



Ege Coğrafya Dergisi, 9 (1996), 71-88, İzmir  
*Aegean Geographical Journal, 9 (1996), 71-88, İzmir—TÜRKİYE*

## EGE BÖLGESİNDE TURİZM ULAŞTIRMASI

Füsun SOYKAN

<fsoykan@edebiyat.ege.edu.tr>

### ABSTRACT

#### Tourism Transportation in Aegean Region

Considerable amount of visitors, almost 50%, have been recently coming into our country through Aegean Region by maritime lines. Kuşadası, Bodrum, Marmaris and Çeşme are the busiest port for tourist entry. The arrivals reach its peak during August and September. Tourists preferring airways possess a small share in the final total (9.8%), Whereas they constitute 47% of the visitors who have come to the region. The principal arrival centre is A.Menderes Airport of İzmir.

There are different alternatives that foreign visitors can participate in arranged and organised tourism tours. The tourist trips throughout the Aegean Region are carried out by arranged daily tours or excursions with short-time accomadations. The most significant departure places of these tours and excursions are İzmir, Kuşadası, Bodrum and Marmaris. The regional tours starting out from İzmir mainly follow those lines: Efes-Kuşadası, Bergama, Milet-Prien-Didim, Pamukkale, Sardes, and İzmir city tour. A little minority of native tourists join arranged daily tours. On the contrary they rather prefer going on tours whichlast, at least a couple of days and extend out of the region.

## Giriş

### Ulaşım ve Turizm

Seyahati mümkün kılan ulaşım, turizmi tamamlayan bir eleman durumundadır. Turizm, uzaklık ve zamandan büyük ölçüde etkilendiği için ulaşım son derece bağımlıdır. Çünkü uzaklığın fazlalığı turizmde fiziksel erişilebilirliği kısıtlamakta, diğer yandan turizmin maliyetini yükseltmektedir. Turizmde erişilebilirliğin önemi pazar alanlarına (turist gönderen ülkeler) yakınlık ile çok daha iyi anlaşılmaktadır. Özellikle ekonomik kalkınmada turizmi bir motor gücü olarak gören ülkeler, yakın çevrelerinde geniş bir turist pazarına sahip iseler büyük avantaj sahibi olurlar. Turizm-ulaşım ilişkisinde bir başka etkileşim şekli de turistik yol güzergahlarında motel, mokamp gibi yolboyu konaklama tesislerinin kurulmasıdır.

Erişilebilirlik olanaklarının artması oranında, günümüzde birçok yeni sayfiye yeri ve yeni turistik merkezler doğmuştur. Bunun tam tersi olarak, çok sayıda ekolojik dengesi hassas alan, yakınlık faktörü nedeniyle çok sık ziyaret edildiklerinden elden çıkmış, yine turistik beldelerin kısa bir turizm sezonunda aşırı kalabalıklaşması birçok olumsuz sonuçları da beraberinde getirmiştir.

Ulaşım teknolojisindeki yenilikler turizmin gelişmesinde büyük rol oynamıştır. İlk çağdaş turizm hareketleri demiryolu seyahatleri ile başlamış, 1920 lerde otomobil çağının doğuşu karayollarının kullanımını, 1950 lerden sonra turistik taşımacılıkta uçağın devreye girmesiyle de havayolunun tercih edilmesi söz konusu olmuştur. Denizyolu ise, bazı turizm alanlarına varabilmek için en uygun ulaşım sektörü olduğundan, uluslararası turizmde yerini korumaktadır. Bugün dünya turizmde ulaşım sektörlerinin sağladığı kolaylıkla hemen her yere erişilmektedir. Yalnızca lüks turizme yönelik, kitle turizmine kapalı tutulan bazı turizm alanları ile özel turizm türlerinin uygulandığı kesimlere izolasyon amacıyla ulaşım sınırlı tutulmaktadır.

Uzaklık ve ulaşım olanaklarındaki yetersizlik, turistik talebi etkileyen önemli faktörlerden birisidir. Günümüzde uluslararası turizm hareketlerinde, ulaşım teknolojisinin gelişmiş olması ve organize turların yaygınlık kazanması ulaşım da kolaylığı beraberinde getirmiştir. Gerçi teknolojik gelişmenin turizmde ulaşım faktörünün önemini azalttığı yolunda görüşler vardır. Gerçekte önemi azalan ulaştırma değil, artan hız karşısında uzaklık kavramının göreceli değeridir. Bugün ulaştırma harcamaları, uzaklık nedeni ile gittikçe daha büyük önem kazanmaktadır. Araştırmalar, ulaşım giderlerinin, bir turistin tatil harcamalarının % 40'ını oluşturduğunu göstermektedir. Bu yüzden tatil yerinin seçimi konusunda ulaşım temel belirleyici olmaktadır (OLALI, 1990).

Turizm planlarında temel koşullardan biri de arz verilerine kolay ve mümkün olduğu kadar az zaman ve düşük giderle ulaşımı sağlayacak olanakları

geliştirmektir. Konuya bu açıdan bakıldığında; ulaşımın yeterliliği oranında az harcama yapılacağından, turist konaklamaya daha fazla zaman ayıracak ve daha uzun süre kalacaktır. Zaten turizm planlamasının ve politikasının ana hedefi turizm arz verilerinin bulunduğu yere turisti çekmek ve kalış süresini arttırabilmektir (OLALI, 1990).

Kısacası; ulaştırmanın turizmdeki önemi turistler, konaklama tesisleri, turistik ürünler ve hizmetin dağıtımı, turizm türü gibi bir çok noktalarda etkin biçimde ortaya çıkmaktadır. Bir turistik yatırımın daha kuruluş yeri seçiminde, bu girişimin verimli olması açısından ulaşım koşullarının belirlenmesi şart olmaktadır. Bu konuyla ulaşım, turizmin esas gelişme faktörlerinden birisidir.

Turizm çoğunlukla ekonomik, sosyal, ticari, kültürel ve askeri amaçla yapılan mevcut yol şebekesini kullanır. Bazen de sırf turizm için yeni yollar yapılır veya yolların standartı geliştirilir. Ulaştırma, turizm faaliyetlerinde birçok fonksiyonlara sahiptir. Bunlar birer anlamda ulaşımın turizme sağladığı yararlardır. Sözelimi; ulaştırma turistik verilere değer kazandırır, turizm pazarlarını çeşitlendirir, gelecekte turist hedeflerinin nerelere olacağına yön verir, kişileri turizm olayına katılmaya teşvik eder, istihdam yaratır vd.

Turizmin 20.yüzyılın özellikle 2. yarısından sonra hızla gelişmesi ve onun paralelinde turizm ulaştırmasının gelişimi, birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. Bunlardan ilki; turizm yüksek sezonunda ulaşım faaliyetlerinin yoğunlaşmasıyla birlikte trafik akımında tıkanıklık, gürültü ve çevre kirliliği doğmakta, yolların kalitesi aşırı kullanımdan dolayı düşmektedir. İkinci sorun, ulaştırmanın bir taraftan uluslararası ilişkileri arttırması, diğer taraftan rekabeti körüklemesidir. Bazı durumlarda ülkenin ekonomik seviyesinin üstünde bütçeden ulaştırmaya pay ayrılmaktadır. Üçüncü sorun, ulaştırmanın gelişmesi turistik yol kenarlarının ve turistik mevkilerin değerlerini anormal yükseltmektedir. Bu da kıyı yağmacılığı ve arazi spekülasyonlarını gündeme getirmektedir.

