

T.C
ÇANAKKALE ON SEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI

TURİSTİK DESTİNASYONLARDA TAŞIMA KAPASİTESİ:
GELİBOLU YARIMADASI TARİHİ MİLLİ PARKI
ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan

Yasin SOYLU

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Ferah ÖZKÖK

anakkale - 2013

TAAHHÜTNAME

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum "Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi: Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Örneği" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

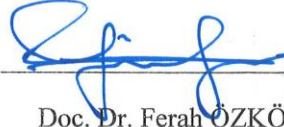
11/03/2013

Yasin SOYLU

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne

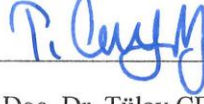
Yasin SOYLU'ya ait "Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi: Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Örneği" adlı çalışma, jürimiz tarafından Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu,

YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak oybirliği/oyçokluğu ile kabul edilmiştir.



Doç. Dr. Ferah ÖZKÖK

(Danışman)



Doç. Dr. Tülay CENGİZ



Yrd. Doç. Dr. Ş.Okan MERCAN

Tez No : 460423

Tez Savunma Tarihi : 14/01/2013



ONAY

Yrd. Doç. Dr. İbrahim Hakkı ÖZTÜRK

Enstitü Müdürü

13.03./2013

ÖZET

TURİSTİK DESTİNASYONLARDA TAŞIMA KAPASİTESİ: GELİBOLU YARIMADASI TARİHİ MİLLİ PARKI ÖRNEĞİ

Yasin SOYLU

Yüksek Lisans Tezi, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Taşıma kapasitesi, var olan kaynaklara negatif etki yapmadan, ziyaretçi memnuniyetini düşürmeden veya yöre toplumu ekonomisine ve kültürü üzerine istenmeyen etkiye neden olmadan, alandaki maksimum kullanım düzeyi şeklinde tanımlanabilir. Bu çalışmada turistik destinasyonlarda taşıma kapasitesi belirlenmesinin ne kadar önemli olduğu vurgulanmak istenmiştir. Özellikle korunan alanlarda ziyaretçilerin yarattığı etkilere yönelik taşıma kapasitesi belirlenmesi, kaynak değerlerine zarar verilmemesi için önemli bir araçtır.

Çalışmanın ana kaynak değerini oluşturan Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın içerisinde I. Dünya Savaşı sırasında Çanakkale savaşlarının geçtiği alanlar bulunmaktadır. Dolayısıyla bölgede birçok ülkenin anıt ve mezarları bulunmaktadır. Bölge günümüzde Avustralyalı, Yeni Zelandalı ve yerli turistler tarafından yoğun bir şekilde ziyaret edilmektedir. Bu nedenle bölgede aşırı kullanımın olup olmadığını belirlemek için bölgenin taşıma kapasitesi belirlenmeye çalışılmıştır.

Araştırmada; Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın taşıma kapasitesi "Sosyal Taşıma Kapasitesi" değerlendirme modeli ile belirlenmiştir. Yöntemde ziyaretçi sayılarının yanında iklim özellikleri ve araştırma alanına yönelik kaynak kullanımlarının etkileri sayısal veri olarak kullanılmıştır. Uygulanan yöntem sonucunda; Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın fiziksel taşıma kapasitesi 3.042 gün/ziyaretçi, gerçek taşıma kapasitesi 1.087 gün/ziyaretçi, etkin taşıma kapasitesi 1.076 gün/ziyaretçi ve sosyal taşıma kapasitesi 468 gün/ziyaretçi olarak saptanmıştır. Çalışmadaki bulgular ışığında çeşitli değerlendirmeler sunulmuş, mevcut ve olası sorunlara yönelik öneriler belirtilmiştir.

ABSTRACT

CARRYING CAPACITY IN TOURISM DESTINATIONS : A CASE IN GALLIPOLI PENINSULA HISTORICAL NATIONAL PARK

Yasin SOYLU

Master Thesis, Department Of Tourism Management

Thesis Advisor: Asst.Prof. FERAH ÖZKÖK

Carrying capacity, the existing resources without negative impact on the local community economy and the visitors' satisfaction without degrading or causing unwanted impact on the culture, be defined as the maximum level of use in the field. In this study, the determination of carrying capacity of tourist destinations has been emphasized how important it is. Especially in protected areas the determination of the carrying capacity of effect by visitor, is an important tool to not harming to resource values.

The main source value of study comprise in the Gallipoli Peninsula Historical National Park of Çanakkale the wars during the first World War, and in the fields. Therefore, there are monuments and tombs of many countries in the region. The region today is an Australian, New Zealand and local are visited heavily by tourists. Therefore, to determine whether excessive use in the area carrying capacity being consumed.

In the research; Gallipoli Peninsula Historical National Park's carrying capacity was determined with the model of "Social Carrying Capacity" evaluation. In addition to the research field of climate features and visitor numbers in the method for the effects of their use has been used as the source of numerical data. As a result of the implemented method; Gallipoli Peninsula Historical National Park's physical carrying capacity 3.042 visitor/day, real carrying capacity 1.087 visitor/day, effective carrying capacity 1.076 visitor/day and social carrying capacity 468 days/visitor were determined. These findings, presented a variety of assessments stated recommendations for existing and potential problems.

ÖNSÖZ

Bu araştırma için beni yönlendiren ve çalışmamın her aşamasında ilgi ve desteğini esirgemeyen değerli hocam ve danışmanım Doç. Dr. Ferah ÖZKÖK'e katkılarından dolayı teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunarım. Ayrıca tezin hazırlanması aşamasında benden yardımlarını esirgemeyen Araş. Gör. Dr. Serhat HARMAN'a teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
ÖNSÖZ	iii
İÇİNDEKİLER.....	ivv
KISALTMALAR.....	viii
TABLO VE ŞEKİLLER LİSTESİ.....	ixx
GİRİŞ.....	1

1.BÖLÜM: TURİZM KAVRAMI VE TURİZMİN DESTİNASYON KAYNAKLARI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

3

1.1 Turizm Kavramı ve Tarihsel Gelişimi.....	3
1.1.1 Turizmin Tarihçesi	5
1.2 Turistik Destinasyonların Genel Özellikleri.....	6
1.3 Destinasyon Kaynakları ve Turizmin Destinasyon Kaynakları Üzerindeki Etkileri	8
1.3.1 Turizmin Ekonomik Etkileri.....	9
1.3.1.1 Turizmin Olumlu Ekonomik Etkileri	9
1.3.1.1.1 Ödemeler Dengesi Üzerindeki Etkisi	9
1.3.1.1.2 İstihdam Etkisi	10
1.3.1.1.3 Yatırımları Teşvik Etkisi	10
1.3.1.1.4 Gelir Etkisi	10
1.3.1.1.5 Diğer Ekonomik Sektörlere Etkisi	11
1.3.1.2 Turizmin Olumsuz Ekonomik Etkileri	11
1.3.1.2.1 Ekonomik Faaliyetlerde Yapı Değişikliklerine Neden Olması	11
1.3.1.2.2 Fırsat Maliyetleri.....	12
1.3.1.2.3 Turizme Aşırı Bağımlılık.....	12
1.3.2 Turizmin Fiziksel Etkileri.....	13

1.3.2.1 Turizmin Gelişiminin Çevre Üzerindeki Olumlu Etkileri.....	113
1.3.2.1.1 Doğal Alanların Korunması.....	14
1.3.2.1.2 Arkeolojik ve Tarihi Mekanların Mimarisiyle Birlikte Korunması.....	14
1.3.2.1.3 Çevre Bilincinin Kazanılması ve Kalitesinin Artması.....	14
1.3.2.1.4 Altyapının İyileştirilmesi	14
1.3.2.2 Turizmin Gelişiminin Çevre Üzerindeki Olumsuz Etkileri.....	15
1.3.3 Turizmin Sosyo-Kültürel Etkileri.....	20
1.3.3.1 Turizmin Sosyal Yapı Üzerindeki Etkileri	22
1.3.3.1.1 Birey Üzerindeki Etkileri.....	223
1.3.3.1.2 Aile Yapısı Üzerindeki Etkileri	24
1.3.3.1.3 Toplum Üzerindeki Etkileri	24
1.3.3.1.4 Sosyal Sınıflar Üzerindeki Etkileri	25
1.3.3.1.5 Demografik Etkiler	25
1.3.3.1.6 Hayat Standartları Üzerindeki Etkileri	25
1.3.3.1.7 Eğitim Üzerindeki Etkileri.....	26
1.3.3.2 Turizm ve Kültürel Değişim.....	26

2. BÖLÜM: TAŞIMA KAPASİTESİ KAVRAMI VE TURİSTİK DESTİNASYONLARDA TAŞIMA KAPASİTESİ28

2.1 Taşıma Kapasitesinin Ortaya Çıkışı ve Kullanıldığı Alanlar	28
2.2 Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi Kavramı	29
2.3 Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi Türleri	32
2.3.1 Sosyal Taşıma Kapasitesi	333
2.3.2 Çevresel Taşıma Kapasitesi.....	36
2.3.3 Ekonomik Taşıma Kapasitesi	38
2.3.4 Fiziksel Taşıma Kapasitesi	39
2.3.5 Psikolojik (Algısal) Taşıma Kapasitesi	40
2.4 Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi Hesaplama Yöntemlerine İlişkin Bilgiler.....	41
2.5 Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesinin Belirlenmesine İlişkin Örnek ve Uygulamalar	443

3. BÖLÜM: GELİBOLU YARIMADASI TARİHİ MİLLİ PARKI' NIN TURİSTİK TAŞIMA KAPASİTESİNİN BELİRLENMESİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA VE SONUÇLARI48

3.1 Doğa Koruma ve Milli Park Kavramı	48
3.1.1 Doğa Koruma	48
3.1.2 Milli Parklar.....	50
3.1.3 Korunan Alanlar, Turizm ve Çevre	57
3.2 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Genel Özellikleri.....	663
3.2.1 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Konumu.....	663
3.2.2 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'na Ulaşım	64
3.2.3 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Tarihi Özellikleri	65
3.2.4 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda Günümüzdeki Yerleşmeler	66
3.2.5 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Nüfus	67
3.2.6 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Geçim Kaynakları.....	69
3.3 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda Turizmin Gelişmesindeki Temel Unsurlar.....	70
3.3.1 Doğal ve Kültürel Çekicilikler	70
3.3.1.1 İklim	71
3.3.1.2 Flora.....	774
3.3.1.3 Fauna	74
3.3.1.4 Tarihsel ve Kültürel Kaynaklar	75
3.3.2 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Turizm Potansiyeli.....	78
3.3.3 Turizm İşletmeleri	84
3.3.4 Özel Etkinlikler	87
3.3.4.1 18 Mart Törenleri.....	87
3.3.4.2 25 Nisan Anzak Törenleri.....	87
3.4. Araştırmanın Nedenselliği.....	88
3.5 Araştırmanın Amacı	89
3.6 Araştırmanın Önemi	89
3.7 Araştırmanın Varsayımları	90
3.8 Araştırmanın Yöntemi	91
3.8.1 Araştırma Evreni ve Örneklemi.....	91

3.8.2 Veri Toplama Teknikleri	94
3.9 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Taşıma Kapasitesinin Hesaplanması	94
Bulguların Değerlendirilmesi	102
SONUÇ VE ÖNERİLER	104
KAYNAKÇA	108
EKLER	116

KISALTMALAR

diğ.	: diğerleri
ETK	: Etkin Taşıma Kapasitesi
FTK	: Fiziksel Taşıma Kapasitesi
GTK	: Gerçek Taşıma Kapasitesi
GYTMP	: Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı
IUCN	: International Union for Conservation of Nature
STK	: Sosyal Taşıma Kapasitesi
UNWTO	: United Nations World Tourism Organization

TABLO VE ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1 Sosyal Taşıma Kapasitesini Belirlemeye Yönelik Model	34
Harita 3.1 GYTMP'nın Sınırlarını Gösteren Harita	64
Harita 3.2 GYTMP Gezi Güzergahı Haritası	93
Tablo 1.1 Koruma Alanlarında Turizmin Yaratabileceği Potansiyel	
Çevresel Etkiler	18
Tablo 1.2 Turizm Gelişiminin Kilit Sosyal Etkileri	21
Tablo 2.3 Çevresel Taşıma Kapasitesi Açısından Önerilmiş Alan Standartları ..	37
Tablo 3.4. Doğa Koruma Alanları ve Amaçları	49
Tablo 3.5 Çeşitli Ülkelerdeki Milli Park Verileri	51
Tablo 3.6 Türkiye'deki Milli Parklar (1958-2009)	52
Tablo 3.7 Korunan Alanlarda Turizmin Potansiyel Faydaları	60
Tablo 3.8 Korunan Alanlarda Turizmin Potansiyel Çevresel Riskleri	62
Tablo 3.9 GYMTP'nin Nüfus Verileri	68
Tablo 3.10 Gelibolu Yarımadası İklim Verileri	72
Tablo 3.11 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Gezi Noktaları	75
Tablo 3.12 Kültür ve Turizm Bakanlığı Belgesi Bulunan Konaklama	
Tesis Ziyaretçi Sayıları.....	80
Tablo 3.13 Çanakkale'de Bulunan Müzelerin Yıllık İstatistik Verileri.....	81
Tablo 3.14 Milli Park'ın Aylara Göre 2009 ve 2010 Yılı Ziyaretçi Sayıları	82
Tablo 3.15 GYTMP'nın Son 9 Yıldaki Ziyaretçi Sayıları	83
Tablo 3.16 Gelibolu Yarımadası'nda bulunan oteller, motel ve hoteller.....	84
Tablo 3.17 Gelibolu Yarımadası'nda Bulunan Pansiyonlar	86
Tablo 3.18 Rehberlerin Sorulara Vermiş Oldukları Cevaplar	97

GİRİŞ

Turizmin turistik destinasyonların bulunduğu bölge ekonomilerine ve sosyal yaşama yönelik katkılarının olduğu bilinmektedir. Bu yararlı yanlarının yanında turizme olan ilginin giderek artması ve turistik destinasyonlardaki kaynakların aşırı kullanımı sonucu turizmin bölge üzerinde olumsuz etkiler yarattığı da ortadır.

Toplu gruplar halinde seyahatlerin başlaması ile birlikte zaman ve mekan bakımından yoğunlaşma giderek artmış, bu artış, kaynakların dikkatsiz ve plansız kullanımını ortaya çıkarmış ve bazı olumsuz gelişmeler belirmiştir. Bunlar (Akış 1999);

- Taşıma kapasitesini zorlayan çok sayıda katılım,
- Mekan ve zamanda yoğunlaşma,
- Hızlı ve denetimsiz gelişim,
- Büyük ölçekli, uluslararası standartlara uygun, kollektif konaklama düzeni,
- Genellikle kıyılara ve özgün doğa parçalarına yönelik,
- Yerel mimariyi dışlayan, anonim turizm mimarisi,
- Yerel halk ve turist arasındaki düzensiz ve bozuk ilişkiler, sosyal çevreden kopuk turistik bölgelerin ortaya çıkması,
- Uluslararası arena da, büyük ölçekli tur operatörlerine bağımlılık,
- Yerel turistik ürünlerin niteliklerini kaybetmesi, turizme uygun olarak standart ürün haline dönüşmesi,
- Ölçek ekonomilerinin hakim olması, küçük yatırımcıların zamanla piyasadan uzaklaşması.

Bu bilgiler ışığında olumsuz gelişmelerin başında taşıma kapasitesini zorlayan çok sayıda sebep bulunmaktadır. Tüm bu olumsuz gelişmelerin ortadan kaldırılabilmesi için öncelikle var olan kaynakların belirlenmesi ve bu kaynakların uzun vadede varlığını sürdürmeleri için iyi bir turizm planlaması yapılmalıdır. Günümüzde turizm planlaması yalnızca turist sayısını ve turizm donanımını arttırmaya yönelik planlama yerine, turizm kaynaklarının da sınırlı olduğunu kabul eden ve bu sınırlı kaynakların en yüksek kullanımını sağlamaya yönelik bir faaliyettir. Bu planlama yaklaşımında temel odak

noktası ise; olumsuz etkilerin doğal çevre ve sosyal çevrede bozulmaya yol açmadan taşıma kapasitesinin tanımlanması ve hesaplanması olmalıdır.

Bu çalışmada, öncelikle turizmin bölgelerde yarattığı etkiler araştırılmış ve turizmin ekonomik, sosyo-kültürel ve fiziksel (çevresel) etkileri açıklanmaya çalışılmıştır. Sonraki aşamada, literatürde kabul edilen taşıma kapasitesi türlerine değinilmiş, korunan alanlar ve milli park kavramları açıklanmış, geçmişten günümüze milli parkların gelişim süreci anlatılmış ve araştırmanın ana kaynak değerini oluşturan Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'na yönelik spesifik bilgiler verilmiştir. Son olarak da Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın taşıma kapasitesi belirlenmeye çalışılmış ve hesaplama sonucunda ortaya çıkan bulgulara yönelik değerlendirmelere yer verilmiştir.

1. BÖLÜM

TURİZM KAVRAMI VE TURİZMİN DESTİNASYON KAYNAKLARI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

1.1 Turizm Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Günümüzde, milyonlarca insan günlük hayatlarını devam ettirdikleri yerlerden geçici süreler için başka yerlere hareket etmektedir. Bu olay, XX. yüzyıla özgü modern bir olay olarak görülmesine karşın, yer değiştirme insanlık tarihi kadar eskidir. İnsanlar yüzyıllar boyunca çeşitli neden ve amaçlarla bulundukları yerin dışındaki başka bir coğrafi mekana hareket etmişlerdir. Dinamik bir yapıya sahip olan bu hareket, çeşitli dillerde birbirinden farklı kavramları ifade etmektedir. Son olarak, bu dinamik olayların gelişimi ve birçok terimin doğurduğu karışıklık tüm dikkatleri tek bir sözcük üzerinde toplamıştır; bu sözcük turizmdir. Turizm kavramı üzerinde özel, teknik birçok tanım yapılmakla birlikte günümüze değin kapsamlı bir tanım yapılamamıştır. Sorun turizmin öznesinin insan olmasından ve sosyal, psikolojik, ekonomik, politik gibi değişik unsurların bir araya gelmesinden kaynaklanmaktadır (Kozak ve diğ. 2001).

Guyer-Feuler tarafından 1905 yılında ilk turizm tanımı ortaya atılmıştır. Buna göre;

“Turizm, gittikçe artan hava değişimi ve dinlenme gereksinimleri, doğa ve sanatla beslenen göz alıcı güzellikleri tanıma isteğine; doğanın insanlara mutluluk verdiği inancına dayanan ve özellikle ticaret ve sanayinin gelişmesi ve ulaşım araçlarının kusursuz hale gelmelerinin bir sonucu olarak ulusların ve toplulukların birbirlerine daha çok yaklaşmasına olanak veren ‘modern’ çağa özgü bir olay” dır.

Hermann Von Schullar'a göre; “başka bir ülkeden, şehir veya bölgeden yabancıların gelmesi ve geçici süre kalmalarıyla ortaya çıkan hareketin ekonomik yönünü ilgilendiren faaliyetlerin tümü” turizm olarak nitelendirilmekte ve olayın sosyokültürel yönünden söz etmektedir. M. Meyer ise turizmi, “her insanın değişik derecelerde bulunan kaçma ve uzaklaşma isteklerinden ortaya çıkan psikolojik kaynaklı yer değiştirme faaliyeti” olarak tanımlamaktadır. Uluslararası turizm sözlüğünde ise turizm; “ zevk için yapılan geziler ve seyahatleri yapmak için gerçekleştirilen insan faaliyetlerinin tümü” şeklinde açıklanmaktadır (Kozak ve diğ. 2001)

Turizm özellikle politik ve ticari bir misyon yüklenmeden, iş, merak, din, sağlık, spor, istirahat, kültür gibi amaçlarla veya aile ziyareti, kongre ve seminerlere katılmak gibi nedenlerle kişisel ya da toplu bir şekilde planlı olarak yapılan seyahatlerden ve gidilen yerlerde 24 saati aşan veya ülkenin herhangi bir yerinde herhangi bir konaklama tesisinde en az bir geceleme süresi geçirmek koşuluyla ortaya çıkan sosyal bir olaydır (Olalı 1990).

Turizmle ilgili bir tanım yapılırken şu unsurları dikkate almak yerinde olacaktır (Sezgin 2001):

- Kişilerin sürekli olarak oturdukları yerin dışında olması,
- Seyahat nedeninin geçici olması,
- Seyahat nedeninin bir yerde çalışmak, iş yapmak amacını gütmemesi,
- Kişilerin gittikleri yerde tüketici durumunda olması,
- Kişilerin geçici konaklamadan sonra sürekli ikametgahlarına dönmeleri.

Bu unsurları dikkate alarak ; “Devamlı olarak yaşanan yer dışında tüketici olarak tatil, dinlenme, eğlence, kültür vb. ihtiyaçların giderilmesi amacıyla yapılan seyahat ve geçici konaklama hareketlerine turizm” denir (Sezgin 2001).

Turizm faaliyetlerinin temel unsuru olan turist ise; para kazanmak amacı olmaksızın, dinlenmek ve eğlenmek için ya da kültürel, bilimsel, sportif, idari, diplomatik, dinsel, sıhhi vb. nedenlerden devamlı yaşadığı, oturduğu yerlerden geçici olarak ayrılan ve tüketici olarak belirli süre seyahat edip devamlı kalış şekline dönüşmeyen, kaldığı yerden tekrar ikamet ettiği yere dönen kimseye denir (Tekeli 2001).

Turizm kavramına paralel bir tanım yapmak gerekirse turisti şöyle tanımlamak mümkündür,

“Para kazanmak amacı olmaksızın, dinlenmek ve eğlenmek için ya da kültürel, bilimsel, sportif, idari, diplomatik, dinsel, sıhhi ve benzeri nedenlerle devamlı olarak yaşadığı, oturduğu yerlerden geçici olarak ayrılan ve tüketici olarak belirli bir süre seyahat edip devamlı kalış şekline dönüşmeyen, kaldığı yerden tekrar ikamet yerine dönen kimseye turist” denir (Sezgin 2001).

1.1.1 Turizmin Tarihçesi

İnsanlar tarihin ilk çağlar ve yıllarından itibaren yaşamlarını sürdürebilmeleri amacıyla, başta avlanmak olmak üzere çeşitli sebeplerle yakın çevrelerine yolculuk yapmışlardır. Fenikeliler döneminde büyük bir gelişme gösteren modern seyahat tarihi, yazıyı, parayı ve tekerleği ilk bulan ve kullanan Sümerlerin var olduğu M.Ö. 4000 yıllarına kadar dayanmaktadır. Ancak bugünkü anlamda turizm, Romalılar tarafından Akdeniz Havzasına başlatılmıştır. Bu dönemden sonra bulunan gemicilik ve haritacılık teknikleri ve pusulanın icadı ile de turizm, yavaş yavaş ekonomik bir olay haline gelmeye başlamıştır (Bahar ve Kozak 2008).

Thomas Cook'un 1841 yılında düzenlenecek bir konferans için 750 kişilik bir grubu başka bir şehre trenle götürmesi planlı ve toplu seyahatin başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Turizmin ülke ekonomilerine bu şekilde büyük katkılar sağlayabileceğinin görülmesi onun bir sektör ve bilim dalı olarak ortaya çıkmasına sebep olmuştur. 1.Dünya Savaşı sonrasındaki gelişmeler ve özellikle 1940'lı yılların ardından savaş sonrası oteller, yollar, ulaşım araçları, plajlar, eğlence ve spor alanları, konaklama tesisleri ve altyapıların ve üstyapıların gelişmesiyle ortaya çıkan turizm hareketi, insanları günümüzde uluslararası arası büyük gruplar halinde dolaşabilir hale getirmektedir (Doğanay 2001).

Turizm özellikle, sanayi devrimi ile birlikte hızlı bir gelişme göstermiştir. 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren de, turizm, dünya ekonomisinde en hızlı gelişen ve genişleyen sektörlerden biri haline gelmiştir. Turizm, çoğu zaman diğer birçok endüstri gibi bölgesel veya ulusal kalkınma için bir araç olarak kullanılmıştır (Hepaktan ve Çınar 2010). Turizm endüstrisinin günümüzdeki gelişme düzeyine ulaşabilmesinde etkili olan

birçok faktör vardır. Bunlar; boş zamanın artması, ücretli tatil hakları, teknolojik gelişmeler, kentleşme, nüfus artışı, insan ömrünün eski yıllara nazaran uzaması, sosyal güvenlik ve seyahat özgürlüğü gibi faktörlerdir (Kozak 2006).

Bugün, birçok bilim insanının da ortak görüşü olarak, gelişmiş ve gelişmekte olan birçok ülkede turizm ekonomik büyümenin ve ülke gelişiminin en önemli kaynaklarından biri olarak görülmektedir. Dünya Turizm Örgütü'nün verilerine göre uluslararası turist sayısı 2010 yılında 935 milyon kişiye, uluslararası turizm gelirleri ise 890 milyar ABD dolarına yükselmiştir (WTO, 2010). 1950 yılında dünya turist sayısının 25.3 milyon kişi olduğu düşünülecek olursa, altmış bir yılda dünya turizm hareketlerinin % 3695 oranında arttığı (yaklaşık 37 kat) görülmektedir. Dolayısıyla bu da turizmin büyük bir gelişme içinde olduğunun göstergesidir. Bu rakamların 2020 yılında sırasıyla 1.6 milyar kişi ve 2 trilyon Dolar, 2050 yılında ise 2 milyar kişi ve 2.1 trilyon Dolar olması öngörülmektedir. Benzer şekilde Dünya Turizm ve Seyahat Konseyi'ne (WTTC 2000) göre, dünya genelinde toplam iş gücünün %11.1'ine denk gelen 255 milyonda fazla insan turizm sektöründe istihdam edilmektedir. Bu nedenle, turizm basta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere, turizm potansiyeline sahip birçok ülkede; istihdama, gelir düzeyine, dış-ıç borç yükünün hafiflemesine, ödemeler dengesine ve sonuçta ülke insanının refah düzeyinin yükselmesine önemli ölçüde katkı sağlamaktadır (Hepaktan ve Çınar 2010).

Turizm, en önemli unsuru olan insan (turist), turistik bölge, turistik yöre, turistik ürün, turizm organizasyonları ve işletmeler ile çevrede ekonomik, doğal, sosyal, politik ve teknolojik sistemlerden oluşan çok boyutlu bir makro sistemdir (Olalı 1990). Dolayısıyla tüm dünyada önemi gittikçe artan turizmin, ekonomik olduğu kadar sosyal, kültürel ve çevresel etkiler de yaratacağı bilinmektedir.

1.2 Turistik Destinasyonların Genel Özellikleri

Turizm destinasyonları genel olarak birbirinden farklı ve karmaşık özellikler göstermektedir. Geniş bir tanımla turizm destinasyonu, ülke bütününden küçük ve ülke içindeki pek çok kentten büyük, insan zihninde belirli bir imaja sahip markalaşmış ulusal bir alan ve önemli turistik çekiciliklere, çekim merkezlerine, festivaller, karnavallar gibi çeşitli etkinliklere, bölge içinde kurulmuş iyi bir ulaşım ağına, gelişim

potansiyeline, dahili ulaşım ağıyla bağlantılı bölgeler arası ve ülke düzeyinde ulaşım olanaklarına ve turistik tesislerin gelişimi için yeterli coğrafi alana sahip bir bölge olarak tanımlanmaktadır (Ekinci 2006).

Bir turizm destinasyonundan söz edebilmek için aynı kültür, iklim ve doğa koşullarına sahip, doğal ve kültürel zenginlikleri olan, müşterilere sunulabilecek o bölgeye özgü aktiviteler geliştirmiş, konaklama, beslenme, ulaşım ve iletişim olanaklarına sahip, kamusal hizmetlerin sunulduğu turist çekim merkezlerinden oluşan, belli bir marka ve imajı bulunan bir coğrafik alan olmalıdır (Bahar 2005).

Destinasyonların Genel Özellikleri

Destinasyonlar çok çeşitli olmakla birlikte bir destinasyonun turistik olması, turistler tarafından tercih edilebilir olması için bazı ortak özelliklere sahiptirler. Bu özellikler şunlardır (Kurt 2009);

1. Destinasyonlar çekim gücü itibariyle bir bütündür. Destinasyonlar kültürel, ekonomik ve çevresel nedenlerden dolayı farklı içerikte olsa bile karakterize olmuş dört başlıktan oluşur.

- Destinasyonlar çekicidir.
- Altyapı ve üstyapı imkanları vardır (yatacak yer, gıda, içecek, eğlence).
- Ulaşılabiliridir (yerel ulaşım, ulaşım terminaller).
- Yardımcı hizmetleri vardır (yerel organizasyon hizmetleri).

2. Destinasyonlar kültürel bir kıymettir. Turistlerin destinasyonları ziyaret edilmeye değer nitelikte bir cazibe yeri olarak görmesi gerekir. İyi dizayn, iyi yönetim ve pazarlama, destinasyonun eşsiz olduğu inancı bu destinasyona olan talebin devamlılığını sağlar.

3. Destinasyonlar üretildiği yerde tüketilirler. Turizmin doğasında çekici olma, tek olma ve kırılganlık vardır. Destinasyonlar turistlerin hareketlerine karşı hassastır ve onların davranışlarından etkilenirler. Ayrıca, bütün hizmetler gibi destinasyonlar da bir açıdan bozulabilir niteliktedir, iyi kullanılmazsa kaybolur.

4. Destinasyonlar sadece turistlerce değil diğer gruplarca da kullanılırlar. Destinasyon yıl boyunca ikamet ve hizmet sunar, fakat destinasyonlardan yerel halk, günübirlik ziyaretçiler ve turistler gibi yılın değişik zamanlarında geçici olarak yararlananlar vardır.

