

Turizm Ulaşımında Çevresel Sürdürülebilirlik Politikaları

Ahmet Yarış¹

Özet

Ulaştırma araçları olmadan gerçekleşemediğinden, turizm denilince akla gelen ilk unsurlardan biri ulaşımır. “İnsanların ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya hareketi” ile anlatılan ulaşım; havayolları, karayolları, denizyolları, demiryolları ve boru hatları alt sistemlerinden oluşmaktadır. Fiziksel anlamda ulaştırma sistemleri altyapı ve üstyapı olarak iki ayrı öğeden oluşmaktadır. Alt yapı fiziki mekana bağlı taşınmayan bir nitelikte iken üst yapıyı ise taşıma araçları oluşturur. Bir mekan değiştirme hareketi olan turizm de, ulaştırma yolları ve araçları ile gerçekleştirilen bir faaliyettir. Turizm ulaşım sisteminin gelişimi sayesinde başlamış, büyüme göstermiş ve turizmin yayılması da ulaşımı canlandırmıştır. Bu çalışmada öncelikle turizmde ulaşımın önemi irdelenmiş, turizm ve ulaşım ilişkisinden bahsedilmiştir. Daha sonra sırasıyla turizmde taşımacılık türlerinden, taşımacılık ve sürdürülebilirlikten ve turizm taşıma problemlerinden bahsedilmiştir. Son olarak turizmde ulaşım politikaları konusunda dünyadan ve Türkiye’den örnekler verilerek sonuçlandırılmıştır.

1. Giriş

Ulaştırma, uzak yerleri ulaşılabilir yapan, tüketicilere ulaşımında giderek daha fazla kolaylık sağlayan önemli bir sektördür. Ulaştırmaya yapılan yatırımlar, ekonomik gelişimi hızlandıran, ticareti, coğrafi erişe bilirligi, hareketliliği fazlalaştıran ve iş olanağı sağlayan yatırımlardır (Özkorkmaz, 2011:1). Ulaşım ve turizmdeki büyüme; kırsal alanlarda yeni turizm türlerinin oluşmasına, konaklama endüstrisinde yeni hukuki mülkiyet tiplerinin düzenlenmesine imkân vermiştir. Turizm için yürütülen ulaşım altyapısı çalışmaları, ağırlıklı olarak, turistleri başlangıç noktasından alıp, istenen varış noktasına taşıyan ve geri döndüren ulaşım türlerinin geliştirilmesine

1 Dr. Öğretim Üyesi, Mersin Üniversitesi Turizm Fakültesi Gastronomi ve Mutfak Sanatları, ahmetyaris@yahoo.com ORCID: 0000-0002-5553-4953

odaklanmıştır (Pehlivan, 2010:18). Turizmin büyümesi ulaştırma sisteminin gelişmesini, ulaştırma sistemindeki gelişimin de turizmi etkileyebilme gücü olduğu için iki sektörün birbirinden ayrılması mümkün değildir (Demir, 2014:25). Halsall'ın (1998) yaklaşımında ulaştırma ve turizm arasındaki ilişki komplike ve birbirine örülmüş bir fayda” olarak tanımlanmıştır (Pehlivan, 2010:18). Ulaşım sistemlerindeki gelişme hareketliliği, boş zamanı ve yaşam standardını artıran, kayıp zamanı azaltan bir fayda olarak turizmin gelişiminde önemli bir unsurdur. Ayrıca, ulaşım yatırımı için kaynak bulmakta zorlanan kırsal alanlar, turizm gelişimi sayesinde standardı yüksek yol, kentler ise uluslar arası havalimanı gibi ulaşım merkezlerine kavuşmaktadırlar (Pehlivan, 2010:19).

Dünya genelinde 2023'ün ilk üç ayında 235 milyon turistin uluslararası seyahate katıldığı tahmin edilmekte bu rakam 2022 yılının ilk üç ayının iki katı olduğu belirtilmektedir (UNWTO, 2023). Turizm ile ilgili rakamlar büyüdükçe buna paralel olarak seyahatler ile ilgili rakamlarda büyümektedir. Bu büyüme beraberinde çevresel anlamda bazı sorunlar yaratmaktadır. Turizmin çevresel etkileri genellikle konaklama, yeme içme ve diğer etkinlikler kapsamında değerlendirilmiştir. Turizmin ulaşım kaynaklı çevresel etkileri bilinen bir gerçek olsa da ülkelerin veya bölgelerin turizm ulaştırması ile ilgili çevresel sürdürülebilirlik politikaları araştırılması gereken bir konudur. Bu çalışma turizm ve ulaşım ilişkisini ele almış olup Avrupa Birliğindeki başta olmak üzere turizmde gelişmiş ekonomilerin turizm ulaştırması ile ilgili politikalarını sunmaya çalışmaktadır.

2. Turizmde Ulaşımın Önemi

Turizm ürün ve hizmetleri insanları, yaşadıkları yerden ayırarak söz konusu ürün ve hizmetlerin sunulduğu mekâna taşımakta yani turizmde mal ve hizmetlerin sunulduğu yerlere yönelik bir insan hareketliliği oluşturmaktadır (Eralp, 1983:105). Diğer bir deyişle turizm seyahatten meydana gelmektedir, yani ulaştırmanın rolü turizm hizmetlerinde olmazsa olmaz bir önem taşımaktadır. Turizm sektörünün kitle anlamında bir nitelik elde etmesi, kısa sürelerde çok sayıda tüketicinin turistik destinasyonlara ulaştırılması ve belirli bir süre sonunda yaşadıkları yerlere dönüşlerinin sağlanması, turistik ürün için ulaştırma unsurunun önemini fazlaştırmıştır (İncekara ve Yılmaz, 2002:10). Turistlerin beklentileri bakımından, otelin standardı, turistik çekicilik veya yeme-içme olanakları kadar ulaşım olanakları da tercih sebebidir (Orbashi ve Shaw, 2004:95).

Turizmin genişlemesi ulaştırmadaki büyük gelişmeden kaynaklanmaktadır. Örneğin uçuşlardaki ilerleyiş dünyayı küçültmüş, motorlu taşıtlar her yere

ulaşımı mümkün kılmıştır (Sorupia, 2005:1767). Rizal ve Asokan (2013)'a göre turizm için ulaşımın önemi denizcilikte suyun var olma ihtiyaı önemine eşittir. Ulaştırma, turizmin olmazsa olmazlarından biri olarak diğer faktörleri etkileyen ve diğer faktörlerden de etkilenen bir yapıya sahiptir. Turistler, ulaşım olanaklarının ve ulaşım sistemlerinin gelişmesi sayesinde yeni destinasyonlara seyahat etmeye, meraklarını gidermeye veya yeni iş fırsatlarını araştırmaya yönelmişlerdir (Demir, 2014:25-26).