Turizm ve ulaştırma birbirinden ayrılmaz bir bütünlük içindedir. Ulaştırmanın gelişmesi turizmin gelişmesine, turizmin gelişmesi de ulaştırmanın gelişmesine yol açmakta, böylece aralarında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Sonuç olarak turizm ulaştırması; insanların turistik amaçlarla yaptıkları seyahatlerde ekonomik prensiplere uygun olarak, turizm pazarlarından turist çekim merkezlerine hızlı, güvenli ve düzenli şekilde taşınmasını sağlayan bir hizmet faaliyetidir (GÜRDAL, 1990).

### **Türkiye'de Turizm Ulaştırmasının Ana Hatları**

Türkiye yüzey şekillerinin uzanışı ve yapısı, eski çağdan beri yolların seyri üzerinde etki yapmış ve belirli güzergahların açılmasında rol oynamıştır.

Doğal güzergahlara uygunluk taşıyan bu eski yollar yanında, günümüzdeki ana yolların da çok kere aynı doğrultuyu takip ettiği gözlenir (GÜRSOY, 1974).

Türkiye turizm potansiyeli çok zengin, konaklama kapasitesi günümüzde nisbeten yeterli düzeye ulaşmış bir ülke olmasına rağmen acaba dünya turizm pazarlarına uzaklığı nasıldır ? Bugün dünyada en fazla turist ihraç eden ülkeler; ABD, Almanya, Japonya'ya ilaveten batı-kuzeybatı Avrupa ülkeleridir. Bu durumda ülkemiz, dünyanın önde gelen turizm pazarlarına oldukça uzak bir mevkededir. Coğrafi konumun turizm açısından yarattığı bu dezavantaj, ancak hızlı, güvenli, konforlu ve düzenli bir ulaşılabilirliğin sağlanması oranında azaltılabilir. İşte Türkiye turizm ulaştırmasında; ulaşımda kullanılan araçlar, varış noktalarının yeri, kapasitesi, trafiği, giriş işlemleri, yurtiçi ulaşım koşulları vb. hassasiyet taşıyan konulardır.

Türkiye'de turizm ulaştırmasını ana başlıklarıyla ele alırken, önce yabancı turistlerin ülkemize ulaşımda kullandıkları ulaşım sistemleri ve varış noktaları gözden geçirilebilir.

Ülkemize 1994 yılında gelen yabancıların; % 59.2 si havayolu, % 27.4 ü karayolu, % 12.5 i denizyolu % 0.9 u da demiryolunu kullanmışlardır. Bu durumda havayolu yabancıların en fazla tercih ettiği ulaşım sistemidir. Yine ülkemize dönen vatandaşların % 64.7 si havayolu ile gelmişlerdir. Hava taşıt araçlarının turizmde seçilişi, yabancıların çıkış ülkelerinin yer aldığı kıtalar ya da milliyetler bazında daha da büyük oranlara erişir. Sözgelimi ülkemize Avrupa OECD ülkelerinden gelen yabancıların % 84'ü, Afrika kıtasından gelen yabancıların % 78'i, Finlandiyalıların % 93'ü Avusturyalıların % 91'i, Almanların % 89'u, Fransızların % 86'sı, İngilizlerin % 86'sı havayoluyla gelmişlerdir. Dış turizmde havayolunun bu denli ağırlığına rağmen, iç turizmde iç hatların kullanımı o derece azdır. 1994 yılında ülkemizde turizm seyahati sırasında uzun mesafede kullanılan ulaşım aracı olarak uçağın payı ancak % 2.5 tir.

Ülkemize 1994 yılında havayolu ile gelen yabancıların % 43'ü İstanbul, % 28'i Antalya, % 15'i Dalaman, % 9.3'ü İzmir, olmak üzere başlıca bu havalimanlarından giriş yapmışlardır. Havayolunun, gidilecek yere kısa sürede direkt ulaşımı sağlaması, turiste büyük kolaylık sağladığı gibi, o bölgeye de bir çekim gücü yaratmaktadır. Bu yüzden Dalaman ve Antalya havalimanlarının hizmete girmesi, turistik talebi oldukça arttırmıştır. Tabii ki bu artışta charter sefer sayılarının sıklaştırılması da önemli bir etkindir.

Karayolu, ülkemize ulaşımda havayolundan sonra 2. sırada (% 27.4), iç turizmde ise ezici bir üstünlükle (% 94.7) 1. sırada kullanılan ulaşım sistemidir. Karayoluyla gelen yabancılar sırasıyla Edirne (% 42.5), Artvin (% 17.3) , Kırklareli (% 13.4)'den en fazla giriş yapmışlardır. Gelenlerin milliyetleri göz önüne alınırsa; karayolunu seçenler arasında BDT vatandaşları (% 32.5), Bulgarlar (% 8.4), Romenler (% 21.2), İranlılar (% 10.6), gibi komşu

ülkelerden gelenlerin ağırlıkta olduğu görülür. Yurda dönen vatandaşlarımız havayolundan sonra ikinci olarak karayolunu tercih etmektedirler (% 25.1).

Ülkemizde karayolunun turizm amaçlı kullanımını coğrafi açıdan ele aldığımızda çoğunlukla deniz kıyılarının izlendiğini, kıyıları iç kısımlara bağlayan yolların takip edildiğini, son olarak da iç kısımlarda uzanan yollarda seyahat edildiği görülür. Kıyılarımızda en fazla kullanılan karayolu güzergahları; İzmir-Antalya, İstanbul-Çanakkale-İzmir, Antalya-Mersin, Samsun-Hopa arasındadır. Deniz kıyılarını iç kısımlara bağlayan yollar özellikle Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde önem taşır. Turistik Akdeniz kıyıları, Antalya, Akseki, Silifke, Tarsus üzerinden Torosların aşılmasıyla iç kısımlara (başta Ege Bölgesine ve Kapadokya yöresine olmak üzere) bağlanır. Karadeniz kıyıları, batıdan doğuya gezildiği gibi, Samsun-Ankara, Trabzon-Erzurum, İnebolu-Kastamonu-Ankara ve Zonguldak-Ankara karayolları vasıtasıyla da kıyıdan iç kısımlara ulaşımda takip edilmektedir. Ege ve Marmara kıyılarından iç kısımlara geçişte orografik engellerle karşılaşmadığından kolaylıkla diğer bölgelere ulaşılabilir. Sözcüleri; İstanbul-Bursa-İzmir, İzmir-Afyon-Ankara karayolları gibi. İç bölgelerimizdeki karayollarının turizmde kullanımı, belirli kentsel merkezlere bağlantısı olan yollar aracılığıyla gerçekleşmektedir. Ayrıca pek çok antik kente (Efes, Milet, Priene, Bergama) doğa harikalarına (Cennet-Cehennem mağaraları, İhlara vadisi, Göreme yöresi ) ulaşım, ana güzergahlardan açılan bağlantılarla sağlanmaktadır (DOĞANER, 1992).

Tarihi karayolları ülkemiz kültür turizminde birer çekim gücü oluşturmaktadır. Kral Yolu ve İpek Yolu üzerindeki birçok han ve kervansaray, restorasyona tabi tutularak turizme kazandırılmaya çalışılmaktadır.

Türkiye turizm ulaştırmasında denizyolu; ülkemizin uzun bir kıyı şeridine (8333 km) sahip olmasına rağmen pek tercih edilmeyen bir ulaşım sistemidir. Ülkemize 1994 yılında gelen yabancıların ancak % 12.5'inin denizyolunu kullandıkları görülmektedir. Türkiye'ye dönen vatandaşlarımızın da yalnızca % 9.8'i denizyoluyla gelmişlerdir. İç turizmde denizyoluyla seyahat oranına baktığımızda (% 0.8) bir kez daha bu ulaşım sisteminin az rağbet gördüğünü söylemek mümkün olur.