1.3 Destinasyon Kaynakları ve Turizmin Destinasyon Kaynakları Üzerindeki Etkileri

Bir destinasyonda yer alan o bölgeye ait turizme katkı sağlayacak çekiciliklerin, turizm işletmelerinin ve altyapı hizmetlerinin bütününe, o bölgenin destinasyon kaynakları olduğu söylenebilir. Destinasyonlardaki kaynakların sürdürülebilir ve etkin bir şekilde kullanılması çok önemlidir. Çünkü destinasyonların sahip oldukları kaynaklar birbirinden farklıdır. Dolayısıyla yetersiz kaynaklara sahip olan bir destinasyonun, kaynak bakımından şanslı olan bir başka destinasyonla rekabet edebilmesi sahip olduğu kaynakları ne kadar etkin kullanabileceğine bağlıdır (Hsu 2004). Bu doğrultuda insanların destinasyonlarda ne yaptıklarının bilinmesinin, bölgedeki kaynakların bu eğilime göre şekillendirilmesini sağladığı düşünülmektedir.

Bir destinasyon çekiciliklerini korumadığı ya da mevcut kaynaklarını geliştirmede uluslararası pazarda çok büyük, kolay aşılamaz zorluklarla karşılaşabilir ve pazardaki yerini koruması olanaksızlaşabilir. Turizmin yarattığı etkilerin hissedildiği bölgelerde, kültür ya da yaşam tarzında değişimler, tarihi mekanlarda turist yoğunluğunun sebep olduğu fiziksel zararlar görülmektedir. Bölge turizminin dolayısıyla da ülke turizminin zarar görmemesi ve turizmin etkilerinin en aza indirilebilmesi için gerekli tedbirlerin alınması, buna uygun politikaların belirlenmesi gerekmektedir (Özdemir 2007).

Yukarıda belirtildiği gibi gelişmekte olan ve dünyada da giderek ülkelerin ekonomilerine büyük bir girdi sağlayan turizm sektörünün, her geçen gün daha da büyümekte ve çevresine olan etkisini günden güne arttırdığı gözlenmektedir. Dolayısıyla da turizmin gelişme gösterdiği bir ülke, bölge ya da turistik alanda turizmin hem olumlu hem de olumsuz etkileri söz konusudur. Bu bölümde bu etkiler ele alınmaktadır.

1.3.1 Turizmin Ekonomik Etkileri

Turizm, gerek ulaştığı boyutlar, gerekse gösterdiği hızlı gelişme bakımından, ülkeler için son derece önemli bir ekonomik faaliyet alanı oluşturmaktadır. Birçok ülke döviz girdisi olarak önem teşkil eden bu sektörden daha büyük kazanç sağlamak için büyük çaba sarf etmektedir. Turizm sektörü yaygın bir şekilde gelir, iş ve vergi gelirlerinin oluşturulmasında, ödemeler dengesi problemlerinin hafifletilmesinde, bölgesel ve ulusal ekonomik gelişmelere katkıda bulunmada rol oynayan önemli bir faktör olarak yerini almıştır (Hepaktan ve Çınar 2010).

Türkiye ekonomisinde de büyük bir öneme sahip olan turizm, bugünkü dış ticaret açığına, enflasyona ve işsizliğe çare arayan hükümetlerin önemle üzerinde durduğu bir konudur. Turizmin ekonomik kazançlarının fazla olmasına rağmen, turizme olan fazla bağımlılık, artan fiyatlar, yükselen arazi fiyatları, sektörün mevsimsel oluşu ve yatırımların yüksek olmasına karşın geri dönüşün oranının düşük olması gibi ekonomik maliyetleri de beraberinde getirmektedir (Mathieson and Wall 1992).

1.3.1.1 Turizmin Olumlu Ekonomik Etkileri

1.3.1.1.1 Ödemeler Dengesi Üzerindeki Etkisi

Bir turist kabul eden ülkenin uluslararası ekonomik durumunu en iyi şekilde gösteren ölçü, o ülkenin dış ödemeler dengesi olarak kabul edilmektedir (Olalı ve Timur 1988). Bir ülkenin ödemeler bilançosu, genellikle bir yıl gibi belirli bir süreyle tutulan o ülke sakinleri ile yabancı ülke vatandaşları arasında yapılan ekonomik işlemlerin bir kayıdır. Gelişen ülkelerde, yatırım mallarındaki artış döviz artışını da o oranda arttırmaktadır. İhracat, ithalattaki döviz gereksinimini karşılayamadığı için ticaret açığı büyümesi olur ve bu da ülkenin aleyhine olmaktadır. Bu durumda görünmeyen ihracat olarak turizmin döviz girdisi, ülkelerin dış ticaret açığını kapatmada büyük bir rol oynamaktadır. (Bayer 1992).

1.3.1.1.2 İstihdam Etkisi

Hangi sektör olursa olsun, bir sektörün ekonomi üzerinde etkisinin olup olmadığını en net biçimde yarattığı istihdam göstermektedir. Ancak turizm faaliyetlerin değişik bir yapıya sahip olması ve turizmdeki çalışma farklılıklarının var olması sebebiyle, turizmdeki istihdam miktarının tam olarak tahmin edilebilmesi zorlaşmaktadır (Bodlender and others, 1991).

İstihdam etkisi, turizmin gelişmesine ve turizme olan talebin yoğunluğuna bağlı olarak artar. Bu gelişme ile paralel olarak turizm yatırımlarının da artması, iş gücü talebini arttırır. Sektörün emek-yoğun üretim tarzı ile çalışması, turistik mal ve hizmet üretiminde otomasyon imkanının büyük ölçüde zor olması, turizmin doğrudan istihdam etkisini arttırmasının yanı sıra bu sektöre girdi veren diğer sektörlerle de dolaylı istihdam sağlaması dolayısıyla, ülkedeki toplam istihdamı da etkilemektedir (Avcıkurt 2003).

1.3.1.1.3 Yatırımları Teşvik Etkisi

Ülkeye gelen yabancı turistlerin artması ve bu turistlerin yapmış oldukları harcamaların ekonomik ve sosyal sonuçları da beraberinde getirmesi, devleti ve özel kuruluşları ülkeye ve turizm için potansiyelin bulunduğu bölgeye daha fazla turist çekmek ve dolayısıyla da daha fazla gelir elde etmek amacıyla turizm alanında yatırımlar yapmaya yöneltecektir. Devletin kimi zaman altyapıya kimi zaman da gerekli yerlerde üstyapıya yatırım yapmasının, küçük işletmelere yatırım yapmaları için teşvik niteliği taşıdığı düşünülmektedir.

1.3.1.1.4 Gelir Etkisi

Turizm sektörü taşıdığı özellikler sebebiyle birçok sektörle yakın ilişki içerisinde bulunmaktadır. Turizm faaliyetlerinin meydana getirmiş olduğu gelir, kişilerin gelir ve refah düzeylerini yükseltmesinin yanı sıra, döviz geliri olması nedeniyle de turist kabul eden ülkenin dışalım gücünü ve yeni yatırımlar yapma yeteneğini arttırmaktadır. Turizmde yaratılan gelirin başta tarım, inşaat, mobilya, gıda endüstrisi ve benzeri birçok

sektörü etkileyeceği, bu sektörlerde yeni talepler yaratacağı ve dolayısıyla ekonomide bir hareket başlatacağı belirtilebilir (Barutçugil 1986).

Turistlerin yaptığı harcamalar dışında, turizmin vergi gelirlerini arttırıcı bir özelliği bulunduğu varsayılabilir. Havaalanı vergileri, ithal mallardan alınan gümrük vergileri, vize ücretleri, turizm işletmelerinden alınan kurumlar vergileri ve çalışanlardan alınan gelir vergileri de devletin gelirlerinin artmasına sebep olmaktadır. Ülke gelirlerinin artması da toplumun yararına kullanılabilecektir (altyapı, üstyapı vb.). Bu da ekonomik gelişmeye katkı sağlamaktadır.

1.3.1.1.5 Diğer Ekonomik Sektörlere Etkisi

Turizm taşıdığı özellikler nedeniyle diğer sektörlerle de yakın ilişki içinde bulunmaktadır. Turizm sektörü, turistik ihtiyaçların karşılanması doğrultusunda ekonominin bütün sektörlerinden yararlanmaktadır. Türkiye’de turizm sektörünün 40’tan fazla alt sektör ile ilişki içerisinde olduğu ve bu sektörlerin gelişmesine doğrudan katkı sağladığı belirtilmektedir (Olalı ve Timur 1988). Turizmin içinde bulunduğu ve ilişki içerisinde olduğu diğer hizmet sektörlerinden, ulaştırma, el sanatları, sağlık, güvenlik ve haberleşme gibi hizmet dallarına da katkı sağladığı bilinmektedir.

1.3.1.2 Turizmin Olumsuz Ekonomik Etkileri

Turizmin ülke ekonomileri üzerinde olumlu etkilerinin yanında, olumsuz nitelikte sayılabilecek bir maliyeti ve etkileri de bulunmaktadır. Turizm faaliyetlerini gerçekleştiren bölgelerin yönetimleri, ortaya çıkabilecek çeşitli olumsuz etkileri belirlemeye yönelik çabaları, turizmden sağladıkları gelirin etkinliğini arttıracakları düşünülmektedir.

1.3.1.2.1 Ekonomik Faaliyetlerde Yapı Değişikliklerine Neden Olması

Ekonomik faaliyetlerdeki değişim genel olarak esas üretim ekonomisinden turizmin ağırlıkta olduğu ekonomiye dönüşüm şeklinde görülmektedir. Bunun yanı sıra esas değişim ise kırsal alanlarda yaşayan insanların mesleklerinde görülmektedir.

Özellikle, gençler için tarımın dışındaki işler ve yaşam tarzı daha cazip hale gelmektedir. 1970’li yıllarda turizmin toplumsal değişime etkisini belirlemeye yönelik bir araştırmada, araştırmaya konu olan ilçede turizmin gelişimi ile birlikte ipek böcekçiliği ve zeytincilik gibi tarımsal üretim yerini aile pansiyonculuğu ve turizme dayalı işlerin ve mesleklerin aldığı ortaya çıkmıştır (Eralp 1974).

1.3.1.2.2 Fırsat Maliyetleri

Turizmi geliştirmek isteyen ülkelerde diğer sektörlerde yapılabilecek yatırımlardan ziyade turizmden gelir elde etmek için yapılan yatırımlardan sağlanacak nispi ekonomik kazançların birbirleriyle karşılaştırılması ekonomide bir yatırımın “fırsat maliyeti” olarak adlandırılır (Lea 1988). Bu maliyet hesabının belirlenebilmesi için, ilk önce yukarıda da belirtildiği gibi yatırımın turizm yönünde kullanılan tercih nedeniyle kaybolan diğer fırsatların belirlenmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Örneğin; Türkiye’de yatırımların, turizm sektörüne yapılması konusunda tercih edilen herhangi bir bölgesinde bulunan verimli bazı tarım arazilerinin, turizme tahsis edilmesi neticesinde bu bölgelerde üretilen bazı tarım ürünlerinin ithal edildiği düşünülecek olursa, bunun ekonomide olumsuz bir etki yapacağı söz konusudur.

1.3.1.2.3 Turizme Aşırı Bağımlılık

Turizmin oldukça hassas bir sektör olması sebebiyle, ekonomisi tamamen veya büyük ölçüde turizme bağımlı olan bazı gelişmekte olan ülkelere, turizme olan talebin çeşitli sebeplerle başka ülkelere kayması sonucu o ülkeler için krizler meydana gelmektedir. Bu bakımdan turizmin geliştirilmesi aşamasında, bu bağımlılığı dengeleyecek unsurların düşünülmesinin yanında, ülkelerin turizme bağımlı olmaktan kurtulmak için ekonomilerini çeşitlendirmeye gitmeleri gerekmektedir. Bu maddelere ek olarak aşağıda, turizmin olumsuz ekonomik etkilerine yer verilmiştir (Kreag 2001).

- Mal ve hizmet fiyat artışı
- Arsa ve konut fiyat artışı
- İthal iş gücü

- Ek altyapı ve üstyapı maliyetleri
- Turizmin mevsimlik olması sebebiyle işsizlik

1.3.2 Turizmin Fiziksel Etkileri

Turizm ve çevre birbirinden ayırt edilemeyecek şekilde iç içe geçmiştir ve etkileşim halindedir. Turizm ile çevre arasında üç önemli unsur bulunmaktadır (Inskeep 1991).

- Fiziksel çevrenin birçok unsuru turistler için çekim kaynağıdır.
- Turizm tesisleri ve altyapısı, çevrenin bir yönünü teşkil eder.
- Turizmin gelişmesi ve bir alanın çevresel kullanımı çevresel etkiler yaratır.

Fiziksel çevre, bölgeyi ziyarete gelen misafirlere birbirinden farklı birçok çekicilik sunmaktadır. Bunun yanında turizmin gelişimi çevre üzerinde olumlu ve olumsuz etkiler yaratabilir.

Turizmin en olmazsa olmazları doğal ve kültürel çevredir. Herhangi bir bölgedeki turizm faaliyetinin varlığı ve gelişimi çevrenin var oluşuna bağlıdır. Bu yüzden ki turizmin gelişimi çevrenin korunmasına ve bölgedeki çeşitli iyileştirilme çalışmalarına yardım etmektedir. Turizmin çevresel etkilerinin değerlendirilmesi ve anlaşılması, sektörün sağlıklı gelişmesi açısından oldukça önemlidir (Ioannides 1995). Ancak bununla beraber plansız ve sürdürülebilir olmayan bir turistik gelişme de çevrenin ve çevre kalitesinin bozulmasına neden olacak şekilde olumsuz bir etki yaratabilir.

1.3.2.1 Turizmin Gelişiminin Çevre Üzerindeki Olumlu Etkileri

Çevre, bir turizm kaynağı olma özelliğini taşıırken, turizmin en önemli etkileri de çevreye olmaktadır. Turizm iyi planlandığı ve kontrol mekanizmasının doğru bir şekilde yönetildiği sürece çevrenin devamlılığına katkı sağlayabilir (Küçüktopuzlu 1991).

1.3.2.1.1 Doğal Alanların Korunması

Turizm deniz yaşamı, bölgesel ve ulusal parkların korunması ve geliştirilmesi, doğal alanların ve yaban hayatın korunmasına yardımcı olabilir. Turizm olmadan da bu doğal alanlar başka kullanımlar içinde geliştirilebilir ya da ekolojik açıdan bu alanların kötüye gitmesine müsaade edilmiş olur. Bu da çevresel mirasın kaybına yol açabilir. Özellikle sınırlı kaynaklara sahip ülkelerde ve bölgelerde doğal alanların ve varlıkların korunması turizmin gelişimi ile birlikte teşvik edilmiş olur (Inskeep 1991).

1.3.2.1.2 Arkeolojik ve Tarihi Mekanların Mimarisiyle Birlikte Korunması

Turizm, turistler için çekicilik taşıyan arkeolojik ve tarihi yerlerin korunmasına yardım edebilir ve bu mekanlara ilgi gösterilmesini sağlayabilir. Fakat bu yerlerin korunmasına yardım edecek uygulamaların olmaması, bu yerlerin kötü kullanımı veya kaybolması, böylece bölgelerin kültürel mirasının yok olması anlamına gelmektedir. Avrupa ve ABD başta olmak üzere farklı birçok ülkede tarihi değerlerin korunmuş olması önemli bir turist çekiciliği sağlamaktadır (Avcıkurt 2003).

1.3.2.1.3 Çevre Bilincinin Kazanılması ve Kalitesinin Artması

Turizmin gelişmesi için önemli bir pozisyonda olan çevre politikalarının planlanıp uygulanması ve turizmin tarafları arasında turizm bilincinin oluşması halinde, turizm temiz bir çevreyi teşvik edici etken konumuna gelmektedir. Hava, su, gürültü kirliliği, çöp ve diğer çevre sorunlarının kontrolü sayesinde, turizm genel olarak çevrenin temizlenmesini teşvik etmiş ve çevreye uygun mimari tasarımlarla ve kontrollerle çevresel estetiğin iyileştirilmesini özendirmiş olacağı varsayılmaktadır (National and Regional Tourism Planning 1995).

1.3.2.1.4 Altyapının İyileştirilmesi

Turizmin geliştirilmesi sayesinde ekonomik gelişimin yanı sıra, çevresel fayda olarak da yollar, havaalanları, su temini, kanalizasyon ve iletişim imkanları gibi altyapı

donanımları ve hizmetleri geliştirilir ve iyileştirilir. Çevresel kalitenin iyileştirilmesine yol açan bu imkan ve hizmetlerden yerel halk da faydalanmaktadır (Inskeep 1991).

Turizmin gelişimi ile birlikte ülkeye gelen turist sayısının artmasıyla, bölgede yaşayanlar da yapılan yüksek kalitedeki elektrik, su ve diğer altyapı hizmetlerinden, alışveriş ve eğlence olanaklarından yararlanabilmektedir.

1.3.2.2 Turizmin Gelişiminin Çevre Üzerindeki Olumsuz Etkileri

Turizm iyi planlanmaz ve çevre için planlanan uygulamalar iyi bir şekilde yönetilmezse turizmin yapıldığı bölgelerde olumsuz çevresel etkilerin meydana gelmesi kaçınılmazdır. Bu etkiler doğal ve sonradan insanlar tarafından yaratılmış çevre kaynaklarına zarar verebilmekte, hatta bu durumun aşırı boyutlara ulaşması neticesinde çevre kaynaklarının yok olmasına neden olabilmektedir.

Turizm ve rekreasyon faaliyetleri aynı zamanda biyolojik çeşitliliği tehdit etmektedir. Eko-turizm gibi ekolojik olarak sürdürülebilir aktiviteler bile dikkatli bir şekilde yönetilmezlerse olumsuz çevresel etki bırakmaları olasıdır. İyi yönetilmeyen bir turizm faaliyeti; doğal çevrenin tahribi, manzaranın kötüleşmesi, hava, su, toprak kirlenmesi gibi kamu sağlığını tehdit edici şekilde olumsuz etkiler yaratabilmektedir (Olalı ve Timur 1988).

Turizmin yarattığı kirlenmenin başlıca nedenleri arasında; turistik gelişmenin iyi kontrol edilememesi, bu husustaki çalışmaların çoğunlukla bilinçsiz, sadece kar amacı güden kişilerin yetkisine terk edilmesi sayılabilir. Ayrıca, çeşitli spekülasyon amaçlı yaklaşımlar da doğal çevreyi ve mimari tarzı yok etmektedir (Olalı ve diğerleri 1983).

Turizmin çevre üzerindeki başlıca potansiyel etkileri (ağırlıklı olarak olumsuz) şöyle özetlenebilir (Green and Hunter 1991):

Doğal Çevre

A- Bitki ve Hayvan Türleri Arasındaki Değişimler

- Soyların yok olması

- Avlanma yoluyla hayvanların yok edilmesi
- Hediyeelik eşya ticareti için hayvanların yok edilmesi
- Hayvan topluluklarının içeriye veya dışarıya göç etmesi
- Ağaç ve bitki topluluğunun toplanma yoluyla yok edilmesi
- Turistik mekanlara donanım sağlamak için temizleme veya bitkilendirme yoluyla mevcut bitki örtüsünün yapısının değişmesi
- Yaban hayatın tahrip olması

B- Kirlilik

- Pis suların ve petrol atıklarının boşaltılması ile su kirliliğinin oluşması
- Araçların meydana getirdiği hava kirliliği
- Turistik taşımacılığında ve faaliyetlerinden kaynaklanan gürültü kirliliği

C- Erozyon

- Toprağın yapısının değişimi
- Toprak kayma ve heyelan riski oluşması
- Doğal jeolojik oluşumların tahribata uğrama riski
- Nehir yataklarının zarar görmesi

D- Doğal Kaynaklar

- Yeraltı ve yer üstü su kaynaklarının tükenmesi veya azalması
- Yangın riskinin artması

E- Görsel Etki

- Çarpık yapıların (binalar vb.) meydana gelmesi
- Çöp yığınları

Yapay Çevre

A- Görsel Etki

- İnşaat alanlarında büyüme

- Yeni mimari tarzlar
- İnsanlar ve eşyaları

B- Altyapı

- Altyapıya fazla yüklenilmesi (karayolları, demiryolları, araba parkları, elektrik şebekesi, haberleşme sistemleri, atık su tertibi ve içme suyu tedariki)
- Yeni altyapı tedariki ihtiyacı
- Turistik alanların turist kullanımı doğrultusunda yeniden düzenlenmesi

C- Kentsel Oluşumlar

- Yerleşim alanları ve arazi kullanımlarındaki değişiklikler
- Kentsel yapılardaki (yollar, kaldırımlar) değişiklikler
- Turist toplulukları ve yerel halk için geliştirilen kentsel alanlar arasında zıtlıkların ortaya çıkması

D- Restorasyon

- Kullanılmayan binaların yeniden kullanıma sunulması
- Tarihi binaların ve mahallelerin restorasyonu ve korunması
- Terk edilmiş binaların ikinci konut olarak restore edilmesi

E- Rekabet

- Yeni çekim merkezlerinin ve turistik çekiciliklerin ortaya çıkması veya turistlerin alışkanlıklarında ve tercihlerinde değişme olmasından dolayı mevcut turistik alanlara yönelik talepte olası düşüşler meydana gelmesi

Çevrenin olumsuz yönde etkilenmesi ve gelişmesi turizm endüstrisinin gelişmesini iki açıdan olumsuz yönde etkileyebilir. Birincisi, en önemli seyahat nedenlerinden birisi bozulmamış bir doğal çevredir. Dolayısıyla turistler bu amaçlarını gerçekleştirebilecekleri ve nispeten daha temiz doğal çevreye sahip olan ülkelere yöneleceklerdir. İkincisi, ziyaret edilen yöre halkı, bozulan çevrenin esas sorumluları

olarak turistleri görecekler ve onlara karşı olumsuz tutum ve davranışlar geliştireceklerdir. Bu da sonuçta o yöreye gelen turistler üzerinde olumsuz bir imaj meydana getirecektir (Kaya 1997). Bunun yanında milli parklarda turizm ve rekreasyon faaliyetleri, açık havada gerçekleştirildiği için öncelikli olarak, açık hava rekreasyonuna katılan ziyaretçilerin doğal çevreye verebileceği etkileri analizi etmek gerekmektedir.

Evert, açık hava rekreasyonuna katılanların doğal alanlarda meydana getirebilecekleri etkilerin özelliklerini aşağıda belirtildiği şekilde irdelemiştir (Evert 1999);

- Etkiler değişik boyutlardadır: Açık hava rekreasyonuna katılanların çevreye verebilecekleri etkilerin boyutları farklıdır (makro ya da mikro düzeyde olabilir).
- Kullanım etki yaratır: Eğitsel çabalara rağmen insanlar, doğal alanlarda gerçekleştirdikleri açık hava rekreasyonu sırasında çevreye dolaylı ya da dolaysız etkide bulunurlar. Dolaysız etki, ziyaretçilerin etrafa çöp atması gibi davranışlardan kaynaklanabilir. Dolaylı etkiye örnek olarak da, açık hava rekreasyon alanlarını ziyaret edenlerin “ekolojik maliyetleri” verilebilir.
- Kullanım etkileri zamana bağlıdır: Birçok durumda kullanımdan kaynaklanan etkilerin büyük bir bölümü kullanımın başlangıcında gerçekleşir.
- Rekreasyon faaliyetlerinin türleri: Birçok durumda faaliyetlerin türü, kullanıcı sayısı kadar önemlidir. Örneğin yaban alanlarındaki yöneticiler, ziyaretçilerin çevreye verebilecekleri zararı azaltmak için ateş yakmak, ata binmek gibi faaliyetleri sınırlandırmak istemektedirler.

Tablo 1.1 Koruma Alanlarında Turizmin Yaratabileceği Potansiyel Çevresel Etkileri

Olumsuz Ziyaretçi Etki Türleri		
Faktörler	Doğal Kalite Üzerine Etkisi	Açıklama (Yorum)
Aşırı Kalabalık	Çevresel stres, hayvan davranışlarında değişimler	Tahrip etme, kalitede düşme. Taşıma kapasitesi sınırlamalarına ya da daha iyi kurallara ihtiyaç duyulur

Aşırı Gelişme	Kırsal yerleşimin gelişmesi, insan yapımı aşırı sayıda binalar	Şehirleşmeye benzeyen, göze hoş görünmeyen gelişmeler
Rekreasyon		
Güç motorları	Yaban hayatın rahatsız edilmesi	Yuva yapma sezonunda; zedelenme, gürültü kirliliği
Balık tutma	Hiçbiri	Doğal yırtıcı hayvanlarla rekabet
Yürüyüş safarileri	Yaban hayatının rahatsız edilmesi	Aşırı kullanma ve patika erozyonu
Kirlilik		
Ses (radyo, vb.)	Doğal seslerin rahatsız edilmesi ve tesis hasarı	Yaban hayatının tahrip edilmesi
Vandalizm		Doğal özelliklerin kalkması
Araçlar		
Hız	Yaban hayatın ölümü	Ekolojik değişiklikler, toz
Yol dışı araç sürme	Toprak ve bitki hasarı	Yaban hayatının rahatsız edilmesi
Muhtelif		
Hediye toplama	Doğal çekiciliklerin kaldırılması, doğal gelişimin kesintiye uğratılması	Midyeler, mercan, boynuzlar, seyrek bitkiler
Ateş odunu	Küçük yaban hayvanlarının ölümü, habitatın yok olması	Doğal enerji akımını engellemek
Yollar ve kazılar	Habitat kayıpları, kanalizasyon (drenaj)	Estetik iz
Enerji hatları	Bitki kayıpları	Estetik etkiler
Yapay su yolları	Doğal olmayan yaban hayatı ve bitki hasarları	Gerekli olan toprağın değiştirilmesi
Egzotik bitki ve hayvanların sunulması	Yaban türleri ile rekabet	Halk çelişkisi

Kaynak: WTO/UNEP, 1992; 14'den, Thorsell, 1984, aktaran Demir, 2002.

Tablo 1'de de görüldüğü gibi, koruma alanlarında gerçekleştirilen turizm faaliyetlerinin çeşitli olumsuz çevresel etkileri bulunmaktadır.

Birçok araştırmanın da ortaya çıkardığı gibi doğal yapısı bozulmuş ve çevresi kirlenmiş turistik mekanlarda turistik çekiciliğin azalacağı düşünülürse turizmde çevre faktörünün boyutu ve önemi daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu nedenledir ki turizm alanlarında çevre sorunlarının önemli boyutlara ulaşmaya başlaması hem turistler üzerinde olumsuz bir etki bırakırken hem de yerel halkın turizm ve turistlere yönelik bakış açısını olumsuz yönde etkilemektedir (Avcıkurt 2003).

Yaşanılan doğal çevreyi, bugün ve gelecekte çekici kılabilen turistik yöreler; bir yandan beşeri yapıyı, diğer yandan turistik tesisleri, doğal peyzaj ile birlikte mimari yapı özellikleriyle dengeli bir şekilde bir araya getirdiklerinde turizmin ekonomik yararlarından daha fazla pay alabileceklerdir (Usta 2001).

Turizm ve çevre arasındaki ilişkileri; çevrenin turizmin yaratıcı elemanlarını oluşturduğu, turizmin çevrenin tahrip edici bir elemanı da olduğunu göstermektedir. Bunun yanı sıra turizm, çevrenin koruyucu bir vasıtasını da oluşturmaktadır. Bu durum, turizm-çevre ilişkilerinde bir çelişkinin varlığını ortaya koymakla birlikte, aynı olayın tamamlayıcı özelliğinden kaynaklanan ve turizmin iyi organize edilmesiyle, çevreyi koruyucu fonksiyonuna etkinlik kazandırmaktadır (Olalı ve Timur 1988).

1.3.3 Turizmin Sosyo-Kültürel Etkileri

Turizm yalnızca ekonomik bir olay değildir. Bunun yanında turizm ekolojik, siyasi, sosyal ve kültürel etkileri olan toplum ve sosyal yapı üzerinde önemli bir rol oynayan uluslararası bir harekettir. Dolayısıyla turizmin genel etkilerini göz önünde bulundururken sadece gelir sağlayan (ülkeler için daha fazla önem teşkil etmesine karşın) ekonomik sonuçları değil, sosyal ve kültürel yansımaları gibi ekonomik bazlı olmayan konuların da irdelenmesine dikkat edilmesi gerekmektedir.

Turizme yön verenlerin bakış açılarına göre, turizmin sosyal ve kültürel etkileri; planlama sürecinde, çevre etkilerinin değerlendirilmesinde ayrıca faydalarının optimize edilmesinde ve problemlerin minimize edilmesinde düşünülmesi gerekmektedir. Önemli bir genel planlama politikası ile yerli halkın turizmi anlaması sağlanabilirse ve yerli halk turizme katılabilirse olumlu etkiler arttırılmış ve olumsuz etkiler azaltılmış olacaktır (Brunt ve Courtney 1999). Önceki yıllarda ülkelerdeki araştırmalarda turizmin, ekonomik ve sosyal etkilerinin üzerinde durulduğu görülmüş ancak son yıllarda gelişmiş ülkelerde sürdürülebilir politikaların da gelişmesiyle özellikle sosyal etkilerinin incelendiği gözlemlenmiştir.

Bir bölgede turizm gelişiminin ortaya çıkardığı kilit sosyal etkiler çeşitli yazarlar tarafından farklı boyutlarıyla ele alınmıştır. Bu farklılıklar ve kilit sosyal etkiler Tablo 2’de açıkça belirtilmiştir.

