konaklama, ağırlama, eğlence gibi hizmetlerin deniz taşıtında verildiği «gemi turizmi» ve «yat turizmi» şeklindedir. Bu turizm çeşitlerinde turizm etki alanı geniş olan limanlar, karayolu bağlantılı günlük turların yapıldığı uğrak yerleridir.

Türkiye üç tarafı denizle çevrili, çok uzun bir kıyı şeridine sahip olmakla beraber, denizyolu taşıması yolcu taşımacılığında çok yük taşımacılığına yöneliktir ve Türkiye ulaşımında denizyolu yolcu taşımacılığının payı çok düşüktür. Denizyolu yolcu taşımacılığında iç hatlarda şehir hatları ve şehirlerarası hatlarda tarifeli seferlerle yolcu taşımaktadır. Şehir hatlarında yolcu taşımacılığı özellikle İstanbul şehir hatlarında İstanbul Boğazı, İstanbul adaları (Kınalıada, Burgazada, Heybeliada, Büyükada, Sedefadası), Yalova, Çınarcık seferleri turizm açısından ilgi görmektedir. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı Karadeniz, Marmara Denizi ve Akdeniz olmak üzere üç ayrı hatta yapılmaktadır. Karadeniz hattında İstanbul-Sinop-Samsun-Ordu-Giresun-Trabzon limanlarına uğranarak feribotla yapılan seferler Karadeniz kıyılarının turizmde tanınmasını sağlamaktadır. Bu tarifeli seferlere katılarak Trabzon'dan karayolu bağlantılı turlar yapılmaktadır. Ayrıca bireysel olarak feribotla Trabzon'a ulaşıp özel otolarıyla Doğu Anadolu'yu gezen turistler bulunmaktadır. Marmara Denizinde, İstanbul-Bandırma arasında feribot ulaşımı, İstanbul-Armutlu-Mudanya, Tekirdağ-Erdek seferleri, Marmara Adalarına İstanbul, Tekirdağ ve Erdek'den yapılan seferler Marmara denizi kıyısında deniz turizminin gelişme gösterdiği Marmara ve Avşa adaları ve Erdek'e, özellikle ikinci konutların yoğunluk kazandığı Mudanya ve Armutlu'ya ulaşım sağlamaktadır. Ege Denizinde Çanakkale-Gökçeada ve 1995 yılında Odunluk iskelesi yerine hizmete giren Geyikli iskelesi-Bozcaada arasındaki feribot seferleri Gökçeada ve Bozcaada'ya turizm ulaştırması sağlamaktadır. İstanbul-İzmir arasında yıl bo-

yunca yapılan feribot seferleri, turizmde büyük ilgi çeken bu iki şehri birbirine bağlamaktadır. İstanbul'dan başlayarak Ege ve Akdeniz kıyılarında turistik çekiciliğe sahip 10 limana uğrayarak yapılan seferler «gemi turizmi» şeklinde düzenlenmektedir (Foto 2).