Türkiye'ye 1994 yılında gelen günübirlikçilerin tümü (637.185 kişi) denizyoluyla gelmişler ve en fazla Kuşadası (% 39), İstanbul (% 33), Antalya (% 10), Bodrum (% 5) ve Marmaris (% 6)'ten giriş yapmışlardır.

Ülkemizde denizyolu ile seyahat, iç hatlarda gemi ve feribotlarla belirli kentler arasında yapılmaktadır. Sözcüleri; İstanbul-Bandırma, İstanbul-İzmir, İstanbul-Trabzon. Ayrıca Marmara Denizinde birkaç hat daha çalışmakta, İstanbul şehir hatları şeklinde boğaza ve adalara yapılan seferler ilgi çekmektedir. Ülkemizden yurtdışına düzenlenen dış hat seferleri arasında İzmir-Venedik, Çeşme-Ancona, Antalya-Venedik, Mersin-Magosa, Taşucu-Girne sayılabilir.

Denizyolu turizm ulaştırmasında yat turizmine son yıllarda verilen önem doğrultusunda yat limanı yapım faaliyetleri artmıştır. Mevcut büyük yat limanlarına ilaveten Karadeniz kıyıları da yat turizmine kazandırılmaya çalışılmaktadır.

Türkiye turizm ulaştırmasında (iç ve dış turizm) en az payı olan ulaşım sistemi demiryoludur. Ülkemize gelen yabancıların % 1'den bile az bir kesimi (%0.9) tren seyahatini seçmişler, iç turizme katılan yerli turistlerimizin de ancak % 2'si demiryolunu kullanmışlardır. Yurda dönen vatandaşlarımızın da yine tren son tercihi olmuştur (%0.4). Turistik gezilerde trenin bu denli az tercihi karşısında özendirici bazı teşviklere (özel turlar, indirimler vb) gidilmektedir. Demiryolunun turizm ulaştırmasında çok az paya sahip oluşu öncelikle, turistik kıyı merkezlerine doğrudan ulaşan hatların olmayışı ile açıklanabilir. Nitekim İstanbul, İzmir, Samsun, Mersin, İskenderun, Zonguldak, Bandırma dışında kıyı yerleşmelerine ulaşan hat yoktur. Ayrıca trenlerin raylara bağımlı olarak izledikleri yol güzergahı zaman kaybına neden olmaktadır (TUNÇSİPER, 1995). Diğer taraftan demiryolu şebekesi geometrik fiziki standartlar yönünden bugünkü çağdaş uygulamaların gerisinde kalmış, teknik personel yetersizliği ve hizmette kalitesizlik gündeme gelmiştir. Bu durumda kıyı turizminde demiryolunun kullanılması olanaksız olurken, kültür turizmi çerçevesinde "özel tren turları" ya da "özel tren kiralama" yoluyla yabancı turistlere düzenlenen turlar (Mevlana, İpekyolu, Samsun Fuarı, Efes-Çamlık, Kapadokya vb) devreye sokulmuştur (DOĞANER, 1992).

Türkiye turizm ulaştırmasının geleceği Ulaştırma Ana Planındaki ana hedefler doğrultusunda özetlenebilir (GÜRDAL, 1990). Son yıllarda yerli ve yabancı turistler, yurtiçi seyahatlerinde karayolu kullanımını daha da arttırmışlardır. Ancak karayolu ulaşımı gerek yol, gerekse akaryakıt ve araç bakımından pahalıya mal olan bir sistemdir. Gelecek için, karayolu yolcu taşımacılığındaki yük, demiryolu ve denizyoluna kaydırılmalıdır. Ülkemizde gerileme gösteren demiryolu ulaşımının, seyahati özendirici tarifelerle, konfor ve ucuzluk politikasıyla, teknik düzeyin yükseltilmesi ile turizmi canlandıran bir faktör olacağı kabul edilmelidir. Zaten sosyal turizmde demiryolu tek seçeneekli bir tercih, diğer bir ifadeyle sosyal turizmi yaratan faktörlerden birisidir. Bu durumda Türkiye turizm ulaştırmasında gelecekte, kitle taşımacılığında demiryolunun karayolunun önüne geçmesi (özellikle iç hatlarda) beklenmektedir. Denizyolu turizm ulaştırmasında, öncelikle limanlarımız mekanik donatımları ve kapasiteleri ile yetersiz kalmış, yolcu gemileri turist ihtiyacını karşılayamaz duruma gelmiştir. Halbuki bu ulaşım sisteminin geliştirilmesi, Türk ekonomisine ve turizme katkı sağlayacaktır. Kıyı şeridine paralel karayolu yerine denizyolu ile ulaşımın sağlanması, kıyıların aşırı kullanımının önüne geçilmesini mümkün kılacaktır. Bu yüzden kitle turizmine uygun kruvaziyer seferlerin düzenlenmesi, yat turizminin geliştirilmesi, yabancı turist talebine uygun modern gemilerin işletmeye

alınması, yurtiçi ve yurtdışı turizm firmalarıyla işbirliğinin yapılması, nitelikli eleman istihdamı, bu ulaşım türünde yerine getirilmesi gereken şartlardır. Gerçekten üç tarafı denizlerle çevrili, turizm türü deniz ve kıyı turizmüne dayalı, kıyılarında doğal çekicilikleri ve iklim koşulları turizme son derece uygun olan ülkemizde, gelecekte denizyolu turizm ulaştırması gereken yerini almalıdır.

Havayolunun turizm ulaştırmasında ülkemiz açısından gelecekteki önemi; organize turları taşıyabilecek bir kapasiteye ve yeterli düzeye (araç-gereç, personel, işletmecilik) çıkarıldığı zaman daha da artacaktır. Türkiye'nin coğrafi konumu gereği, dünyanın başlıca turist pazarlarına olan uzaklığı, ülkemize ulaşılabilirliğin en kısa sürede sağlanması açısından havayolunu diğer ulaştırma sistemlerine nazaran tek seçenek haline getirmiştir.

## **Ege Bölgesinde Turizm Ulaştırması**

### **Ege Bölgesi'nin ulaştırma olanakları**

Ege Bölgesi'ne turistik amaçlı direkt ulaşım, havayolu ve denizyolu ulaşım sistemlerine aittir ve bu ulaşım sistemleri birincil sistem olarak hizmet vermektedir. Organize turlarla veya kendi imkanlarıyla gelen yabancılar, Ege Bölgesi'ni gezmek-görmek istediklerinde ikincil sistem olarak karayolunu kullanmaktadırlar. Çok az bir oranda da özel tren turları ile demiryolu ya da yat-tekne gezileriyle denizyolu bölge içi gezilerde tercih edilmektedir.

Ege Bölgesi'nin ulaşım sistemleri doğal ve beşeri coğrafi koşullarla sıkı sıkıya bağlantılı olarak ortaya çıkmış, gelişmiş ve bugünkü yapısını kazanmıştır. Temelde rölyefin ulaşımına güçlük çıkarmaması, hatta kolaylık sağlaması, deniz ve karanın son derece uyumlu bağlılığı, ticarete konu olabilecek zengin bir ekonomik potansiyel, kıyılarda limanların gelişmesine, iç kısımlarda da sık bir karayolu ulaşım ağının kurulmasına zemin hazırlamıştır.