Tablo 1.2 Turizm Gelişiminin Kilit Sosyal Etkileri (Avcıkurt 2003)

Yazarlar	Konular / Etkileri
Mathieson ve Wall (1982)	Turizm, turistler ve turizmle ilişkisi olan ya da olmayan biçimde ayrılan toplumların iç yapısını değiştirir.
Krippendorf (1987)	Turizm, bağımsız karar verme konusunda yerel nüfusu hiçe sayan özelliklere sahiptir.
Allen ve diğerleri (1988)	Turizmin düşük ve orta düzeyde geliştirilmesi muhtemelen daha olumlu etkiler meydana getirecektir.
Crompton ve Sunderson (1990)	Turizmde istihdam cinsiyet ayrımı olmaksızın esnek çalışma şartlarını gerektirmektedir.
Urry (1991)	Büyük ölçüde ekonomik bağımsızlık sağlayan turizmde, bayanlar için daha fazla fırsatlar bulunmaktadır.
Harrison (1992)	Turizm yeni fırsatlar sağlar ve sosyal değişimleri teşvik eder.
McKercher (1993)	Maliyet merkezlerinden ziyade kar merkezlerine yatırımların tercih edilmesi.
Sharpley (1994)	İstihdam fırsatları ve ziyaretçilerin varlığı turizm bölgelerinin genç insanlarını cezbeder. Turizm, altyapıdaki gelişmeler sayesinde yaşam kalitesini iyileştirir.
Burns ve Holden (1995)	Turizm bir taraftan sosyo-ekonomik kazançlar sağlar ve diğer taraftan da bağımlılık ve sosyal itilafların artmasına yol açar. En büyük sorun aşırı kalabalıklaşmanın meydana gelmesidir.
McCool ve Moisey (1996)	Olumsuz sosyal etkilerine rağmen turizm dinamik bir olgu olduğu için turizmin etkileri sistematik ve dönemsel olarak izlenmelidir.
Lindberg ve Johnson (1997)	Beklenti-değer modelleri, algılanan ekonomik ve yoğunluk etkilerinin diğer etkilere göre tutumlar üzerinde daha büyük rolü olduğunu göstermektedir.
Snaith ve Haley (1999)	Yerel halkın turizme bakışı homojen değildir. Yerel halkın turizm ve turistik gelişmeye yönelik tutumları onların çeşitli sosyo-ekonomik ve demografik verilerine göre farklılık gösterir.
Sheldon ve Abenoja (2001)	Turizmde sürdürülebilirliğin oluşturulmasında yerel halkın turizme yönelik tutumlarının öğrenilmesi ve onların gelişimin her aşamasına dahil edilmesi en

	önemli adımdır.
Gürsoy, Jurwski ve Uysal (2002)	Yerel toplumun turizme desteği, yakınlık dereceleri, ekonomik odaklı değerlerden, kaynakların kullanımından ve turistik gelişmenin algılanan maliyet ve faydalarından etkilenecek değişkenlik gösterir.

Kaynak: Avcıkurt 2003

1.3.3.1 Turizmin Sosyal Yapı Üzerindeki Etkileri

Turistler seyahat ettikleri bölgelerde çeşitli ihtiyaçlarını (psikolojik, sosyo-kültürel vb.) karşılamak için bölge insanıyla etkileşim haline girer. Bu etkileşim yapısı aynı zamanda turizmin sosyal yapı üzerindeki etkilerini belirlemede etken rol oynar.

Turizm sadece ekonomik anlamda kar edilen bir olay değil, çevresel, siyasi, toplumsal, sosyal ve kültürel yapı üzerinde etkili olan uluslararası bir harekettir. Bu doğrultuda turizmin etkileri incelenirken sadece ülkeye gelen döviz değil diğer ekonomik olmayan etkilerinin de incelenmesi büyük önem arz etmektedir.

Turizmin toplumsal yapı üzerindeki etkilerinin anlaşılabilmesi için turizmle birlikte birey, sosyal yapı ve kültür bir arada düşünülmelidir. Buradan da anlaşılacağı gibi bu etkilerin anlaşılması için yapılan çalışmalar çok geniş kapsamlı ve boyutludur.

Turizmin toplumsal değişme etkileri şu şekilde sıralanabilir:

- Bireysel davranış
- Aile ilişkileri
- Toplu yaşam
- Ahlaki tutumlar
- Değer sistemleri
- Örf ve adetler
- Geleneksel törenler

Turizmin sosyal yapı üzerindeki etkilerindeki değişim; turizmin büyüme oranı ve türü, gelen misafirlerin ve mevcut halk nüfusu oranları, mevsimsel değişimler ve yerel toplumun sosyo-kültürel esnekliği gibi çeşitli faktörlere bağlı olmaktadır.

Turizm, bilgileri, duyguları ve düşünceleri aktarım aracı olarak bilinmektedir. Aktarım yararlı ya da zararlı olabilir. Araştırmalar gösteriyor ki bu alanda yapılan bilgi, duygu ve düşünce aktarımı gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ya da gelişmemiş ülkelere doğru olmaktadır. Bu anlamda bu gelişmemiş ya da gelişmekte olan toplumların diğer toplumların yaşam biçimlerini benimsemeye çalıştığı anlaşılmaktadır. Turizm bu aktarımı coğrafya, kültür ve kişisel temasla sağlamaktadır. Farklı kültüre, coğrafyaya sahip toplumlar kişisel temasla birbirlerini anlayabilir ve bilgi alışverişi yapabilir. Böylelikle turizmin barışçıl bir ortam sağlanmasına yardımcı olabileceği belirtilmektedir. Turizmin sosyal yapı üzerindeki etkileri aşağıda ele alınmaktadır.

1.3.3.1.1 Birey Üzerindeki Etkileri

Turizmin neden olduğu uluslararası ve bölgesel kültür değişimleri, yerel halkın ve de gelen misafirlerin algılarını etkileyerek özgür düşünebilmeyi geliştirir. Ayrıca bu değişimler evrensel değerlerle yenileyebilmeleri konusunda da önemli bir etki yapar. Bu gibi etkilerle toplumsal değişim sürecinin hızlandırılması sağlanmış olacaktır.

Özellikle yabancı bir yere seyahat eden bir kimse, sadece coğrafi olarak değil, kişisel, toplumsal ve kültürel olarak da yabancı bir ortamla karşı karşıya gelir. Dolayısıyla gezinin tamamıyla hoş ve ödüllendirici olması için, turistin karşısına çözüm bulunması gereken bazı sorunlar çıkar. Turistler para ve zaman kaynaklarını, ülkelerindekinden çok farklı durumlarda kullanmak zorundadırlar. Ayrıca, toplumsal ilişkilerini ve etkileşimlerini de, konaklama, yeme-içme ve diğer ihtiyaçlarını sağlamak, belki de arkadaş bulmak üzere yönlendirmeleri gerekmektedir. Seyahat eden kişiler, kendilerini bulabilecekleri yeni kültürlerle değişik derecelerde ilişkiye girerler. Sözelimi, yaşantıyı-görme turizmi, kültürel zenginleşme elde etmek için mahalli hayat tarzlarına daha derin dalmak isteyenler için yapılandırılmış bir yöntemdir. Bazı seyyahlar bu ilişkilerde daha seçici olmak isterler ve bir tur şirketi bunu düzenleyebilir. Antropolojik bir inceleme turu veya bir sanat ve el sanatı festivaline katılım gibi kültürel konular ve tecrübeler çevresinde düzenlenen turlar bunun örnekleridir. Yerel katılıma

bakmaksızın, seyyahlar hiç değilse ziyaret edilecek ülkeyi üstünkörü incelemeli ve ortam farklılıklarından kaynaklanan bu problemlerin nasıl çözüleceği konusunda bir karara varmalıdır (Özdemir 1992, Aktaran, Özmen 2007).

1.3.3.1.2 Aile Yapısı Üzerindeki Etkileri

Turizmin hem turist kabul eden hem de turist gönderen ülkelerin aile yapısı üzerindeki etkileri azımsanmayacak kadar büyüktür. Bazı araştırmacılar, ayrılan ya da parçalanmaya başlayan ailelerin birleştirilmesi için tatile çıkmaları gerektiğini savunmaktadır. Turizmin aile içindeki en etkili olduğu durum kadının rolüdür. Çünkü turizm toplum ve de aile içinde kadının kendine güvenini, özgürlüğünü kazanmasına yardımcı olmaktadır.

Başka bir açıdan da turizm aile içinde hiç beklenmedik durumlara da yol açabilir. Mesela aile tatile çıkmadan önce hiçbir problem olmazken tatilde sıkıntılar, tartışmalar, öfke belirtileri meydana gelebilir. Ülkemizde turizmin aile yapısındaki etkileri diğer yerlere göre farklılıklar göstermiştir. Araştırmalara göre turizmle geçimini sağlayan bölgelerdeki ailelerde kadın para kazanmaya başladıktan sonra aile içinde karar verme statüsüne çıkmıştır. Gençler ise daha özgür kararlarla hayatlarını devam ettirmektedir. Sonuç olarak turizmin aile yapısı üzerindeki etkileri bölgelere göre farklılık göstermektedir (Doğan 2004).

1.3.3.1.3 Toplum Üzerindeki Etkileri

Turizm amaçlı seyahat eden kişilerin gittikleri yerlerden ve yerel halkın da gelen kişilerden etkilendikleri bilinmektedir. Bu etki genellikle faydalı olmaktadır. Bu etkileri gelenek-göreneklerde değişmeye yol açma, yeni iş sahaları yaratma, ön yargıları kaldırma, kadın-erkek ilişkilerinde farklı boyutlar kazandırma olarak sıralanabilir. Fakat bunların yanı sıra turizmin toplumlar üzerindeki etkileri kimi durumlarda değişiklik gösterir; mesela turizmden ekonomik anlamda kar eden bir yer ile kar edemeyen bir yer arasında çekişmeler yaşanabilir. Örneğin, otelde çalışan ilköğretim mezununu bir kişinin aldığı ücretin üniversite mezunu bir öğretmenin aldığı ücretten fazla olması kişiler arası çatışmaya sebep olabilir.

1.3.3.1.4 Sosyal Sınıflar Üzerindeki Etkileri

Turizmin toplumdaki sosyal sınıflar üzerinde de çeşitli etkiler meydana getirdiği kabul edilmektedir. Bu etkiler, kendini sadece üretim yapısında değil, aynı zamanda politik tercihler, yaşam tarzları ve kültürel yapılarda da hissettirmiştir.

Düşük gelir sahibi ve düşük mesleki seviyelerde olan insanların çok az seyahat ettiği ancak bu kişilerin hayat standardı yükseldikçe ve boş zamanları arttıkça halkın bu kesiminin de turizme katılmasının önü açılmış olacaktır.

1.3.3.1.5 Demografik Etkiler

Turizm toplumunun sosyal yapı üzerindeki demografik etkileri daha çok nüfus hareketleriyle ilgili olmaktadır. Göç hareketi olarak nitelendirdiğimiz bu hareket çeşitli sorunları da beraberinde getirmiştir. Mesela turizmin yol açtığı iş potansiyelinden yararlanmak isteyenler gittikleri yerlerde barınma, sağlık, eğitim ve kültürel yozlaşma sorunlarını doğurmuştur. Bazı bölgelerde, kırsal alanlardan sanayileşmiş bölgelere doğru yönelen olumsuz göç hareketlerinin turizm sayesinde yavaşladığı hatta gerilediği bilinmektedir.

1.3.3.1.6 Hayat Standartları Üzerindeki Etkileri

Turizmin hayat standartları üzerindeki etkileri, ekonomik etkileri ve kültürel öğeleri içermektedir. Turizm toplumların kültürel boyutta yeni ihtiyaçları ortaya çıkarmaktadır. Turist kabul eden bölgenin turist olarak gelen kişilerin hayat standartlarını benimsedikleri görülmektedir. Özellikle turistlerin iş dışındaki zamanlarını nasıl değerlendirdikleri yerel halkın alışkanlıklarında çeşitli değişmelere sebep olmuştur.

1.3.3.1.7 Eğitim Üzerindeki Etkileri

Turizm hareketinin kamu yönetimleri nazarında önem arz etmesi eğitim kurumlarını da etkilemiştir. Bu amaçla, sektöre kaliteli eleman yetiştirmek ve toplumun

turizm hareketinden en üst seviyede yararlanılabilmesi için eğitim-öğretimin her alanında faaliyetler gerçekleştirilmektedir.

Buraya kadar turizmin olumlu etkilerinden bahsedilmiştir. Fakat turizmin sosyal yapı üzerindeki olumsuz etkileri de bulunmaktadır. Turizmin sosyal yapı üzerindeki olumsuz etkileri şu şekilde sıralanabilir (McIntosh ve Goeldner 1990):

- Kumar, fahişelik, alkol kullanımı ve diğer arzu edilmeyen alışkanlıkların başlaması,
- Yerel halkın turistler tarafından kullanılan lüks ve ithal mallarla özenmesiyle ortaya çıkan ‘gösteriş etkisi’
- Turistler ve yerel halk arasında çok belirgin ırksal farklılıkların olduğu yerlerde ırksal gerginliklerin ortaya çıkması
- Turizm sektöründe çalışanların bir kısmının kendini köle gibi hissetmesi,
- Çalışanların rollerinin her ülkede ‘uluslararası garson’ gibi tek tip olarak standartlaştırılması,
- Turistler tarafından kültürün garip bir gelenek veya bir eğlence olarak görülmesi durumunda yerel halkın kültürel gururunun kaybolması,
- Çok sayıda turistin gelmesinden dolayı yerel halkın yaşam biçiminde çok hızlı bir değişme görülmesi,
- Otel ve restoran işletmelerinin özelliği olan emek gücüne dayalı ve düşük ücretle çalışan personelin sayısının aşırı artması.

1.3.3.2 Turizm ve Kültürel Değişim

Kültürel değişim ve kültürler arasında iletişimin en yoğun olduğu sektör turizmdir. Turizmle birlikte insanlar gittiklerin yerin alışkanlıklarını, gittiklerin yerlerde gördüklerini, bilgilerini kendi ülkelerinde anlatarak bir paylaşım gerçekleştirmektedirler. Turizmin var olduğu toplumların gelişmesi kaçınılmazdır. Bu doğrultuda turizm kültürleri birçok faktörde etkileyecektir. Turizm ev sahibi halkı iki şekilde etkileyebilir (Doğan 1990).

- Yerel kültür önem kazanır ve yerel halk kendi kültürleri konusunda bilgilerini arttırır.
- Yerel halk yabancıların sahip oldukları kültürleri öğrenir ve bilgilerini geliştirir.

Turizmin yerel toplumların kültürleri üzerinde yaptığı bazı değişimler şöyle belirtilebilir (Doğan 1990):

- Dinsel inanç ve davranışların değişmesi
- Ahlaki ve değer ve davranışların değişmesi
- Yabancıların yaşam biçimlerinin benimsenmesi
- Yabancı sözcüklerin yerel halkın dilindeki oranının artması
- Yerli sanatın işlevinin ve anlamının değişmesi
- Turizmin yerli halkın kendi kültürünün bir parçası haline gelmesi

Kültürel canlandırmanın ya da bozulmanın en belirgin işaretlerinde biri, üçüncü dünya toplumlarında geleneksel sanat tarzlarının değişmesinde görülebilir. Turizme yönelik el sanatları pazarının büyümesi hem olumlu hem de olumsuz yönde yerel üretimi teşvik etmektedir. Geleneksel sanat eserlerinin üretiminin yaygınlaşması ekonomik açıdan büyük kazanç oluştururken, diğer taraftan yoğun talep nedeniyle bu sanat eserlerinin ucuz taklitlerinin ortaya çıkmasının olumsuz etkilerinin olduğu düşünülmektedir.

2. BÖLÜM

TAŞIMA KAPASİTESİ KAVRAMI VE TURİSTİK DESTİNASYONLARDA TAŞIMA KAPASİTESİ

2.1 Taşıma Kapasitesinin Ortaya Çıkışı ve Kullanıldığı Alanlar

Kapasite, sözlük anlamıyla; “belirli bir şeyin içerebileceği miktar”, taşıma ise; “dayanma, karşılama” anlamına gelmektedir. Taşıma ve kapasite kelimelerinden oluşan taşıma kapasitesi kavramı genel ifade ile bir şeyin bir kimsenin, bir kabın, bir alanın, bir şeyi taşıma gücü ya da bir şeye dayanma gücü, karşılama yeteneği, kaldırabilme gücü, katlanma gücü şeklinde tanımlanabilir (Çavuş 2002).

Taşıma kapasitesi kavramının ilk uygulama alanı mühendislik ve mimarlıktır. Bu alandaki çalışmalarda, taşıma kapasitesi kavramından, fiziki yapıların kapasitesini belirlemek amacıyla bir planlama aracı olarak yararlanılmıştır (Çavuş 2002). Buna ek olarak taşıma kapasitesi kavramı olarak biyolojik ortamların ve doğal yaşam ortamlarının yönetiminde uygulanmak üzere, 1938 yılında kullanıldığı söylenmektedir (Watson ve Kopacevsky 1996). Bu çerçevede taşıma kapasitesi kavramının ilk kullanımı ekoloji ve zooloji alanında gerçekleşmiştir. Ekolojistler ile zoologlar, taşıma kapasitesi kavramını, ekosistemlerin doğal ortamlarda yaşayan canlıların nüfusunu sürdürebilme yeteneğini açıklamak için kullanmışlardır. Bu alanlarda yapılan çalışmalarda öne sürülen görüşler, doğal ortamlarda yaşayan canlı nüfusunun o ortamlarda var olan doğal besin miktarını aşması halinde kaçınılmaz biçimde azalacağı üzerinde odaklanmıştır (Çavuş 2002). Bu kavram ilk kullanıldığından bugüne kadar değişik koşullarda ve çeşitli disiplinler tarafından farklı biçimlerde ele alınmış ve değişik tanımlar ortaya çıkmıştır. Tanımlar genelde benzer olmasına rağmen ilgili disipline göre farklı anlamlar kazanmış ve ilgi alanı genişlemiştir (Gül ve Akten 2005).

Taşıma kapasitesi ile ilgili yapılan tanımlara bakıldığında, taşıma kapasitesi kavramına çoğunlukla ekolojik açıdan yaklaşıldığı ve kavramın canlı varlıklar ile yaşadıkları çevre arasındaki ilişkilerin düzeyini açıklamak için kullanıldığı görülmektedir (Çavuş 2002). Fakat, daha sonraları bu kavramın insan ve çevresi arasındaki olaylar için de kullanılmaya başlanmasıyla turizm alanında da etkin bir şekilde kullanılmaya başlanıldığı söylenebilmektedir.

2.2 Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi Kavramı

Turizm, ekonomik, kültürel ve sosyal açıdan güçlü bir toplum yaratmak için oldukça etkili araçların başında gelmektedir. Bunun sağlanabilmesi için, turizmin doğal ve kültürel temelleri sürdürmeyi amaçlayan ve bölgenin kaynaklarını tüketmeden kullanan bir yapıda olması gerekmektedir. Bunu sağlanmasının yolu iyi bir turizm planlamasının yapılmasıdır. Günümüzde turizm planlaması yalnızca turist sayısını ve turizm donanımını arttırmaya yönelik planlama yerine, turizm kaynaklarının da sınırlı olduğunu kabul eden ve bu sınırlı kaynakların en yüksek kullanımını sağlamaya yönelik bir faaliyettir. Bu planlama yaklaşımında temel odak noktası, olumsuz etkilerin doğal çevre ve sosyal çevrede bozulmaya yol açmaya başladığı aşamada taşıma kapasitesinin tanımlanması ve hesaplanmasıdır (Tokmak 2008).

Çalışmanın bu kısmında turizm taşıma kapasitesi ile ilgili tanımlamalar, kavramlar değerlendirilecektir. Literatürde yapılan tanımlamalarda, aynı alanlarda bile farklı isimlendirmelerin olduğu görülmüştür. Öncelikle bu konuya bir standardın getirilmesi amaçlanmalıdır.

Turizm literatüründe taşıma kapasitesi kavramı, ilk olarak Lucas'ın 1964 yılında, kano sporu yapılan bir alanda ziyaretçilerin vahşi yaşam algılamalarını incelediği bir çalışmada kullanılmıştır. Bu çalışmada taşıma kapasitesinin, çevresel unsurları ilgilendirdiği belirtilmiştir (Tokmak 2008).

Taşıma kapasitesi, birçok alanı ilgilendirdiği için, turistik alanlar açısından değerlendirildiğinde, “turistik taşıma kapasitesi” veya “ziyaretçi taşıma kapasitesi” kavramlarını kullanmak daha açıklayıcı olacaktır. Nitekim bu konuda, “taşıma gücü” (Toker, 1994), “turizm kapasitesi” (Bozok, 2002), “taşıma kapasitesi” (Lindberg vd.

1997, Saveriades 2000, Çavus 2002) gibi isimlendirmeler kullanılmaktadır. Tek başına “taşıma kapasitesi” kavramı, sayısal ölçümleri ve kriterleri vurgulamaktadır. “turistik taşıma kapasitesi” veya “ziyaretçi taşıma kapasitesi” kavramı ise konu alanına daha uygun bir isimlendirme olacaktır.

Taşıma kapasitesinin kabul gören ilk tanımlarından biri, Lime ve Stankey (1971) tarafından yapılmıştır. Bu tanıma göre rekreasyonel taşıma kapasitesi, belirli bir zaman içinde ve belirli bir düzeyde gelişmiş bir bölgenin ne fiziksel deneyime ne de ziyaretçilerin deneyimine zarar vererek kullanıma özelliği şeklinde ifade edilmiştir (Uysal ve Baloglu 1994).

Taşıma kapasitesi, kaynaklara negatif etki yapmadan, ziyaretçi memnuniyetini düşürmeden veya yöre toplumu ekonomisine ve kültürü üzerine istenmeyen etkiye neden olmayan maksimum kullanım olarak tanımlanabilir. Taşıma kapasitesi limitlerini sayısallaştırmak güç olmasına rağmen bu konudaki bilgiler turizmde rekreasyon planlaması için gereklidir (Avcı 2007).

Çevreyi koruma ve sürdürülebilir kalkınma esas alınarak turizmde taşıma kapasitesi bir alanın kaynakları, toplumu, ekonomisi ve kültürü üzerinde olumsuz etki yaratmadan, aynı zamanda ziyaretçi tatminini azaltmadan bir alanın maksimum kullanımı olarak Dünya Turizm Örgütü tarafından tanımlanmıştır.

Benzer bir şekilde, Mathieson ve Wall’a göre (1982) “taşıma kapasitesi bir alanı kullanırken, o alanın fiziksel çevresini kabul edilemeyecek derecede değiştirmeyecek ve gelen ziyaretçilerin deneyimlerinin kalitesini kabul edilemez bir derecede düşüremeyecek o alanı kullanabilecek maksimum insan sayısıdır” (aktaran Özdemir 2007).

Dünya Turizm Örgütü taşıma kapasitesini “bir alanın tahammül gösterebildiği kullanıcı miktarı ya da seviyesi” olarak tanımlamaktadır. Mathieson ve Wall (1982) ise taşıma kapasitesini bir alanı, fiziksel çevrede kabul edilemez tahribatlar ve rekreasyonel bilinçte kabul edilemez bir düşüş olmadan kullanabilen maksimum insan sayısı olarak tanımlanmıştır. Yine Buckley’in (1999) tanımına göre taşıma kapasitesi, bir alandaki ekosistemde algılanabilir ya da en azından geri dönülemez ekolojik değişiklik yaratmayan ziyaretçi sayısı ya da bir alan ya da ekosistemin ekolojik değerlerde kabul edilemez sorunlar olmadan önce sayı ve aktivite açısından kabul edebildiği maksimum rekreasyonel kullanım seviyesidir (aktaran Simon ve diğ. 2004).

Saleem'e göre taşıma kapasitesi daha çok kent plancıları ile rekreasyon örgütlerinin, kavrama fiziki ve doğal çevrenin kapasitesini değerlendirmek ve yönetmek amacıyla farklı açılardan yaklaşımları ile işlerlik kazanabilmiştir (aktaran Çavuş 2004).

Hovinen (1982), taşıma kapasitesini, ziyaretçi memnuniyetinin azalmasına ve doğal çevrede bozulmaya neden olmayan maksimum ziyaretçi sayısı olarak tanımlanmaktadır (aktaran Akten 2009).

Gül ve diğ. (2005)'e göre ise, rekreasyon kaynağının veya alanının özellik ve kalitesinde bir bozulma olmaksızın, bir rekreasyonel alanın veya etkinliğin taşıyabileceği ziyaretçi sayısıdır (Gül ve diğ. 2005).

Turizm taşıma kapasitesi, bir alanın turistlerini, yeni turistik tesislerini ve etkinliklerini, belli bir düzeye kadar karşılama yeteneği olarak da tanımlanabilir (Avcı 2007).

Taşıma Kapasitesini Etkileyen Faktörler

Turistik taşıma kapasitesi bir bölgedeki kaynağın çekiciliğiyle orayı ziyaret eden veya kullananlar arasındaki ilişkileri yansıtmaktadır. Bu ilişkilerin çeşitli yapısal özelliklerine göre taşıma kapasitesi farklı koşullarda, farklı düzeyde etkilenebilmektedir.

Taşıma kapasitesinin düzeyini etkileyen önemli faktörler arasında söz konusu alanın doğal ve kültürel kaynak değerleri, alanın ekonomik yapı ve gelişme düzeyi, toplumun siyasi yapılanma biçimi ve örgütlenmeler, turistik gelişme düzeyi, yöre insanlarının ve ziyaretçilerin sosyo-ekonomik ve kültürel özelliklerinden kaynaklanan faktörler, alanın kullanım düzeyleri, kalış süreleri, rekreasyonel etkinliklerin türleri, ziyaretçilerin tatmin düzeyi gibi etkenler sayılabilir (Çavuş 2002).

Bir destinasyonun veya bir bölgenin alanının kapasitesinin ve kullanımının birçok yolu vardır. Bunlardan bir tanesi de olayları ziyaretçi isteklerine ve alanın çeşitli yönlerden üretimine bırakmak, yani müdahale etmemektir. Bunu yaparak müdahale sırasındaki ve planlama aşamasındaki maliyetlerden kurtulunabilir. Ancak yönetim ve planlamanın bırakın kullanılmaması durumunda, iyi yönetilememesinde bile doğacak problemler vardır. Bu sebeplerden dolayı turistik alanlarda vurgulanan sorunların yaşanmaması için, öncelikle turistik bölgelerin veya alanların taşıma kapasitesini

etkileyen faktörlerin incelenmesi ve araştırılması gerekmektedir. Holden (2000), bu faktörleri şu şekilde sıralamaktadır:

- Gelişim ve değişime karşı alanın gösterebileceği esneklik,
- Mevcut turistik gelişim, altyapı ve üstyapı olanakları,
- Ziyaretçi sayıları,
- Turist tipi ve davranışı,
- Turist ve yerel halkın çevresel eğitim düzeyleri,
- Ekonomik olarak turizme bağlılık düzeyi,
- Yoksulluk ve işsizlik düzeyleri,
- Yerel halkın çevreye karşı davranışları ve onların kısa dönem kazançları uğruna çevreyi feda edip edemeyeceklerine yönelik düşünceleri,
- Yerel kültür ve yaşam tarzlarının dışarıdan gelen etkilere karşı korunma düzeyleri,
- Organizasyon ve destinasyon yönetim seviyesi.

2.3 Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi Türleri

Mevcut literatürde taşıma kapasitesi kavramıyla ilgili yapılan tanımlarda farklılıkların olduğu ve yazarların taşıma kapasitesinin türlerini belirlemede de farklı görüşlere sahip oldukları görülmüştür. Örneğin; Watson ve Kopachevsky (1996) taşıma kapasitesini, ekolojik çevresel, fiziksel-tesis, toplumsal algısal, ekonomik ve psikolojik şeklinde sınıflandırmıştır. Mathieson ve Wall (1982), taşıma kapasitesinin çekim yerinin ekonomik, fiziksel-çevresel ve toplumsal alt sistemlerine bağlı olduğunu ve bunların her birine ilişkin taşıma kapasiteleri olacağını belirtmişlerdir (Çavuş 2002). Bir başka çalışmada araştırmacılar taşıma kapasitesi türlerini şu şekilde belirtmişlerdir (Edaw 2004):

- a. Ekolojik kapasite (erozyon, toprak sıkışması, yer örtücü bitkilerin etkilenmesi gibi),
- b. Mekansal kapasite (ziyaretçi yoğunluğunun rekreasyonel kullanım mekanları üzerindeki etkileri gibi),

- c. Tesis kapasitesi (rekreasyonel tesislerdeki birey ve grup sayısı, araç sayıları gibi),
- d. Sosyal kapasite (ziyaretçilerin kalabalığı algılama derecesi gibi)

Ancak genel olarak araştırmacıların dört değişik taşıma kapasitesinin üzerinde durduğu görülmüştür. Yazarlar taşıma kapasitelerini; sosyal, ekonomik, psikolojik ve çevresel olarak belirtmişlerdir. Bazı yazarlar bu kavramlara algısal ve fiziksel taşıma kapasitelerini de ekleyerek turizmin taşıma kapasitesi incelemeye çalışmışlardır.