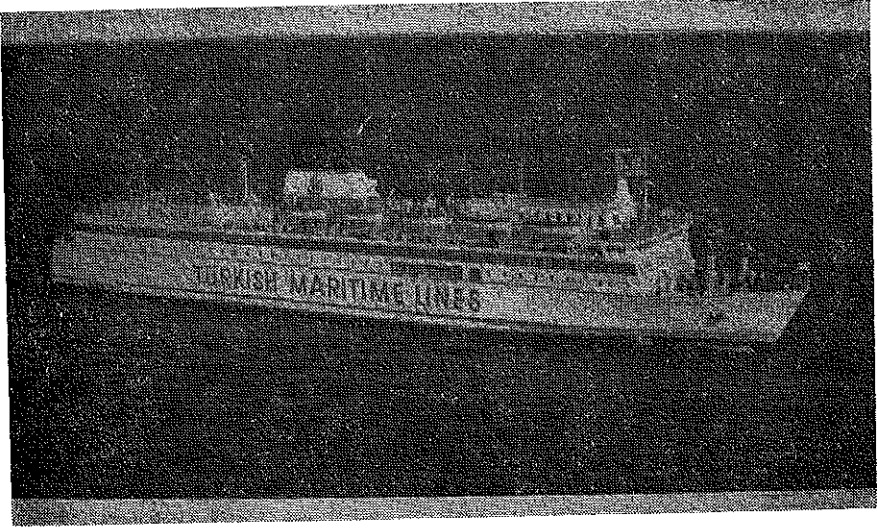


Foto 2 — Akdeniz Kıyılarında Gemi Turizmi

Dış hatlarda turizm mevsiminde Adriyatik hattında yapılan İzmir-Venedik, Antalya-Venedik feribot seferleri Türkiye'nin turizmde en çok ilgi çeken bu iki kentinin Avrupa ile bağlantısını sağlamaktadır. Kıbrıs hattında ise Mersin-Magosa arasında bütün yıl yapılan feribot, Taşucu-Girne ve Alanya-Girne arasında yolcu gemisi seferleri Türkiye kıyıları ve Kıbrıs arasında deniz ulaşımı sağlamaktadır. Karadeniz'de Trabzon-Soçi limanları arasında feribot taşımacılığı turistik olmaktan çok ticari amaçlıdır. Türkiye turizmde denizyolu ulaşımı en çok Ege Adaları ve Türkiye kıyıları arasında yerli ve yabancı gemi, yat, feribot ve teknelerle yapılmaktadır. Bu şekilde Ayvalık-Midilli, Çeşme-Sakız, Bodrum-İstanköy, Marmaris-Rodos arasında turizm amaçlı seferler bulunmaktadır. 1997 yılında Haliç tersanesinde inşası tamamlanan yolcu gemisi (Karadeniz) 1998 yılbaşında Mısır ve İsrail limanları gezisiyle kruvaziyer seferlerine başlamıştır.

Türkiye'ye deniz yoluyla gelen turistin diğer ulaşım sistemleri içindeki oranı 1955-1965 yılları arasında çok düşüktür (ortalama % 18.3). 1970-1980 yılları arasında % 49.4 olmuş, 1985'de % 25'e düşmüş, 1995 yılında % 11 olmuştur. Deniz yoluyla gelen turistlerin (884 272, 1995 yılı) % 72.8'i ekskürsionistlerdir. Konaklama yapmayan ve bölgelerarası turlara katılmayan ekskürsionistler, sadece şehir turları ve alışveriş yoluyla turizme katkıda bulunmaktadır.

Türkiye'ye deniz yoluyla gelen yabancılar 33 limandan giriş yapmaktadır. En fazla giriş yapılan limanlar Kuşadası (274 239 turist), İstanbul (227 917), Bodrum 89 338), Marmaris (82 493), Trabzon (60 703), Antalya (38 464) limanlarıdır. Fakat bu girişlerin İstanbul'da % 13.2, Kuşadası'nda % 11.9, Bodrum'da % 39.7, Marmaris'te % 47.5, Antalya'da % 7.8 oranını günlük gelişler oluşturmaktadır. Ege ve Akdeniz limanları Ege adalarına yakınlıkları, İstanbul önemli bir turistik merkez olması nedeniyle gemi turizminin uğrak yeridir. Trabzon'dan girişlerin fazla olması ticari nedenlere dayanmaktadır.

Türkiye'nin Ege ve Akdeniz kıyılarının yat turizmine uygunluğu nedeniyle özel yat veya ticari yatlarla da turist gelmektedir. Yatla giriş yapılan en yoğun limanlar yat limanlarının bulunduğu Marmaris, Bodrum, Fethiye, Antalya ve Kuşadası limanlarıdır (Foto 3). 1995 yılında Türkiye'ye deniz yoluyla 2580 adet yatla 11.416 yabancı turist giriş yapmıştır.

Türkiye'de gemi turizminden en fazla Ege ve Batı Akdeniz kıyıları faydalanmaktadır. Kıyı turizminin gelişmiş olduğu bu kıyılara Akdeniz ülkelerinden yapılan gemi turizmine katılanlar ve Sakız, Midilli, İstanköy, Rodos gibi çok yakın adalardan günlük gelişler olmaktadır. İstanbul büyük bir turistik merkez olarak gemi turizminde turlara dahil edilmektedir. Fakat Karadeniz, Marmara ve Doğu Akdeniz kıyıları turizmde deniz ulaşımından yeterli ölçüde faydalanamamaktadır.