Ege Bölgesi'nin Ege Bölümü; yolları deniz kıyısına doğru kanalize eden vadi oluklarıyla boydan boya geçilmekte, İçbatı Anadolu eşiği ise ulaşımı çeşitli yönlere yönelten bir platforma benzemektedir. Kütahya ve Afyon'da düğümlenen kara ve demiryolları, bir taraftan İç Anadolu ve Marmara bölgelerine, diğer taraftan Göller Yöresi üzerinden Akdeniz kıyılarına bağlanmaktadır (DARKOT, 1978).

Bölgede kıyından başlayarak tüm Ege Bölgesi'ni batı-doğu doğrultusunda kateden iki ana karayolu eksenini bulunmaktadır. Bunlardan birincisi İzmir'den başlayarak Uşak-Afyon üzerinden bölgeyi İç Anadolu'ya bağlayan eksen, diğeri de Kuşadası-Söke-Aydın-Denizli'yi takip eden ve Göller Yöresi'ni aşarak Antalya'ya uzanan yoldur (ŞEKİL: 1). Yolcu ve yük taşımacılığında Türkiye genelinde etkin bir yeri olan bu karayolları, turizm ulaştırması bakımından da belirli merkezlere bağlantıyı sağlamaları dolayısıyla önem taşırlar.

Ege kıyılarına paralel giden ancak yer yer uzaklaşan kıyı karayolu, bölgeye Edremit Körfezi kıyılarından girer ve Fethiye yakınlarında bölgeyi terk eder. Kıyı karayolunun İzmir'in kuzeyinde kalan kesimi, daha ziyade yük ve yolcu taşımacılığında Ege Bölgesi'ni Marmara Bölgesi'ne bağlarken, güneye uzanan kesiminde ise turistik amaçlı kullanım daha yaygındır. Şüphesiz bu oluşumda İzmir-Antalya kıyı kuşağında çok sayıda turistik yerleşimin (Kuşadası, Didim, Güllük, Bodrum, Datça, Marmaris, Köyceğiz, Fethiye, Kaş, Finike, Kemer vd) varlığı rol oynamıştır. Buna karşılık İzmir-Çanakkale kıyı bandında Foça, Dikili, Ayvalık, Akçay gibi turistik merkezler, ikinci konutlarla dolmuş ve daha çok iç turizme dönük bir yapı kazanmıştır.

Ege Bölgesi'nin Ege Denizi'ne sokulan üç büyük yarımadası, karayolu ile en batı noktalarına kadar ulaşılabilir olanağına sahiptir. Urla Yarımadası'nda İzmir-Çeşme otoyolu ve karayolu, Bodrum Yarımadası'nda Milas-Bodrum karayolu, Reşadiye Yarımadası'nda Muğla-Datça karayollarının işlevi büyük oranda turizm ulaştırmasında hizmet vermeye yöneliktir.

Ege Bölgesi'nin karayolları arasında yukarıda adı geçenler dışında, İzmir-Bursa üzerinden İstanbul'a bağlanan karayolu, gerek iç turizm yolcu taşımacılığında gerekse İstanbul'dan Ege ve Akdeniz bölgelerine geçişte çoğunlukla tercih edilen, trafik yoğunluğu yüksek bir güzergahtır (TC. KARAYOLLARI GN. MD., 1994).

Ege kıyıları girintili-çukuntulu yapısıyla çok sayıda koy ve körfezle nihayetlenmiş, bir o kadar doğal limana sahip olmuştur. İzmir'in çok fonksiyonlu (ithalat, ihracat, yolcu) bölgesel, ulusal, uluslararası karakterde bir liman oluşu dışında, diğer limanlar ihracat ya da yolcu taşımacılığında hizmet vermektedir. Konumuz kapsamında İzmir, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Çeşme, Datça, Dikili ve Ayvalık, denizyolu ile gelen yabancı turistlerin günübirlik ya da konaklamak üzere ülkemize batıdan giriş yaptıkları limanlardır (ŞEKİL: 1). Ayrıca İtalya'ya ve Ege adalarının bazılarına İzmir, Çeşme, Bodrum, Kuşadası, Datça, Marmaris vd. den karşılıklı seferler düzenlenmektedir. Güneybatı Ege kıyılarını içine alan "Mavi Yolculuk" turları ise iç turizmde ilgi odağı bir aktivite olarak uygulanmaktadır.

Görülüyor ki Ege kıyılarının denizyolu turizm ulaştırmasına son derece uygun doğal altyapıya sahip olması ulaşımında birçok alternatifini beraberinde getirmektedir. Ege kıyılarının bu özelliğinden dolayı, ülkemiz kıyılarında son yıllarda geliştirilmesine özen gösterilen "Yat Turizmi", önümüzdeki yıllarda daha iyi bir seviyeye ulaşacaktır.

Ege Bölgesi'nde demiryolu ulaşım sistemi, günümüzde İzmir'den kuzeye (Akhisar-Soma-Balıkesir) bir hat, güneye yönelen Torbalı-Ödemiş hattı (K.Menderes vadisi boyunca), Aydın-Nazilli-Denizli'den Dinar'a uzanan ve ikiye ayrılarak devam eden hat ile doğuya uzanan Uşak-Afyon hattında hizmet vermektedir (ŞEKİL: 1). Bu hatlar yer yer uzun mesafelerde karayolu ile paralel gitmektedir. Böyle bir durum karayolu-demiryolu rekabetini beraberinde



getirmiş, ancak karayolunun sağladığı hız ve konfor sayesinde demiryoluna olan talep giderek azalmıştır. Ege Bölgesi'nde tren yolculuğunun turizmde kullanılması, tamamiyle yerli turistlere aittir. Genellikle İzmir-Bandırma ve İzmir-Denizli arasında turist yolcu trafiği yüksektir. Çünkü varış noktaları bir turizm merkezi veya onun yakın çevresiyle bağlantılıdır.

Ege Bölgesi'nde havayolu ulaştırması, 1960'lı yılların sonunda İzmir-Çiğli Havaalanının yapımıyla başlamıştır. Bu havaalanının yerini 1987 yılında hizmete giren Adnan Menderes Havalimanı (yıllık yolcu kapasitesi 4 milyon kişi) almıştır. Ege Bölgesi'nin turistik bölge kimliğine sahip olması, İzmir dışında havaalanlarının yapımını zorunlu kılmıştır. Bu küçük havaalanları; Efes-Selçuk, Bodrum-İmsık ve Denizli-Çardak'ta olup, Bodrum-Güllük Havalimanının inşaatı sürmektedir (ŞEKİL: 1). Ayrıca İzmir'den dış hat tarifeli seferleriyle birçok büyük kentlere ve turistik merkezlere (Roma, Paris, Zürih, Singapur, Hamburg, Berlin, Köln, Kopenhag, Kahire, Brüksel vd) ulaşım ağı kurulmuştur.

Bölge sınırlarının biraz dışında kalan Dalaman Havalimanı (1981), güneybatı kıyılarına direkt ulaşımı sağlaması açısından önemli bir görev üstlenmiştir. Güneybatı Anadolu kıyılarına direkt ulaşımında can damarı olan Dalaman Havalimanı (yılıda 3 milyon turist kapasiteli), turist trafiğindeki yükü İzmir'den kısmen aldığı için, İzmir devreden çıkmış, Ege Bölgesi'ne giriş yapan ve konaklayan turist sayısı da nisbeten etkilenmiştir.