2.3.1 Sosyal Taşıma Kapasitesi

Turizm sektörü bünyesinde birçok farklı kesimin ilgisini uyandırabilecek unsurlar barındırmaktadır. Turizm, gerek misafir gerekse de ev sahibi konumunda olsun, geniş halk kitlelerine hitap etmektedir. Bu kitlelerin turizmde aktif rol oynamaları turizmin sosyal açıdan gelişmesine ve geliştirmesine yardımcı olur. Turizmin, sektörel olarak gelir getirici özelliğinin var olması, bu etkilerden fazlaca yararlanan bölgelerde, turizmin sosyal yaşamda olumlu ve olumsuz birçok etkiye maruz kalmalarına sebep olmaktadır. Dolayısıyla bu aşamada sosyal taşıma kapasitesinin rolü, yerel halkın olumsuz etki olarak görmediği turizm anlayışını geliştirmektir (Özdemir 2007). (Sosyal taşıma kapasitesi, çalışmalarda en fazla araştırma konusu olmuş kapasite türlerinden biri olarak görülmektedir)

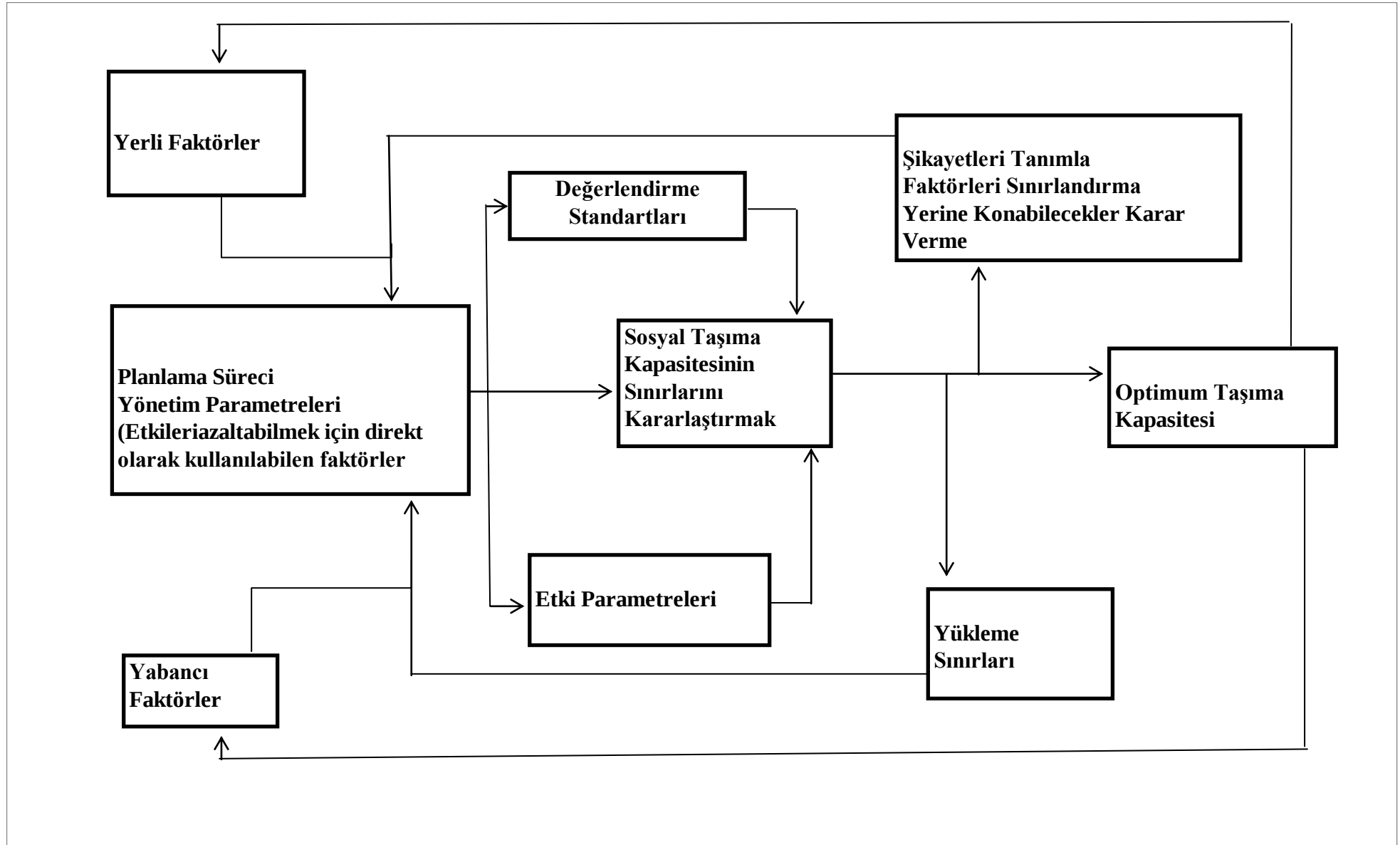
Sosyal taşıma kapasitesi, ev sahibi halkın hoşgörü seviyesini göstermektedir. Sosyal taşıma kapasitesi, bölge toplumunun kabul etmeyeceği etkileri yapmayan, en yüksek kullanım düzeyi olarak tanımlanabilir (Özdemir 2007).

Sosyal taşıma kapasitesi daha çok toplumun ihtiyaç ve sorunları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Turistler açısından düşünülecek olursa sosyal taşıma kapasitesi, bir anlamda yerli halkın turistlerin davranış ve tutumlarına karşı gösterdikleri hoşgörü düzeyleri ile yakından ilgilidir (Bozok 2002). Saveriades (2000)'e göre sosyal taşıma kapasitesi: Ziyaretçilerin deneyim kalitesinde kabul edilemez bir düşme olmadan ve bölge toplumunda kabul edilemez olumsuz bir etki yaşanmadan, bir bölgenin kaldırabileceği maksimum kullanım seviyesidir (Tokmak 2008).

Rekreasyon ortamları ile bu ortamlardan yararlanan ziyaretçiler arasındaki ilişkiler üzerine belirlenen taşıma kapasitesi, temelde rekreasyon ortamlarının kullanım düzeyleri ile ziyaretçilerin rekreasyon deneyimleri arasındaki ilişkileri kapsamaktadır. Ziyaretçilerin tatmin düzeyleri, rekreasyon ortamlarındaki kalabalıklaşmanın algılanması, kullanım düzeylerinin rekreasyon kaynakları üzerindeki etkilerinin algılanması, bu etkilere gösterilen hoşgörü düzeyleri ve rekreasyon ortamlarını kullanma biçimlerine ilişkin davranış değişimleri gibi çeşitli açılardan pek çok yaklaşım yapılmıştır (Shelby ve Heberlein 1984, aktaran, Akten 2009).

Sosyal taşıma kapasitesi hakkında, birtakım yöntemlerle bazı bilgiler elde edilebilmektedir. Özellikle sosyal ve psikolojik araştırmalarla toplumdaki değişim ve turistlerin tatmin düzeylerindeki değişimler belirli ölçülerde tespit edilebilmektedir. Saveriades (2000), çalışmasında sosyal taşıma kapasitesini belirlemeye yönelik bir model sunmuştur. Bu model Şekil 2.1’de verilmiştir (Saveriades 2000).

Şekil 2.1. Sosyal Taşıma Kapasitesini Belirlemeye Yönelik Model



Modele göre yabancı faktörler ile kastedilen, ziyaretçilerin karakteristik özellikleridir. Bunlardan bazıları:

- Gelen ziyaretçilerin yaşları, cinsiyetleri,
- Motivasyonları,
- Beklentileri,
- Davranışları,
- Etnik kökenleridir.

Sosyal taşıma kapasitesi değerlendirirken yerli ve yabancı faktörlerin değerlendirilmesi son derece önemlidir. Bölgeye gelen turistler ile bölgede yaşayan yerli halk arasındaki etkileşim neticesinde sosyal etkiler oluşmaktadır. Bu sosyal etkiler ise, özellikle planlama sürecinde dikkate alınarak kapasite sınırlarını belirlemede kullanılabilir (Saveriades 2000).

Sosyal taşıma kapasitesini etkileyen kriterler (FAO, Framework guidelines for assessing carrying capacity);

- Ziyaretçilerin tercihi
- Ziyaretçilerin görüşleri
- Ziyaretçilerin tutum ve davranışı
- Beklentiler ve tercihler
- Algısal ve davranışsal yanıt
- Artan kullanma düzeylerine yanıt
- Ziyaretçilerin faaliyetleri
- Ziyaretçi memnuniyeti
- Kabul edilebilir kalabalık düzeyi
- Yerel toplulukların katılımı

2.3.2 Çevresel Taşıma Kapasitesi

Bir bölgede turizmin yapılabilmesinin en önemli ön koşulu, o bölgedeki çevre kalitesinin ve zenginliğinin yüksek olmasıdır. Dolayısıyla çevre, turizm için takip

edilmesi gereken değerlerden bir tanesidir. Bu bakımdan çevresel (ekolojik) taşıma kapasitesi çok önemli bir kavramdır. Doğada meydana gelen değişimin ve bozulmaların telafisi yoktur. Bu değişimin ve aksaklıkların en düşük seviyede kalması için çevresel taşıma kapasitesinin anlaşılması çok büyük öneme sahiptir.

Çevresel taşıma kapasitesi, turistik bölgelerin sahip olduğu flora, fauna, su kaynakları, arazi yapıları, doğal oluşumlar (mağaralar, travertenler, peribacaları, dağlar, ovalar, platolar vb.) ile insanlar tarafından oluşturulmuş tarihi yapıları (antik kentler, yazıtlar, höyükler, eski yerleşim merkezleri, anıt mezarlar vb.) içeren bir kavramdır (Tokmak 2008).

Çevresel anlamda taşıma kapasitesine bir tanım getirilecek olursa; çevrenin, çevresel değerlerin kalitesinde ve ziyaretçilerin tatmininde istenmeyen bir değişme olmaksızın bir bölgeyi kullanan maksimum ziyaretçi sayısı şeklinde ifade edilebilmek mümkündür (Tokmak 2008). Çavuş'a (2002) göre çevresel taşıma kapasitesi; belirli kullanım düzeyinde, bitkiler ve hayvanlardan toprak, su, hava, kumsal ve erozyona kadar uzanan bütün eko-sistemin hangi kullanım düzeyinde etkileneceği ve bu kullanımın maliyetinin ne olacağı konularıyla ilgilidir (Tokmak 2008).

Doğal yaşamın daha belirgin olduğu bu tür alanlardaki boş zamanı değerlendirmeye ve eğlenmeye yönelik turizm aktiviteleri bitki örtüsüne ve çeşitliliğine zarar vermektedir. Bu tür zararlar çoğu zaman turistler ve çevre yöneticileri tarafından göz ardı edilmektedir. Ancak bu olumsuz tabloya rağmen devlet ve bazı duyarlı yöneticiler tarafından konulmuş standartlar da mevcuttur. Bu alan standartları Tablo 2.3'te gösterilmiştir.

Tablo 2.3. Çevresel Taşıma Kapasitesi Açısından Önerilmiş Alan Standartları

Rekreasyon Alanının Tipi	Doğal Çevresel Kapasite
Temel Manzaralı Rota	Her km için 20 insan
Temel Özelliği Manzara Olan Alan	Her km kare için 20 insan

Temel Tarihi Alan	Her km kare için 30 insan
Ağaçlık Alan	Her km kare için 100 insan
Piknik Alanı	Her km kare için 60 insan
Kapalı Alan	Her km kare için 50 insan
Dağlık ve Yamaçlı Alan	Her km kare için 5 insan
Sahil veya Göl Kıyısı	Her km kare için 50 insan
Çekici ve Erişilebilir Sahil	Her km kare için 400 insan

Kaynak: Hall, ve Page, 2001, s.135, aktaran Tokmak 2008

Turizmin çevre üzerinde her zaman olumsuz etkilerinin olduğunu söylemek yanlış olacaktır. Nitekim turizm hareketlerinin tarihi, kültürel ve coğrafi güzellikleri kıymetlendirdiği, turizmden gelen ekonomik kaynaklar ile bu alanların düzenlendiği, turistler sayesinde bu alanlara yönelik ilgi ve korumacılık anlayışının arttığını söylemek mümkündür (Matheison ve Wall 1993).

2.3.3 Ekonomik Taşıma Kapasitesi

Turizmin en önemli etkisinin ekonomik anlamda olduğu söylenebilir. Gelişmekte olan ülkelerde ise bu önem daha fazla artmaktadır, çünkü gelişmekte olan ülkelerin birçoğunun en önemli döviz kaynağı turizmdir. Turizmin, geniş anlamda ülke ekonomisini ve daha küçük boyutta bölge ekonomisini ciddi anlamda etkilediği bilinen bir husustur. Bu nedenledir ki turizm, ülkelerde veya bölgelerde gözde sektörlerden olmuştur. Dünya turizm örgütü verilerine göre de turizmin, gelecek yıllarda hem katılım

hem de gelir bazında artış göstermesi beklenmektedir. Dolayısıyla, turistik bir bölgenin ekonomisi büyük oranda turizme bağlı olduğu için, ekonomik taşıma kapasitesinin de önemsenmesi gerektiği söylenebilir.

Ekonomik taşıma kapasitesi, turizmin bölgeye yararları ve maliyetleri arasındaki dengeyi kurmamız için bize değer sağlar. Ekonomik taşıma kapasitesini etkileyen kriterler (FAO, Framework guidelines for assessing carrying capacity);

- Yatırım
- Turist hacmi
- Tatil maliyeti
- Sağlanan ekonomik fayda düzeyi
- Bölge sakinleri için ekonomik memnuniyet düzeyi

2.3.4 Fiziksel Taşıma Kapasitesi

Turizmin altyapı ve üstyapıya etkisi, çevreye etkisi, turistik tesislere etkisi ve tarihi yapılara etkisi gibi gözle görülür belirgin etkileri vardır. Fiziksel taşıma kapasitesi, turistik veya rekreasyonel etkinliklerin gelişme düzeyi, fiziki tesislerin doyum noktası ya da aşırı kullanımı sonucu veya altyapı sistemlerinin yetersizliği nedeniyle ortaya çıkan fiziksel çevredeki bozulmalarla ilgili değerler olarak bunların yönetilmesine katkı sağlamaktadır (Watson ve Kopachevsky 1996).

Çavuş (2002), fiziksel taşıma kapasitesinin aynı zamanda çevresel taşıma kapasitesini de içine alarak değerlendirildiğini düşünmekte ve bu durumun iki etkisinin olacağını söylemektedir. Etkilerden birincisi ziyaretçilerin ağırlandığı fiziksel ortamlarla, diğeri ise çevre ile bağlantılıdır. Çavuş bu konudaki ayrımların itinayla yapılarak çevre ile ilgili bölümlerin çevresel taşıma kapasitesi açısından değerlendirilmesini gerektiğini düşünmüştür (Çavuş 2002).

Fiziksel taşıma kapasitesi, alanın fiziksel özelliklerinin ortaya koyduğu kullanım ünitelerinin maksimum miktarıdır. Yani bir alanda veya mekanda bulunabilecek unsurların (insanlar, arabalar, otopark vb.) maksimum sınırını bulmamızda kolaylık

sağlamaktadır. Fiziksel taşıma kapasitesini etkileyen kriterler (FAO, Framework guidelines for assessing carrying capacity);

- Alan büyüklüğü
- Erişebilir alan
- İklim
- Estetik
- Konaklama yeri kalitesi
- Ulaşım
- İmkan sağlanabilecek kişi sayısı

2.3.5 Psikolojik (Algısal) Taşıma Kapasitesi

Psikolojik taşıma kapasitesi, algısal taşıma kapasitesi olarak da ifade edilen ve çekim yerindeki turistik gelişme düzeyi ile turistler arasındaki ilişkileri kapsayan bir kapasite türü şeklinde tanımlanmıştır (Çavuş 2002). Holden (2002), psikolojik taşıma kapasitesinin ziyaretçilerin bölge ile ilgili memnuniyet derecesini gösterdiğini belirtmiştir. Savariades'a (2000) göre psikolojik taşıma kapasitesi, bir turizm alanının çekiciliğini kaybetmeye başlamadan önce turistlerin hoşgörü ile karşılayabilecekleri kalabalıklaşma düzeyidir (aktaran Avcı 2007).

Yapılan bir tanımlamada psikolojik taşıma kapasitesi, bir turistik yerin çekiciliğini kaybetmeye başlamadan önce turistlerin hoşgörüyle karşılayabilecekleri kalabalıklaşma düzeyi şeklinde ifade edilmiştir. Bir başka tanımda ise, psikolojik taşıma kapasitesi, fiziksel taşıma kapasitesi ile ilişkili olarak turistlerin, alternatif bölgeler ya da çekim yerleri aramaya başlamadan önce kabul etmeye hazır oldukları en düşük haz düzeyi olup, çevrenin maksimum kapasitesinin aşılmasına ve kalitesinin azalmasına insanın fiziksel olarak göstereceği tepkinin davranışsal boyutu ile ilgili olarak deneyimsel tatminini yansıtır (O'Reilly 1986).

Turistlerin, bölgedeki yerli halkın turistlere yönelik tutumlarının olumsuzlaştığını, çekim yerinin kalabalıklaştığını veya fiziki çevrenin bozulduğunu algılamaları kendilerini rahatsız hissetmelerine neden olabilir. Bu durumdan, o bölgedeki psikolojik taşıma kapasitesinin aşıldığı sonucu çıkarılabilir.

Psikolojik taşıma kapasitesinin her ne kadar ziyaretçilerin diğer ziyaretçilerle olan ilişkisine, birbirlerinin davranışlarının yarattığı olumsuzluklara ve yerel halkın kendilerine karşı tutumlarının değerlendirilmesine daha fazla önem teşkil edeceği varsayılrsa da, turistik çekim yeri haline gelen bölge ya da mekanın fiziki aşınmasına, bozulmasına ve kirlenmesine karşı gösterdikleri tutumun da değerlendirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır.

Tüm bunlardan dolayı algısal taşıma kapasitesi daha çok bölgeyi planlayan ve pazarlayan yetkililerin değerlendirmesi gereken bir kapasite türüdür.

2.4 Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesi Hesaplama Yöntemlerine İlişkin Bilgiler

Turizm sektörü başlangıçta yapılması planlanan bölgelerin kalkınması için bir araç olarak kullanılmasına rağmen özellikle ülkelerin ekonomilerine doğrudan bir kaynak oluşturması ve turizmi gerçekleştiren ülkelerin gelişmişlik düzeyine katkı sağlaması sebebiyle geçmişten günümüze değeri katlanarak artan bir endüstridir. Tabi bu getirisi yükselen sektör karşısında ülkeler turizm sektörüne yaptıkları yatırımların günden güne arttırmış ve turizm artık gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için vazgeçilemez hale gelmiştir. Ancak bu yatırımların doğal bir sonucu olarak ortaya çıkan turizm talebi, uygulandığı bölgelerde ve destinasyonlarda günden güne artan bir yoğunluğu meydana getirmiş ve bu da destinasyon kaynaklarının aşırı kullanımına ve tahribine yol açmaya başlamıştır. İşte tam da bu noktada ülkeler, turizm yöneticileri ve araştırmacılar bu kaynakların zarar görmesine dur diyebilmek, kaynakları etkin kullanılabilir ve sürdürülebilir bir politika izleyebilmek için çeşitli yöntemler geliştirmeye çalışmışlardır. Destinasyonların turizm taşıma kapasitesini belirlemeye yönelik araştırmalar ve bulgulara bu çalışmaların en önemli araçlarından biridir.

Literatürde turistik destinasyonların taşıma kapasitelerini bulmaya yönelik çalışmalarda genellikle araştırmacıların sosyal taşıma kapasitesi ve algısal taşıma kapasitesi üzerine yoğunlaştığı görülmüştür. Araştırmacılar bu çalışmalarında temel olarak bilim dünyası tarafından kabul edilmiş olan anket uygulamalarından ve çeşitli mülakat yöntemlerinden yararlanmışlardır. Anketler belirlenmiş olan bir turistik destinasyonda, turizmin etkilerini en çok hisseden bölgede bulunan yerel halka, turistik destinasyon çalışanlarına ve bölgeyi gezmekte olan ziyaretçilere uygulanmıştır.

Yöntem olarak Sayan ve Ortaçesme, (2005) tarafından kullanılan, Dünya Doğayı Koruma Birliği (IUCN) ve Shelby ile Heberlein tarafından geliştirilen “Sosyal Taşıma Kapasitesi” değerlendirme modeli geliştirilmiştir. IUCN tarafından geliştirilen bu yöntemle göre üç rekreasyonel taşıma kapasitesi düzeyi tanımlanmaktadır. Bunlar fiziksel taşıma kapasitesi, gerçek taşıma kapasitesi, etkin taşıma kapasitesi ve sosyal taşıma kapasitesidir (Sayan ve Ortaçesme 2005, aktaran Cengiz ve Kaptan Ayhan 2008).

- **Fiziksel Taşıma Kapasitesi (FTK):** Tanımlanmış bir mekan içine, belirli bir zamanda fiziksel olarak sığabilen maksimum insan sayısıdır ve şu formülle hesaplanmaktadır:

$$FTK = A \times Z/a \times Rf$$

FTK : Fiziksel Taşıma Kapasitesi

A: Alan (Ziyaretçilerin kullanımı için mevcut alan veya patika)

Z/a : Ziyaretçi / alan (Ziyaretçi başına düşen alan veya patika uzunluğu)

(alanda: 1 ziyaretçi/m²; patikada: 1 ziyaretçi/m)

Rf : Rotasyon faktörü (Günlük ziyaret sayısı)

"Rotasyon Faktörü", bir alanda çalışma saatleri yönünden izin verilebilen günlük ziyaret sayısıdır ve aşağıdaki formülle hesaplanmaktadır:

$$Rf = \text{alanın günlük açık olduğu süre} / \text{bir ziyaretin ortalama süresi}$$

- **Gerçek Taşıma Kapasitesi (GTK):** Bir alanda izin verilen maksimum ziyaret sayısı olup, alanın belirli negatif özelliklerinden elde edilen düzeltme faktörlerinin fiziksel taşıma kapasitesinden çıkarılmasıyla elde edilir ve şu formülle hesaplanmaktadır:

$$GTK = FTK - Df_1 - Df_2 - \dots - Df_n$$

$$Df = D_s / D_t \times 100$$

Df₁ , Df₂ , Df_n : Her bir değişken için hesaplanan düzeltme faktörleri

Df : Düzeltme Faktörü (%)

Ds : Değişkenin Sınırlayıcı Değeri

Dt : Değişkenin Toplam Değeri'dir

$$= FTK \times (100 - Df_1/100) \times (100 - Df_2/100) \times \dots \times (100 - Df_n/100)$$

- **Etkin Taşıma Kapasitesi (ETK):** Bir alanın, mevcut yönetim kapasitesine göre kaldırabileceği maksimum ziyaretçi sayısıdır ve şu formülle hesaplanmaktadır:

$$ETK = GTK \times YK$$

ETK = Etkin Taşıma Kapasitesi

GTK = Gerçek Taşıma Kapasitesi

YK = Yönetim Kapasitesi

- **Sosyal Taşıma Kapasitesi:** Ziyaretçilerin bir alanda karşılaşmayı istedikleri en fazla kişi ya da grup sayısı olup, şu formülle bulunur:

$$STK = Gb \times GKs \times Rf$$

Gb: Ortalama Grup Büyüklüğü

GKs : Karşılaşılması İstenen En Fazla Grup veya Kişi Sayısı (ortalama)

Rf : Rotasyon Faktörü (alanın günlük açık olduğu süre / bir ziyaretin ortalama süresi)

Formül, alanın gruplar halinde ziyaret edilmesini öngörmektedir. Eğer alana ziyaretçilerin birey halinde gerçekleşmesi eğilimi varsa formüldeki Gb (Ortalama Grup Büyüklüğü) çıkarılabilir

2.5 Turistik Destinasyonlarda Taşıma Kapasitesinin Belirlenmesine İlişkin

Örnek ve Uygulamalar

Yukarıda Dünya Doğayı Koruma Birliği (IUCN) ve Shelby ile Heberlein tarafından geliştirilen “Sosyal Taşıma Kapasitesi” değerlendirme modeli birçok araştırmaya kaynak oluşturmıştır. Bu hesaplama yöntemiyle yapılan araştırmalardan birkaçı şunlardır;

Cengiz ve Çiğdem 2008 yılında Türkiye'de bulunan Troya Tarihi Milli Park'ı için kullanıcıların yarattığı etkilere yönelik taşıma kapasitesi belirlemeye çalışmışlardır. Araştırmacılar bu çalışmalarında Milli Park'ın ana kaynak değerini oluşturan Troya kentinin bulunduğu alanda, alanın maruz kaldığı ziyaretçi yoğunluğunu hesaplamışlardır.

Nghi ve diğ. (2007) yaptığı çalışmada Vietnam'da bulunan Phong Nha-Ke Bang Milli parkında ziyaret edilen mağaralarının, alanda bulunan yürüyüş parkurlarının ve Dong Hoi turizm merkezindeki plajların taşıma kapasiteleri bu yöntemle bulunmuştur. Bu şekilde yerel halk için bölgede kabul edilebilir turist sayısının ne olduğu ve turistlerin memnuniyet seviyeleri belirlenmeye çalışılmıştır.

Ortega ve diğ. (2010) tarafından Meksika'da bulunan "Islas Marietas Milli Parkı"nın turizm taşıma kapasitesinin belirlenmesiyle, turizm faaliyetlerinden doğabilecek etkilerin yönetilmesi amaçlanmaktadır.

Zacarias ve diğ. (2011) Portekiz'de bulunan Faro'daki plajlarda yaptıkları çalışmanın amacı; turizm taşıma kapasitesi değerlendirmesinin kıyı yönetimleri ve bunun pratikte bir yönetim aracı olarak kullanılmasının önemini vurgulamaktır.

Sayan ve Atık (2011) çalışmalarında Türkiye'nin güneyinde bulunan Termessos Milli Parkı'nın kendine özgü doğal ve kültürel kaynaklarını dikkate alan bir rekreasyon taşıma kapasitesi tahmini üzerinde odaklanmışlardır. Bu amaçla parkın yıllık ziyaretçi durumu, alanın coğrafik, biyo-fiziksel ve yönetsel özellikleri analiz edilmiştir.

Turizmde taşıma kapasitesini bulmaya yönelik çalışmaları, genellikle araştırmacıların taşıma kapasitesinin türlerinden sadece birkaçını ele alarak yaptıkları görülmektedir. Turizmde taşıma kapasitesinin sayısal verilerine ulaşılmasındaki zorluklar nedeniyle, özellikle günümüzde literatür de turizm alanlarında araştırmacıların sosyal taşıma kapasitesini ve algısal taşıma kapasitesini bulmaya yöneldikleri gözlemlenmiştir.

Kolombiya Nehri ve etrafındaki sürdürülen çalışmada, bölgede rekreasyon amaçlı kullanılan kıyı şeridinin çeşitli rekreasyonel gereksinimlerine ilişkin veri analizi ve gelecekteki kullanımına yönelik aydınlatıcı bulgular elde edilmeye çalışılmıştır. Araştırmada kıyı kullanımıyla ilgili kamping, günübirlik aktiviteler piknik, avcılık, yüzme, güneşlenme ile araştırma alanındaki açık mekanların genel kullanımları gibi konular, "tesis kapasitesi", "fiziksel kapasite", "sosyal kapasite" ve "ekolojik kapasite" yönleriyle değerlendirilmiştir. Çalışma sonucunda araştırma alanındaki rekreasyonel gereksinimlerin karşılanarak kapasitenin artırılmasına ilişkin beşer yıllık dönemleri kapsayan 35 yıllık bir eylem planı hazırlanmıştır (Edaw 2001).

Bir başka çalışmada, Portekiz'in güneybatı kıyısında bulunan beş farklı plajın kapasite kullanımı araştırılmış, söz konusu mekanlar, fiziksel (bir plajın hizmet edebileceği kişi sayısı) ve sosyal (plaj kullanıcılarının rahatsız olmaya başladıkları yoğunluk derecesi kalabalıklaşma algısı) taşıma kapasitesi başlıkları altında incelenmiştir. Çalışmanın veri toplama aşamasında, havadan çekilen fotoğraflar kullanılarak fiziksel kapasitenin belirlenmesi, kullanıcılarla gerçekleştirilen anket, kullanıcı sayıları ve video görüntüleri aracılığıyla da sosyal taşıma kapasitesinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Çalışma sonucunda her iki kapasite faktörü karşılaştırmalı olarak analiz edilmiş, herhangi bir plaja uygulanabilecek genel bir taşıma kapasitesi formülü üretmenin zor olmasına karşın bu tür çalışmaların yönetim planlarına entegrasyonunun öneminden söz edilmiştir (Silva 2002).

Yadkin Nehri (Kuzey Carolina) ve yakın çevresinin rekreasyonel kullanımının ortaya konulmasını hedefleyen bir çalışmada ise araştırma alanının rekreasyonel taşıma kapasitesi, "fiziksel taşıma kapasitesi" ve "sosyal taşıma kapasitesi" olmak üzere iki farklı yönden ele alınmıştır. Araştırmada fiziksel taşıma kapasitesi başlığı altında daha çok rekreasyonel faaliyetlerin güvenliğinin sağlanmasıyla ilgili süreçler (botlar arası mesafenin uygun olması, farklı türdeki kullanımlara ayrılan alanların standartlara uygunluğu gibi) incelenmiştir. Sosyal taşıma kapasitesiyle ilişkili olarak ise aynı anda alanda bulunabilecek botların maksimum sayısı fotoğraflar yardımıyla saptanmış, kullanıcılarla gerçekleştirilen anketler aracılığıyla da alanın kalabalıklaşma hissi uyandırıp uyandırmadığı sorgulanmıştır (Apgi 2003).

Avusturalya'nın güneybatı sahilindeki 12 Apostles (Havari) isimli parkın, ziyaretçiler tarafından algılanan kalabalıklaşma hissi ve ziyaretçilerin memnuniyetini

belirlemek amaçlanmıştır. Çalışmanın veri toplama aşamasında parkı kullanan ziyaretçi sayıları bulunmuş, alanda gözlem yöntemiyle belli mekanların kullanımı sırasındaki kalabalıklaşma düzeyi saptanmaya çalışılmıştır. 288 kullanıcıyla gerçekleştirilen anketler yardımıyla da mekanı kullanan kişilerin demografik özellikleri ve alana ilişkin deneyimlerine yönelik bilgiler toplanmıştır. Çalışma sonucunda alanın yönetimiyle ilişkili önerilerin yanı sıra kalabalıklaşmanın kullanıcı memnuniyetini olumsuz etkilediğine dikkat çekilmiştir (Webb ve diğ. 2003).

Mccool ve Lime (2001) çalışmalarında araştırılması gereken sorunun “çok fazla kişi veya kaç kişi” yerine, “uygun ya da kabul edilebilir durum hangisi” olarak değiştirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Planlama alanlarının da “ziyaretçi deneyimleri”, “kaynakların korunması”, “kabul edilebilir değişikliklerin sınırı” üzerine yoğunlaştığını vurgulamışlardır.

Coccossis ve Mexa (2002) kıyı şeritlerini, adaları, dağlık, kırsal, tarihi ve koruma alanlarını içine alan, Avrupa turizm alanlarının taşıma kapasitelerinin tanımlanması, ölçülmesi ve değerlendirilmesine yönelik bir araştırma yapmışlardır. Bu çalışmada yazarlar taşıma kapasitesinin yönetim aracı olarak değerlendirilmesi gerektiğini söylemişlerdir. Bölgelerin birbirlerinden ayıran özelliklerinin olması sebebiyle taşıma kapasitesi türleri açısından farklı yaklaşımların olması gerektiğinden bahsetmişlerdir. Bu çalışmada da önceki çalışmalarda olduğu gibi sayısal verilere yer verilmemiş sadece limitler tespit edilmeye çalışılmıştır.