Hava yollarının turizm bakımından arz ettiği nemi Pehlivan (2010:26) şu şekilde sıralamıştır: Yolculuklarda talep oluşturucu yüksek hız, zamanı kısıtlı veya değerli olan turistlerin bölgelere seyahatlerine, bölgelerin turizme kazandırılmasına ve destinasyondaki geceleme sayısının arttırılmasına imkân sağlamıştır. Hava yolları kişiye yolculuk boyunca güven vermekte, konforu sayesinde daha çok boş zamana sahip erişkin turistlerin oluşturduğu üçüncü yaş turizmini geliştirmiştir. Havayolları ulaşım, yeme-içme, konaklama, geziler ve transferler gibi turistlerin ana ihtiyaçlarını kapsayan tur paketlerinin faydalı koşullarda düzenlenmesine imkân verir. Havayolları indirimli tarifeler ile ve talebin yüksek olmadığı dönemlerde turizm hareketliliğinin uzatılmasına ve küreselleşmesine katkıda bulunmaktadır. Havayolları uluslararası yolculuklarda dikey ve yatay bütünleşme olanakları açısından önemli bir avantaja sahiptir. Söz konusu bütünleşme; havayolu/karayolu (fly/drive), havayolu/denizyolu (air/seatravel), havayolu/demiryolu (air/rail) şeklinde yatay olarak olabileceği gibi, havayolu/konaklama işletmeleri, havayolu/seyahat (tur operatörleri ve seyahat acenteleri) arasında dikey olarak ta gerçekleşebilir.

Karayolu ulaşımı da turizmde çok büyük önem arz etmektedir. Karayolu ile gidilmesi mümkün olmayan yerlerin ziyaret edilmesi sağlanabilir. Seyahat süresince insanların ilgi çekici gzerghları görme, istenildiği anda ve yerde durma olanağı sağlar. Karayolu en önemlisi bireysel ya da kitlesel halinde seyahatler yapılmasına imkân verir ve kısa mesafelerde ekonomik ulaştırma sağlar (Holden, 2012:54).

Demiryolu taşımacılığı açısından baktığımızda, tek seferde 1200 ila 1500 yolcu taşınabilmesi yer değişimin bireysel olmaktan çıkıp kitlesel nitelik kazanmasını sağlamıştır yani demiryolu turist akımını somutlaştırmıştır ve yolculuk giderlerini azaltmıştır (Eralp, 1983:109). Ayrıca demiryolu günümüzün en emniyetli ve en ucuz ulaştırma türüdür (Rodrigue, Comtois, ve Slack, 2013:95). Demiryolu taşımacılığında yüksek hızlı trenler sayesinde yolculukta geçen süre azalmış buna karşılık konaklama süresinin uzaması bölgelerin turizm sayesinde gelişmesine olanak sağlamıştır (W. C. Wang, Chou, ve Wu, 2010; X. Wang, Huang, Zou, ve Yan, 2012).

Yolcu kapasitesi açısından baktığımızda, demiryolu için söylenenleri denizyolu içinde söylemek mümkündür. Deniz taşımacılığında taşıt hacmi genişletilebilmekte, binlerce yolcunun denizyolu ile seyahat edebilmektedir. Taşıt hacminin genişliği aynı zamanda insanların konaklama, beslenme ve eğlenme ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri olanakları sunan büyük gemiler anlamına gelmektedir (Eralp, 1983:115). Denizyolları rahatlık ve olanak bakımından diğer ulaşım tiplerine göre büyük bir üstünlüğe sahiptir. Yolculuk süresince yolcularca farklı yerler görmek, film izlemek, konserler dinlemek mümkündür. Denizyolları yolculuk boyunca turistlere dinlenme olanağı da sağlamaktadır (Brida ve Aguirre, 2008:2).

3. Ulaşım Türleri

Taşımacılık sistemi fiziksel olarak farklı alt yapılardan oluştuğu için taşıma araçları da farklı taşıma birimleri olarak ortaya çıkmaktadır. Her birim kendine has araçlar ve kurumlarla mekânlar arası bir ulaşım ağı oluşturur (Eralp, 1983:106). Bu ulaşım ağları günümüzde havayolu, karayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığı olarak şekillenir.

3.1. Havayolu Ulaşımı

Hava taşımacılığındaki gelişmeler modern turizmin başladığı dönemlerdeki başlangıç ile varış noktası arasındaki ulaşım maliyetini düşürmüştür (Pehlivan, 2010:22). Havayolu taşımacılığının doğal engellerden etkilenmemesi, ülkeler arası kesintisiz yolculuk, yolculuk süresinin en aza indirgenmesi gibi olumlu yönlerinden dolayı (Doğaner, 1996:21) son zamanlarda insanların uzak yerlere seyahatlerini bu ulaşım yoluyla yapmalarını sağlamıştır (Briggs, 2004:117). Havayolu gelişimi ile insanlar ulaşması zor yerleri ziyaret edebilmiş, uzak mesafeler için daha az zaman ayırmış ve ulaşım maliyetlerini düşürmüştür. Bu sebeplerden havayolu ulaşımı turizmin en baskın ulaşım türü haline gelmiştir (Pehlivan, 2010:22).

Ekonomi havayolu hizmeti sunan bazı firmaların girmesiyle sektör hız değişimi yaşamıştır. 1997 yılından sonra Southwest Airlines, Ryanair ve EasyJet gibi firmaların çok düşük fiyat politikaları ile turist sayılarında belirgin artışlar olmuştur (Lohmann ve Duval, 2011:12). Bu nedenle tarihi ve kültürel mirası zengin fakat fazla bilinmeyen çoğu destinasyonların ortaya çıkması sağlanırken, turist destinasyonu olarak ünlü bazı kentlerde kapasite sorunu yaratılmıştır (Orbaslı ve Shaw, 2004:98). Her ulaşım türü gibi havayolu ulaşımının olumlu ve olumsuz yönleri vardır. Bu olumlu ve olumsuz yönler şu şekildedir (Pehlivan, 2010 p.25). Olumlu yönler: kısa yolculuk süresi, yol güvenliği, çok kişinin taşınabilmesi, giderek düşen fiyatlar, varış noktasına erişim, kazanılan zamanın tatile aktarılabilmesi ve yolculuk konforu olumsuz

yönler: varış yerinde havalimanı olma zorunluluğu, planlı bir tarife uyma zorunluluğu, varış sonrası başka ulaşım türüne gereksinim, yüksek karbon salınımı, seyahat öncesi ve sonrası prosedürler, bagaj sınırlaması, kısa mesafede yüksek ücretler.

3.2. Karayolu Ulaşımı

Karayolu taşımacılığı, turizm arzına ulaşma hem bireysel hem de kitlesel bir şekilde olanak veren, insanlara yolculukları boyunca serbestlik veren hizmetler bütününden oluşmaktadır. Karayolu, hem bireylerin istediklere yerlere doğrudan ulaşmalarını sağlarken hem de diğer ulaşım sistemlerinin gerek birbiriyle gerekse destinasyonla bağlantısını sağlayan bir işleve sahiptir (Demir, 2014:26). Karayolu araçlarının önemli bir özelliği de, diğer ulaşım araçlarıyla gidilmesi zor ücra yerlere bile gidilebilmeye imkan sağlamasıdır (Pehlivan, 2010:28). Karayolu, bölgeleri turizme kazandırılmasına katkı sağlar, bir kent etrafındaki turistik çekiciliklerin kentle bağlantısını sağlayarak bütünlük oluşturur. Karayolu sayesinde yakınlardaki doğal ve kültürel zenginliklerin tanınmasına yardımcı olur, hareketlilik ile çok yer görmeye olanak verir (Doğaner, 1996:20). Ayrıca karayolu, kitlesel turizm faaliyetlerinde havayolu-karayolu, demiryolu-karayolu ve denizyolu-karayolu ulaşım sistemleri arasında tamamlayıcı rol oynar. Diğer ulaşım türleri ile taşınan turistlerin konaklayacakları veya ziyaret edeceği turistik noktalar arasında karayoluna ihtiyaç duyulur (Demir, 2014:26). Dünya turizm örgütü (UNWTO, 2014)'nin raporunda karayolu taşımacılığı 9'a ayrılmıştır: Tarifeli uzun mesafe taşımacılığı, tarifeli şehir içi taşımacılığı, insan ve hayvan gücü ile taşıma hizmetleri, taksi hizmetleri, teleferik ve kayak asansörü vb, havaalanı transfer hizmetleri, araba kiralama hizmetleri, kısa mesafeli bölgesel turlar ve okul-işçi servisleri.