Ege Bölgesi'nde yer alan iller, ulaşım olanakları açısından değerlendirildiğinde bir sorunları olmadığı görülür. Özellikle kıyı Ege yerleşim merkezleri deniz yolu ulaşım bağlantısına da sahip olduklarından, diğer kara yerleşmelerinden daha avantajlı durumdadırlar. Bölge içersinde ulaşım olanağı en yüksek yerleşim merkezi İzmir'dir. Çünkü; kara, deniz, hava ve demiryolu sistemlerinin hepsi bir arada bulunmaktadır (ŞEKİL: 1). Bölgede ulaşılabilirlik; ulaşım kalitesi, emniyeti ve trafik akışı bakımından göz önüne alınırsa, modern ulaşım teknolojisinin gerisinde kaldığı, turistik amaçlı ulaşımlarda birtakım sorunların yaşandığı bilinmektedir (charter seferlerinin azlığı, gecikmeler vb). Ege Bölgesi'de ulaştırma olanağı en kısıtlı yerler, yalnızca karayolu bağlantısı olan yerleşimlerdir. Sözelimi Kınık, Kiraz, Bozdoğan, Karacasu, Buldan, Çal, Çameli, Gördes, Demirci, Sarıgöl gibi. Ancak tek ulaşım olanağı karayolu olmasına rağmen, ana güzergahlar üzerinde bulunan bazı yerleşim birimlerine ulaşım son derece kolaydır. Sözelimi Edremit, Saruhanlı, Muğla, Milas, Yatağan gibi.

### **Ege Bölgesi'nde turizm ulaştırmasının ana hatları**

Ege Bölgesi kıyılarında yer alan gümrük kapıları, yabancıların ülkemize giriş yaptıkları başlıca varış noktalarıdır. Bu giriş kapıları deniz ve havayolu ulaşım sistemlerine aittir. 1994 yılında Ege Bölgesi'ne toplam 792.281 kişi giriş

yapmış ve Türkiye'den aldığı pay % 16.6 olmuştur. Denizyoluyla girişlerde bölgenin Türkiye'den aldığı pay % 50, havayolu itibariyle payı ise % 9.5 'dir.

Ege kıyılarında kuzeyden güneye doğru; Ayvalık, Dikili, İzmir, Çeşme, Kuşadası, Yenihisar (Didim), Güllük, Bodrum, Datça ve Marmaris'de deniz gümrük kapıları bulunmaktadır (ŞEKİL: 1). Bunlar arasında yabancıların en fazla girişleri; Kuşadası (1994 yılında 273.469 kişi), Marmaris (59.104 kişi), Bodrum ( 59.104 kişi) ve Çeşme (12.791 kişi)'ye aittir. Günübirlik girişlerde yine aynı sırayla bu üç kapı en fazla kullanılmıştır. Hepsi birer turizm merkezinde yer alan bu giriş kapıları yolcu ve yük taşımacılığında hizmet vermektedir. Ayrıca gümrük hizmeti vermeyen, küçük limanları ya da balıkçı barınakları bulunan birçok turistik kıyı yerleşmesi de bu kıyılarda konumlanmıştır. Sözelimi Çandarlı, Foça, Karaburun, Urla, Alaçatı, Sığacık, gibi. Ülkemizden yurtdışına çıkışlarda yine aynı kapılar hizmet vermekte, kullanım itibariyle de aynı önem sırasını korumaktadırlar. Burada dikkati çeken nokta; İzmir yolcu limanının yabancı giriş-çıkışlarında çok az kullanılması (1994 yılında 8.898 giriş), buna karşılık Kuşadası, Bodrum, Marmaris ve Çeşme'nin yaz aylarında denizyoluyla giriş ve çıkışlarda yoğun bir trafik yaşayarak Ege Bölgesi'nden daha fazla pay almalarıdır. Bu dört turizm merkezi limanlarından yakın mesafedeki Ege adalarının bazılarına (Sisam, Sakız, Rodos, İstanköy vb) yapılan dış hat seferleri de yolcu trafiğini arttırmaktadır. Ayrıca, Kuşadası biraz daha farklı olarak kruvaziyer turizminde (Akdeniz Havzası) bir uğrak noktası haline gelmiştir.

Yabancılar dışında, vatandaşlarımızın Ege kıyılarından yurtdışına çıkışları, başta Çeşme (1994 yılında 39.714 kişi), İzmir (15.952 kişi) ve Marmaris (3.025 kişi) limanları vasıtasıyla olmaktadır. Girişler de yine aynı şekilde sıralanmaktadır. Yabancı giriş-çıkışlarında Ege Bölgesi'nde lider konumunda olan Kuşadası, vatandaşlarımızın giriş-çıkışları söz konusu olduğunda hiçbir önemi kalmamaktadır. Çünkü vatandaşlarımızın -ki önemli bir kısmı yurtdışında işçidir- bu iki limanı tercihlerinde İzmir'den ve Çeşme'den İtalya'ya yapılan seferlerin payı büyüktür.

Denizyoluyla gelen yabancıların aylara dağılımı incelendiğinde maksimum girişlere Nisan ayından itibaren yavaş bir artışla Ağustos ve Eylül aylarında varıldığı gözlenmektedir. Limanlar arasında aylar itibariyle büyük bir fark yoktur.

Ege Bölgesi yat turizmi bakımından büyük bir potansiyele sahiptir. Özellikle Kuşadası'ndan güneye doğru, güneybatı Anadolu kıyıları, yat turizmine uygunluk taşımaktadır. Bölge kıyılarında işletme ve yatırım belgeli belgeli yat limanları (İzmir, Çeşme-Altinyunus, Kuşadası, Bodrum, Datça ve Marmaris, (ŞEKİL: 1) yanında, yine işletme ve yatırım belgeli yat çekek yerleri (Ayvalık ve Marmaris) de bulunmaktadır (TURİZM BAKANLIĞI, 1993).

Ege Bölgesi'ne havayoluyla gelen yabancıların başlıca giriş kapısı A.Menderes Havalimanı'(İzmir) dir. 1994 yılında 376.984 kişi bu havalimanından giriş yapmıştır (bölgeye tüm giriş yapanların % 47'si).

### **Ege Bölgesi'nde turizm ulaştırmasının organizasyonu ve turizm amaçlı tur güzergahları**

Turizmin gelişmesinde yapıcı faktörlerden birisi de "turizm organizasyonu"dur. Seyahat; konaklama, yeme-içme, alışveriş, spor-eğlence ile birlikte organize olduğunda, diğer bir ifadeyle paket turlar hazırlandığında, turistin turizm olayına katılması daha kolay ve daha az masraflı gerçekleşmekte, zamandan tasarruf sağlanmaktadır. Bu turların ilk amacı, turisti tatil geçireceği yere sorunsuz bir şekilde ulaştırdıktan sonra, onların uzun süre kalmalarını sağlamaktır. Böylece turistin seyahatine başladığı andan itibaren, verilen hizmetin kalitesi turisti son derece etkilemekte, onun kalış süresini ve gelecek yıllarda gelme isteğini etkilemektedir.

Ege Bölgesi'ne 1994 yılında deniz ve havayoluyla 792.281 yabancı giriş yapmış, aynı yıl bölgedeki turizm işletme belgeli tesislerde 922.917 yabancı konaklamıştır. Giriş yapanların bir kısmının bölgedeki tesislerde konakladığı, bir kısmının da transit geçtiği söylenebilir. Ayrıca, başka bölgelerden gelen yabancılar, bölgenin tesislerinde konaklayarak, Ege bölgesi'nin 1994 yılındaki toplam konaklayanlarını oluşturmuşlardır.