*Demiryolu* : Türkiye ulaşımında yolcu taşımacılığında demiryolunun payı % 4.12'dir. Ulaşımında karayoluna ağırlık verilmesi ve demiryollarının uzun yıllar ihmal edilmesi turizm ulaştırmasında da demiryollarından fazla faydalanılmamasına yol açmıştır.

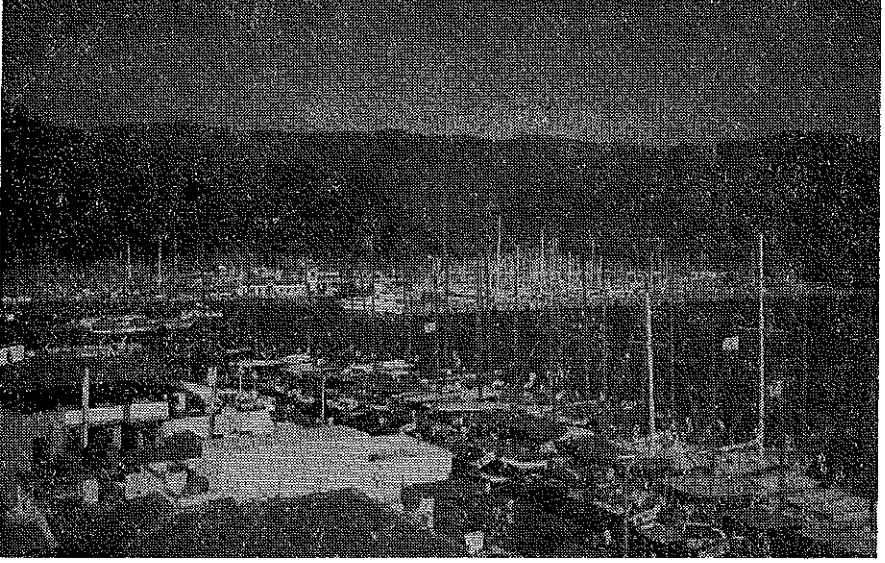


Foto 3 — Marmaris Yat Limanı ve Yat Yanaşma Yeri

tır. Türkiye’de yüzölçümüne oranla demiryollarının uzunluğu fazla olmamakla beraber kültür turizmi açısından Anadolu’nun önemli şehirlerine demiryolu ulaşımı bulunmaktadır. İstanbul-Ankara-Sivas-Erzurum üzerinden Kars’a giden Doğu Ekspresi, İstanbul-Ankara-Kayseri-Malatya üzerinden Diyarbakır’a giden Güney Ekspresi, İstanbul-Konya-Adana-K. Maraş-G. Antep’e giden Toros Ekspresi, tarihi yapılar bakımından zengin şehirlerden geçtiği için kültür turizmi açısından önemlidir. Türkiye’de deniz turizmi gelişmiş olmasına rağmen demiryolu az sayıda şehirde deniz kıyısına inmektedir. İstanbul, İzmir ve Mersin dışında deniz kıyısına indiği İzmit, İskenderun, Zonguldak ve Samsun’da deniz turizmi fazla gelişme göstermemiştir. Deniz turizminin gelişme gösterdiği İzmir-Mersin arasında kıyıda demiryolu ulaşım olanağı bulunmamaktadır.

Türkiye şehirleri arasında demiryoluyla uzaklık karayollarına göre fazla olduğundan ve tren hızları fazla olmadığından yolculuğun tatil içindeki payını azaltmamaktadır. Türkiye’de tren hızları Ankara-İstanbul arasında 100 km/saat, diğer hatlarda 95



km/saat, Mavi tren hızları Ankara-İstanbul hattında 115 km/saat, diğer hatlarda 95 km/saattir. Avrupa'da Fransa, Almanya, İtalya ve İspanya yüksek hız eşiği kabul edilen 250 km/saat sürati aşabilen trenlere sahiptir. Avrupa ülkelerinin hızlı tren yolu ağıyla birbirine bağlanması planlanmaktadır. 3200 km'lik kısmı Türkiye'de bulunan TER (Trans-European North-South Railway) projesi tamamlandığında bundan turizm ulaştırması da faydalanacaktır.