3.3. Denizyolu Ulaşımı

Turizm taşımacılığında başka bir yolda denizyolu taşımacılığıdır. Demir (2014:33)'e göre denizle birlikte göl ve akarsuları da kapsayacak şekilde daha kapsamlı bir faaliyet alanı oluşturmak mümkündür. Denizyolu taşımacılığında, hava koşulları, diğer ulaşım sistemlerine bağlılık, uzak mesafelerde yolculukların uzun zaman alması, limanlarda yaşanan problemler turizm açısından bu tür taşımacılığın olumsuz yanlarıdır (Çalık, 2008:42).

Denizyolu taşımacılığı, yolcu taşımaya ek olarak konaklama, yeme-içme, eğlenme ve alışveriş olanaklarını barındıran "Kurvaziyer Turizmini" ortaya çıkarmıştır. Kurvaziyer turizmi ile limanın olduğu kentlerin, limana yakın turistik noktaların ziyaret ve buralarda alışverişlerden oluşan aktiviteler mevcuttur (İncekara ve Yılmaz, 2002:9). Ayrıca denizlerde kıyı çizgisinin

daha küçük kesimlerine girebilen yatlar ile ulaşım ve bunların konaklama ve eğlenme aracı olarak kullanılması mümkündür (Doğaner, 1996:20). UNWTO (2014:23-24) turizm kapsamına giren denizyolu taşımacılığını: tur, gezi ve seyahat hizmetleri; feribot ve deniz taksisi hizmetleri; yat ve benzeri deniz taşıtlarının eğlence-seyahat için kiralanması hizmetleri şeklinde ayırmıştır.

3.4. Demiryolu Ulaşımı

Diğer taşımacılık tiplerine göre fazla maliyetler oluşmadan ağır-hacimli yüklerin ve yolcuların taşınmasında kullanılan bir ulaşım tipidir (Göde, 2011:6). Demiryolu ulaşımında trenlerin fazla sayıda yolcu taşıyabilmesi, içinde dolaşma olanağının olması, geceleme olanağı, atmosfer olaylarında etkilenmemesi, coğrafi engellerin tünellerle aşılabılır olması, karayolu ve denizyolundan daha fazla hız sağlayabilmesi gibi olumlu yönlerinden dolayı insanlar tarafından daha fazla tercih edilmeye başlamıştır (Doğaner, 1996:21). Demiryolu taşımacılığında iki tür vardır. Biri ülkeler ve şehirlerarası taşımacılık, diğeri ise metrolar ve tramvaylar gibi şehir içi ulaştırma sistemleridir. Turizm amaçlı yolculuk yapmak isteyenler için maliyeti en düşük ulaşım türü demiryoludur (Sharpley, 2006:48). Metro ve tramvay gibi kent içi raylı ulaşım sistemleri çok sayıda ziyaretçiyi veya yerel halkı herhangi bir trafik sıkışıklığı yaşatmadan kentin merkezine kadar taşımaktadır. Orta veya küçük nüfuslu şehirlerin aksine, örneğin Paris, Barselona gibi büyük şehirlerde kent içi raylı ulaşım sistemleri çoğu turisti şehrin tarihi yerlerine ulaşmasını sağlamaktadır (Pehlivan, 2010:30). Özellikle metro ulaşım sistemi, bir istikamette saatteki yolcu kapasitesi 60.000-70.000'e erişebilen toplu taşıma sistemidir (Hemedoğlu, 2010:21). Bu yüzden hem şehir halkının hem de ziyaretçilerin ulaşım sorununu hafifletebilir.

4. Ulaşım ve Çevresel Sürdürülebilirlik

Genellikle motorlu hususi araçlara dayalı olan mevcut ulaşım tercihleri sosyal, çevresel ve ekonomik maliyetlere sebep olmaktadır (Elker, 2011). Ulaştırma sistemleri likit fosil yakıt tüketiminin yarısından fazlasından ve enerji kaynaklı CO² emisyonunun neredeyse 4/1'inden sorumludur. Ulaştırma sistemleri ayrıca şehirlerin yerel hava kirliliğinin yüzde sekseninden sorumludur ve küresel olarak 1,3 milyondan fazla ölümcül trafik kazası gerçekleşmektedir. Çevre dostu olmayan ulaştırma sistemlerinin çevresel olumsuz etkileri ulaştırma türlerine göre değişmektedir. Ulaştırmada en çok olumsuz etkiye sebep olan ve en çok yakıt harcanmasına sebep olan karayolu, çevresel anlamda en çok zarar veren ulaştırma türüdür. Karayolu ulaşımı başta sera gazı emisyonu olmak üzere diğer hava kirliliğine sebep

olan emisyonlar, gürültü problemi ve yıllık çok sayıda insan ölümüne sebep olan kazalar ile çevreye zarar vermektedir.

5. Turizmde Ulaşım Problemleri

Nüfusun yoğunlaşması ve günümüzde şehirlerin büyüme eğilimleri düşünüldüğünde, daha yoğun sera gazının oluşması, gürültü ve hava kirliliğinin artması, insanların ulaşım için daha fazla zaman kaybetmesi kaçınılmazdır. Hem küçük tarihi şehir merkezlerinde hem de kalabalık şehirlerde baş edilemeyen trafik problemi, destinasyonun ulaşım ile ilgili olumsuz bir itibara sahip olmasına neden olmaktadır (Pehlivan, 2010:20). Örneğin, turistler için çekici destinasyonlardan olan İstanbul hem turistlerin hem de şehirde yaşayanların beklediği ulaşım taleplerini karşılamada sorunlar yaşamaktadır. Kolombiya'nın başkenti Bogota'da yapılan bir araştırmada (Cervero, Sarmiento, Jacoby, Gomez, ve Neiman, 2009) şehirde taşıtırsız yapılan seyahatin taşıtırla yapılandıdan daha az süre aldığı hatta yaya ve bisikletlilerin ortalama hızlarının hususi araba ortalama hızından daha fazla olduğu bulunmuştur.