Ege Bölgesi'nde turizm ulaştırmasında faaliyet gösteren, konaklamalı (kısa ve uzun) ve günübirlik turlar organize eden seyahat acentaları (Seyahat acentaları ve turlar hakkındaki bilgiler; İzmir kent merkezinde en fazla yabancı turistlere tur düzenleyen 16 seyahat acentasına anket uygulayarak ve yetkililerle görüşme yapılarak elde edilmiştir) kendi aralarında bazı bölgelere bölünmüşlerdir.

Bölgeler itibariyle SEYAHAT ACENTALARININ A, B, C GRUPLARINA DAĞILIMI şöyledir:

İZMİR BÖLGESİ : 141A, 6B, 24C grubu olmak üzere toplam 171 seyahat acentası.

İzmir Bölgesi'ne bağlı seyahat acentalarının dağılımı ise şöyledir:

İzmir Merkez: 122A, 4B, 21C

Çeşme: 11A, 2B

Gümüldür: 3A

Foça: 2A

Selçuk: 1A, 1B

Uşak: 1A, 1B

Manisa: 1A

Sefirhisar: 1C

KUŞADASI BÖLGESİ : 116A, 5B, 9C grubu olmak üzere toplam 130 seyahat acentası

MARMARİS BÖLGESİ : 92A, 2B, 3C grubu olmak üzere toplam 97 seyahat acentası

BODRUM BÖLGESİ : 71A, 8C grubu olmak üzere toplam 79 seyahat acentası

EGE BÖLGESİ TOPLAMI : 420A, 13B, 44C olmak üzere toplam 477 seyahat acentası bulunmaktadır (bunların bir kısmı, aynı seyahat acentasının çeşitli merkezlerdeki şubeleri durumundadır).

Ege Bölgesi'nde organize turizm turlarında kullanılan ULAŞIM SİSTEMLERİ sırasıyla; karayolu ve denizyolu olmak üzere önem taşımaktadır. Karayolunda otobüs, vb.nin kullanımı en fazla iken, kiralık araçlar da turistin hizmetine sunulmaktadır. Demiryolu, çok az oranda yerli turist kullanılırken, havayolunun ise bölge içi turlarda henüz yerini almadığı görülmektedir.

YABANCILARIN EGE BÖLGESİNDEKİ TURLARA KATILIMI VE GEZME ŞEKİLLERİ şöyledir:

1- Türkiye'ye yabancı seyahat acentaları vasıtasıyla gelip (çoğunlukla charter seferleri ile), onların özel bölge içi turlarına katılanlar (tur turizmi)

2- Türkiye'ye tarifeli seferlerle gelip, bir Türk seyahat acentasının Ege Bölgesi turlarına katılanlar (tur turizmi)

3- Ege Bölgesi'ne ikamet turizmi amacıyla gelip, konakladıkları tesisten yakın çevreye yapılan günübirlik turlara katılanlar

4- Kalış süresini ikiye bölerek bir kısmını aynı yerde konaklayarak geçirenler, diğer kısmını sürekli gezerek farklı yerlerde geçirenler (ikamet turizmi / tur turizmi)

5-Bölgeye denizyoluyla günübirlik giriş yaparak günlük turlara katılanlar.

Ege Bölgesi'ni yukarıdaki şekillerde gezen YABANCILARIN KATILDIĞI TURLAR SÜRE VE UZAKLIK GÖZ ÖNÜNE ALINDIĞINDA ŞU GRUPLARA AYRILMAKTADIR :

1- İzmir şehir içi turları (günlük / yarım günlük)

2- Ege Bölgesi turları (günlük / 1-2 gece konaklamalı)

3- Ege Bölgesi dışına uzanan turlar (uzun konaklamalı)

4- Ege Bölgesi dışından bölgeye giren turlar (uzun konaklamalı)

Bunlardan 3. ve 4. gruptaki turlar konumuz dışı olduğundan ele alınmayacaktır.

Yukarıdaki ikinci maddede yer alan Ege Bölgesi, BÖLGE İÇİ TURLARIN ÇIKIŞ (DEPART) MERKEZLERİ şunlardır :

İzmir

Kuşadası

Bodrum

Marmaris

Çeşme  
Foça  
Ayvalık  
Dikili

Ege Bölgesi sınırları içindeki tur çıkış merkezleri arasında İzmir, ağırlığını hissettirmektedir. İZMİR ÇIKIŞLI bölge içi turlar, yabancı turist talebi en yüksek olandan en az talep alanına doğru sıralandığında\* başlıca şu tur hatları ortaya çıkmaktadır (ŞEKİL: 2):

- 1-İzmir-Efes-Selçuk-Kuşadası
- 2-İzmir-Bergama
- 3-İzmir-Milet-Priene-Didim
- 4-İzmir-Pamukkale
- 5-İzmir şehir turu
- 6-İzmir-Sardes

İzmir-Pamukkale turu, yolunun uzunluğu nedeniyle 1-2 gece konaklamalı olabilmekte, diğerleri günübirlik turlar kapsamına girmektedir.

Efes-Selçuk-Kuşadası turunun en fazla talep görmesinde; İzmir'e yakınlık, Efes'in dünya çapında tanınmış bir antik kent oluşu ve kutsal Meryemana evinin Efes yakınında yer alması, hacı adaylarını buraya çekmektedir. Efes-Selçuk-Kuşadası turunun bir günlük etkinlik programı şöyledir:

- 8.00- 8.15 : İzmir'den hareket
- 9.45- 10.30 : Meryemana Evi ziyareti
- 10.30-12.30 : Efes ören yeri ziyareti ve Kuşadası'na hareket
- 13.00-14.00 : Öğle yemeği
- 14.00-15.00 : Kuşadası ziyareti ve Selçuk'a hareket
- 15.30-17.30 : Selçuk Müzesi, St.Jean ve Ayasulug ziyaretleri
- 17.30 : Selçuk'tan İzmir'e hareket.

Günübirlik turlar içinde, İzmir şehir içi turları yabancı turistlerin ilgisini çeken turlardan birisidir. Bu tur programı genellikle yarım günde bitirilmektedir. Kadifekale'den şehri seyretme, Agora'yı gezme, Arkeoloji ve Etnoğrafya Müzelerini ziyaretle tur tamamlanmaktadır.

Yukarıdaki turlar sıralamasında yer almayan ancak 7. sıraya yerleşebilecek bir tur daha bulunmaktadır : İzmir-Troya turu. Ancak, Troya'nın bölge sınırları dışında bulunması, onu değerlendirme dışı bırakmıştır.

İzmir'den sonra bölgede, tur çıkış merkezi olarak Kuşadası devreye girmektedir. Denizyoluyla gelen günübirlikçilerin (ekskürsionistlerin) başlıca giriş kapısı olan Kuşadası, özellikle Efes-Meryemana'ya günlük turların

---

\* Bu turların her biri için, seyahat acentalarından bir turizm sezonu boyunca taşıdıkları yabancı turist sayısına ait rakamlar istenmiş, rakamlar alınamamış ancak görüşmeler sırasında hepsi yukarıdaki sıralamayı yapmışlardır.

organize edildiği bir merkez haline gelmiştir. Kuşadası'ndan ayrıca; Kuşadası-Pamukkale, Kuşadası-Milet-Priene yönlerine turlar yapılmaktadır. Bodrum'dan günlük, yarım günlük, ya da daha uzun süreli düzenlenen yat-tekne gezileri, yerli-yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir. Diğer taraftan talebe göre, Bodrum-Milet-Priene, Bodrum-Afrodiasias turları da turiste bir seçenek halinde sunulmaktadır. Marmaris'te de yat ve teknelerle deniz gezileri yapılmakta, Marmaris-Milet-Priene, Marmaris-Afrodiasias turları düzenlenmektedir. Çeşme, Foça, Dikili, Ayvalık gibi ikinci dereceden önem taşıyan tur depart merkezlerinden, yakın çevredeki ören yerlerine, İzmir'e vd. yerleşmelere, günlük tur programları mevcuttur.