Brylske ve Flumerfelt (2004), liman koruma alanlarının taşıma kapasitelerini hesaplamaya çalışarak, bu alanların ne kadar ziyaretçi kaldırabileceğini bulmaya çalışmışlardır. 1992 de dünya turizm örgütü ve uluslararası çevre programı tarafından geliştirilmiş olan formülle ziyaretçi taşıma kapasitesini bulmaya çalışmışlardır. Bu formül; taşıma kapasitesi = turist tarafından kullanılan alan/ortalama bireysel standarttır. Kabul edilebilir limitleri belirlerken, ziyaretçilere uygulanacak sınırlama ile turizm yatırımcılarını tatmin etmek arasında kalındığını belirtmişlerdir.

Arnberger ve Diğ'nin (2004) Viyana'daki kırsal parkların sosyal taşıma kapasitelerini inceledikleri çalışmada, sosyal taşıma kapasitesinin ölçümü için referandum yapılmıştır. Manning ve Diğ. (2005) Boston Harbor Islands parkının sosyal taşıma kapasitesini belirlemek için bir çalışma yapmışlardır. Çalışmada ilk olarak rekreasyonla ilgili veri elde edebilecekleri kaynakları incelemişler, daha sonra

kullanıma açık olan alanları ziyarete gelmiş turistleri araştırmışlardır. Araştırmanın bulgusu olarak da, ziyaretçi taşıma kapasitesi planlamasında parkın kaynaklarının kalitesini artıracığına inandıkları ve ziyaretçi deneyimlerine katkı sağlayacağını düşündükleri birtakım standartlar elde etmişler.

Dall ve Diğ. (2005) kitle turizmi açısından sosyal taşıma kapasitesini incelemişlerdir. Araştırmacılar yaptıkları çalışmalarında izdihamın hem turistler hem de yerel halk tarafından nasıl algılandığını hesaplanmaya çalışmışlardır. Çalışmaları ışığında yoğun kalabalıklaşmışlığa yerel halkın toleransının, turistlere oranla daha düşük olduğu gözlemlenmiştir. Thomas ve diğ.' de (2005) Karayipler'de yine yukarıdaki araştırmacılar gibi kalabalıklıkla ilgili bir taşıma kapasitesi ölçümü yapmışlardır. Bu hesaplamalar sonucunda Karayipler'in çekiciliğinin potansiyel turistlerin gözünden kalabalıklık nedeniyle düştüğünü belirlemişlerdir. Bu da taşıma kapasitesini bulmaya yönelik çalışmaların destinasyonlar için hayati bir değer taşıdığını göstermektedir.

Tokmak (2008) araştırmasında turistik alanlarda yaşanan ve sürdürülebilir turizmi önemli ölçüde etkileyen taşıma kapasitesi sorunlarına çözüm bulmaya çalışmaktadır. Yazar, Topkapı Sarayı için yapılmış çalışmada anket ve mülakat yoluyla turistlere ve Saray'da çalışan personele yönelik bir çalışmayla Topkapı Sarayı'nın sosyal ve algısal taşıma kapasitesini bulmaya çalışmıştır. Çalışma sonucunda araştırmacı, Topkapı Sarayı'nda taşıma kapasitesi açısından problemlerin olduğunu ortaya çıkarmıştır. Araştırmacı özellikle algısal ve fiziksel taşıma kapasitesi açısından dikkat edilmesi gereken sorunların varlığından bahsetmiştir.

1980'lerden sonra taşıma kapasitesi konusunda araştırmalar yapılmaya başlanmıştır. Genellikle turizmde taşıma kapasitesi çalışmaları bölge turizme açılırken değil, destinasyonda ve yerel bölge üzerinde turizmin olumsuz etkileri görülmeye başladıktan sonra yapılmıştır. Bu çalışmalar ve hesaplamalarda göstermektedir ki turizm alanlarında taşıma kapasitesini bulmaya yönelik çalışmalar geçmişten bugüne farklı farklı taşıma kapasitesi türleri kullanılarak yapılmaktadır. Taşıma kapasitesi kavramı, turistik destinasyonların henüz planlama aşamasından başlayarak, destinasyonun ziyaretçiler tarafından etkin bir şekilde kullanılmaya başlamasıyla devam eden süreçte destinasyonların sürdürülebilirliğini sağlamak adına, turistik destinasyonun her aşamasında dikkatle hesaplanması gerekmektedir.

3. BÖLÜM

GELİBOLU YARIMADASI TARİHİ MİLLİ PARKI' NIN TURİSTİK TAŞIMA KAPASİTESİNİN BELİRLENMESİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA VE SONUÇLARI

3.1 Doğa Koruma Ve Milli Park Kavramı

3.1.1 Doğa Koruma

Gün geçtikçe yok olmaya başlayan doğanın ve doğal kaynakların korunması ve zararların en aza indirgenmesi için çeşitli koruma yöntemleri geliştirilmiştir. Ülkeler arasındaki standartlaşmış uygulamalar ise korunmak istenen alanların ulusal ve uluslararası hukuksal düzenlemelerle tabiat parkı, peyzaj koruma alanları, doğal, arkeolojik ve kentsel sitler, sulak alanlar ve yaygın olarak ise alanın milli park statüsüne alınarak korunmasıdır.

İnsanların yaşam standartlarının yükselerek daha modern ve konforlu bir hayata geçmesiyle birlikte, bu konforun sağlanabilmesi için çevrenin birçok koldan çeşitli

şekillerde tüketilerek doğal kaynakların azalmaya başlaması ciddi çevre sorunlarına neden olmuştur. Doğal kaynakların sürekliliği ve insanların hayatlarını iyi bir şekilde devam ettirebilmeleri doğal alanların korunmasına bağlıdır.

Bilinen ilk doğa koruma çabaları, parklar ve insan eliyle oluşturulmuş ormanlar olarak ortaya çıkmıştır. Ülkemizde doğa koruma çalışmaları 1839 tarihli Tanzimat Fermanı ile başlamış ve ormancılık hizmetlerinin takibi için Ticaret Nezaretine bağlı bir Orman Müdürlüğü kurulmuştur. 1869 yılında kabul edilen ilk orman yasasında da ormanların korunması ve aykırı davranışların ceza hükümlerine yer verilmiştir (Sever 1998).

Ülkemizde farklı kuruluşların yetki ve sorumluluğunda, koruma statüleri bulunmaktadır (2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na dayanılarak oluşturulan "Doğal Sitler" ve 2872 sayılı Çevre Kanunu'na dayanılarak oluşturulan "Özel Çevre Koruma Bölgeleri", "Sulak Alanlar") (Karşlıoğlu 2006).

1994 yılında IUCN' in yaptığı toplantıda 6 kategori altında toplanılan doğa koruma alanları ve amaçları Tablo 4'de verilmiştir (Eagles ve diğ. 2002).

Tablo 3.4. Doğa Koruma Alanları ve Amaçları

Doğa Koruma Alanının Amacı	Doğa Koruma Alanının Tipi						
	I		II	III	IV	V	VI
	Doğa Rezervi	El Değmemiş Bölgeler	Milli Park	Doğa Anıtı	Habitat ve Türlerin Yönetildiği Alanlar	Koruma Peyzajları	Doğal Kaynakların Yönetildiği Alanlar
Bilimsel Araştırma	1	3	2	2	2	2	3
El Değmemiş Bölgelerin Korunması	2	1	2	3	3	*	2
Biyolojik Çeşitliliğin Korunması	1	2	1	1	1	2	1
Çevresel Servislerin Korunması	2	1	1	*	1	2	1
Doğal ve Kültürel Değerlerin	*	*	2	1	3	1	3

Turizm ve Rekreasyon	*	2	1	1	3	1	3
Çevre Eğitimi	*	*	2	2	2	2	2
Kaynakların Sürdürülebilir Kullanımı	*	3	3	*	2	2	1
Kültürel Mirasın Korunması	*	*	*	*	*	1	2

1: Birinci Amaç 2: İkinci Amaç 3: Üçüncü Amaç *: Amaç Değil

3.1.2 Milli Parklar

Milli Park; bilimsel ve estetik bakımından, milli ve milletlerarası ender bulunan tabii ve kültürel kaynak değerleri ile koruma, dinlenme ve turizm alanlarına sahip tabiat parçalarını ifade etmektedir (<http://www.milliparklar.gov.tr>, 2012).

Gelişmişliğin getirdiği çeşitli olumsuz koşullarla yok olmaya başlayan doğanın ve doğal kaynakların korunması için insan nesli çeşitli doğa koruma şekilleri geliştirmekte ve bunları uygulamaya çalışmaktadır. Bu yöntemlerden en etkili olanı ise, korunma altına alınması gereken alanları milli park haline getirmektir. Bu sayede hem doğa ve doğal kaynaklar korunmakta, hem de insanlar bu alanlardan daha etkili bir şekilde yararlanabilmektedirler. Milli parklar, insanların bazı gereksinimlerine cevap verebilmek amacıyla ayrılmış, kendine özgü nitelikleri olan, özel bakım ve koruma altında bulunan doğal alanlardır.

Milli park, uluslar arası doğa ve doğal kaynakları koruma konseyi tarafından "Bilimsel ve estetik yönden olağanüstü biyolojik (bitki örtüsü ve yaban hayatı) ekolojik, jeolojik coğrafi ve benzeri doğal yapısı ve arkeolojik, etnografik, antropolojik, mitolojik, tarihi ve benzeri kültürel özellik ve güzelliklerden bir veya bir kaçına sahip; bilimsel, eğitsel, estetik, sportif, eğlence ve dinlenme bakımlarından ulusal ve uluslar arası düzeyde öneme sahip en az 1.000 hektar genişliğinde, kara ve su alanlarıdır" şeklinde tanımlanır. (<http://www.milliparklar.gov.tr>, 2012)

Milli Park oluşturma kavramı ilk defa ABD'de ortaya çıkmıştır. 1872 yılında Yellowstone bölgesinde av yapan bir grubun; bu yörenin flora ve faunası, jeolojik yapısı ve estetik görüntünün gelecek kuşaklara bırakabilecek en güzel miras olacağını iddia etmeleri, burası için iyi bir koruma sistemi getiren bir kanun teklifi hazırlanmasına ön

ayak olmaları ve bu teklifin kabul edilmesiyle milli park kavramı doğmuştur (Yücel 2005).

Yellowstone Milli Parkı'nın Amerika'da ilan edilen parklar takip etmiş ve bu gelişimi Avustralya, Kanada, Yeni Zelanda ve Meksika ülkelerindeki parklar izlemiştir. Avustralya'nın ilk milli parkı 1879 yılında kurulan Royal Milli Parkı'dır. Kanada 1885 yılında Banff, Yeni Zelanda 1897 yılında Tongariro ve Meksika 1898 yılında El Chico milli parklarını milli park olarak ilan etmişlerdir (Yücel 2005).

Avrupa'da ilk milli park Amerika'dan 37 yıl sonra daha çok bilimsel çalışma amaçlı olarak 1909 yılında İsveç'te, ikincisi de 1914 yılında İsviçre'de ilan edilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'na kadar 11 tanesi Avrupa'da olmak üzere, dünyada yaklaşık 40 milli park ilan edilmiştir. Bu sayı İkinci Dünya Savaşı'na kadar Avrupa'da 31'e, dünyada 300'e ulaşmıştır. Amerika'daki milli park anlayışı büyük doğal alanların ziyaretçilere kapalı olarak korunması fikrini taşıırken, Avrupa'daki milli parklarda insan ve doğal çevre ilişkisini benimsenmiş, bu parklarda bilim ve araştırmaların yapılmasının yanında, ziyaretçilerin de doğaya zarar vermeden parkları turistik amaçlı kullanmalarına izin verilmiştir (Yücel 2005). Bu aşamadan sonra ülkeler çeşitli organizasyonlar, birlikler, konseyler kurarak doğayı ve doğal kaynakların eşit ve ekolojik sürdürülebilir kullanımını sağlamak ve bu gelişimi daha geniş alanlara ulaştırma amacıyla çeşitli konferanslar ve araştırmalar yapmışlardır.

Tablo 3.5. Çeşitli Ülkelerdeki Milli Park Verileri

Ülke Adı	Milli Park Sayısı (adet)	Milli Parkların Toplam Alanı (ha)	Milli Parkların Ülke Yüzölçümüne Oranı (%)
ABD	805	54 317 500	15.5
Avustralya	2 295	43 695 300	7.5
Azerbaycan	12	74 300	4.6
Brezilya	312	20 972 600	18.0
Bulgaristan	54	75 100	10.1
Çin	54	44 939 300	7.8
Kanada	1 816	45 636 200	6.3
Yunanistan	13	79 200	3.2
İran	16	1 619 800	6.5
İspanya	34	160 400	9.2
Japonya	53	637 800	14.0
Pakistan	5	714 500	9.2

Rusya	108	25 203 200	7.6
Türkiye	33	686 486	0.8
Dünya	8 800	438 448 000	10.8

Kaynak: Earth Trends, 2004

Tablo 3.5’te çeşitli ülkelerin sahip olduğu milli park rakamlarının 2004 yılındaki verileri sunulmuştur.

Türkiye’de milli park deyimini ilk kez 1948 yılında İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi’nden Prof. Dr. Selahattin İnal tarafından literatür kazandırılmıştır. Doğayı korumak için belirlenen alanların, doğrudan doğayı koruma ve milli park niteliği taşıması gerektiğinden bahseden İnal, milli park olabilecek bölgelerin estetik güzellik ve turizm için kullanılmasının ağırlıkta tutulması gerektiğini önermiştir. 1949 yılında yazdığı “Doğayı Koruma Karşısında Biz ve Ormancılığımız” adlı kitabında milli park kavramı üzerinde durmuştur (Akesen 1978, aktaran Öztürk 2005). Bu gelişmenin ardından Türkiye’de milli park çalışmaları ilk defa 1956 yılında yürürlüğü giren 6831 sayılı Orman Kanunu’nun 25. Maddesi ile ilk kez yasal olarak bir uygulama alanı bulmuş ve ilk milli parkımız “Yozgat Çamlığı Milli Parkı” olmuştur. Türkiye’de 2010 yılına ait verilere göre 40’a yakın milli park bulunmaktadır. Bu milli parkların isimleri, bulundukları şehirler ve kapladığı alanlar Tablo 3.6’da verilmiştir.

Tablo 3.6. Türkiye’deki Milli Parklar (1958-2009)

Milli Parkların İsimleri	Bulunduğu Şehir/Yıl	Alanı (ha)
Yozgat Çamlığı MP.	Yozgat/1958	264,0
Karatepe-Aslantaş MP.	Osmaniye/1958	7715,0
Kuşçenneti MP.	Balıkesir/1959	64,0
Soğuksu MP.	Ankara/1959	1195,0
Uludağ MP.	Bursa/1961	12677,0
Yedigöller MP.	Bolu/1965	2019,0
Spil Dağı MP.	Manisa/1968	5505,0
Kızıldağ MP.	Isparta/1969	59400,0

Kovada Gölü MP.	Isparta/1970	6534,0
Termessos MP	Antalya/1970	6702,0
Munzur Vadisi MP.	Tunceli/1974	42000,0
Olimpos MP.	Antalya/1972	30969,0
Gelibolu Yarımadası Tarihi MP	Çanakkale/1973	33000,0
Köprülü Kanyon MP.	Antalya/1973	36614,0
İlgaz Dağı MP.	Kastamonu/1976	1088,0
Başkomutan Tarihi MP	Afyon/1981	35500,0
Göreme Tarihi MP.	Nevşehir/1986	9572,0
Altındere Vadisi MP.	Trabzon/1987	4800,0
Alacahöyük Tarihi MP.	Çorum/1988	2634,0
Nemrut Dağı MP.	Adıyaman/1988	13850,0
Beyşehir Gölü MP.	Konya/1993	88750,0
Aladağlar MP.	Niğde, Adana, Kayseri/1994	54524,0
Altınbeşik Mağarası MP	Antalya/1994	1156,0
Dilek Yarımadası MP.	Aydın/1994	27675,0
Hatila Vadisi MP.	Artvin/1994	16988,0
Honaz Dağı MP.	Denizli/1994	9219,0
Kaçkar Dağları MP.	Rize/1994	51550,0
Kazdağı MP.	Balıkesir/1994	21300,0
Karagöl Sahara MP.	Artvin/1994	3766,0
Saklıkent MP.	Muğla/1996	12390,0
Truva Tarihi MP.	Çanakkale/1996	13350,0
Marmaris MP.	Muğla/1996	33350,0

Küre Dağları MP.	Kastamonu-Bartın/2000	37000,0
Sarıkamış Dağları MP.	Kars-Erzurum/2004	22980,0
Ağrı Dağı MP.	Iğdır-Ağrı/2004	87380,0
Gala Gölü MP.	Edirne/2005	6090,0
Sultansazlığı MP.	Kayseri/2006	24529,0
İğneada Longoz Ormanları MP.	Kırklareli/2007	3155,0
Tek Tek Dağları MP.	Şanlıurfa/2007	19335,0
Yumurtalık Lagünü MP.	Adana/2008	16430,0

Kaynak: (Öztürk 2005)

Milli park olacak yerlerin doğal kaynaklar, kültürel kaynaklar, eğlenme-dinlenme ve turizm kaynakları gibi birtakım kaynak değerlerine sahip olmaları gerekir. Doğal kaynaklar söz konusu olduğunda; biyolojik doğal kaynaklar (bitki örtüsü, yaban hayatı, ekosistem, habitat vb), fiziksel doğal kaynaklar (coğrafi konum, jeoloji, mineroloji, paleontoloji vb) ve estetik kaynaklar incelenmelidir. Kültür kaynakları ise, kültürel olayları belgeleyen ve bu olayların izlerini taşıyan sitler ve bölgeler ile tarihi olayları ve kişileri hatırlatan mimari ve güzel sanatlar örneklerinin toplandığı yerleri içerir. Böyle kaynaklar için bölgenin arkeolojik, tarihi, antropolojik, mitolojik, etnografik ve sosyolojik özellikleri incelenir. Eğlenme - dinlenme ve turizm kaynakları için doğal ve kültürel çevrenin açık hava rekreasyon potansiyeli, ziyaretçi kapasitesi ve hitap ettiği demografik çevre incelenir. Buna göre, milli park olarak ayrılacak yerlerin; bu kaynak değerlerini barındırması, bu değerlerin görece bakir, bozulmamış olması ya da en azından gerekli müdahalelerle eski haline dönüştürülmesi, parka gelen ziyaretçilerin sanatsal, eğitsel, kültürel, bilimsel, rekreasyonel etkinliklerde bulunmaları, iç ve dış turizm aracılığı ile ulusal ekonomi içinde belirli bir katma değer üretecek düzeyde olması, alan büyüklüğünün özel durumlar ve adalar dışında en az 1.000 hektar olması, bu alanın bütünüyle koruma ağırlıklı alanların meydana gelmesi ve koruma alanlarının devlet mülkiyetinde olması gibi özellikleri bünyesinde barındırması gerekmektedir.

Türkiye’de 1986 yılında hazırlanan Milli Parklar Yönetmeliği’ne göre Milli Park olma kriterleri belirlenmiştir. Bu kriterler şunlardır (Orman ve Su İşleri Bakanlığı 2012);

- 1 - Tabii ve kültürel kaynak değeri ile rekreasyonel potansiyeli, milli ve milletlerarası seviyede özellik ve önem taşımalıdır.
- 2 - Kaynak değerleri, gelecek nesillerin miras olarak devralacakları ve sahip olmaktan gurur duyacakları seviyede önemli olmalıdır.
- 3 - Kaynak değerleri tahrip olmamış veya teknik ve idari müdahalelerle ıslah edilebilir durumda olmalıdır.
- 4 - Saha büyüklüğü, kaynak değerleri yoğunluk yönünden, özel haller ve adalar dışında, en az 1000 hektar olmalı ve bu alan bütünüyle koruma ağırlıklı alanlardan meydana gelmelidir. İdari ve turistik amaçlı geliştirme alanları bu asgari saha büyüklüğünün dışındadır.

1983 tarihinde çıkarılan 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu ile günümüzdeki konumuna gelen milli parklarla ilgili yöneticiler tarafından planlanarak gelişiminin tamamlanması için çeşitli programlar geliştirilmiştir. Programın temelini, doğal, kültürel, rekreasyonel (eğlence dinlenme amacı taşıyan) kaynaklara sahip yörelerin, yüksek potansiyel değeri taşıyan orman parçalarının, av ve yaban hayatı kaynaklarının, sulak alanların, orman içi akarsu ve göllerinin korunarak kullanılmaları ilkesini hedefleyen politika ve stratejiler oluşturmaktadır. Yine 1980 sonrasında Kültür Bakanlığı 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası’yla, Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı çok yönlü sit alanı olarak tescil edilmiştir. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Park içinde doğal, tarihi, arkeolojik ve kentsel sit alanları belirlenip, anıtlar ile sivil ve askeri mimarlık örnekleri yapı ölçeğinde koruma altına alınmıştır. 1981 yılında ise Bayındırlık Bakanlığı 3194 sayılı İmar Yasası’na dayanarak Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı için 1/25.000 ölçekli bir çevre düzeni nazım imar planı hazırlanmış ve bu plan uzun devreli gelişme planı yerine kullanılmaya başlanmıştır. Bu arada, bir yandan Eceabat Belediyesi, diğer yandan da Çanakkale Valiliği, Kültür Bakanlığı Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğü ve hatta Orman Bakanlığı’nın Orman Ağaçlandırma ve ORKÖY Genel Müdürlükleri, GYTMP içinde

yürürlükteki uzun devreli gelişme planından bağımsız uygulamalar yapmaya başlamış, kaçak ve ruhsatsız yapılaşmalar, orman yangınları ve hoşnutsuzluklar çoğalmıştır. Uluslararası önemi giderek artan GYTMP bu durumlardan olumsuz etkilenmeye başlamıştır. Çok sahiplilikten kaynaklanan sorunlar, koordinasyon eksikliği ile denetim boşluğu, köklü çözüm arayışlarını gündeme getirmiştir. Bu bağlamda, Parkın barışa adanması, uluslararası bir fikir ve tasarım yarışması düzenlenmesi, özel bir yasa çıkartılması ve yeni bir uzun devreli gelişme planının hazırlanması bizzat dönemin Sayın Cumhurbaşkanı tarafından önerilmiştir. (Bademli ve diğ. 2000)

25 Temmuz 1994'te Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Arıburnu - Conkbayırı mevkiinde çıkan orman yangınında 4049 hektarlık orman alanının yanması, yangının muharebe alanlarını tahrip etmesi, harp mezarlıklarını ve anıtlarını tehlikeye sokması da ulusal ve uluslararası düzeyde kaygı oluşturmuş ve tüm bu süreçler GYTMP'nın yeniden daha iyi planlanmasını kaçınılmaz kılmıştır. 1994 yangını ardından parkla ilgili sorunlara çözüm getirmek üzere Türkiye'nin ilk uluslararası fikir ve tasarım yarışması gerçekleştirilmiştir. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'na özgü, Park İdaresi'nin parkın gerçek sahibi olmasını sağlayacak yasa tasarısı, 1996 yılından itibaren hazırlanmaya başlanmış. 17.02.2000 tarihinde resmi gazetede (4533 sayılı kanun) yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Park'a "barış" kimliği kazandırmak üzere yeni bir uzun devreli gelişme planı da yürürlüğe sokulmuştur. Böylece Milli Park'ın korunması, geliştirilmesi ve uzun devreli gelişme planına göre yapılaşmada uyulacak esaslar şu hükümleri içermektedir (aktaran Bilgiç 2005):

a- Milli Park'ın doğal, tarihi, kültürel değerleri, harp tarihi esaslarına ve çevreye uyumlu olarak korunur ve geliştirilir.

b- Milli Park içindeki orman alanlarında Bakanlıkça yaptırılacak günübirlik kullanma alanları ile bu Kanun hükmüne aykırı sonuçlar içermeyecek biçimde düzenlenecek uzun devreli gelişme planının gerekli gördüğü esaslar dışında yeni yapı ve tesis yapılamaz. Bu bent hükümlerine göre yapılacak yapıların görüntü kirliliği meydana getirmeyecek şekilde doğa ile uyumlu olarak inşası esastır.

c- Milli Park alanında askeri çıkarma yapılmış olan kıyılarda, anıtsal düzenlemeler dışında yapı ve tesis yapılamaz, belediyelerce mücavir alan tesis edilemez, kömür ve akaryakıt depoları, tersane, sanayi ve benzeri kurulamaz, taş, kum,

çakıl, mermer, kireç ocakları ve benzerleri açılmaz. Söz konusu alanlarda yapılacak maden arama ve işletme faaliyetleri ise Bakanlar Kurulu'nun iznine tabidir.

d- Milli Park içindeki köy yerleşim alanları ve belediye hudutları dışındaki hazine arazileri, Milli Park amacına uygun olarak kullanılmak üzere, bedelsiz olarak Orman Bakanlığına tahsisi yapılır ve tapuda vasıf hanesi orman olarak tescil edilir. Milli Park alanı içinde, herhangi bir yolla toprak kazanılamaz. "Milli Parkta 31.08.1956 tarihli ve 6831 sayılı Orman Kanunu'nun 2 nci madde uygulaması yapılamaz. Milli parkın sahası her ne sebeple olursa olsun daraltılamaz."

Ayrıca Milli Park olarak belirlenen bölgeler için hazırlanan planlar, parkı oluşturan doğal, kültürel ve rekreasyonel kaynak değerlerinin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması, bu değerlere en az zarar verilecek şekilde parkın kullanıma açılması, park içinde yaşayan halkın, sosyal ve ekonomik yönden desteklenmesi amaçlarını gütmektedir.

3.1.3 Korunan Alanlar, Turizm ve Çevre

Yaşadığımız yüzyılda dünyada turizmin hızla gelişmesi ve doğa tabanlı turizm faaliyetlerinin öncül hale gelerek talebin önemli bir ölçüde artması, turizm ve rekreasyon faaliyetlerinin doğal alanlara verebileceği etkileri de arttırmaktadır (Demir 2001).

Tarihi alanlarda ve korunan doğal alanlarda, turizmin kontrolsüz uygulanmasından kaynaklanan çevre sorunları ile karşılaşilmektedir. Turizmin gerçekleştirildiği alanlarda nüfus yoğunluğu ve artışı, altyapıdaki eksiklikler ile birlikte katı atık, yeraltı suyu kirliliği, deniz kirliliği, tarım alanlarının bozulması, peyzaj tahribi ve betonlaşma ile birlikte ortaya çıkan görsel kirlilik, tarihi eserlerin zarar görmesi, taşıt ve insan etkisiyle toprak sıkışması, gürültü gibi sorunlar yaşanmaktadır (Kelkit ve Özel 2003).

Eko Turizm

Ekoturizm, turizmin doğayı öncelik alan bir turizm çeşididir. Günümüzde bilinen turizm algısı, doğa ile iç içe, temiz, tahribatı engellenmiş bir çevre anlayışı yönünde

değişim göstermektedir. Ekoturizm ilk kez 1978 yılında Kenton Miller tarafından kullanılmıştır. Nüfusun artışı, kentleşmenin gelişimi, ulaşım olanaklarının yükselmesi turizm içerisinde ekoturizm olarak tanımlanan ayrı bir etkinliği beraberinde getirmiştir (Rahemtulla ve Wellstead 2001).

Aşağıda eko turizmin literatürdeki bazı tanımlarına yer verilmiştir (Rahemtulla ve Wellstead 2001).

- Kutay, 1989: Eko turizm toplumsal hayat içerisindeki ekonomik sektörlerle açıkça ilişkilendirilen biyolojik kaynaklar ile turizmin bir parçası olarak planlanan doğal alanların kalkındırılmasında-geliştirilmesinde kullanılan bir modeldir.
- Ceballos ve Lascurain, 1989: Nispeten bozulmamış, dokunulmamış doğal alanlara, bu alanların yabanıl bitki ve hayvanlarını, manzaralarını ayrıca kültürel çekiciliklerini dışlamadan öğrenmek, duygusal olarak tatmin olmak gibi özel amaçlarla seyahat etmektir.
- Boo, 1991: Eko turizm doğa turizmi ile eşanlamlıdır. Eko turizm kuş, balina gözlemi, yabanıl bitki fotoğraflama gibi tüketici olmayan bir rekreasyondur.
- Boeger, 1991: Eko turizm dünyanın yenilenebilen kaynakları yanında, diğer kültürlerin çeşitliliği ve saygınlığına itibar gösteren, çevresel olarak güvenli turizmdir.
- Ecot.Association of Australia, 1992: Çevresel ve kültürel anlayış, koruma ve kıymet bilirliliği güçlendiren, ekolojik olarak sürdürülebilir turizmdir.
- Norris, 1994: Yerel ekonomik faydaların sağlanması ile kaynakların korunmasını bir arada yürütmedikçe, bu çeşit turizm eko turizm değildir.
- Scace ve ark., 1992: Yerel halkın katılımını dikkate alarak, ekosistemi korumaya katkı yapan doğa seyahatler ekoturizm olarak adlandırılmaktadır.
- Ecotourism Society, 1993: Çevrenin doğal tarihini ve kültürünü anlamak için, yerel halka doğal kaynakların korunması konusunda ekonomik fırsatlar yaratırken, ekosistem bütünlüğünü değiştirmeyen doğal alanlara yönelik özel amaçlı seyahatlerdir (daha sonra şu şekilde kısaltılmıştır: yerel halkın yaşam olanaklarını sürdüren ve çevreyi koruyan, doğal alanlara

yönelik sorumlu seyahattir).