Avrupa'da demiryolları, ülkelerin sanayi ve parasal gelişimleri için stratejik bir değere sahiptir. Demiryolları ile seyahat eden yolcu oranı 1970'deki rakamlara oranla 2000'li yıllarda düşüktür. Bu düşüşün ana nedeni demiryolunun karayolu kadar rekabetçi olmamasıdır (Özgöker, 2011). Adalar ve takımadalara ulaşım turistlerin bu bölgeleri tercih etmesinde etkili rol oynar. Örneğin Hawaii adalarına en çok turist gönderen ABD ve Japonya pazarı için birçok tarifeli uçuşlar konulmuştur. Ancak aşırı rekabet, akaryakıt fiyatlarının yükselişi ve küresel krizler köklü havayolları ve ortaklık yapan havayolları firmalarının başarısız olmalarına neden olmuştur. Bu gibi sebeplerden ada ve takımada destinasyonları coğrafi olumsuzlukları nedeniyle sık sık olumsuzluk yaşamakta ve turizm taşımacılığı ile ilgili planlamalar yapılmalıdır.

6. Turizmde Ulaştırma Politikaları

Turizm ve ziyaretçilerin hareketliliğinin yönetimi sağlıklı bir turizm gelişimi için çok önemli rol oynamaktadır (İsraeli ve Mansfeld, 2003:464). Ulaşım sistemi, turizm planlamasının önemli bir parçasıdır ve turizm destinasyonu yaratmada ve mevcut destinasyonları geliştirmede çok önemli rol oynar (Khadaroo ve Seetanaah, 2008; Rizal ve Asokan, 2013). Şehirlerde başarılı turizm taşımacılığı beraberinde bazı gereklilikleri getirir. Gronau ve Kagermeier (2007:131-132) hizmet sağlayıcıların başarılı toplu taşıma için bazı koşulları sağlamaları gerektiğinden bahseder. Bunlar: şeffaf ve kaliteli hizmet, hususi araba sınırlamaları, turizm ve taşıma şirketleri arasındaki

koordinasyon ve uzun vadeli ulaşım uygulamalarıdır. Bu anlamda, dünyadaki özellikle mega şehirlerin uyguladığı bir dizi girişimler ve politikalarla sürdürülebilir kentsel ulaşım önlemleri çok gerekli hale gelmiştir. Bu tür girişimler; toplu taşıma kullanımına teşvik, merkezi iş alanlarını canlandırma, daha yakın günlük tesisler için arazi kullanımında değişiklik, merkezi iş alanlarına ulaşımı kısıtlama, yayalaştırma ve hafta içi taşıtların yasaklanması ve seyahat ihtiyacının azaltan teknolojik gelişmeleri kapsayabilir (Lohmann ve Duval, 2014:134).Yayalaştırma seçenekleri açısından, dünyadaki bir takım şehirler yaygın bisiklet yolları ve işe gidip gelenleri yürümeye teşvik edici yatırımlar yapmışlardır.

Altyapı konusuna bakıldığında, AB'deki az gelişmiş yerlerin bu konuda daha özenli hizmete ihtiyaç duydukları dikkat çekmektedir. Ulaştırma bakımından Avrupa'yı birbirine her yoldan bağlama amacındaki Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T); havayolu, karayolu ve denizyolu ulaşımını Avrupa'da etkili olacak şekilde bütünleştirmiş bir ağ oluşturarak, noksan hatların bitirilmesine ve AB içi pazarın gelişmesine yardımcı olmak amacıyla AB tarafından oluşturulmuş bir ulaşım altyapısı politikasıdır (Özkorkmaz, 2011:5). 1992'de imzalanmış olan Maastricht Antlaşması, TEN-T politikalarını sunmuş ve TEN-T Rehberi ilkelerinin oluşturulmasını, geleneksel altyapıyı kapsayan, birden fazla modlu ancak tek ağın geliştirilmesini amaçlamaktadır. Bununla beraber, modern ve akıllı ulaşım sistemlerinin, güvenli ve çevre dostu ulaşımın yaygınlaşmasını zorunlu hale getirmektedir. Ayrıca TEN-T hedefleri arasında AB'ye ithal edilen petrole karşı bağımlılığının 2050 yılına dek yüzde 60 oranında azaltılması planlanmaktadır. Ulaştırma politikalarının iyileştirilmesinin turizm endüstrisi üzerinde yaratacağı faydalar çok fazladır. Örneğin, havayolu, karayolu ve denizyolu ulaşımındaki iyileştirmelerden, havayolu trafiği kontrol istasyonları ile gecikme süre ve sayısı azaltılabilir, hızlı tren ağı kurmak hedefi ile AB ülkelerine turist akışı ve turist sayısı yükseltilebilir ve seyahat süreleri azaltılabilir (Karakuş, 2003:19).

Çevresel sürdürülebilirlik ile ilgili endişelerin artması, çevre dostu ulaşım sistemlerinin önemini ortaya çıkarmıştır. Bazı ulaşım araçlarının sebep verdiği gürültü kirliliği, hava kirliliği ve su kirliliğinin azaltılması, ulaşım politikalarının öncelikleri arasındadır (Çiftçi, 2011:7). Sürdürülebilir ulaşım politikalarında hacim açısından bütünsel şehir yapısı, karışık arazi kullanımları ve uygun lojistik ağlardan dolayı seyahat talebi düşük ve seyahatler kısadır. Yolcular seyahati toplu bir şekilde veya motorsuz taşıma ile yapmakta, teknoloji olarak düşük karbonlu araçlar başlıca olup, yüksek verimli motorlar, hibridler ve elektrikli araçlar bu grupta yer almaktadır. Ayrıca akıllı ulaşım sistemleri ve akıllı lojistikler gibi yeni

teknolojiler ulaştırma sistemlerinin yüksek verimli bir şekilde yönetilmesine yardım etmektedir (Sakamoto, Dalkmann, ve Palmer, 2010).

Sürdürülebilirlik açısından baktığımızda Çiftçi (2011:9-10) sürdürülebilir taşımacılık politikalarını 4 grupta toplamıştır: **Talep-odaklı politikalar:** Ulaştırma kullanıcılarının alışkanlıklarını değiştirmeye yöneliktir. Örneğin: ulaştırma maliyetlerinin çeşitlendirilmesi (vergiler, yol ücretlendirme, yoğun zamanlarda yüksek fiyatlama gibi). Çeşitli ulaştırma modları (otomobil ya da karavan paylaşımı, paylaşım araçlar için otoyollarda özel şeritler, park-and-ride gibi). Düzenleyici ve engelleyici önlemler (park kısıtlaması, araçlar için emisyon ve gürültü limitleri, denetlemeler, hız limitleri, büyük hacimli motorlar için daha yüksek vergiler, koordinasyonu sağlanmış trafik ışıkları, ulaştırma ağı akışının iyileştirilmesi). Bilgilendirme ve iletişim (yakıtlar ile ilgili bilgilendirme gibi). **Arz-odaklı politikalar:** Ulaştırma sistemlerinin iyileştirilmesi ile ilgilidir. Örneğin: Kapasite artışı için fiziki altyapının genişlemesi (havalimanlarındaki terminallerin genişletilmesi, otoyolda şerit çoğaltma gibi). Toplu taşımacılığın geliştirilmesi (geçiş sayısının artırılması ve zamanlı ayrı otobüs şeritleri, toplu taşımacılığın özelleştirilmesi, rekabetçi ücretler, toplu taşımacılık sisteminin bütünleştirilmesi gibi). Trafik sakinleştirme önlemleri (şehir merkezleri girişleri kısıtlamaları gibi). Araba sahipliğini zorlaştırma (lisanslar, ehliyetlerin alınmasını zorlaştırıcı süreçler gibi). Yeni altyapı çözümleri geliştirme (tramvay, metro gibi). **Teknoloji politikaları:** Teknolojiden maksimum derecede yararlanarak etkili bir ulaşım sistemi oluşturmayı hedeflemektedir. Örneğin: Yeni araç teknolojileri (araç ve motor tasarımı, sıfır emisyonlu araçlar, katalitik dönüştürücüler, elektrik ile giden araçlar, yönlendirme sistemleri). Teknolojik çözümler (otomatik okuma, otomatik hız kontrolü, yol durumları için anlık bilgilendirme, trafik ve filo yönetimi). Güncel lojistik sistemler (güncel platform tasarımları, hizmet merkezi, izleme sistemi). **Fiziksel planlama tedbirleri:** Bu tedbirler karasal alanların ve şehir planlamasının ulaştırma ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde planlanmasını zorunlu kılmaktadır. Örneğin: Karasal alan kullanma düzenlemeleri (toplu taşıma terminalleri yakınlarında ofis inşaatı için izinler, yeraltı alışveriş merkezlerinden caydırma). Kentsel politika (yoğun şehir tasarımı, yeraltı yoğunlaşma politikası gibi).