Bunlara ilaveten, yabancıların konakladıkları tesisin bulunduğu yerden yakın çevreye bir tur düzenlenmiş ise, orası tur çıkış merkezi sayılmaktadır. Sözelimi Gümüldür, Seferihisar, Karaburun, Selçuk, Didim (Yenihisar), Güllük, Datça gibi.

Ege Bölgesi, yerli turistlerin ülkemizdeki en çok rağbet ettikleri bölgelerden birisidir. Yerli turistlerin bölgemize ulaşmaları başta karayolu olmak üzere, denizyolu, havayolu ve demiryolu ile olmaktadır. Ayrıca Ege bölgesi coğrafi konumu itibariyle, Marmara Bölgesi'nden Akdeniz Bölgesi'ne karayoluyla geçilirken, uzun mesafede katedilen transit bölge özelliğini de taşımaktadır.

Ege Bölgesi'nde yaşayanların turizm amaçlı bölge içi seyahatları konaklamaları başta kıyılarda ve İzmir kent merkezinde gerçekleşmektedir. Ege Bölgesi kaynaklı yerli turistlerin kendi bölge sınırları dahilindeki organize turizm turlarına katılmaları; yabancı turistlere oranla hayli azdır (ülkemizde bu tür organize gezilere katılma, yerli turistler arasında ancak % 2 civarındadır). Hatta günübirlik yakın çevre turlarına katılım hemen hemen hiç ilgi görmemektedir. Buna karşılık 3-4 gün veya daha uzun konaklamalı, bölge dışına uzanan turlar (Kapadokya, Karadeniz bölgesi, Uludağ, Antalya çevresi vd.) tercih edilmektedir. Yine belirli tarihlerde (bayram, yılbaşı, okul tatilleri vb.) düzenlenen yurtiçi ve yurtdışı turların (hava ve denizyoluyla) çekiciliği daha fazla olmaktadır.

İzmir, bölgede çeşitli yönlere yolcu sevkeden bir merkez durumundadır. Ege Bölgesi yerleşimleri arasında yerli turist yolcu trafiği en yüksek il merkezi İzmir'dir. İzmir'den kuzeyde Ayvalık'a kadar, batı'da Çeşme'ye, güneyde Kuşadası, Bodrum ve Marmaris'e kadar uzanan bölge içi karayollarının, diğer yönlere uzanan karayollarına (İzmir-Uşak-Ankara, İzmir-Balikesir-İstanbul) göre, turistik kimliği daha ağır basmakta, bu yollar trafik hacmi ve yıl içindeki dağılımı bakımından kendi aralarında bazı farklılıklar taşımaktadır. Sözelimi, yıl içinde taşınan yolcu sayısının aylar itibariyle dağılımı incelendiğinde; kuzeydeki Ayvalık hattında kış-yaz arasında yolcu sayısı arasındaki farklılık, ancak 1 kat olurken, İzmir-Kuşadası hattında 8 kat (Ocak-Ağustos farkı), İzmir-

Muğla (Bodrum-Marmaris) için bu değer 1 kat, İzmir-Çeşme arasında ise 4 kat artış göstermektedir (ULAŞTIRMA BAKANLIĞI, 1994).

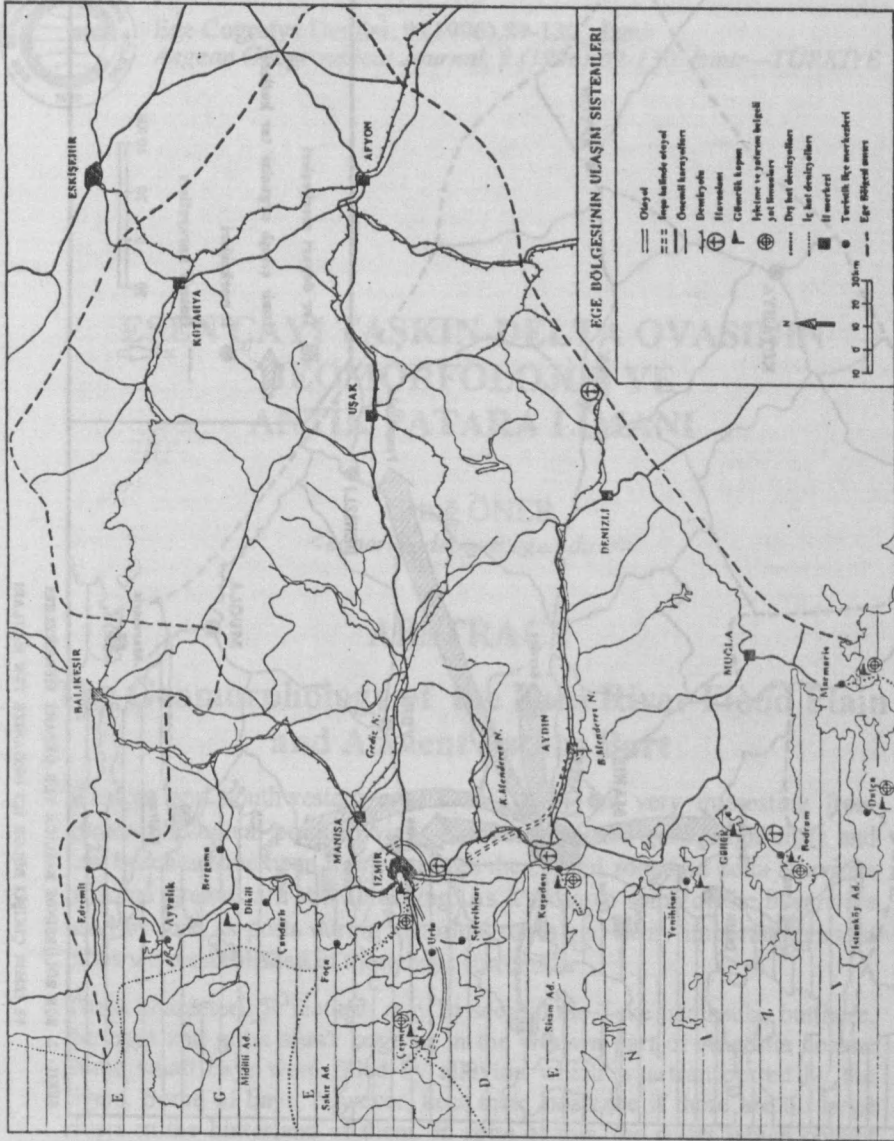
Kısacası; İzmir'den Kuşadası ve Çeşme yönüne hareket eden yolcuların kış aylarına oranla yaz aylarında büyük artış göstermesinin temelinde, bu yolcuların hemen hemen hepsinin bu iki yere turizm amaçlı (İzmir'e yakınlık, konaklama kolaylıkları ve turistik çekiciliklerden ötürü), gitmesi yatmaktadır. Böylece İzmir çıkışlı yerli turistlerin yüksek oranda seçim yerleri Kuşadası ve Çeşme olmakta, buraları da yaz aylarında gerek gününbirlik gerekse konaklamalı gelenler tarafından kalabalık ve hareketli günler yaşamaktadır. Yerli turistlere ikinci konut sahiplerini de eklersek İzmir yakın çevresinde yaz aylarında bu yönlere yolcu akımının ve trafik akışının ne denli yoğun olduğunu tahmin etmek güç olmaz.