Türkiye turizminde ulaşım sistemi olarak demiryolundan «Mavi Tren» uygulamasından faydalanılmaktadır. Hızları fazla olan Mavi Tren uygulaması ilk olarak Ankara-İstanbul arasında başlamış ilgi görmesi üzerine 1984'de Ankara-İzmir, 1985'de Ankara-Sivas, 1986'da Ankara-Zonguldak arasında hizmete girmiştir. Başkent Ekspresiyle varış süresi kısalan (6 saat 55 dk.) İstanbul-Ankara arası, İstanbul-Ankara Sürat Demiryolu tamamlandığında 3 saatlik bir yolculuğa inecektir.

Demiryolunun turizmde ilgi çekmesi «özel tren kiralama» uygulaması ve önceden belirlenen hatlarda «özel tren turları»yla konaklama, ağırlama ve ulaşım hizmetlerini birarada sunan «tren turizmi»nin başlamasıyla olmuştur (Foto 4). Seferden çıkarılmış olan buharlı trenler «buharlı tren turları» olarak turizm amaçlı kullanılmaktadır. Çeşitli adlarla yapılan buharlı tren turlarından yaygın olarak otobüs bağlantılı 8 adet tur vardır. (Marmara, Kapadokya, Anadolu, Pamukkale, Efes, Nemrut, İpekyolu, Van gölü turları). Bu turlarda istasyonlara yakın turistik çekiciliklere karayoluyla turlar düzenlenmektedir. Kayseri istasyonundan Ürgüp-Göreme yöresine, Selçuk istasyonundan Efes antik şehrine, Bandırma istasyonundan Manyas gölüne, Denizli istasyonundan Pamukkale'ye, Adıyaman-Gölbaşı istasyonundan Nemrut dağına otobüsle tur düzenlenmektedir. «Özel tren kiralama» uygulamasıyla guruplara istedikleri hatlarda buharlı veya dizel trenler kiralanmakta ve dış turizmde ilgi görmektedir. 1989 yılında seyahat acentaları tarafından yabancı turistlere 6, 1990 yılında 4 buharlı tren turu düzenlenmiştir. Özel tren turları ise önceden belirlenen gün ve hatlarda düzenlenmekte, iç ve dış turizmde ilgi görmektedir. Bunlar Kapadokya, GAP I, GAP II, Efes-Çamlık, Samsun Fuar, Mevlana, İpekyolu, Nemrut, Pamukkale



Foto 4 — Buharlı Trenle Tren Turizmi

turlarıdır. TCDD'nin turizmde bir diğer hizmeti demiryolu-karayolu kombine taşımacılık sağlayan turlardır. İstanbul-Dinar tren seferi Dinar-Antalya arasında otobüs bağlantılı, Ankara-Balıkesir tren seferi Balıkesir-Akçay-Ayvalık otobüs bağlantılı yapılabilmektedir.

Turizmde ilgi çeken bir hizmet de «kiralık özel vagon ve salon vagon» uygulamasıdır. Bu uygulamayla 1991 yılında «özel salon vagonunda yılbaşı» turu başlatılmıştır. İstanbul, 1889-1977 yılları arasında yapılan Dünya'nın en ünlü tren turu Şark Ekspresi (Orient Ekspresi)'nin son durağı olmuştur. Nostalji Orient Ekspres seferleri değişik tarihlerde Venedik-Zürih-İstanbul, Belgrad-İstanbul, Bologna-Viyana-Budapeşte-İstanbul arasında yapılmaktadır.

Türkiye demiryolları uluslararası hatlarla da bağlantılıdır. Türkiye'nin Avrupa ile demiryolu bağlantısı İstanbul-Zürih arasında hergün karşılıklı sefer yapan İstanbul Ekspresiyle sağlanmaktadır. İstanbul Ekspresine yaz aylarında hergün Viyana bağlantılı vagon bağlanmakta, haftada birer gün İstanbul-Bükreş ve

İstanbul-Moskova yataklı vagonları bağlanmaktadır. Ayrıca yaz aylarında sefer yapan Balkan Ekspresinde Moskova-Bükreş yataklı vagonları, Budapeşte, Varşova kuşetli vagonları bulunmaktadır. İstanbul-Atina arasında hergün karşılıklı Atina Ekspresi çalışmaktadır. TCDD 1996 yılında yolcuların özel araçlarını trenle yanlarında getirmelerini sağlayacak «otokuşat» tren seferlerini Lebeny (Macaristan)-Edirne arasında başlatmıştır (1996 yılında 15.023 yolcu, 5622 otomobil taşınmıştır).