Turizmde ulaşım politikaları ile ilgili olarak Turizm Stratejisi 2023 belgesinde, deniz yolları ve demir yollarının kamu-özel sektör işbirliğiyle yenilenmesi ve geliştirilmesinden bahsedilmektedir. Ulaşım türlerinin çeşitlendirilmesinde kamunun yatırım içindeki payının en az seviyeye indirilmesinin sektöre dinamizm kazandıracağına inanılmakta bu nedenle demiryolları, yat limanı ve kurvaziyer limanları, otoyollar ve bölünmüş yolların yapımında veya yenilenmelerinde yap işlet devret, yap işlet, yap

sahiplen işlet gibi finansman modelleri uygulanacağı belirtilmektedir (Turizm Stratejisi 2023).

6.1. Havayolu Ulaştırma Politikaları

Hava trafiğindeki gelişmeler sonucunda çoğu havalimanlarında yoğunluk meydana gelmekte ve bu yoğunluklar da kontrol sisteminde zorluklar yaratmaktadır. Bu sebepten ötürü uçakların iniş ve kalkış zamanlarında rötarlar yaşanmaktadır. Rötarlar hava yolu şirketlerine yıllık 1.3 ile 1.9 milyar dolara mal olmaktadır. Ayrıca yerde ve havada kaldıkları sürede kullanılan ek yakıt sebebiyle karbon emisyonu başta olmak üzere hava kirliliği problemleri artmaktadır. Ülkeler politikalarında bu kirliliği karbon vergisi olarak azaltmak istemektedirler (Lohmann ve Duval, 2011:28). AB 2012 yılından sonra üye ülkelerin havaalanlarına, karbon emisyon oranı yüksek eski nesil uçakların iniş yapmasına izin vermemektedir. Ayrıca biletlere vergi getirilmiş ve kısa mesafelerde havayolu yerine demiryolunun tercih edilmesi için birçok teşvik uygulamaları artırılmıştır. AB, daha çevre dostu motor ve sistemlerin geliştirilmesi için büyük miktarlarda fon oluşturmuştur (Cebeci, 2007). Ülkeler havayolu taşımacılığındaki büyümeye ayak uydurmak için altyapı yatırımlarına devam etmektedir. Ancak birçok ülke ve havayolları, havaalanı ve hava sahası kapasitesi zorlukları ile karşı karşıya gelmektedir (UNWTO, 2013:4). Örneğin İrlanda hükümeti 2014 turizm planlamaları kapsamında havaalanlarını kapasite olarak genişletme ve yolcular için havaalanındaki olanakları artırma planlamaları yapmıştır (DTTS, 2014). Havaalanları aynı zamanda ulaşım dışında bir ticaret merkezidir. Uluslararası Havaalanı Konseyine göre 2012'de dünya genelinde toplam havayolu gelirlerinin %43'ünü uçuşsuz (non-aeronautical) kaynakların – dutyfree, restoranlar gibi – oluşturmuştur (UNWTO, 2013). Güvenlik ve vize işlemleri ile ilgili politikalar da turizm taşımacılığı planlamalarında yer almıştır. Çünkü havacılık gelişimi havalimanlarında emniyet ve güvenlikten ödün vermeden yolcu taşımacılığını kolaylaştırma gerektirir. Teknolojinin gelişmesi ile havaalanında geçirilen zamanın kısılması açısından elektronik okuyucular, mobil biniş kartları gibi kolaylıklar geliştirilmiştir. Vize uygulamaları ülkeler için ekonomik büyüme ve iş fırsatları kaybı olsa da son zamanlarda turizmin gelişmesi ile vize kısıtlamaları kalkmaktadır. UNWTO (2012:17-18)'nın yaptığı araştırmaya göre, G20 ülkelerinde vize işlemlerini kolaylaştırmak turizm harcamalarında ekstra 206 milyar dolar ve ekstra 5,1 milyon iş olanağı yaratabilir. Havayolu taşımacılığındaki bir diğer konu da turistlerin tüketici hakları ile korunmasıdır. Örneğin Avrupa Birliği, üyesi olan ülkeler arasında yolculuğu teşvik etmektedir. Ayrıca turizm sektöründe olan kamu ve özel kuruluşların mal ve hizmetlerini geliştirmeleri konusunda ve turist

haklarını korumaları konusunda hükümler çıkarmaktadır. Bu hususlarda paydaşları bilgilendirme çalışmaları yapmaktadır. Türkiye'yi ziyaret edenler genellikle paket turları tercih ettiklerinden turist hakları çerçevesi paket tur kapsamındadır (Akay, 2013).