### Bibliyografya

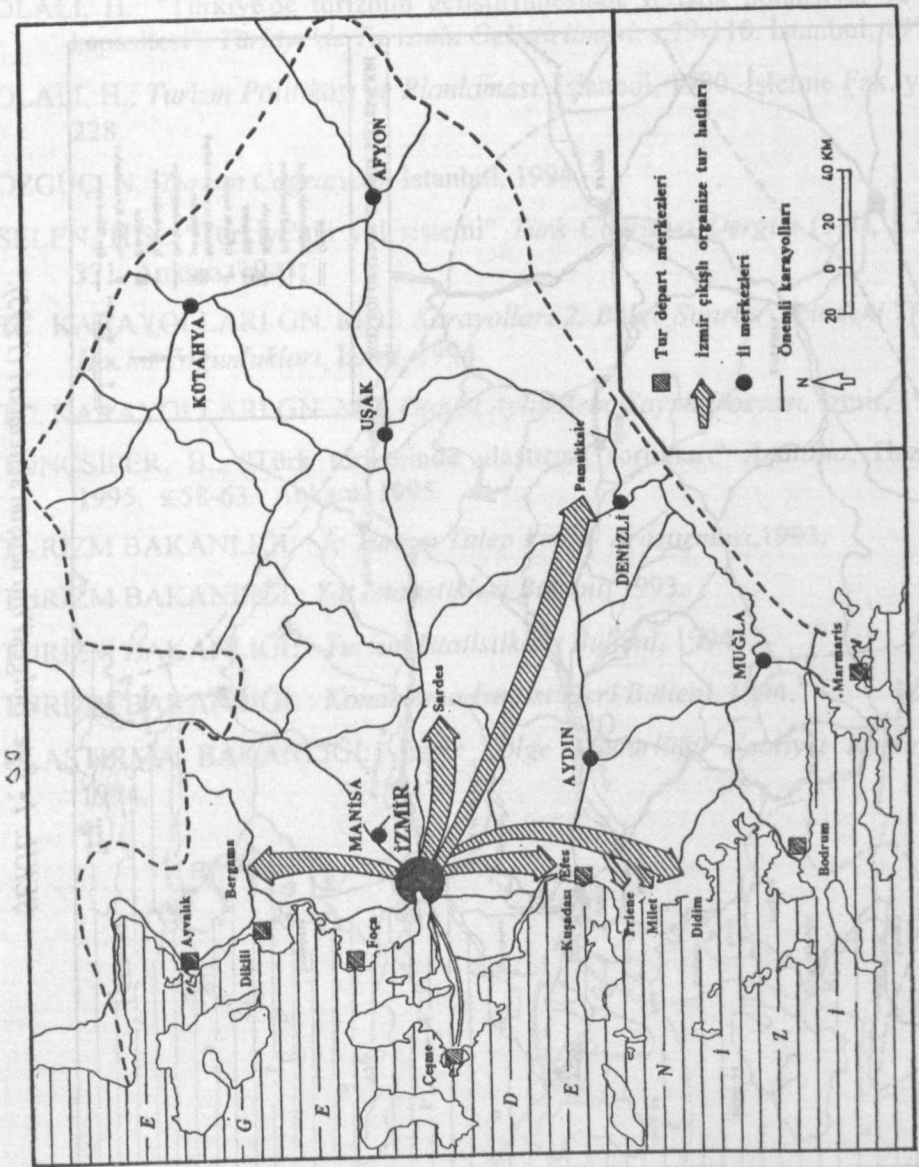
- ÇAMLİBEL, O.: "Türkiye'de turizm politikasının uygulanması". *Türkiye'de Turizmin Geliştirilmesi*, s. 48-67. İstanbul, 1970.
- DARKOT, B.: *Ege Bölgesi Coğrafyası*. İstanbul, 1978.
- DOĞANER, S.: "Türkiye'de turizm ulaştırması" *Coğrafya Araştırmaları*, 1 (4), s.19-47. Ankara, 1992.
- ESİAD: *Ege Bölgesi Turizminin Sektörel Analizi ve Gelişme Stratejileri* Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar-7. İzmir, 1994.
- ESİAD: *Ege Bölgesi'nde Ulaştırma Sektörünün Sorunları ve Ekonomik Etkinliğinin Arttırılması*. Esiad yay.no: 94ĞESA-5, İzmir, 1994.
- GÖKSAN, E.: "Türkiye'de turizmin geliştirilmesinde talep yönü". *Türkiye'de Turizmin Geliştirilmesi*, s.159-175. İstanbul, 1970.
- GÜRDAL, M: *Turizm Ulaştırması*. Ankara, 1990.
- GÜRSOY, C.R.: " Türkiye'nin tabii yolları" *Türk Coğrafya Dergisi* (26),s. 24-30. Ankara, 1974.
- HACIOĞLU, N.: *Seyahat Acentalığı ve Tur Operatörlüğü*. 1988.
- İZMİR İL TURİZM MÜDÜRLÜĞÜ : *Turizm Envanteri*, 1990.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı-İzmir Ticaret Odası (Hazırlayan: Mehmet ÖNAL): *Ege Bölgesi'nin Ulaştırma Sorunları ve Bakanlığın Bu Alandaki Çalışmaları*. İzmir, 1988.
- OLALI, H.: *Ege Bölgesi Turizmi ve Turizmin Mevsimlik Karakteri*. İzmir, 1966.

- OLALI, H.: "Türkiye'de turizmin geliştirilmesinde turistik potansiyel ve arz kapasitesi". *Türkiye'de Turizmin Geliştirilmesi*, s.79-110. İstanbul, 1970.
- OLALI, H.: *Turizm Politikası ve Planlaması*. İstanbul, 1990. İşletme Fak. yay.: 228.
- ÖZGÜÇ, N.: *Turizm Coğrafyası*. İstanbul, 1994.
- SELEN, H.S.: "Türkiye'nin yol sistemi" *Türk Coğrafya Dergisi* (3-4), s.352-371. Ankara, 1943.
- TC. KARAYOLLARI GN. MD.: *Karayolları 2. Bölge Sınırları İçindeki Trafik Hacim Yoğunlukları*, İzmir, 1994.
- TC. KARAYOLLARI GN. MD. *Otoyol Aylık Araç Sayım Dosyası*, İzmir, 1994.
- TUNÇSİPER, B.: "Türk turizminde ulaştırma sorunları" *Anatolia*, Haziran 1995, s.58-63. Ankara, 1995
- TURİZM BAKANLIĞI: : *İç Turizm Talep Profili Araştırması*,1993.
- TURİZM BAKANLIĞI : *Yat İstatistikleri Bülteni*, 1993.
- TURİZM BAKANLIĞI: : *Turizm İstatistikleri Bülteni*, 1994.
- TURİZM BAKANLIĞI: : *Konaklama İstatistikleri Bülteni*, 1994.
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI: : *İzmir Bölge Müdürlüğü Faaliyet Raporları*, 1994.





ŞEKİL: 1 - Ege Bölgesi'nin ulaşım sistemleri (1995).



ŞEKİL: 2. EGE BÖLGESİNDE BAŞLIKA TUR DEPART MERKEZLERİ VE İZMİR ÇIKIŞLI BÖLGE İÇİ ORGANİZE TUR HATLARI