Türkiye'nin Kars-Ermenistan üzerinden Asya demiryollarıyla bağlantısı olmasına rağmen 1992 yılında Kars Akyaka ilçesindeki demiryolu çıkışı da sağlayan gümrük kapısının (Doğu Kapı) kapatılmasıyla bu bağlantı durmuştur. Türkiye-Gürcistan arasındaki demiryolu projesiyle Erzurum-Kars-Posof-Ahıska-Tiflis hattının yapımıyla Türkiye'nin Asya ve Uzakdoğu ülkelerine demiryoluyla bağlanması planlanmaktadır. Böylece Türkiye Tiflis-Soçi üzerinden Kuzey Kafkasya demiryoluna, Tiflis-Bakü hattıyla Azerbeycan'a ve Mahaçkale (Dağıstan)-Astrahan hattıyla Trans-Sibirya hattına bağlanmış olacaktır.

Türkiye'ye demiryoluyla gelen yabancıların oranı 1955 yılında % 27.9 olmuş, 1960 yılından itibaren bu oran düşmeye başlamış 1975'de % 4.5, 1985'de % 2.2, 1995'de % 1 olmuştur. Bu oranla diğer ulaşım sistemleri içinde sonuncu sıradadır. Demiryoluyla giriş yapan yabancıların % 82'si Kapıkuleden giriş yapmıştır. Uzunköprü ve İslahiye'den girişler çok az miktardadır (Uzunköprü 9026 kişi, İslahiye 323 kişi, 1995 yılı).

### *Çevre Sorunları Açısından Ulaşım-Turizm İlişkileri*

Turizm ülke içinde genel olarak mevcut ulaşım sistemlerini kullanmaktadır. Türkiye'de turizm amaçlı yapılan ulaşım olanakları da bulunmaktadır. Dalaman, Adnan Menderes, Milas havaalanları turizm amaçlı yapılmışlardır. Türkiye'nin güneybatısında turizm merkezlerini birbirine ve merkezleri koylara bağlayan karayolları turizm amaçlıdır, yat limanları turizm amaçlı inşa edilmişlerdir. Bodrum, Marmaris'de limanlar turizm amaçlı genişletilmişlerdir.

Ulaşımında turistik gelişmeler İzmir-Antalya arasında yoğunlaşmıştır. Fakat ulaşım sistemlerinde yer seçimi ve yoğunluk beraberinde getirdiği diğer sorunlarla turizme zarar vermektedir. Tarım alanları, köyler, yaban hayatı, bitki örtüsüyle kırsal bir bütünlük içinde olan turizm yörelerinde, tamamen karayoluna yönelik bir turizm planlamasıyla yoğun kapasiteye göre planlanmış karayollarının yapımı rekreasyonel bütünlüğü bozmaktadır. Karayolları yapımı için yeni yol yarmalarıyla toprak ve bitki örtüsü tahrip edilmekte, yaban hayatı iç kısımlara çekilmekte, verimli tarım alanlarından karayolu geçirilmektedir. Yolun yapımından etkilenen çevre yolun trafiğe açılmasından sonra toz, gaz, katı atıklar ve gürültüden olumsuz etkilenmektedir. İzmir-Antalya arasında yörelerin kırsal yapı ve nüfusuna uyum göstermeyen, yoğun turizm mevsimine göre planlanmış karayolları yapılmıştır. Köyceğiz, Fethiye arasında ve Datça yarımadasında tamamen turistik özelliğe sahip orman ve denizi seyretmeyi mümkün kılan kıvrımlı karayolları, mesafeyi kısaltmak için orman tahrip edilerek doğal kıvrımlar bozularak yeniden yapılmaktadır. 1993 yılında tamamlanan İzmir-Çeşme otoyolu, ve yapımı devam eden Antalya-Isparta karayolunun yapımı için çok sayıda ağaç kesilmiştir. Urla yarımadasını daha çok yapılaşmaya açacak olan bu otoyol, kıyı ve yat turizmini olumsuz etkileyecektir. Çanakkale Boğazı asma köprüsüyle bağlantılı olan, batı Anadolu'da transit geçişler için hazırlanan İzmir-Çanakkale otoyol projesinin bir parçası olan Küçükkuyu-Behramkale kıyı yolu için çok sayıda zeytin ağacı kesilmek zorunda kalacaktır. İzmir-Aydın otoyolu inşasında Hellenistik Döneme ait sit mezarlar yok edilmiştir.