6.2. Karayolu Ulaştırma Politikaları

ABD Ulaştırma Bakanlığı şirketler ile yerel yönetimler ve yasal düzenlemeler ile ilgili kılavuz niteliğinde kitaplar hazırlamıştır. Bu kitaplarda eyalet ve yerel düzeyde yasalaşmış ya da öneri niteliğinde seyahat azaltma yönetmelikleri bulunmaktadır (Elker, 2011). ABD eyaletlerindeki ulaştırma kamu kurumları turizm planlaması ve geliştirmesi ile ilgili kapsamı geniş sorumluluklar üstlenmişlerdir. Örnek olarak Wisconsin Ulaştırma Kurumu, yaptığı geniş kapsamlı çalışmalarında, karayolunun ekonomi ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerini öngörmüş, gerekli duyulan ulaştırma altyapısını aşamalara ayırmış, öncelikleri, performans göstergelerini ve yatırım stratejilerini belirlemişlerdir. Wisconsin eyaleti turizm departmanının 1998'de oluşturduğu turizm planlamasında beş spesifik hedef belirlenmiştir (Pehlivan, 2010:28-29): Göze hoş, estetik ve büyük bir köprü tasarlanması. Hedef pazar ile destinasyon arasında turist bağlantılarının sağlanması. Ulaştırma sayesinde ekonomik gelişimin daha iyi anlaşılması ve benimsenmesi için ilgili tüm paydaşlarla ilişkiler kurulması. Ekonomik gelişim hedefli arazi kullanım planlarının geliştirilmesi ve uygulanmasına yönelik planlamaların yapılmasında ilgili paydaşlardan destek alınması. Otoyol ulaşım koridoru üzerinde info büroları, kamu binaları, planlama ve ekonomik büyüme kurumlarının belirlenmesi. Birleşik Krallık'ta, yerel yönetimlerin kendi alanlarında trafik yoğunluğunun azaltılması için planlamalar yaparak ve tedbirler alarak, uygulamaya geçmelerini zorunlu kılan bir tasarı yasalaşmıştır. 2003 yılından itibaren Londra şehir merkezine girişlerde araçlardan 11,5 Pound (TFL, 2014) ücret alınarak bireysel araç kullanımının azaltılması planlanmıştır. Elde edilen gelir ile toplu taşıma odaklı ulaşımın geliştirilmesi hedeflenmiştir. Günümüzde bu tedbirler Singapur, Hong Kong ve Oslo gibi birçok şehirde uygulanmaktadır (Elker, 2011).

AB'de karayolu taşımacılığı ile ilgili ulaşım politikalarına bakıldığında Avrupa bütünleşmesinin esasını oluşturan "insanların ve malların serbest dolaşımının tam olarak sağlanması" için etkili ve güvenli bir kara yolu ulaşımı önkoşuldur. Karayolu ulaşımını kullanan herkes entegrasyondan faydalanabilmektedir. Trafik kazalarından kaynaklı ölümleri azaltmak için AB karayolları güvenliği eylem programı yayınlanmıştır. Bu program araçları daha güvenli hale getirmeyi, kara yolları alt yapısını iyileştirerek tehlikeli alanları azaltmayı hedeflemekte ve sürücülerini kurallara uymaya, daha

sorumlu davranmaya teşvik etmektedir. AB, “EN 13816” adında bir hizmet kalitesi standardı oluşturmuştur. Üye ülkelerdeki toplu taşıma sektöründe olan tüm kuruluşların hizmetlerini turistlere sunarken uyulması gereken hizmet kalitesi standartlarını kapsamaktadır (Hemedoğlu, 2010:22). İrlanda turizm taşımacılığı planlamalarında, toplu taşımacılık türleri arasında daha fazla bağlantı ve İrlandaca, İngilizce dilleri dışında diğer dillerde toplu taşıma kullananlara enformasyon bilgilerine odaklanmıştır. Hem kamu hem de özel sektör taşıma hizmeti gerçekleştirenlere bu amacı gerçekleştirmek için teşvikler sağlanması planlanmaktadır. Ayrıca İrlanda’ya gelen yabancı ziyaretçilerinde kolaylıkla kullanabileceği “leapcard” tüm toplu ulaşım araçlarında kullanılmak üzere tasarlanmıştır (DTTS, 2014:26).

Türkiye’de karayolu turizm taşımacılığı ile ilgili politikalara bakıldığında; trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik projelere öncelik verilmesi, demiryollarından ve varsa deniz yolundan faydalanılarak karayolu ulaşımının neden olduğu olumsuz etkilerin azaltılması, ulaştırmada kurumsallaşmanın özendirilmesi, üniversite-sektör işbirliği ile taşımacılıkta ulusal ve uluslararası kurallara uyan, güncel bilgilerle donanmış uzmanların yetiştirilmesi, yol kullananların (bisikletliler, yayalar vb.), engellilerin ve çocukların güvenliğine özel önem verilmesi göze çarpmaktadır. Ayrıca, bilgilendirme ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerden, akıllı ulaşım teknolojilerinden faydalanılması, turizm ulaşımında çalışanların genel eğitim ve mesleki eğitim verilmesi, nitelikli çalışan yetiştirilmesi için üniversiteler ile işbirlikleri gibi planlamalar göze çarpmaktadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022). Ancak tüm planlamalara rağmen başta büyükşehirler olmak üzere, ülkemizin birçok şehri genişletilmiş yollar, katlı kavşaklar, viyadüklerle donatılmakta ve otomobil kullanımı daha fazla teşvik edilmektedir (Elker, 2011).

6.3. Denizyolu Ulaştırma Politikaları

AB’de ulaşımın kara yolundan diğer ulaşım türlerine kaydırılması planlamalar içerisinde yer almakta ve bu diğer ulaşım türlerine geçilmesi için tedbirler alınmaya başlanmıştır. Üye ülkeler arasında “Deniz Otoyolu” yapılması ve kısa mesafeli denizyolu ulaştırmasının desteklenmesi için Marco Polo Projesi açıklanmıştır (Çalık, 2008:51). AB taşımacılık politikaları yolcu taşınmasında yoğun tarifeli ve yüksek kaliteli kısa mesafeli deniz ulaşımına geçmeyi teşvik etmektedir. Şu anda AB sınırları içinde dört adet denizyolu koridoru mevcuttur. Örneğin, İber yarımadası ve Güney Denizi arasındaki deniz yolu taşımacılığı ile CO2 emisyonlarında olası azalma hesaplanmıştır. Bu hesaplama göre, dört gemi ile haftada altı tur yapılan ulaşımın üç yılda beş milyar ton-km yakın bir değişime ve 125 bin tonluk CO2 emisyonu

azalmasını sağlayacağı hesaplanmıştır (Çiftçi, 2011:57). Son verilere göre her yıl 1200 Avrupa limanından 400 milyon'dan fazla yolcu geçmektedir (EuropeanCommission, 2014). Ayrıca 2006'da AB, deniz araçlarının limanlardaki sahil elektriğini kullanmasını desteklemiş ve sahil elektriğini kullanımınının CO2 emisyonlarını %50, CO emisyonlarını %99, N2O emisyonlarını %50 azaltacağı ve makinelerden kaynaklanan titreşimleri ve gürültüleri ortadan kaldıracağı ifade edilmiştir (Çiftçi, 2011:59).

Deniz araçlarının girdiği limanlar ve bu tesislerde sunulan turistik hizmetler, ülkelerin ağırlıkla yatırım yaptıkları alanları oluşturmaktadır. Bu kapsamda 1983 yılında Resmi Gazetede yayınlanan "Yat Turizmi Yönetmeliği" ile birlikte ülkemizde yat turizmi hızla gelişmeye başlamıştır (Kozak, Kozak ve Kozak., 2013). Türkiye'nin başta Ege ve Akdeniz kıyıları yat ve yolcu gemisi turizmi için oldukça uygundur. Özellikle son 20 yılda marina sayılarında ve işletmeciliğinde özel sektörün ilgisi nedeniyle birçok marina tesisi tamamlanmıştır. 2023 itibari ile Türkiye'de 42 adet marina mevcuttur (Marinalar.com, 2023). Yat bağlama kapasitesi açısından Türkiye marinalarınının Akdeniz bölgesindeki payı yüzde iki civarındadır. Kıyı uzunluğu çok fazla olan, doğa harikası ve çok temiz koylara sahip ve uluslararası düzeyde turizm hizmetleri sunabilen ülkemiz için bu kapasite çok düşüktür (Gedik, 2011).