- Commonwealth Department of Tourism, 1994: Eko turizm, doğal çevrenin eğitimini ve yorumlanmasını içeren ve ekolojik olarak sürdürülebilir bir anlayışla yönetilen, doğaya dayalı turizmdir.
- Eagles, 1994: Sürdürülebilir turizmin tüketim karakterli olmayan dört şeklinden biri ve bir alt piyasasıdır. Yabani doğal çevreleri öğrenmeyi ve keşfetmeyi amaçlayan seyahatleri içerir.
- Tickell, 1994: Herhangi birine zarar vermeksizin, insan kültürü ve doğal hayatın şaşırtıcı çeşitliliğinden zevk almak amacıyla yapılan seyahatlerdir.
- Blamey, 1997: Eko turizm, insanların nispeten bozulmamış, evlerinden 40 km den daha uzak doğal alanlara, yöredeki yabani bitkileri, hayvanları, manzaraları ve bunların yanında, alanda bulunan kültürel değerleri keşfetmek, öğrenmek ve onlara kıymet vermek ana amacıyla yaptıkları bireysel faaliyetlerden biridir.

Tanımlardan da görüldüğü üzere, eko turizm, doğal ve kültürel turizm çekiciliklerini hedef alan, tüketmekten çok çeşitli değerleri keşfetmeye dayalı bir turizm çeşididir. Tanımların ortak noktaları dikkate alındığında, eko turizmin sahip olduğu özellikler şunlardır (Rahemtulla ve Wellstead 2001):

- 1- Benzersiz, ulaşılabilir (korunan veya korunmayan) doğal çevre gerektirir.
- 2- Katılımcılarının “istenen” davranışlarını geliştirir ve çevre ahlakını güçlendirir.
- 3- Kaynakları bozmaz, doğal çevrenin tüketici bir şekilde aşınmasına neden olmaz, arazinin uzun dönemli güvenliğini sağlar.
- 4- Dışsal (extrinsic) değerlerden çok, öz (intrinsic) değerlere odaklanmıştır.
- 5- İnsanların çevresine değil, sorunun çevresine yönlendirilmiştir.
- 6- Çevre ve yaban hayatı için faydalıdır.
- 7- Yörede yer alan doğal çevre ve herhangi bir kültürel değere, ilk elden etkide bulunur.

8- Turizme yerel toplulukları aktif bir şekilde katar.

9- Memnuniyet derecesi fiziksel başarı veya heyecandan çok, eğitim ve kıymet bilirlikle ölçülür.

10-Ciddi bir hazırlık gerektirir, hem liderlerin hem de katılımcıların derinlemesine bilgili olmaları istenir.

11-Tur operatörlerinin, yerel rehberlerin ve diğer işletmenlerin eğitilmiş olmalarını gerektirir.

12- Yerel halka girişim olanakları ve istihdam sağlar.

Günümüzde gelişmekte olan ülkelerin eko turizme olan ilgisi her geçen gün artmaktadır. Bu ülkelerdeki çevre koruma bilincinin üst seviyelere çıkmasıyla doğru orantılı olarak, ülkeyi ziyarete gelen turistlerinde ortak bilince sahip olunması kaçınılmaz hale gelmektedir. Bu da çevrenin daha az tahribata uğramasını sağlamaktadır. Birçok ülkede milli parkların ve doğal koruma alanlarının oluşturulmasında, tabiat ağırlıklı eko turizmin sağladığı getirilerden yararlanmak amaçlanmaktadır (Demir 2001).

Korunan alanlar, hem turizmin gelişimini belirli bir sisteme sokmak ve kontrolünü sağlamak hem de ekoturistlerin, bölgelerin sosyo-ekonomik yapısına kazandırdığı avantajlar sebebiyle turizmi sürdürülebilir kılmak için çok önemli bir araçtır (Oliveira, 2005, aktaran Karşlıoğlu 2006).

Doğal alanlar ve özellikle de yasal korunan alanlar, bütün turistler için ve o ülkenin vatandaşları için çok önemli bir çekicilik unsuru oluşturan mekanlardır. Dolayısıyla doğal kaynaklar bir turizm faaliyeti için olmazsa olmaz unsurlardan biridir. Turizmin varlığını devam ettirebilmesi bu doğal kaynakların yok olmamasıyla doğru orantılıdır.

Tablo 3.7 ve 3.8’de Eagles (2002), korunan alanlarda turizmin etkileri sonucunda oluşabilecek faydalara ve turizmin korunan alanlarda potansiyel çevresel risklerine değinmiştir.

Tablo 3.7. Korunan Alanlarda Turizmin Potansiyel Faydaları (Eagles ve Diğ. 2002)

Ekonomik Fırsatları Arttırmak	• Yerli halka iş imkanı sağlar. • Geliri artırır. • Yeni turizm yatırımlarını artırır, yerel ekonomiyi canlandırır ve çeşitlendirir. • Malların yerel fabrikasyonunu sağlar. • Yeni pazarlar ve döviz elde eder. • Hayat standartlarını geliştirir. • Yerel vergi ödentileri üretir. • Çalışanların yeteneklerinin gelişmesini sağlar. • Korunan alanlar ve yerel toplumlar için bağışları artırır.
Doğal ve Kültürel Mirası Korumak	• Ekolojik süreçleri ve havzaları korur. • Biyoçeşitliliği (genler, türler, ekosistemler) korur. • Eğitimle topluma koruma bilinci kazandırır. • Sorumlu tüketici portföyü oluşturur. • Olumlu çevresel uygulamaları ve yönetim sisteminin geliştirilmesini destekler, seyahat ve turizm olgularını, ziyaretçi davranışlarını etkiler. • Yöresel tesisleri, ulaşımı ve iletişimi geliştirir.
Yaşam Kalitesini Arttırmak	• Estetik ve psikolojik değerleri geliştirir. • Ziyaretçiler ve yerliler için çevre eğitimini destekler. • Yöre halkı içinde ilgi çekici bir merkez oluşturulmuş olur. Bu da balıkçılıktan hizmete yada ürüne dayalı endüstriye kadar birçok yeni aktiviteyi destekler. • Medeniyetler arası uzlaşmayı geliştirir. • Kültür, sanat ve el sanatlarının gelişimine yardımcı olur. • Yöre insanın eğitim seviyesini arttırmakla birlikte yerel halkını

	yabancı turistlerin dillerini ve kültürlerinin öğrenmeye teşvik eder. • Yöre halkının kendi kültürüne de sahip çıkmasını sağlar.
--	---

Tablo 3.8. Korunan Alanlarda Turizmin Potansiyel Çevresel Riskleri (Eagles ve Diğ. 2002)

Ekosistemler	Ziyaretçi sistemlerinin altyapı, ve diğer bölümlerinin inşası çevre üzerinde direkt etki etmektedir. Bu etkiler; • Bitki örtüsünün tahribi, • Yaban hayvanlarının rahatsız edilmesi, • Habitatların yok edilmesi, • Drenaj üzerine olan etkilerdir
Topraklar	• Bazı yoğun kullanılan alanlarda toprak sıkışması görülebilir. • Belli alanlarda erozyon oluşabilir. • Etkiler, toprak üzerinde baskı kalksa bile devam edebilir.
Bitki Örtüsü	• Tesislerin çevresindeki yoğun kullanım bitki örtüsüne zarar vermektedir. • Ulaşımın çevre üzerine direkt olumsuz etkileri vardır. • Korunan alanlarda turistlerden ve turizm yönetiminden kaynaklanan yangın sıklığı değişebilir.

Hava	• Motorlu taşıtlarla yapılan ulaşım faaliyetleri sonucu emisyonlardan kaynaklanan çevre kirliliği oluşabilir.
Yaban Hayatı	• Avcılık ve balıkçılık popülasyon dinamiğini değiştirebilir. • Ziyaretçiler tarafından oluşan gürültü, görsel ya da zarar verici tavırlar yaban hayatı olumsuz etkileyebilir. • İnsanların alışkanlıkları hayvanların davranışlarının değişimine neden olabilir (Hayvanların yemek için insanlara yaklaşmaları gibi).

Son yıllarda hızla gelişen ve gelir getirisi yüksek bir sektör olan turizmin, turizme destinasyon çeşitliliği açısından büyük değer katan korunan alanlara ve milli park alanlarına çevresel olarak verebileceği zararı azaltabilmek için yapılabilecekler şunlardır (Tisdell 1996: aktaran, Demir 2001).

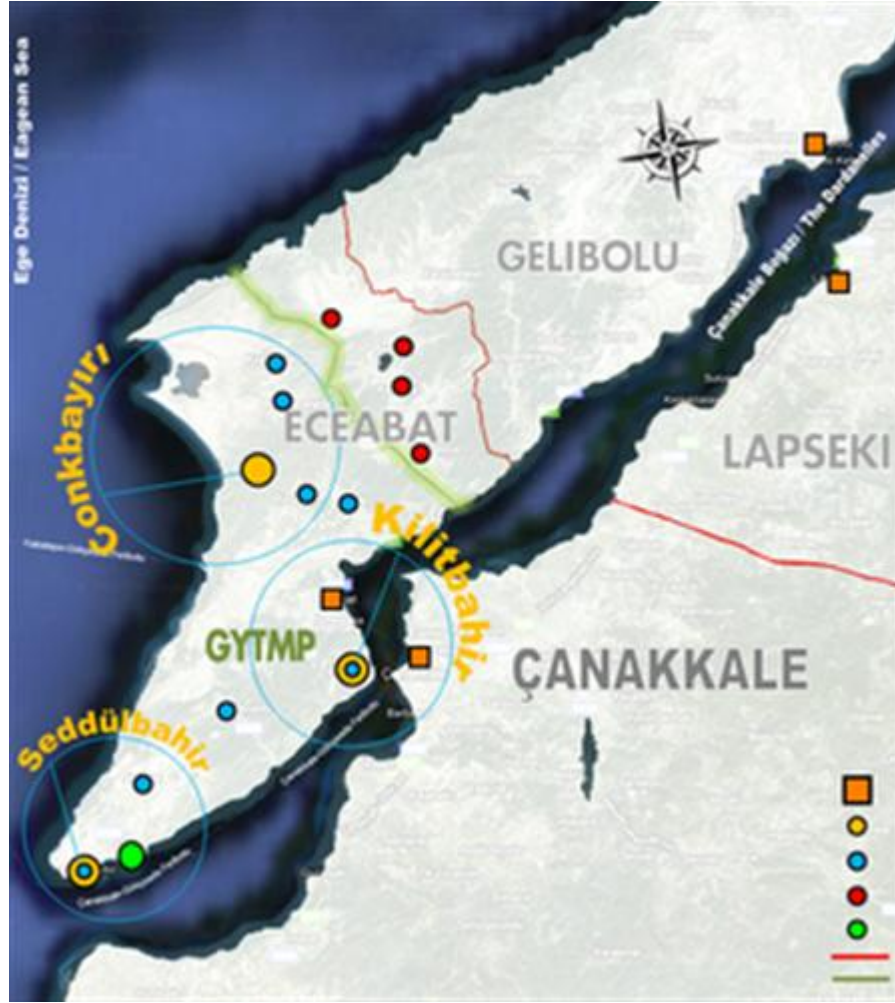
- Koruma alanlarını izinli kullanımlar için alt bölgelere ayırmak
- Uygun olan altyapıyı belirlemek
- Çevresel nedenlerden dolayı, koruma alanlarına yönelik turistik ziyaretlerin çeşidini ve sayısını sınırlandırmak
- Ziyaretçilere bölge hakkında bilgi vererek çevreye verebilecekleri zararları önlemeye çalışmak

3.2 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Genel Coğrafi Özellikleri

3.2.1 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Konumu

Avrupa'nın güney-doğu ucunu oluşturan Gelibolu Yarımadası'nın, güney ucunda yer alan milli park 33.000 hektarlık bir alanı kapsamaktadır. Çanakkale ilinin kuzey batısında yer alan Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın tamamı Eceabat ilçesi sınırları içerisinde kalmaktadır. 80 km uzunluğunda bir kara parçası olan Gelibolu Yarımadası, kuzey-batısında Ege Denizi'nin Saros Körfezi, doğuda ise Ege Denizi ile Marmara Denizi'ni bağlayan 70 km uzunluğunda Çanakkale Boğazı ile çevrilidir.

Harita 3.1. GYTMP'nin Sınırlarını Gösteren Harita (tr.wikipedia.org)



- İlçe merkezi
- Muharebe bölgeleri
- Milli Park içinde kalan Eceabat ilçesi yerleşimleri
- Milli Park dışında kalan Eceabat ilçesi yerleşimleri
- Çanakkale Şehitleri Abidesi'nin bulunduğu yer

* **Belirgin hat:** ilçe sınırları

* **Silik hat:** milli park sınırları

3.2.2 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'na Ulaşım

Avrupa yakasında yer alan milli park, İstanbul'a karayolu ile 328 km mesafede olup, bölgeye Devlet Karayolu ile ulaşım sağlanabilmektedir. Anadolu yakasında ise karayolu ile Bursa'ya 305 km, İzmir'e 316 km ve Ankara'ya 650 km mesafede bulunan,

Çanakkale'den, kamuya ait feribotlar ile Eceabat'a veya özel deniz motorları vasıtası ile Kilitbahir'e yani Milli Park'a ulaşılabilir.

Milli Park alanı içerisinde birisi Gökçeada'ya tarifeli sefer yapılan Kabatepe limanı, diğeri ise Çanakkale'ye feribot seferlerinde kullanılan Eceabat limanı olmak üzere iki liman ile Kilitbahir ve Seddülbahir köylerinde bulunan iki adet balıkçı barınağı mevcuttur. Kilitbahir balıkçı barınağı özel deniz motorlarının Çanakkale geçişinde de kullanılmaktadır.

3.2.3 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Tarihi Özellikleri

Gelibolu Yarımadası'nın tarihi M.Ö. 4000 yıllarına dayanmaktadır. Yarımada tarih boyunca coğrafi konumu nedeniyle kültürel oluşum ve etkileşimlerde bir köprü görevi görmüştür. Bu sebeple çeşitli kültürlerin gelip geçtiği önemli olayların yaşandığı bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Çağlar öncesinden itibaren Truva aracılığıyla, deniz ticaretinin gelişmesiyle Gelibolu Yarımadası üzerinde yerleşim yerleri kurulmaya başlanmıştır. Geç Kalkolitik dönem boyunca, yarımada tıpkı Marmara Bölgesi'nin büyük bölümü gibi ana uygarlık merkezlerinin kıyısında yer almış; Balkan ve Anadolu kültür çemberlerinin sınırını oluşturmuştur. Özellikle Milli Park içinde Erken Bronz Çağı olarak tarihlenebilecek üç büyük höyük yerleşmesi vardır: Karaağaç Tepe, Baştepe ve Kilise Tepe. Her üçünde de Anadolu özellikleri baskındır. Karaağaçtepe boyutları açısından daha küçüktür. Ancak 1921-1923 kazıları Troia'dan elde edilen kanıtları tamamlayıcı niteliktedir. Bununla birlikte Kuzeybatı Anadolu'da bu denli az yerleşim olmasına rağmen buradaki Bronz Çağı höyüklerinin üçünde de Troia 3-4 yerleşim olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla park alanı içinde bu üç höyük M.Ö. 3 bin yıldan, 2 bin yıla geçişte devletleşme süreci ve kentleşme aşamalarının anlaşılması bakımından ayrı bir öneme sahiptir (Bademli ve diğerleri 2000, aktaran Bilgiç 2005).

Yunan kolonileri tarafından kontrol edilen Yarımada önce Pers Kralı Xerxes, daha sonra da Makedonya Kralı İskender tarafından Asya'dan Avrupa'ya geçişlere sahne olmuştur. Doğu Roma İmparatorluğu'nun egemenliğindeyken bölgede 1354 yılında büyük bir deprem meydana gelmiş ve bu dönemlerden sonrada Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya ulaşmasıyla bölge Türk yerleşimine açılmıştır.

Yerleşme tarihi M.Ö 3 binlere kadar inen yarımada üzerindeki birçok ilkçağ kenti, zamanla önemlerini kaybederek, ortadan kalkmıştır. Yarımada Eskiçağ'ın en önemli şehirlerinden olan Madytos (Eceabat) ve Gallipolis (Gelibolu) şehirlerinin eski kalıntıları görülmemesine rağmen, bugün varlıklarını devam ettirmektedirler.

Osmanlı döneminde çeşitli savaş stratejileri sebebiyle başta Fatih Sultan Mehmet tarafından Çanakkale Boğazına yaptırılan Kilitbahir ve Çimenlik Kaleleriyle birlikte bölgeye tabyalar ve askeri sığınaklar yaptırılmıştır. Yarımada son olarak Osmanlı Devleti'nin 1. Dünya Savaşı'na katılmasıyla beraber açılan savaş cephelerinden biri olan Çanakkale Cephesi'ne sahne olmuştur. Savaş bitiminden sonra bölgeye Türkler ve yabancı devletler tarafından yaptırılan birçok anıt ve mezarlık sayesinde, bölge çok büyük bir önem kazanmıştır.

3.2.4 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda Günümüzde Yerleşmeler

Milli Park alanı içerisinde Kabatepe, Koca Çimentepe ve Şehitler Abidesi'nde helikopter iniş pistleri bulunmakta ve bu durum özellikle tören günlerinde protokol trafiğini rahatlatmaktadır. Milli Park alanı içerisinde havaalanı bulunmamakla birlikte Çanakkale'de küçük uçakların inip kalkabileceği bir havaalanı bulunmaktadır.

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı içerisinde bir ilçe ve 8 köy bulunmaktadır. Milli Park alanı içerisinde bulunan tek ilçe olan Eceabat yerleşimi Yarımada'nın doğu sahilinde Boğaz üzerinde ve Çanakkale'ye bakar bir konumda bulunmaktadır. Milli Park alanı içerisindeki nüfusun yaklaşık yarısını barındıran ilçe, Balkanlar'dan gelen Türk asıllı göçmenlerle karışık bir nüfus yapısı göstermekte ve farklı toplumsal ve kültürel geçmişleri kaynaştıran bir özellik taşımaktadır.

Boğazın en dar noktasında yer alan Kilitbahir köyü, Milli Park'ın en fazla nüfusa sahip köyüdür. Nüfusun büyük çoğunluğu emeklilerden oluşmaktadır. Kültür Bakanlığı, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu (KVTKK) kararıyla kentsel tarihi sit alanı olarak tescil edilmiş olan köy, Kilitbahir Kalesi'nin muhteşem görüntüsüyle, Boğaz'ın kenarında ve Çanakkale'nin karşısında yer almaktadır.

Milli Parkın güney ucunda yer alan Seddülbahir köyü 1930'lu yıllarda Romanya'dan gelen Türk asıllı göçmenlerin yerleşkesi olmuştur. Köy içerisi ve

civarında turizme yönelik pansiyon ve moteller bulunmaktadır. Köyde Çanakkale Boğazı'nın girişindeki stratejik konumu ile Seddülbahir Kalesi yer almaktadır. Seddülbahir köyünün kuzeydoğusunda yer alan Alçıtepe tepesinin eteklerinde kurulu olan Alçıtepe köyü Çanakkale savaşları sırasında tamamen yıkılmış, yine 1930'lu yıllarda Romanya ve Bulgaristan'dan gelen Türk asıllı göçmenlerden tarafından yeniden inşa edilmiştir (<http://gytmp.milliparklar.gov.tr>).

Yaklaşık 700 yıl önce bölgeye gelen Türkler tarafından kurulduğu söylenen Küçük Anafarta köyünün bugünkü nüfusunun çoğunluğu 1930'larda Balıkesir'den gelen vatandaşlarımızdan oluşmaktadır. Küçük Anafarta köyü eski yapısını oldukça iyi bir şekilde muhafaza etmesinden dolayı etkileyici bir görünüme sahiptir. Küçük Anafarta ile hemen hemen aynı tarihsel özelliklere sahip Büyük Anafarta köyü, eski yapısını koruyamamıştır. Ayrıca köye yerleşen emekliler ve dışardan gelenler nedeniyle köy nüfusu daha karışık bir yapı göstermektedir. Kilye koyu-Kabatepe yolunun kuzeyinde yer alan ve nüfus olarak Milli Parkın en küçük köyü olan Kocadere Köyü, 1930'larda Romanya'dan gelen Türk asıllı göçmenlerin yerleşkesidir. Kocadere köyü de geleneksel yapısını çok fazla değiştirmemiş köylerden bir tanesidir (<http://gytmp.milliparklar.gov.tr>).

Bigalı köyü Eceabat'ın kuzeyinde yer alan küçük bir yerleşmedir. Köy Çanakkale Savaşları sırasında Mustafa Kemal'in komutasındaki 19. Alay'ın komuta merkezi olup, Mustafa Kemal'in kaldığı ev bugün Bigalı Atatürk Evi olarak müze haline getirilmiştir. Köy nüfusunun çoğunluğu yine 1930'larda balkanlardan gelen Türk asıllı göçmenlere dayanmaktadır. Behramlı köyü, Alçıtepe'nin kuzeydoğusunda, Seddülbahir-Alçıtepe-Kilitbahir yolunun birkaç yüz metre kuzeyinde küçük bir tepenin hafif eğimli yamaçlarına kurulmuştur.

3.2.5 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Nüfusu

Gelibolu ve Eceabat'ta nüfus düzenli olarak artmıştır. 1945-1955 yılları arasında görülen düzensizlik İkinci Dünya Savaşı yılları ile ilgilidir. Nitekim Eceabat'ta nüfus, 1945-1955 yılları arasında askeri birliklerin konuşlandırılmasına bağlı olarak değişimler göstermiştir. Ancak her iki yerleşim biriminde de 1970'lerden sonra nüfus

düzenli bir şekilde artarak 2000 yılında Eceabat'ta 4778 kişiye, Gelibolu'da ise 23127 kişiye ulaşmıştır (aktaran, Öztürk 2005).

Araştırma sahasında dikkati çeken en önemli hususlardan biri bölgenin yaz ve kış nüfusu arasındaki farktır. Özellikle temmuz ve ağustos aylarında nüfusun iki katına çıktığını, anma günlerinde ise (18 Mart – Çanakkale Zaferi, 25 Nisan – Anzak Günü, 10 Ağustos – Şehitleri Anma Günü) nüfusun çok yoğun bir artış gösterdiğini söylenebilir. Gelibolu Yarımadası içinde yer alan ilçe ve köylerde ise kıyının elverişli olduğu kesimlerde yapılan ikinci konutların etkisiyle yaz aylarında nüfusun kıyı kesimlerde yoğunlaştığını dolayısıyla araştırma sahasında yaz ve kış nüfusu arasında belirgin farkların ortaya çıktığı söylenebilir.

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı sınırları içerisinde bulunan 8 köyün ve 1 ilçenin 1970-2011 yıllarına ait nüfus verileri Tablo 3.9'da verilmiştir.

Tablo 3.9. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Nüfus Verileri (1970-2011)
(Türkiye İstatistik Kurumu TÜİK)

Yerleşim Yeri	1970	1975	1980	1985	1990	2000	2006	2011
Eceabat (Merkez)	3,476	3,642	4,529	4,236	4,055	4,778	5,189	5,293
Alçıtepe	812	788	727	673	670	585	528	510
Behramlı	232	287	327	384	424	417	402	435
Bigalı	411	337	334	329	330	288	198	162
Büyük Anafarta	549	481	455	436	478	444	350	256
Kilitbahir	1,119	1,019	1,206	1,315	1,048	1,148	1,300	844
Kocadere	115	105	99	108	93	82	86	62
Küçük Anafarta	502	470	484	429	419	331	308	207
Seddülbahir	347	332	342	333	383	369	340	286

Bölgedeki yerleşim birimlerinde 5.293 ilçe merkezinde olmak üzere yaklaşık 9 bin civarında yurttaşımız yaşamaktadır. Bazı köylerde ekonomik sebeplerle nüfus azalırken, bazı köylerde nüfus artışı yeni bir gelir kaynağı oluşturan turizmle ilgilidir. Sözgelimi Güneyli köyünün 1997’de nüfusu 915 iken, 2000 yılında 1621’e, Koruköy’ün nüfusu ise 1997’de 486 iken, 2000 yılında 954’e yükselmiştir. Gelibolu Yarımadası’nın stratejik önemi, tarihsel olaylar ve milli park olması bu yöre içinde nüfusun gelişimini yavaşlatmıştır. Ayrıca Milli Park alanında da tüm fonksiyonel gelişimlerin kontrol altında olması, nüfusun gelişimini ve bölgenin çekim merkezi olmasını engellemektedir (Bilgiç 2005).

Türkiye'nin diğer kırsal bölgeleriyle kıyaslandığında daha canlı olmasına karşın, Milli Park içindeki sosyal hayatın genellikle köy içerisinde geçtiği görülmektedir. Köyde yaşayan insanlar çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak için öncelikli olarak Eceabat'a gelmektedirler. Bunun dışında öğrenciler, hastalar, dayanıklı tüketim mallarına ihtiyaç duyanlar, ya da eğlenme amacındakiler Eceabat veya Çanakkale'ye gitmektedirler.

3.2.6 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı’nın Geçim Kaynakları

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı içerisinde yaşayan halkın büyük çoğunluğu geçimini tarım, hayvancılık, balıkçılık ve turizm faaliyetlerinden sağlamaktadır. Özellikle Eceabat ve Kilitbahir’de yaşayan vatandaşlar tarım ve hayvancılıktan ziyade balıkçılıkla ve özelliklede hizmet alanında yoğunlaşmaktadır. Yazlık sayısındaki artış ve pansiyonculuk hizmetinin artması bu kesimde geçimin daha fazla turizmden sağladığını göstermektedir.

Alçıtepe ve Behramlı köylerinde zeytincilik ve hayvancılık ön plandadır. Bigalı, Kocadere, Büyük Anafarta ve Küçük Anafarta köylerinde ise tarımsal üretim yoğunlaşmıştır. Bigalı, Büyük Anafarta ve Küçük Anafarta köyleri giderek daha çok domates üretmeye yönelmişlerdir. Ancak, bu üçlü içinde, tarımı hayvancılık ve balıkçılık faaliyetleriyle dengeleyen sadece Küçük Anafarta’dır (Bademli ve Sarı 2002).

Tarım sektörünün önemli ürünleri; buğday ve arpa, bezelye türleri, ayçiçeği ve susam gibi yağlı tohumlar, pamuk, domates ve patlıcan gibi yaz sebzeleridir. Milli Park alanında yıllık üretimi 4000 tonu aşkın yaklaşık 370.000 üretken zeytin ağacı

bulunmaktadır. Bunun yalnızca 370 tonu doğrudan tüketim için pazarlanmakta, gerisi zeytinyağı üretiminde tüketilerek 600 ton yağ elde edilmektedir (aktaran, Öztürk 2005).

Hayvancılık çoğu köylü için ticari değil, hane ekonomisini tamamlayan ve hane tüketimini karşılayan bir uğraştır. Ancak sınırlı da olsa, yerel pazara da sunulabilen bir üretimi vardır. Milli Park alanı içerisinde yaklaşık 1000 adet ineğin yarısı sağılmaktadır. Yaklaşık 6000 adet koyun ise et için yetiştirilmektedir. Buna karşılık, daha verimli süt hayvanları olan yaklaşık 7000 adet keçinin üçte ikisi sağılmaktadır (aktaran, Öztürk 2005).

Milli Park'ta elliden fazla hane halkı geçimlerini deniz balıkçılığıyla sağlamaktadır. Bunların çoğu Kilitbahir ve Seddülbahir köylerinde yaşamaktadır. Öte yandan, başka bölgelere ait derin deniz balıkçı tekneleri, Yarımada'nın batısındaki gelişkin Kabatepe limanını ve soğuk hava deposunu kullanmaktadır. Tarım ve doğal kaynaklarının işletimine dayalı ekonomik etkinlikler dışında, ulaştırma ve kişisel hizmetlerde ağırlık gösteren bir hizmetler sektörü Eceabat'ta yoğunlaşmıştır. Köy hane halkından birkaçı, kendilerine ait ticari minibüsler ile yolcu ve turist taşımaktadırlar (aktaran, Öztürk 2005).

3.3 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Turizminin Gelişmesindeki Temel Unsurlar

3.3.1 Doğal ve Kültürel Çekicilikler

"Herhangi bir yerin (ya da ülkenin) turist çekebilme potansiyeli üç şeye bağlıdır: Turizmin temel unsurları ya da turizmin arz kaynakları denilen bu üç şey çekicilikler, erişim ve konaklamadır (turizmin üç A'sı – attractions, accessibility, accommodation) Bunların yeterliliği ve de organizasyon sisteminin kalitesi turizmde gelişmenin temellerini oluşturmaktadır. Çekicilikler, turizmin yer seçiminde rol oynayan coğrafi kaynaklardır ve turistlerin bir alanı ziyaret etme isteğini doğururlar. Ulaşım ve iletişim hizmetleri erişimi sağlayarak bu ziyareti gerçekleştirirler.

Konaklama da, kendisine ekli diğer kolaylıklarla birlikte turistin gidilen yerde ağırlanmasını sağlar.” (Özgüç 2003, aktaran Bilgiç 2005)

Turizm faaliyetlerinin günümüzde çok fazla seçenek ve çeşitlikle sunulması, turizmcilerin farklı çekicilikleri kullanarak turistlere ulaşmaya çalıştıklarını göstermektedir. Turizmciler özellikle bölgenin coğrafi kaynaklarını ön plana çıkararak turistlerin bir yeri ziyaret etme isteğini doğurmaya çalışmaktaydılar. Ancak günümüzde turizm ve rekreasyon faaliyetlerinin çeşitlenmesiyle bölgenin turizm çekiciliklerinin sınıflandırılarak sunulduğu gözlemlenmektedir. İnsanların büyük çoğunluğunun tercih ettiği kıyı turizmi dışında tarih ve kültür turizmi, dini turizm ve sağlık turizmi gibi farklı turizm türleri de oluşmuştur. Türkiye, turizmin pek çok çeşidini barındırma kapasitesine sahip olmakla beraber bu kaynaklara erişim kolaylıkları ile de son yılların turizm anlamında en çok gelişme gösteren ülkeleri arasındadır.