Karayolları doğal sit alanı olarak kabul edilmesi gereken jeomorfolojik şekillere de zarar vermektedir. Ürgüp-Göreme yöresinde karayollarının peribacalarının yoğun olduğu vadilerin içinden geçirilmesi peribacalarına zarar vermiş ve manzara seyri açısından bütünlüğünü bozmuştur. Aynı şekilde 1964 yılında Pamukkale travertenlerini keserek, traverten platosuna çıkan asfalt yol travertenleri tahrip etmiş, 1993 yılında kaldırılarak yerine zamanla travertenle kaplanacak 16 sunî havuz yapılmıştır. Bir aşınım şekli olan falezler dünya'da korunmaya alınırken Türkiye'de falez üs-

tünden karayolu geçirilmektedir. Antalya Lara falezleri üzerinden karayolu geçirilerek yapılaşmaya açılmıştır. Aynı şekilde karayollarının arkeolojik sit alanları olan antik şehirlere sokulması bu kalıntıların geçmişle bütünlüğünü bozmaktadır.

Kıyıların girinti ve çıkıntılarının karayolu yapımı için doldurulması manzara seyrinin en çekici noktaları olan kıvrımlı kıyıların doğal görünümünü bozmaktadır. 1990 yılında çıkan Kıyı Kanununa 1994 yılında ilave edilen son yönetmeliğin 4. maddesi, deniz, akarsu ve göl kıyılarından doldurma ve kurutma yoluyla kara, deniz ve hava ulaşımına yönelik altyapı için arazi kazanmaya imkan vermektedir<sup>1</sup>. Bu imkan deniz kıyısında kara, deniz ve hava ulaşım tesisleri inşaatına yol açacağından kıyıların kıvrımlarını bozacağından 1997 ÇED yönetmeliği ulaşım tesisleri için denizden alan kazanılması durumunda ÇED ön raporunu şart koşmuştur.

Havaalanları yapımında yer seçimi de turizmde önem taşımaktadır. Özellikle turistik yörelerde havaalanı yapımında sulak alanların çevrelerinin seçilmesi kuşların yaşam ortamlarına zarar vermektedir. Verimli tarım alanları üzerine kurulmuş olan Dalaman Havaalanı Köyceğiz-Dalyan sulak alanına yakın ve uluslararası kuş göç yolları üzerinden geçmektedir. Milas havaalanının yer seçimine Güllük dalyanına zarar vereceğinden çevreciler tepki göstermişlerdir. A sınıfı sulak alan olan, Doğu Avrupa ve Orta Doğu'nun en önemli sığınağı kışlama alanı olan Burdur gölü kıyısında Süleyman Demirel havaalanı sığınaklarının yaşam ortamlarına ve göl turizmi açısından önemli bir potansiyele sahip olan göller yöresinde gelişecek olan göl turizmine zarar verecektir. Özellikle ekoturizm içinde kuş gözlemciliği büyük ilgi görmektedir. Dünya'da çok az sayıda kalan dikkuyruk ördeklerinden 10 000 adedi Burdur gölü çevresinde yaşamaktadır<sup>2</sup>. Havaalanı kuşların yaşam ortamına zarar verirken, kuşlar da uçakların iniş ve kalkışında uçakların motorlarına zarar verecektir. Adana-Mersin arasında havaalanı yapımı için Karataş ilçesin-

1 Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik (30 Mart 1994 tarih 21890 sayılı Resmî Gazete).