Sadece deniz araçları için liman veya marina sahibi olma hedefiyle değil, bunun yanında kıyılarımıza yakın doğal ve kültürel varlıkların çokluğu sebebiyle deniz yolu ulaştırma imkânlarından faydalanmak gerekmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın verilerine göre deniz araçlarıyla gelen turistler diğer ulaşım araçlarıyla gelenlere göre düşük orana (%3.71) sahiptir. 2022 yılında Denizyolu ulaşımı ile Türkiye'ye gelen turist sayısı 1.653.603 kişidir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2023). Turizm Stratejisi 2023, yat, kurvaziyer ve kıyı hizmetlerine vurgu yapmış, ayrıca deniz ile kıyı öncesi varış noktaları arasında gerekli altyapı yatırımlarının yapılması gibi destekleyici hedefler koymuştur. Türkiye'ye gelen turistlerin daha fazla gecelemelelerini sağlamak ve daha çok döviz bırakan turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli fazla destinasyonlarda, kurvaziyer turizmine yönelik altyapı ve üstyapının hızlıca tamamlanarak kurvaziyer limanlarının hizmete açılmasının sağlanacağı belirtilmektedir. Ayrıca mevcut ve proje halindeki marinalar haricinde kıyılarımızda bulunan 200'ü aşkın balıkçı barınaklarından yararlanarak her otuz beş deniz milinde bir olmak üzere yat turizmine gerekli hizmeti sağlayabilecek şekilde yenilenmelerine yönelik çalışmalar ile sektörde önemli bir gelişim kazandırılacağı belirtilmektedir.

6.4. Demiryolu Ulaştırma Politikaları

Demiryollarının inşası, işletilmesi ve bakımları maliyet açısından çok yüksektir. Bu nedenle demiryolları yatırımları devletler tarafından yapılmakta, altyapı kurma ve operasyon maliyetleri bakımından devlete büyük mali yükler getirmektedir (Göde, 2011:6). Japonya'nın yılda on bir milyar, Almanya'nın beş milyar ve İngiltere'nin üç milyar dolarlık demiryolları sistemine bütçe ayırması maliyetlerin ne kadar yüksek olduğunu göstermektedir (Orbaslı ve Shaw, 2004:97). Demiryolu ulaşımının karayolu ulaşımına göre daha çevre dostu olması nedeniyle desteklenmesi, daha az maliyetle şehirleri birbirine bağlaması ve hızlı tren hizmetlerinin tercih edilmesi son dönemdeki önemli gelişmelerden bazılarıdır (Pehlivan, 2010:29). Örneğin AB'de genel yaklaşım kapasite, güvenli olması ve rekabet yönünden diğer ulaştırma türlerine göre cazibesini artırarak demiryolu taşımacılığının gelişimini desteklemektir (Çiftçi, 2011:75). Çevresel kaygıların giderek artması ve demiryolu ulaştırmasındaki büyük teknolojik ilerlemeler çevre dostu ulaşım alanını yakından ilgilendirmektedir. AB, tüm üye ülkeleri demiryolu ağı içerisine alan Avrupa Yüksek Hızlı Tren Ağı projesinin gerçekleştirilmesi yönünde karar almıştır. Avrupa altyapısındaki engellerden dolayı yeterli ulaşım arzının sağlanamaması üye devletlerin demiryollarının tek bir Avrupa Demiryolu sistemine dönüştürülmesini gerekli kılmaktadır. Bu tür ulaşım sistemi sayesinde demiryollarının diğer ulaşım türleri karşısında rekabet üstünlüğü sağlayacağı anlamına gelmektedir (Özkorkmaz, 2011). Diğer ulaşım türlerinde yolcu başına emisyon değerleri demiryolunun oldukça üzerindedir. Hatta havayolları tarafında hava koridorları ve pist çevresinde, karayolu tarafında da kentsel alanlardaki trafikten kaynaklanan yüksek emisyon değerleri bu iki tür üzerinde katı yaptırımların gündeme gelmesine neden olmaktadır. AB, dizel yakıtlılar başta olmak üzere tüm araçlar için vergi düzeyleri belirlemektedir. Buna karşın, tüm demiryolu, metro ve tramvaylar için kısmen karayolu taşımacılığındaki avantajlarından dolayı vergi muafiyetleri yada indirimleri sağlanmaktadır (Çiftçi, 2011:76). Bu durumda demiryolu ulaşım sistemi özellikle kısa ve orta mesafelerde önemli bir alternatif olabilecektir (Pehlivan, 2010:31). Demiryolu taşımacılığındaki teknolojik ilerlemeler turizm ile ilgili çevreye faydalar sağlamaktadır. Özellikle hızlı raylı sistemlerin ilerlemesi iç turizmin gelişmesini etkilemektedir (W. C. Wang ve diğ., 2010).

Türkiye'de turizm açısından demiryolu ulaşım sisteminin yeterince kullanılmadığı görülmektedir. Demiryolu, Türkiye'yi ziyaret eden turistlerin neredeyse hiç tercih etmediği bir türdür. 2022 yılında demiryolu ile ülkeye giriş yapan yabancı sayısı 18738 olup önceki yıllara göre düşük ve toplam ziyaretçi sayısının binde biri bile değildir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2023).

7. Sonuç

Turizm ile ulaşımın birbirinden ayrılmaz bir bütünlük içinde olduğu ve aralarında neden-sonuç ilişkisinin olduğu açıktır. Çünkü ulaşım sisteminin gelişmesi turizmin gelişmesine, turizmin gelişmesi de ulaşım sisteminin gelişmesine tetiklemekte ve aralarında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Genel çerçevede gelişmiş ülkelerde turizm ulaştırma altyapısından çok sürdürülebilirlik ile ilgili planlamalar ve politikalar yapıldığı göze çarpmaktadır. Türkiye’de ise planlama ve politika stratejilerinde sürdürülebilirlikten bahsedilmiş ancak daha çok ulaşım altyapılarının tamamlanması ve yenilenmesine odaklanılmıştır. Bu altyapı ihtiyaçları konusunda öne çıkan hususlar (Pehlivan, 2010:21); Ulaşım türleri arasında bütünleşme, ulaşım türleri ve varış bölgeleri arasındaki bağlantılarının güçlendirilmesi, hızlı, güvenli ve konforlu toplu taşıma sistemleri oluşturulması, turizmi geliştirmek ve ihtiyaçlarını gidermek amacıyla mevcut iskele ve limanların iyileştirilmesi, havalimanı ihtiyacının giderilmesi ve kent merkezleriyle ulaşım bağlantılarının sağlanmasıdır.

Ulaşım türlerine bakıldığında gelişmiş ekonomiler bireysel araç kullanımı azaltmak için tedbirler almaktadır. Çevreye etkisi daha az olduğu gerçeğiyle her ulaşım türünde toplu taşımaya teşvik etmektedir. Ayrıca her ulaşım türünde karbon emisyonunu düşürmek ve yakıt tüketimini azaltmak için yukarıda örnekleri verilen tedbirler almaktadır. Turizm ulaşımında da bu tür tedbirler uygulanmakta turistler dahil tüm paydaşlar çevresel etkiler ve ilgili tedbirler ile bilgilendirilmektedir. Türkiye’de turizm ulaşımı ile ilgili bilimsel çalışmalar ve raporlar çok kısıtlıdır. Turizm ulaşımı ile ilgili ulaşım türlerinde altyapı çalışmaları devam ederken kaynakların kullanımı göz önünde bulundurulmalı ve çevresel sürdürülebilirlik sağlanmalıdır.