Gelibolu Yarımadası ve çevresi, Türkiye'nin genel turizm planlaması açısından diğer yörelerden ayrı tutulması sonucu Gelibolu'da turizmin gelişmeye başlaması aşamasına kadar bölge konaklama tesislerinden ve turizm işletmelerinden yoksun kalmıştır. Bölgeye gerek Edirne'den, gerekse İstanbul üzerinden turist akımının olmasına, Türkiye'nin turizm imkanları gelişmiş Ege Bölgesi'ne ulaştıran karayolunun yöreden geçmesine rağmen, yakın zamana kadar Gelibolu Yarımadası ve çevresinin savaş tarihi, arkeolojik ve doğal turizm potansiyelinden gereğince yararlanılamamıştır.

Günümüzde turizm faaliyetlerinin geliştiği, ikinci konutlar ve konaklama tesislerinin artmaya başladığı görülmektedir. Bunda tabii ki turizm organizasyonunun sürdürülebilir olması için gerekli olan altyapı hizmetlerinin sağlıklı bir şekilde uygulanması ve devlet tarafından bölge turizminin canlanması için özel yatırımcılara sağladığı kolaylıkların rolü vardır.

3.3.1.1 İklim

Çalışma alanının iklimi, Çanakkale Meteoroloji Genel Müdürlüğü verileri kullanılarak değerlendirilmiştir. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı, Karadeniz ile Akdeniz iklimleri arasında geçiş özelliği gösteren bir iklime sahiptir. Yıllara göre istatistiki verilere bakıldığında genel olarak sonbaharın ve ilkbaharın yağışlı, kış mevsimi ise soğuk geçmektedir. Kışın don olayına nadir olarak rastlanmaktadır. Yazlar sıcaktır ve rüzgar bütün yıl etkilidir.

Tablo 3.10. Gelibolu Yarımadası İklim Verileri (2001-2011 yılları arası)

Meteorolojik Parametreler	Ortalama Yıllık	En Yüksek Değer	En Düşük Değer
Sıcaklık (°C)	15	25,1 (Temmuz)	6,3 (Ocak)
Yağış (mm)	594,6	98,4 (Aralık)	5,2 (Ağustos)
Rüzgar Hızı (m/sn)	4,0	4,5 (Şubat, Aralık)	3,3 (Haziran)

Kaynak: (Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü)

Meteoroloji genel müdürlüğünden Gelibolu'ya ait verilerden yola çıkarak bölgeyle ilgili çeşitli parametreler sunulmuştur. Yıllık ortalama hava sıcaklığı 15 °C'dir. Ortalama en yüksek sıcaklık 25,1 °C ile temmuz; ortalama en düşük sıcaklık ise 6,3 ile ocak ayındadır. En yüksek sıcaklık 39,0 °C ile temmuz ayında, en düşük sıcaklık ise – 11,2 °C ile ocak ayında kaydedilmiştir.

Ortalama güneşlenme günde 7,1 saattir. Yılın en güneşli ayı günde 11,5 saatle temmuzdur; en az güneşli aysa günde 3,1 saatle aralıktır. Genelde güneşlenme süresi haziran ve eylül arasında artarak ayda 20 günü bulur. Yıllık bağıl nem ortalaması %72 olarak saptanmıştır. Yıllık bağıl nem ortalamasının en yüksek olduğu ay %80 ile aralık, en düşük olduğu ay ise %63 ile haziran ve temmuz'dur. En düşük bağıl nem, %6 ile temmuz ayında görülmüştür.

Yıllık ortalama deniz suyu sıcaklığı 15,5 °C'dir. Bu sıcaklık haziranda 20 °C'nin üzerine çıkar ve eylül'e kadar böyle kalır; maksimum ortalama 23,5 °C ile ağustos'tadır.

Yıllık yağış ortalaması 594,6 mm.dir. Ortalama en yüksek yağış 98,4 mm ile aralık ayında, ortalama en düşük yağış 5,2 mm ile ağustos ayında görülmektedir. Kar genelde ocak, şubat ve mart aylarında görülür. Saptanan en yüksek kar kalınlığı 38 cm ile ocak ayındadır. Ortalama kar yağışlı gün sayısı 8,9 olup kar ortalama 4,9 gün yerde kalmaktadır.

Ortalama rüzgar hızı 4,0 m/sn olup, en hızlı rüzgar 38,7 m/sn ile güneybatı rüzgarı olarak ölçülmüştür. Hakim rüzgar yönü kuzeydoğudur ve ortalama olarak yılda 180 gün eser. Kuzey-doğu rüzgarının yıllık ortalama hızı 4,3 m/sn değerine, yaz ayları dışında, zaman zaman kalıcı olmayan ancak daha güçlü güney rüzgarlarının 35-38 m/sn hızına eriştiği olur. Rüzgarın devamlı esmesi yaz günlerinde serinleticidir ancak denizle ilgili

rekreasyonel faaliyetler için olumsuz etkileri olabilir. Ayrıca bu durum orman yangınlarının da büyümesine sebebiyet vermektedir.

3.3.1.2 Flora

Milli Park'ta Akdeniz ikliminin çeşitliliğini yansıtan bitki türleri bulunmaktadır. 1924 yılında Turrit tarafından hazırlanan çalışmada Gelibolu Yarımadası'nın vejetasyon ve flora özellikleri saptanmıştır. Dilimize çevirisi 1959 yılında İstanbul Üniversitesi Öğretim Görevlisi Faik Yaltırık tarafından yapılan çalışma ışığında bölgede 71 familyaya ait 472 tür saptanmıştır. Çalışmada araştırmacı ayrıca köylerin etrafındaki meyve ağaçları, daha iç kesimlerde kavaklar ve bodur meşeler ayrı tutulacak olursa, yetişen birkaç zeytin ağacı, serviler ve Kilitbahir çevresindeki bir kızılçam korusu dışında orman vejetasyonunun olmadığını belirtmiştir (Yaltırık 1959).

Orman yangını, hayvan otlatması, ağaçlandırma çalışmaları vb. gibi çeşitli nedenlerin flora üzerinde bozulmalara neden olduğu düşünülmektedir. Bu etkenler ışığında Milli Park florasını oluşturan önemli türleri aşağıda sıralanmıştır (Öztürk 2005).

Kızılçam (*Pinus brutia*), fıstık çamı (*Pinus pinea*), sahil çamı (*Pinus maritima*), adi sevi (*Cupressus sempervirens*), katran ardıcı (*Juniperus oxycedrus*), palamut meşesi (*Quercus ithaburensis*), mazi meşesi (*Quercus infectoria*), kermes meşesi (*Quercus coccifera*), sandal (*Arbutus andrachne*), kocayemiş (*Arbutus unedo*), funda (*Erica arborea*), yabani zeytin (*Olea europea*), akçakesme (*Phillyrea media*), akkavak (*Populus alba*), doğu çınarı (*Platanus orientalis*), ılgın (*Tamarix spp.*), kokar ağaç (*Ailanthus altissima*), derici sumağı (*Rhus coriaria*), kapari (*Capparis spp.*), mersin (*Myrtus communis*), sakız ağacı (*Pistacia terebinthus*), tesbih (*Sytrax officinali*), karaçalı (*Paliurus aculeatus*), laden (*Cistus spp.*), defne (*Laurus nobilis*), katırtırnağı (*Spartium junceum*), kuşkonmaz (*Asparagus acutifolius*), dikenli mersin (*Ruscus aculeatus*), abdest bozan otu (*Poterium spinosum*), kekik (*Tyhmus spp.*), sütleğen (*Euphorbia spp.*)

3.3.1.3 Fauna

Akdeniz fauna bölgesinin bir parçası olan fakat aynı zamanda bu ana bölgesinden Çanakkale Boğazı ile ayrılan yöre, bazıları Balkanlar'dan ve Avrupa'dan bazıları da Güney-Batı Asya'dan gelen hayvan türlerinden oluşan eşsiz yelpaze sunmaktadır. Milli Park'ta tespit dilen fauna aşağıda verilmiştir (Öztürk 2005).

Memelilerden; yaban domuzu (*Sus scrofa*), kaya sansarı (*Martes foina*), porsuk (*Meles meles*), kır tavşanı (*Lepus capensis*), kirpi (*Erinaceus concolor*), köstebek (*Talpa europea*), Avrupa sincabı (*Sciurus vulgaris*), kör fare (*Spalax leucodon*), adi tarla faresi (*Microtus epirocticus*), kaya faresi (*Apodemus mystacinus*), Makedonya ev faresi (*Mus macedonicus*), uykucu fare (*Myomimus roachi*), kurt (*Canis lupus*), tilki (*Vulpes vulpes*) ve çakal (*Canis aureus*) sayılabilir.

Kuşlardan; alacabalıkçıl (*Ardeola ralloides*), küçük akbalıkçıl (*Eareta garzelle*), kızıl sırtlı örümcek kuşu (*Lanius collurio*), bıyıklı ötleğen (*Sylvia cantillans*), maskeli ötleğen (*Sylvia melanocephala*), kuyrukkakanlar (*Oenante türleri*), tarla kuşları, cılıbıtlar (*Charadrius türleri*), kargalar (*Corvus türleri*), keklik (*Alectoris chukar*), şahin (*Buteo buteo*) ve atmaca (*Accipiter nisus*) sayılabilir. Park, Batı Palearktiğin ana kuş göç yollarından biri üzerinde bulunduğu için; boz yelkovan (*Calonectris diomedea*), bıldırcın (*Coturnix coturnix*), leylek (*Ciconia ciconia*), ak pelikan (*Pelecanus onocrotalus*) ve flamingo (*Phoenicopterus ruber*) gibi birçok göçmen kuşta zaman zaman görülmektedir.

Sürüngenlerden; ince parmaklı keler (*Cyrtopodian kotschy*), geniş parmaklı keler (*Hemidactylus turcicus*), oluklu kertenkele (*Ophisaurus apodus*), çayır kertenkelesi (*Lacerta praticola*), iri yeşilkertenkele (*Lacerta trilineata*), yeşilkertenkele (*Lacerta viridis*), duvar kertenkelesi (*Podarcis muralis*), Trakya kertenkelesi (*Podarcis taurica*), ince kertenkele (*Ablepharus kitaibelli*), Trakya kaplumbağası (*Testudo hermanni*), mahmuzlu kaplumbağa (*Testudo graeca*), Kör yılan (*Typlops vermicularis*), mahmuzlu yılan (*Eryx jaculus*), hazer yılanı (*Coluber caspius*), ince yılan (*Coluber rubriceps*), toros yılanı (*Coluber najadum*), uysal yılan (*Eirenis modestus*), eskülap yılanı (*Elaphe longissima*), sarı yılan (*Elaphe quatuorlineata*), ev yılanı (*Elaphe situla*), yarı sucul yılan (*Natrix natrix*), kedi gözlü yılan (*Telescopus fallax*), boynuzlu engerek yılanı (*Vipera ammodytes*) sayılabilir.

Park'ta amfibiler ender görülmekle birlikte ıslak alanlarda siğilli kurbağa (*Bufo bufo*), gece kurbağası (*Bufo viridis*), toprak kurbağası (*Pelobates syriacus*), Trakya toprakkurbağası (*Pelobates fuscus*) ve ova kurbağası (*Rana ridibunda*) görülebilmektedir.

Balıklardan; sinarit (*Dentex dentex*), melanurya (*Oblada melanura*), kupez (*Boops boops*), dülger balığı (*Zeus faber*), benekli kefal (*Mugil saliens*), iskorpit (*Scorpaena porcus*), barbunya (*Mullus barbatus*), izmarit (*Spicara flexuosa*), iskarmoz (*Sparisoma*), zargana (*Belone belone*), sardalya (*Clupea pilchardus*), çipura (*Sparus auratus*), karagöz, kolyoz, levrek, lüfer (*Pomatomus*) ve palamut Milli Parkı çevreleyen denizlerde görülmektedir.

3.3.1.4 Tarihsel ve Kültürel Kaynaklar

Bölgenin doğal çekim kaynaklarının var olmasının yanı sıra Gelibolu Yarımadası'nın çevresinde bulunan farklı çekiciliklerin de olması, ziyaretçilere farklı turizm kaynaklarından yararlanmalarına olanak sağlamaktadır. Yani bölge deniz-kum-güneş turizmi dışında tarihi ve kültürel turizm çekicilikleriyle de Yarımada'ya gelen turistlere çeşitlilik sunmaktadır. I. Dünya Savaşı'nda Gelibolu Yarımadası'nda hayatını kaybeden yaklaşık 500.000 askerin anısına dikilen anıtlar, mezarlar ve yazıtlar bölgenin en fazla turist çeken kaynaklarıdır.

Tablo 3.11. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Gezi Noktaları

Çanakkale Anıtı	Kilitbahir Kalesi
Seyit Onbaşı Anıtı	Havuzlar Şehitliği
Kerevizdere Şehitliği	Şehitler Abidesi/Türk Şehitliği
Seddülbahir Kalesi	Kumkale
Yahya Çavuş Anıtı	İngiliz Anıtı
“Skew Bridge” Mezarlığı	“Redoubt” Mezarlığı

Garnizon Anıtı	Sargıyeri Anıtı
Zığındere Anıtı	Nuri Yamut Anıtı
“Pink Farm” Mezarlığı	Kabatepe Tanıtma Merkezi
“Lone Pine” Avustralya Anıt ve Mezarlığı	Yarbay Hüseyin Avni Şehitliği
Yüzbaşı Mehmet Şehitliği	“Jonhston’s Jolly” Mezarlığı
Mehmetçik Anıtı	“Quinn’s Post” Mezarlığı
Arıburnu Yanları	Conkbayırı Mehmetçik Anıtı
Conkbayırı Yeni Zelenda Anıtı	“Embarkation Pier N.2 Mezarlığı
Atatürk Anıtı	Kemalyeri Anıtı
Şarapnel Vadisi Mezarlığı	Arıburnu Anıt ve Mezarlığı
Anzak Anıt ve Mezarlığı	“The Neck” Mezarlığı
“Hill Sixty” Mezarlığı	“7 th Field Ambulance Mezarlığı
Yusufçuktepe Anıtı	Büyük Kemikli Anıtı
Atatürk Evi	Akbaş Şehitliği
Eceabat Tarihe Saygı Parkı	Kırmızı Sırt Siperleri
Çimenlik Kalesi	Fevzi Çakmak Anıtı
Fransız Anıt ve Mezarlığı	İlk Şehitler Anıtı
“Beach” Mezarlığı	Alçıtepe Müzesi

Son Ok Anıtı	“Twelve Trees Copse” Mezarlığı
Kanlı Sırt Anıtı	“Courtney Steels Post” Mezarlığı
57. Piyade Alayı Şehitliği	“Baby 700” Mezarlığı
Mehmet Çavuş Anıtı	“Shell Green” Mezarlığı
“The Farm” Mezarlığı	Damakçıbayırı Anıtı
Kireçtepe Şehitliği	Salim Mutlu Müzesi
Anzak Koyu	“Wolker’s Ridge” Mezarlığı

Kaynak: <http://www.eceabat.gen.tr>

Park etrafında arabayla dolaşıldığında bozulmamış kıyı ormanlarının, yeşil tepelerin, altın rengi kumsalların ve masmavi denizin huzur verdiği atmosferin vatanlarını korumak için cesurca savaşmış şehit düşen Türk Askerleri için mükemmel bir dinlenme yeri sağladığı açıkça görülmektedir. Anzak Şehitliği ve Atatürk’ün sözlerinin yazıldığı Arıburnu Anıtı hüzünlü ziyaretlere sahne olmakta ve her yıl 25 Nisan’da Türklerin ve Dünyanın her yerinden gelen ziyaretçilerin katılımıyla Anzak Günü olarak anma töreni yapılmaktadır.

Ayrıca Yarımada üzerinde çeşitli tarihlere uzanan arkeolojik kazı alanları bulunmaktadır. Bu kazılar sonucunda Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı içerisinde bazı antik kentler ortaya çıkarılmıştır. Bu antik kentler (Bilgiç 2005),

- Protesileion (Karaağaçtepe)
- Elaus (Eski Hisarlık)
- Arrhianeı (Havuzlar)
- Cynossema (Kilitbahir)
- Sestos (Akbaş)

- Araplus (Kabatepe)
- Eion (Ece limanı)
- Madytos (Eceabat)
- Coela (Kilye)
- Limnae (Küçük Kemikli)
- Alopeconnessos'tur (Büyük Kemikli).

Antik şehirlere ek olarak bölgede 10'dan fazla antik yerleşim ve sit alanı bulunmaktadır. Farklı tarihlerde, bölgede hüküm sürmüş olan medeniyetlerin bölgede yaratmış oldukları kültürel zenginliğin, turistlere bölgede rekreasyonel olarak farklı faaliyetlere katılma olanağı sağladığı düşünülmektedir.

3.3.2 Milli Parkın Turizm Potansiyeli

1915 Çanakkale deniz ve kara savaşının gerçekleştiği bölgelerdeki ve alanlardaki ortaya çıkan tarihi ve kültürel değerler ve bunun yanında eşsiz bitki örtüsü Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın turizm kaynaklarını oluşturmaktadır. Bölgenin bir muharebe alanı olması sebebiyle Milli Park'a hem yerel hem de uluslararası düzeyde yüz binlerce turist gelmektedir. Tarihi Milli Park sınırları içerisindeki müzeler, yerli ve yabancı anıtlar her yıl bu ziyaretçiler tarafından gezilmektedir. Ziyaretlerin en yoğun olduğu dönemleri 18 Mart, 25 Nisan günlerinde düzenlenen resmi anma törenlerine gelen resmi ve sivil ziyaretçilerin oluşturduğu, nisan ve mayıs aylarında özellikle hafta sonları düzenlen okul gezilerinin oluşturduğu ve yine aynı tarihlere gelen çeşitli belediyelerin tertip ettiği sivil gezi turlarının oluşturduğunu söyleyebilir.

Her yıl Milli Parka, yaklaşık elli değişik ülkeden gelen yabancı ziyaretçilerin %79'luk kesimi Avustralya ve Yeni Zelanda çıkışlıdır. Bunu % 7 ile İngiltere, % 4 ile ABD, % 2 ile Kanada ve bu ülkeleri % 1 ile Güney Afrika takip etmektedir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2012).

Türkiye'nin Milli Park'lar arasında en çok ziyaret edilen parkı eldeki verilere göre Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'dır. Ancak Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı giriş ve çıkışlarında kayıt tutulamadığı için ziyaretçi sayıları tam olarak bilinmemektedir. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Müdürlüğü'nden alınmış müze ve ören yerleri istatistikleri dışında, Milli Parkı gezen ziyaretçilere ilişkin kesin veriler bulunmamaktadır.

Buna ek olarak araştırmada Milli Parkın turist sayısına ulaşmak için Çanakkale ilinde konaklayan ve il içerisinde bulunan müze ve ören yerlerinin istatistiki verilerinden de yararlanılmıştır. Söz konusu veriler tablolar halinde sunulmuştur.

Tablo 3.12. Kùltür ve Turizm Bakanlığı Belgesi Bulunan Konaklama
Tesis Ziyaretçi Sayıları

2011	2011 YILI YERLİ ZİYARETÇİ SAYISI AYLIK		2011 YILI YABANCI ZİYARETÇİ SAYISI AYLIK		GENEL TOPLAM	
	GİRİŞ	GECELEME	GİRİŞ	GECELEME	GİRİŞ	GECELEME
OCAK	12.202	18.628	4.068	5.398	16.270	24.026
ŞUBAT	13.285	19.929	5.159	6.892	18.444	26.821
MART	20.384	28.215	8.615	10.831	28.999	39.046
NİSAN	26.188	34.568	15.151	20.716	41.339	55.284
MAYIS	32.220	43.058	16.686	21.249	48.906	64.307
HAZİRAN	24.770	35.441	17.046	20.698	41.816	56.139
TEMMUZ	28.802	47.703	16.787	20.475	45.589	68.178
AĞUSTOS	24.303	37.627	15.318	19.699	39.621	57.326
EYLÜL	20.572	27.212	21.068	27.043	41.640	54.255
EKİM	16.996	23.208	17.605	21.535	34.601	44.743
KASIM	9.829	14.227	8.899	10.769	18.728	24.996
ARALIK	12.677	17.100	8.436	10.037	21.113	27.137
TOPLAM	242.228	346.916	154.838	195.342	397.066	542.258

Kaynak: Konaklama İstatistiki Verileri, Kùltür ve Turizm Bakanlığı, 2012

Tablo 3.12'deki verilere göre 2011 yılında Çanakkale ilinde konaklayan yerli ve yabancı turist sayısı 397.066'dır. Bu rakamın 242.228'ini yerli ve 154.838'ini ise yabancı ziyaretçiler oluşturmaktadır. Tablodan anlaşılabacağı gibi Çanakkale iline olan konaklama talebi nisan ve eylül ayları arasında yoğunluk kazanmıştır. Öyle ki Çanakkale'de konaklayan turist sayısının 300.000'e yakını bu 6 aylık dönemde oluşmuştur.

Tablo 3.13. Çanakkale'de Bulunan Müzelerin Yıllık İstatistik Verileri

2011		ÜCRETLİ GİRİŞ BİLGİLERİ				ÜCRETSİZ GİRİŞ BİLGİLERİ			
ADI	Giriş Ücreti	Ücretli Ziyaretçi	Ücretli Müze kart vb. Kartlı Ziyaretçi	Gişede Satılan Bilet Gelirleri	Gişede Satılan Kart Geliri	ÜCRETSİZ ZİYARETÇİ	İNDİRİMLİ GURUP GİRİŞ	MÜZE KART VB KARTLI ZİYARETÇİ	TOPLAM ZİYARETÇİ
<i>Arkeoloji Müzesi</i>	5	4.300	94	21.500	1.140	2.338	0	1.351	8.083
<i>Kilitbahir Kalesi</i>	3	15.791	0	47.372	0	8.244	0	8.435	32.470
<i>Apollon Smintheion</i>	5	3.445	0	17.225	0	763	0	1.369	5.577
<i>Troia Örenyeri</i>	15	69.017	23.467	1.035.255	412.265	74.824	339.410	27.436	534.154
<i>Assos Örenyeri</i>	5	52.121	5.905	636.805	101.580	33.268	4.171	17.045	112.510
<i>Alexandreia Troias</i>	0	0	0	0	0	7.330	0	0	7.330
TOPLAM		144.674	29.466	1.758.157	514.985	126.767	343.581	55.636	700.124

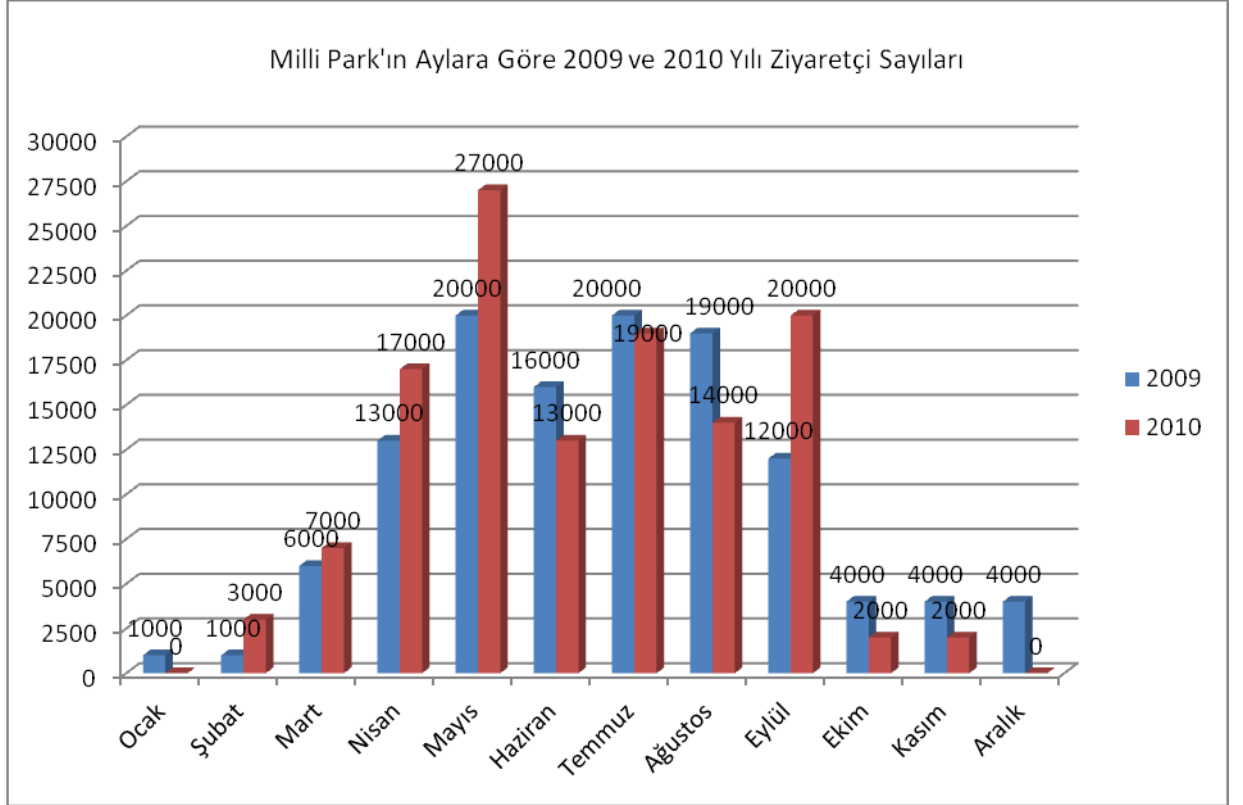
Kaynak: Çanakkale'ye ait Müze ve Ören Yeri İstatistik Verileri, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2012

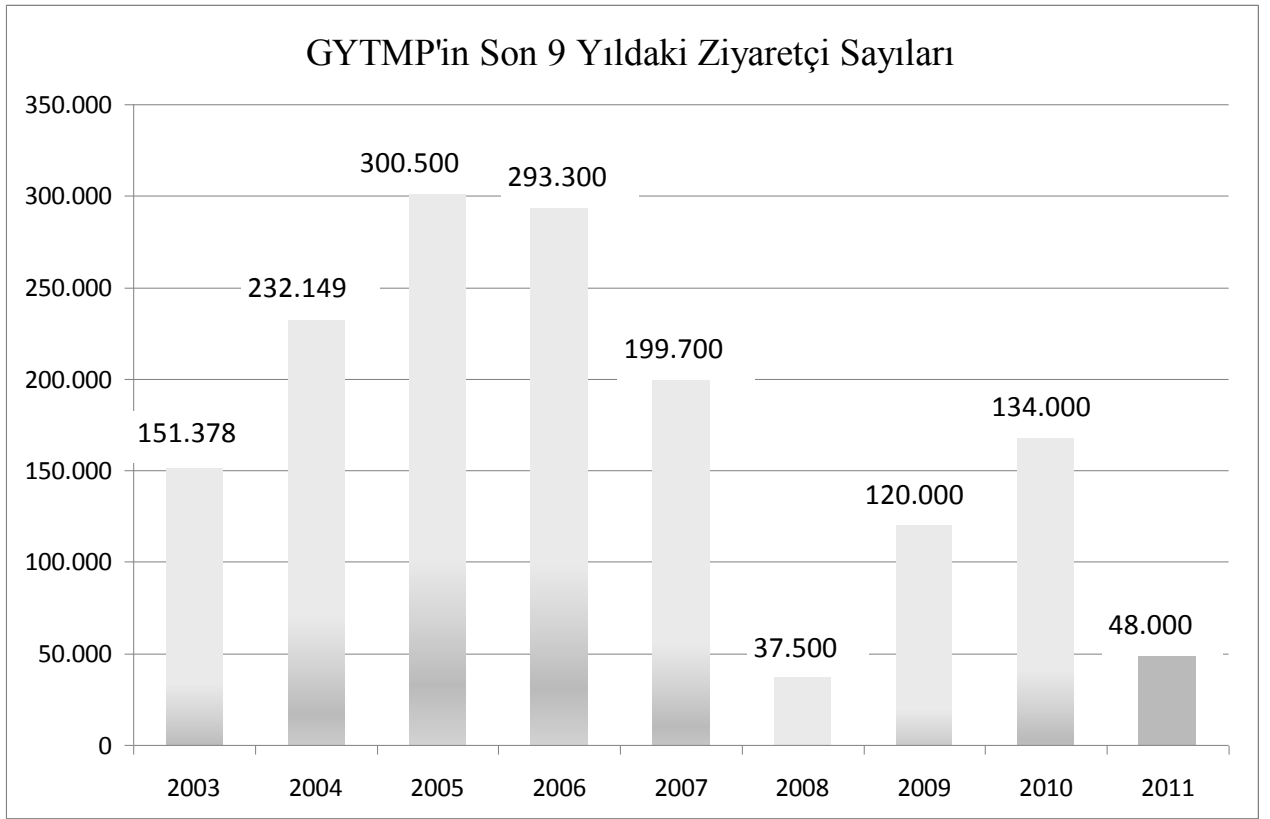
Aynı kurumun verilerine göre Çanakkale ili sınırları içinde bulunan müze ve ören yerlerini ziyaret eden toplam turist sayısı 700.124 kişidir. Ancak bu rakamın kaçının yerli kaçının yabancı ziyaretçi olduğu bilinmemektedir. Yetkililerce belirtilen varsayımsal rakamlara göre bu sayının 250.000'ine yakını yabancı ziyaretçiler oluşturmaktadır. Bu verilerde bize Çanakkale'ye gelen yabancı ziyaretçilerin yarısına yakınının ilde konaklamadığını göstermektedir.

Son olarak Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda bulunan müze ve ören yerlerindeki (Şehitler Abidesi Müzesi, Kabatepe Tanıtım Merkezi ve Bigalı Köyü Atatürk Evi) bilet satışlarına göre, Tablo 3.14'te 2009 ve 2010 yıllarındaki ziyaretçi

sayılarının aylara göre dağılımı, Tablo 3.15'te ise Milli Park'ın 2003-2011 yılları arasındaki ziyaretçi sayıları verilmiştir.