2 Türkiye Çevre Vakfı, Türkiye'nin Sulak Alanları, s. 108.

de Seyhan ve Ceyhan deltalarının planlanması çevrecilerin tepkisini çekmektedir. Halbuki Türkiye 1994 yılında taraf olduğu Ramsar Sözleşmesiyle Su kuşları yaşam ortamı olan sulak alanların korunmasını taahhüt etmiştir<sup>3</sup>. Büyük Çekmece gölü kuzeydoğusunda Hezarfen havaalanı gölün su toplama havzasının «mutlaka koruma sınırı» içinde inşa edilmiştir.

Havaalanları arkeolojik ve doğal sit alanlarına da zarar vermektedir. 1. Derece arkeolojik sit sınırları içinde ve Efes antik şehrine 700 m uzaklıktaki Selçuk havaalanında uçak titreşimleri tiyatroya zarar verdiği için kaldırılması önerilmektedir. Peribacalarının yoğun olduğu Ürgüp-Göreme yöresinde Tuzköy havaalanının uluslararası düzeye getirilmesi peribacalarına zarar verecektir. Deniz ulaşımında turizm merkezleri dışında koylara liman, iskele, rıhtım yapılması kıyı çizgisinin kıvrımlarını bozmaktadır. Bu durum özellikle yat turizmini olumsuz olarak etkilemektedir. Yat turizminde uluslararası öneme sahip Fethiye körfezinde Göcek koyunun doldurularak rıhtım yapılması çok olumsuz bir örnek olmuştur.

## S O N U Ç

Türkiye turizm ulaştırması dış turizmde organize turlarda havayolu/karayolu işbirliği içindedir. Havayoluyla gelen turist karayolu bağlantılı turlarla dolaşmakta ve tekrar havayolu bağlantılı dönmektedir. Türkiye'de ulaşımında karayolları yapımına önem verilmesi turizmin geniş alanlara yayılmasını sağlamıştır. Türkiye'de bireysel ve kitlesel turizm hareketleri belirli karayollarını izlemektedir. Tur hatları özellikle iç kesimleri kıyıya bağlayan karayollarına bağlı kalmaktadır. Bu durum anakarayollarına göre içeride kalan şehirlerin turizmden daha az pay almasına neden olmaktadır (Tokat, Amasya gibi). Ulaşım sistemlerinin birkaçından faydalanan şehirler de turizmde kavşak şehirler durumundadır. İstanbul, İzmir, Antalya, Ankara, Trabzon, Erzurum gibi.

3 Ramsar Sözleşmesi (Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkındaki Sözleşme) (17.5.1994 gün ve 21937 sayılı Resmi Gazete).

Türkiye'de denizyolu ulaşımının yolcu taşımacılığında çok yük taşımacılığına yönelik olması turizmde denizyolu ulaşımını da etkilemektedir. Turizmde denizyolu ulaşımından iç hatlarda Karadeniz, İstanbul-İzmir, Marmara deniz hatları, dış hatlarda Adriyatik ve Kıbrıs hatlarından faydalanılır. Kıyı turizm merkezleri arasında turistlerin faydalanacağı tarifeli seferler bulunmamaktadır. Bu nedenle havaalanı ve limanlardan konaklama yerlerine transferler karayolundan yapılmaktadır. Bu durum da turizm mevsiminde karayollarında yoğunluğu daha da artırmaktadır.

Demiryolu ulaşımından turizmde Mavi Tren uygulamasından faydalanılmaktadır. Buharlı tren ve özel tren turlarıyla konaklama, ağırlama ve ulaşımı birarada sunan tren turizmi başlatılmıştır. Anadolu'nun çok sayıda tarihi şehrine uğrayan tren turlarının kültür turizmi açısından önemi bulunmaktadır. Türkiye'de şehirlerarası uzaklığın karayoluna göre demiryolunda fazla olması ve tren hızlarının düşük olması turizmde demiryolunun tercih edilmemesine neden olmaktadır.