Kaynakça

- Akay, B. (2013). Avrupa Birliği Turist Hakları İle İlgili Politikaların Türk Turizmine Etkileri *Şehir Aktüel*.
- Brida, J. G., ve Aguirre, S. Z. (2008). *The impacts of the cruise industry on tourism destinations*. Paper presented at the International Congress on Sustainable Tourism as a Factor of Local Development. November, Monza, İtalya.
- Briggs, D. (2004). Tourism Development and Airlines in the New Millennium: An Operations Management Perspective *Tourism and Transport: issues and agenda for the new millennium*: Elsevier.
- Cebeci, U. (2007). Gökyüzünde karbon savaşı, *Hürriyet*. Retrieved from http://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/6055962_p.asp
- Cervero, R., Sarmiento, O. L., Jacoby, E., Gomez, L. F., ve Neiman, A. (2009). Influences of built environments on walking and cycling: lessons from Bogotá. *International Journal of Sustainable Transportation*, 3(4), 203-226.
- Coşan, B. (2014). Marinaları Türk Yatçılar Taşıyor, *Hürriyet*. Retrieved from <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=25969788&tarikh=2014-03-10>
- Çalık, S. (2008). *Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'nin Uyumunu*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Çiftçi, B. (2011). *Avrupa Birliği'nin Çevreci (Green) Ulaştırma Politikası*. T.C. Ulaştırma ve Habercilik Bakanlığı, Ankara.
- Demir, M. (2014). Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü: İlkeler ve Yönetim. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Doğaner, S. (1996). Türkiye Turizm Ulaştırması. *Coğrafya Araştırmaları*(4), 19-48.
- DTTS. (2014). *A National Tourism Policy for Ireland*. Ireland.
- Elker, C. (2011). Ulaşım Politikalarının Çevreye Etkisi. *Cumhuriyet Bilim Teknoloji Dergisi*.
- Eralp, Z. (1983). *Genel turizm*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı.
- EuropeanCommission. (2014). What do we want to achieve? Retrieved 13,11,2014, from http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/index_en.htm
- Gedik, M. (2008). Türkiye'de Yatçılık ve Marina Sektöründe Durum. Erişim tarihi: 20.06.2023 Erişim adresi: <https://www.denizgazete.com/yazarlar/mehmet-gedik/turkiyede-yatcilik-ve-marina-sektorunde-durum/100305/>
- Göde, M. G. (2011). *Yük ve Yolcu Taşımacılığında Göller Bölgesi İçin Kombine Taşımacılık Sistemlerinin Araştırılması*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.

- Gronau, W., ve Kagermeier, A. (2007). Key factors for successful leisure and tourism public transport provision. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 127-135.
- Hemedoğlu, E. (2010). *Toplu Taşımacılık Sektöründe Hizmet Kalitesini Ölçme: Algılanan Hizmet Kalitesi ve Müşterinin Arzuladığı Hizmet Kalitesi Üzerindeki Etkileri*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Holden, M. E. (2012). *Achieving sustainable mobility: everyday and leisure-time travel in the EU*: Ashgate Publishing, Ltd.
- İncekara, A., ve Yılmaz, S. (2002). *Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- Israeli, Y., ve Mansfeld, Y. (2003). Transportation accessibility to and within tourist attractions in the old city of Jerusalem. *Tourism Geographies*, 5(4), 461-481.
- Karakuş, G. (2003). *Avrupa Birliği Turizm Politikası*. Ankara.
- Khadaroo, J., ve Seetanağ, B. (2008). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, 29(5), 831-840.
- Kozak, N., Kozak, M. A., ve Kozak, M. (2013). *Genel Turizm İlkeler-Kavramlar*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı (2023). Türkiye’ye gelen yabancı ziyaretçilerin aylara ve taşıt araçlarına göre dağılımı 2022. Sınır İstatistikleri Yıllık Bülteni.
- Lohmann, G., ve Duval, D. T. (2011). Critical aspects of the tourism-transport relationship. *Contemporary tourism reviews*, Goodfellow Publishers Limited, Oxford, 1-38.
- Lohmann, G., ve Duval, D. T. (2014). Destination morphology: A new framework to understand tourism–transport issues? *Journal of Destination Marketing & Management*, 3(3), 133-136.
- Marinalar.com, (2023). Bölge ve iller listesi. <https://marinalar.com/turkiyedeki-marinalar-listesi/> Erişim tarihi: 20.07.2023
- Orbaşlı, A., ve Shaw, S. (2004). Transport and visitors in historic cities. In L. Lumsdon ve S. Page (Eds.), *Tourism and Transport Issues and Agenda for the New Millennium*. New York: Routledge.
- Özgöker, U. (2011). Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası, *Subcon Turkey*.
- Özkorkmaz, H. T. (2011). *21. Fasil (Ten Fasli) Müzakereleri ve Türkiye’nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarına Entegrasyon Süreci Üzerine Bir Değerlendirme*. T.C Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- Pehlivan, E. (2010). *Ulaşım Faaliyetlerinin Turizm Faaliyetlerine Etkisi*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

- Rizal, P. R., ve Asokan, R. (2013). Role Of Transportation In Tourism Industry In Sikkim State, India. *International Journal of Innovative Research and Development*, 2(6).
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., ve Slack, B. (2013). *The Geography of Transport Systems*: Taylor & Francis.
- Sakamoto, K., Dalkmann, H., ve Palmer, D. (2010). A paradigm shift towards sustainable low-carbon transport: Financing the vision ASAP. *Institute for Transportation and Development Policy. New York*.
- Sharpley, R. (2006). *Travel and tourism*: Sage.
- Sorupia, E. (2005). *Rethinking the role of transportation in tourism*. Paper presented at the Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Bangkok.
- TFL, T. F. L. (2014). Paying the Congestion Charge. Retrieved 20.11.2014, from <http://www.tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/paying-the-congestion-charge>
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2022). 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/2053-ulasirma-ve-lojistik-ana-plani-rev.pdf>
- UNWTO. (2012). The Impact of Visa Facilitation on Job Creation in the G20 Economies. Madrid, Spain.
- UNWTO. (2013). *Tourism and Air Transport Policies 20th Session of UNWTO General Assembly - Background paper for the General Debate*.
- UNWTO. (2014). Methodological Notes to the Tourism Statistics Database. Madrid, Spain.
- Wang, W. C., Chou, L.-S., ve Wu, C. C. (2010). Impacts of new transportation technology on tourism-related industries—the Taiwan High Speed Rail. *World Leisure Journal*, 52(1), 14-19. doi: 10.1080/04419057.2010.9674618
- Wang, X., Huang, S., Zou, T., ve Yan, H. (2012). Effects of the high speed rail network on China's regional tourism development. *Tourism Management Perspectives*, 1, 34-38.