Türkiye'ye 1995 yılında gelen yabancıların % 67'si havayoluyla gelmiş bunların da % 34.3'ü Atatürk Havalimanından giriş yapmıştır. % 21 oranında karayoluyla gelenlerin % 27.7'si Kapıkule'den giriş yapmıştır. Denizyolu ve demiryoluyla gelenlerin oranı oldukça düşüktür (% 11 ve % 1). Denizyoluyla gelenlerin çoğunluğunu da (% 72.8) ekskürsionistler oluşturur.

Ulaşım sistemlerinin doğal ve arkeolojik sit alanlarına zarar vermesi, bu alanların turizmde çekiciliğini kaybetmesine neden olmaktadır. 1993 yılında çıkan ve 1997 yılında yenilenen Çevresel Etki Değerlendirilmesi Yönetmeliği yeni ulaşım sistemleri yapımında ÇED olumlu raporu istemektedir. Türkiye 1994 yılında Ramsar Sözleşmesiyle sulak alanları korumayı taahhüt etmiştir. Bu nedenle sulak alanların çevresine ulaşım altyapılarının yapımı önlenecektir.

Türkiye, ulaşımına bağlı ortaya çıkan tren turizmi, karavan turizmi, gemi turizmi ve yat turizminden faydalanmaktadır. Tren turizminden en çok İzmir-Çamlık hattı ve Pamukkale turları, karavan turizminden Ege ve Batı Akdeniz kıyıları, gemi turizmin-

den İstanbul, Kuşadası, Bodrum, Marmaris ve Antalya limanları, yat turizminden İzmir-Antalya arasındaki kıyı şeridi faydalanmaktadır.

Türkiye'de pekçok doğal ve kültürel çekiciliğin turizme açılması ulaşım olanaklarıyla mümkün olmuştur. Fakat yeni yerlerin özellikle dağların turizme açılması için yeni karayollarına ihtiyaç bulunmaktadır.

#### K A Y N A K Ç A

- ATASOY, V. 1986. Ulaştırma ve Haberleşme Hizmetlerindeki Gelişmeler. Ulaştırma Bakanlığı yay.
- BAYRAKTAR, A. 1991. «Karayollarından Kaynaklanan Çevre Sorunları İzmir-Ankara Karayolunda Bir Örnekleme Üzerine Sorunlara Yaklaşım Çevresel Etki Değerlendirmesi Uygulamadan Örnekler, Çevre Vakfı yay. s. 43-85, Ankara.
- CEYHUN, E. 1973. «Ulaştırma Sektörünün Türk Turizmine Katkısı» Sevk ve İdare Dergisi, sayı. 56, s. 9-14.
- DHİMİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ, Havaliman ve Havaalanları, 1993.
- DHİMİ, İstatistik Yıllık, 1995.
- ERGUR, Ş. 1978. «Turizmde Hava Taşımacılığı ve Milli Hava Yollarının Rolü», İktisadi Coğrafya ve Turizm Enstitüsü Konferansları 1977, s. 45-65, İstanbul.
- GÜRDAL, M. 1990, Turizm Ulaştırması, Adım yay. no. 8, 199s, Ankara.
- HACIOĞLU, N. 1989. Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü, Uludağ Üniversitesi Güçlendirme Vakfı yay. no. 33, 204s, Bursa.



- HERATY, M. J. 1990. «Gelişmekte Olan Ülkelerde Turizm Taşımacılığı Üzerine Düşünceler» (Çeviri), Tuguv Dergisi, Turizmde Seçme Makaleler, no. 7, s. 49-55, İstanbul.
- KUNTAY, O. 1996. «Havaalanları ve Sürdürülebilir Turizm» Türkiye'de 19. Dünya Şehircilik Günü Kollokyumu (7-9 Kasım 1995 Alanya). İstanbul.
- DEVLET İSTATİSTİK ENSTİTÜSÜ, Turizm İstatistikleri 1995.
- DEVLET İSTATİSTİK ENSTİTÜSÜ, Ulaştırma İstatistikleri Özeti 1994.
- TURİZM BAKANLIĞI, Turizm İstatistikleri Bülteni 1995.
- TURİZM BAKANLIĞI, Yat İstatistikleri Bülteni 1995.
- TURİZM BAKANLIĞI, Tarifersiz Uçaklar (Charter) Bülteni 1996.