Tablo 3.14. Milli Park'ın Aylara Göre 2009 ve 2010 Yılı Ziyaretçi Sayıları (Milli ParkMüdürlüğüVerileri)





Kaynak: Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Ziyaretçi Sayıları, Milli Park Müdürlüğü Verileri, 2012

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı verilerine göre 2003 yılındaki ziyaretçi sayısının 2 yıl gibi kısa bir süre içerisinde iki katı seviyesine çıkma sebebi Çanakkale uzun devreli gelişme planı kapsamında bu tarihlerde bölgeye yeni anıtların, gezi alanlarının yapılması ve var olan kaynakların yenilenmesi yatmaktadır. Bu gelişme çerçevesinde yine bu tarihlere yoğunlaşan reklam ve tanıtım faaliyetleri sayesinde bölge 2005 ve 2006 yıllarında çok yoğun bir şekilde ziyaret edilmiştir. Milli Park Müdürlüğü'ndeki görüşmelerde yetkililer yine bu tarihlerde törenlere gelen ziyaretçiler ve müze için bilet kesilmeyen öğrenci ziyaretleriyle birlikte bu rakamın yaklaşık bir milyon beş yüz bin düzeyinde olduğunu vurgulamışlardır.

2007 yılında Abide Müzesi'nin kapanması ve 2008 yılının ilk 6 ayında da tadilat nedeniyle müzenin kapalı olması dolayısıyla 2008 yılı ziyaretçi sayısında (37.500) aşırı bir düşüş olmuştur. Ziyaretçi sayısındaki bir başka düşüşte 2010 yılının sonlarına doğru Kapatepe Müzesi'nin kapanmasıyla 2011 yılında gerçekleşmiştir. Ancak yetkililer tüm

bu olumsuzluklara rağmen bu dokuz yıl içerisinde ziyaretçi sayısının hiçbir yılda yaklaşık olarak 800.000'in altına düşmediğini vurgulamışlardır.

3.3.3 Turizm İşletmeleri

Turistik ürünü oluşturan unsurlardan çekicilik ve ulaşılabilirliği tamamlama özelliği bulunan turizm işletmelerinin varlığı, turizm faaliyetinde son derece önemlidir. Çünkü şartları yerine getirmesine rağmen turistik destinasyonda, turizm işletmelerinin bulunmaması turistik destinasyonun talep edilebilecek bir yer haline dönüşmesine engel olacaktır. Yerli ve yabancı turistler, gittikleri bölgelerde turizm faaliyeti içerisinde ihtiyaçlarını karşılayabilecek konaklama, yeme – içme, ulaştırma, rekreasyon ve hediyelik eşya hizmeti veren işletmelere gereksinim duymaktadırlar.

Gelibolu Yarımadası'nda turizmin gelişimiyle birlikte ziyaretçilerin konaklama ihtiyacına yönelik oteller, pansiyonlar ve kamp alanları oluşturulmuştur. Bölgede büyük ölçekli konaklama tesisi yok gibidir. Bunun sebeplerinden biri büyük ölçüde iklim koşulları nedeniyle bölgenin uzun süreli bir deniz turizmine imkan vermemesidir.

Tablo 3.16. Gelibolu Yarımadası'nda Bulunan Oteller, Motel ve Hoteller:

Konaklama Tesisi ve Mevkii	Yatak Kapasitesi
Kum Otel – Kabatepe	175
Gallipoli Otel – Gelibolu	125
Dardanel Otel – Kilitbahir Köyü	35
Huzur Motel – Havuzlar Mevkii	30
Abide Hotel – Seddülbahir Köyü	80
Eceabat Otel	

TJ's Guesthouse Hostel – Eceabat	155
Boss 1 ve Boss 2 Otel – Eceabat	52 – 83
Aqua Otel – Eceabat	101
Ece Otel – Eceabat	55
Boncuk Otel – Gelibolu	105
Hamzakoy Otel – Gelibolu	125
Oya Otel – Gelibolu	30
Bilgi Otel – Gelibolu	35
Engin Otel – Gelibolu	100
Belinda Apart Otel – Gelibolu	30
Köşk Motel – Gelibolu	40
Sunset Motel – Gelibolu	60

Kaynak: <http://www.eceabat.gen.tr/oteller.asp>,2011

Kabatepe limanı yakınında bulunan Orman Dinlenme Tesisleri içerisinde 1985 yılında faaliyete geçen çadırılı kamp ve piknik alanı özellikle hafta sonları Çanakkale'den ve çevre ilçelerden sağlanan ulaşım ile gelen günübirlikçilere iyi vakit geçirebilecekleri rekreasyonel bir alan sağlamaktadır. Kum limanı mevkiinde ve Gelibolu Hamzaköy'de çadır alanları ayrılmış ve ayrıca belediyelerin kiraladığı evler bulunmaktadır.

Pansiyonculuk Gelibolu Yarımadası'nda 1974 – 1975 yıllarında genellikle ev pansiyonculuğu şeklinde gelişirken, günümüzde artan talebin beklentilerine cevap

verebilmek için ve bunun yanında devlet tarafından verilen teşviklerle birlikte daha modern şekilde yapılmaya başlanmıştır.

Tablo 3.17. Gelibolu Yarımadası’nda Bulanan Pansiyonlar

Pansiyon İsmi / Yatak Kapasitesi

Boğaz Ev Pansiyon / 15	Köşk Pansiyon / 29
Doğanay Pansiyon / 40	Helles Pansiyon / 17
Dardanel Pansiyon / 30	Kale Pansiyon / 28
Mokamp Pansiyon / 12	Karadağ Pansiyon / 20
Gürbüz Ev Pansiyonu / 30	Korkmaz Pansiyon / 65
Villa Bağcı Butik / 8	Meriç Pansiyon / 55

Kaynak: <http://www.eceabat.gen.tr/oteller.asp>, 2011

Gelibolu Yarımadası’nı ziyaret eden turistlerin konaklama ihtiyaçlarının karşılanmasıyla birlikte ziyaretçilerin ihtiyaçlarına yönelik tamamlayıcı turizm işletmeleri de bulunmaktadır. Bu tamamlayıcı faktörlerin en önemlisi de yeme – içme ihtiyacının karşılanması için hizmet veren restoran ve kafelerdir. Bu konuda Gelibolu’daki tesisler henüz ihtiyacı karşılayamamaktadır. Havuzlarda Boğaz Kır Gazinosu, Seddülbahır’daki Mokamp ve Gözleme evleri ve Maydos Restoranı talebin önemli bir kısmına çözüm getirmektedir. Bunlara ek olarak Gelibolu Yarımadası’nda bulunan otel işletmelerinin bazıları da aynı zamanda restoran olarak hizmet vermektedir. Bunun yanında Kumsal Restoran, İlhan Restoran, Boğaz Restoran, Liman Restoran ve Osmanlı Mutfağı’ da ziyaretçilere yeme – içme hizmeti sunmaktadır.

3.3.4 Özel Etkinlikler

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'na ziyaretler yılın her ayında yapılabilmektedir. Ancak özellikle mart, nisan ve mayıs aylarında ziyaretler artmaktadır. Tabi ki bunun en önemli sebebi, ülkemizde Çanakkale Deniz Zaferi olarak kutladığımız 18 Mart günü ve Avustralya – Yeni Zelanda vatandaşlarının kutladığı 25 Nisan günü Milli Park'a ziyaretlerin yoğunlaşmasıdır. Festivaller de Gelibolu Yarımadası turizmine olaysal çekicilik sağlamaktadır. 10 Ağustos Gelibolu “Sardalya Festivali”, 10 -11 Ağustos tarihlerinde “Eceabat Dünya Barış ve Tüm Şehitleri Anma Günü” özellikle yerli turistler tarafından çok büyük ilgiyle karşılanmaktadır. Diğer taraftan Saros Körfezi ve çevresi su altı güzellikleriyle dalış meraklılarına, yapmak istedikleri faaliyetler için olanak sağlamaktadır. Özellikle son yıllarda İstanbul'dan ve birçok yerden çok sayıda dalış okulu Yarımada'yı ziyaret etmektedir.

3.3.4.1 18 Mart Törenleri

I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devletinin girmesiyle birlikte açılan cephelerde atalarımızın direncini kırmanın en basit yolu olarak görülen İstanbul'u ele geçirmek ve Rusya'ya ulaşmak için Fransız ve İngiliz gemilerinden oluşan İtilaf Devletleri filosunu Çanakkale Boğazına getirmiş ve 18 Mart günü büyük bir saldırı düzenlemişlerdir. Ancak bu saldırı kahraman Türk askerleri tarafından püskürtülmüş ve savaşın seyri değişmiştir. Dolayısıyla Çanakkale Savaşı Deniz Zaferi'nin yıldönümü olan 18 Mart tarihinde Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda bulunan Çanakkale Şehitler Abidesi resmi anma törenlerinin merkezi konumundadır. Resmi tören için on binlerce ülke vatandaşı Abide'lere gelerek törenlere katılmaktadır. Törenlere katılım devlet ve askeri erkan tarafından en üst düzeyde gerçekleştirilmektedir.

3.3.4.2 25 Nisan Anzak Törenleri

1915 yılında Osmanlı Devleti'nin karşısında yer alan İtilaf Devletlerinin safında ülkemizle savaşmak için gelen Avustralya ve Yeni Zelandalı askerlerin çıkartma yaptıkları gün olan tarihte binlerce Avustralya ve Yeni Zelanda vatandaşı Milli Park

içerisinde bulunan Anzak Koyu'nda her yıl 25 Nisan'da "Şafak Ayini" düzenlenmektedir. Törenler amacıyla 24 Nisan gününde Anzak Koyu'na giden yollar kalabalıktan ötürü öğlen saatlerinde kapatıldığı için gelen ziyaretçiler tören alanına yürüyerek giderler ve geceyi tören alanında çadırlarda veya kurulmuş tribünlerde geçirirler.

Tören alanında sabahlayan ziyaretçiler, sabahın erken saatlerinde (05.30) başlayan resmi tören ve anma etkinliklerine katılırlar. Daha sonra Avustralyalılar Yalnız Çam (Lone Pine) mezarlığına 10.00 – 10.45 arasında düzenlenen Avustralya töreni için toplanırlar. Yeni Zelendalılar ise Conkbayırı'nda 12.30'da başlayan törenlere katılırlar (Yeşildağ 2010).

3.4 Araştırmanın Nedenselliği

Bu çalışma taşıma kapasitesinin turizm alanındaki önemini belirlemek için yapılmıştır. Çalışmada öncelikle plansız turizm gelişiminin yaratacağı olumsuz etkiler belirlenmiş, özellikle turizmin doğal çevre ile sosyal çevre üzerindeki olumsuz etkileri üzerinde durulmuştur.

Hızla büyüyen dünya ekonomisi kıt kaynakları tüketmektedir. Aşırı üretim ve tüketimle çevre kirliliği de artmaktadır. Turizm, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde en gözde sektör durumuna gelmiş olmasına ve dünya ekonomisinde çok önemli yeri olmasına rağmen, diğer sektörler ve hatta kendisi tarafından yaratılan önemli çevresel sorunlara karşı yeterince duyarlı değildir. Bu ilişkinin yaşamsal olduğu, turizmin var olması için çevrenin korunması gerektiği ortadadır.

Turizmin iyi yönetilmediği, kontrol edilmediği durumda kısa dönemli çıkarlar için sürdürülebilirliği göz ardı edilmiş olacaktır. Turizmin olumsuz etkilerinin giderilmesi ve sürdürülebilir olması turizm planlaması ile gerçekleştirilmektedir. Turizm planlama çalışmalarının başarısı açısından turizmde taşıma kapasitesi kavramının anlaşılması büyük önem taşımaktadır. Bununla birlikte turistik alanlarda taşıma kapasitesi ile ilgili çalışmaların olmayışı da ayrı bir problemdir. Özellikle Türkiye'de, turistik alanlarda bu doğrultuda araştırmalar nadiren yapılmıştır. Dolayısıyla, taşıma kapasitesi açısından değerlendirilmemiş her turistik alan, aynı zamanda sürdürülebilirlik, çevre, sosyal ve memnuniyetsizlik gibi çeşitli sorunlara sahip demektir.

3.5 Araştırmanın Amacı

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'na gelen ziyaretçi sayısı her geçen yıl artmaktadır. Milli Park'a gelen ziyaretçilerin sayısının her geçen yıl artması taşıma kapasitesine ilişkin sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu nedenle çalışmanın amacı turistik destinasyonlarda taşıma kapasitesinin önemini irdelemek ve Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın taşıma kapasitesini belirleyerek, milli parkta sürdürülebilir turizm gelişimine katkı sağlamaktır.

Turizm kaynaklarında bozulmanın asıl nedeni bilinçsiz kullanım ve kullanma yoğunluğudur. Kullanma yoğunluğunu belirli düzeyde tutma gerçekte taşıma kapasitesi kavramıyla açıklanmaktadır. Bu çalışma ile, turizmde taşıma kapasitesi kavramının açıklanması, turizm planlamasında taşıma kapasitesi konusunda literatürde yer alan çalışmalara ve aynı zamanda uygulamalara katkı sağlanması beklenmektedir.

3.6 Araştırmanın Önemi

Turizm bir bölgeye veya destinasyona hem ekonomik hem de sosyal açıdan önemli katkılar sağlayan bir sektördür. Özellikle 19.yy'ın ikinci yarısından itibaren ülkeler bu sektöre daha fazla önem vermiş ve bu doğrultuda çeşitli yatırımlar yapmışlardır. Tabii bu gelişmeler ışığında günden güne gelişmekte olan turizm sektörüne, bölgeye ve destinasyonlara aşırı bir şekilde talep meydana gelmiştir. Bu da yoğun turist hareketine sahne olan turistik merkezlerin yaşanılır bir yer olmaktan uzaklaşmasına neden olmaktadır.

Turistik faaliyetlerin gerçekleştiği alan veya bölgelerde bu aşırı talep çevresel bozulmalara, tarihsel kazanımlara zarar verilmesine, yerel halkın özellikle kalabalıklaşmaya bağlı olarak çeşitli olumsuzluklarla karşılaşmasına, var olan kaynakların tahribine, sürdürülebilir turizm anlayışının oturmamasına, ziyaretçilerin seyahatlerinden istedikleri memnuniyeti sağlayamadan bölgeden ayrılmasına, buna bağlı olarak ilerleyen yıllardaki turist sayılarındaki azalmalar sonucu bölgenin ve ülkenin ekonomik olarak zarar görmesine yol açabilmektedir. Bu nedenle turistik bölgelerin taşıma kapasitelerinin belirlenmesi ülke, bölge ya da yerel düzeyde yapılan turizm planlamalarında mutlaka yer alması gereken önemli bir noktadır.

İçöz ve diğerleri (2002) taşıma kapasitesi kavramını, turistik bölgenin yaşam dönemi ile ilişkilendirmişlerdir. Çavuş (2002) ise yaptığı çalışmada turistik merkezlerin taşıma kapasiteleri ile yaşam evreleri arasındaki ilişkilere değinmiştir. Bozok (2002) çalışmasında, turizmde taşıma kapasitesini farklı boyutlarıyla kavramsal olarak incelemiş ve çevre ile ilişkilendirmeye çalışmıştır. Simon ve diğerleri (2004) İngiltere’deki bir bölgenin ekolojik ve çevresel taşıma kapasitesini boyutlarıyla incelemişler ve taşıma kapasitesini ölçmenin zorluklarından bahsetmişlerdir. Saveriades (2000) Kıbrıs’ın Rum kesiminde yaptığı çalışmasında daha çok sosyal turizm taşıma kapasitesi üzerinde durmuştur. Lindberg ve diğerleri (1997) daha çok taşıma kapasitesinin tanımı ve boyutları üzerinde durmuşlar ve mevcut tanımlardaki eksikleri vermeye çalışmışlardır.

Bu çalışmada da turistik destinasyonların çevresel ve sosyal boyutlarını incelemesine imkan sağlayan turistik destinasyonların ve bölgenin gelecekte sorunlarla karşılaşmaması için turizmde taşıma kapasitesinin gerekliliğine bir bakış açısı sunmak ve literatüre uygulama alanında sayısal bir veri kazandırmak önem arz etmektedir.

3.7 Araştırmanın Varsayımları

- Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı’nın ziyaretçi sayısının yüksek olduğu söylenebilir. Bu nedenle turizmin yarattığı olumsuz etkilerin de oldukça yoğun olduğu söylenebilir. Dolayısıyla araştırmanın ilk varsayımı “mevcut ziyaretçi sayısının Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı’nın turistik taşıma kapasitesini zorlamaktadır” şekline belirlenmiştir.
- Turistik destinasyonlarda taşıma kapasitesinin hesaplanması ile destinasyonların sürdürülebilirliği sağlanmış olacaktır.
- Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı ziyaretçi sayısı açısından nisan ve eylül ayları arasında en yoğun sayıya ulaşmaktadır.
- GYTMP'nin ziyaretçi sayısının çok yüksek olması yerel halkı rahatsız etmektedir.

3.8 Araştırmanın Yöntemi

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın taşıma kapasitesinin belirleneceği bu çalışmada, Nghi ve diğ. (2007)'nin Vietnam'da bulunan Phong Nha-Ke Bang Milli parkında, Ortega ve diğerleri (2010) tarafından Meksika'da bulunan Islas Marietas Milli Parkı'nın turizm taşıma kapasitesinin belirlenmesinde, Zacarias ve diğerlerinin (2011) Portekiz'de bulunan Faro'daki plajların taşıma kapasitesini ölçmede ve Sayan ve Atık'ın (2011) Türkiye'nin güneyinde bulunan Termessos Milli Parkı'nın taşıma kapasitesini belirlemeye yönelik çalışmalarında kullandıkları ve Uluslararası Doğayı Koruma Ve Doğal Hayatı Koruma Derneği (International Union for the Conservation of Nature and Natural Resources, IUCN) ve Shelby ile Heberlein tarafından geliştirilen “Sosyal Taşıma Kapasitesi” değerlendirme modeli kullanılmıştır.

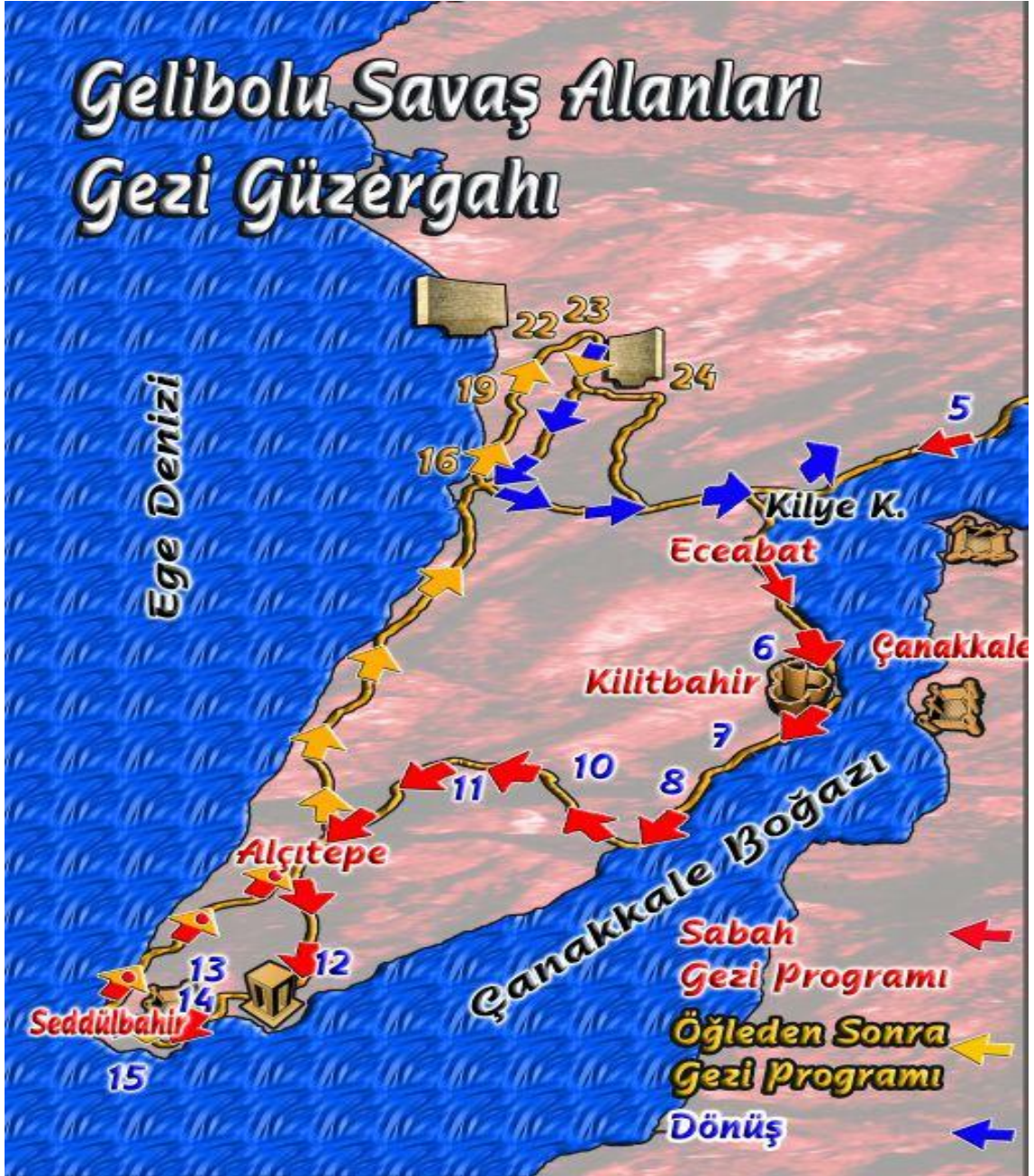
3.8.1 Araştırma Evreni ve Örneklemi

Orman Bakanlığı'nın önerisi ile 33000 hektar alanı olan Gelibolu Yarımadası, önce Bakanlar Kurulunun 7/6477 sayılı kararı ile 25.05.1973 tarihinde "orman rejimi" içine alınmıştır. Ardından özellikle tarihi ve bunun yanında tabii niteliklerinden dolayı, 2 Kasım 1973 tarihinde de, başyapıt olarak da Şehitler Abidesi ile birlikte, Milli Park ilan edilmiştir. Çanakkale ilinin kuzey batısında yer alan Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın tamamı, Eceabat ilçesi sınırları içerisinde kalmaktadır. 80 km uzunluğunda bir kara parçası olan Gelibolu Yarımadası, kuzey-batısında Ege Denizi'nin Saros Körfezi, doğuda ise Ege Denizi ile Marmara Denizi'ni bağlayan 70 km uzunluğunda Çanakkale Boğazı ile çevrilidir.

Milli Parkın ana kaynak değerini, Tarihi Milli Park içerisinde ziyaretçilerin grupla veya yalnız, seyahat acentaları eşliğiyle veya bir başka aracı vasıtasıyla Milli Park'a gelerek, bölgede gezi güzergahı olarak sıklıkla kullandıkları Eceabat-Şehitler Abidesi (33 km), Şehitler Abidesi-Yahya Çavuş Şehitliği (3 km), Yahya Çavuş-Alçıtepe Köyü (6 km), Alçıtepe Köyü - Sargıyeri Şehitliği (3 km), Alçıtepe Köyü-Kabatepe (15 km), Kabatepe-Conkbayırı (6 km), Conkbayırı-Kabatepe (6 km), Kabatepe-Büyük Anafartalar Köyü (7 km), B.Anafartalar Köyü-Küçük Anafartalar Köyü (5 km), K.Anafartalar Köyü-Kireçtepe Jandarma Şehitliği (10 km), Kireçtepe Jandarma

Şehitliği-Bigalı Köyü Atatürk Evi (20 km), Bigalı K. Atatürk Evi-Eceabat (6 km) istikameti olmak üzere toplam 120 kilometrelik yol boyu oluşturmaktadır. Bu yol güzergahı boyunca sayısız anıt ve mezarlar bulunmaktadır.

Harita 3.2. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Park'ı Gezi Güzergahı



Kaynak: Gelibolu Gezi Rehberi

Bölgeye İstanbul üzerinden veya Çanakkale merkez üzerinden gelinmesi durumunda ziyaretçi güzergahı sırasıyla, Kilitbahir Kalesi, Mecidiye Tabyası, Seyit Onbaşı, Deniz Savaşları, Soğanlıdere Şehitliği, Şahindere Şehitliği, Gerçek Mezarlıklar,

Şehitler Abidesi, Fransız ve İngiliz Mezarlıkları, Yahya Çavuş Şehitliği, Ertuğrul Koyu, Kabatepe Tanıtım Merkezi, Anzak Koyu, Mehmetçiğe Saygı Anıtı, Kanlı Sırt, 57. Alay Şehitliği, Conkbayırı ve Bigalı Köyü, Atatürk olarak gerçekleştirilmektedir.

3.8.2 Veri Toplama Teknikleri

Araştırma ile ilgili teorik bilgiler üniversite kütüphanesi, YÖK veri tabanı ve internet yolu ile elde edilmiştir. Milli Park'ta taşıma kapasitesini hesaplamak için kullanılan "Sosyal Taşıma Kapasitesi" modeline yönelik veri toplanmasın da ise araştırma konusu ile ilgili çeşitli yayınlar ve Milli Park'a ilişkin daha önce yapılmış çalışmalar, tezler ve yerinde yapılan gözlem, inceleme sonucu elde edilen verilerden yararlanılmıştır. Milli Park'ta hizmet veren rehberlerden model için gerekli olan bazı veriler görüşme yoluyla elde edilmiştir. Ayrıca seyahat acentalarından, rehberlerden, alan kılavuzlarından ve Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Park Müdürlüğünden ziyaretçilerin kullandıkları gezi güzergahına ilişkin veriler, hesaplamada kullanılan iklim verileri ise Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nden temin edilerek bu çalışmada kullanılmıştır.

3.9 Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Taşıma Kapasitesinin Hesaplanması

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın taşıma kapasitesini belirlemek için alana yönelik elde edilen çeşitli incelemeler ve verilerin ardından Shelby ile Heberlein tarafından geliştirilen "Sosyal Taşıma Kapasitesi" değerlendirme modeli kullanılmıştır. Dünya Doğayı Koruma Birliği (IUCN) tarafından da desteklenen ve gelişim sürecine müdahil olunan bu yönetime göre üç rekreasyonel taşıma kapasitesi düzeyi tanımlanmaktadır (Sayan ve Ortaçesme 2005, aktaran Cengiz ve Kaptan Ayhan 2008):

Fiziksel Taşıma Kapasitesi (FTK): Tanımlanmış bir mekan içine, belirli bir zamanda fiziksel olarak sığabilen maksimum insan sayısıdır ve şu formülle hesaplanmaktadır (Sayan ve Ortaçesme 2005, aktaran Cengiz ve Kaptan Ayhan 2008):

$$FTK = A \times Z/a \times Rf$$

FTK : Fiziksel Taşıma Kapasitesi

A: Alan (Ziyaretçilerin kullanımı için mevcut alan veya patika)

Z/a : Ziyaretçi / alan (Ziyaretçi başına düşen alan veya patika uzunluğu)

(*alandaki: 1 ziyaretçi/m²; patikada: 1 ziyaretçi/m*)

Rf : Rotasyon faktörü (Günlük ziyaret sayısı)'dür.

"Rotasyon Faktörü", bir alanda çalışma saatleri yönünden izin verilebilen günlük ziyaret sayısıdır ve aşağıdaki formülle hesaplanmaktadır:

$$Rf = \text{alanın günlük açık olduğu süre} / \text{bir ziyaretin ortalama süresi}$$

Gerçek Taşıma Kapasitesi (GTK): Bir alanda izin verilen maksimum ziyaret sayısı olup, alanın belirli negatif özelliklerinden elde edilen düzeltme faktörlerinin fiziksel taşıma kapasitesinden çıkarılmasıyla elde edilir ve şu formülle hesaplanmaktadır (Sayan ve Ortaçesme 2005, aktaran Cengiz ve Kaptan Ayhan 2008):

$$GTK = FTK - Df_1 - Df_2 - \dots - Df_n$$

$$Df = D_s / D_t \times 100$$

Df₁, Df₂, Df_n: Her bir değişken için hesaplanan düzeltme faktörleri

Df : Düzeltme Faktörü (%)

Ds : Değişkenin Sınırlayıcı Değeri

Dt : Değişkenin Toplam Değeri'dir

Formüle göre, GTK'nin bulunabilmesi için öncelikle düzeltme faktörlerinin hesaplanması gerekmektedir. Düzeltme faktörleri, ziyareti engelleyen veya kısıtlayan faktörlerin sınırlayıcı değeri ile toplam değeri arasındaki ilişkinin enterpolasyon yöntemiyle hesaplanması sonucu ortaya çıkmaktadır ve yüzde olarak ifade edilen düzeltme faktörleri formüle aşağıdaki gibi yerleştirilir (Sayan ve Ortaçesme 2005, aktaran Cengiz ve Kaptan Ayhan 2008):

$$= FTK \times (100 - Df_1/100) \times (100 - Df_2/100) \times \dots \times (100 - Df_n/100)$$

Etkin Taşıma Kapasitesi (ETK): Bir alanın, mevcut yönetim kapasitesine göre kaldıracabileceği maksimum ziyaretçi sayısıdır ve şu formülle hesaplanmaktadır:

$$ETK = GTK \times YK$$

ETK = Etkin Taşıma Kapasitesi

GTK = Gerçek Taşıma Kapasitesi

YK = Yönetim Kapasitesi

Sosyal Taşıma Kapasitesi: Ziyaretçilerin bir alanda karşılaşmayı istedikleri en fazla kişi ya da grup sayısı olup, şu formülle bulunur:

$$STK = Gb \times GKs \times Rf$$

Gb: Ortalama Grup Büyüklüğü

GKs : Karşılaşılması İstenen En Fazla Grup veya Kişi Sayısı (ortalama)

Rf : Rotasyon Faktörü (alanın günlük açık olduğu süre / bir ziyaretin ortalama süresi)

Formül, alanın gruplar halinde ziyaret edilmesini öngörmektedir. Eğer alana ziyaretçilerin birey halinde gerçekleşmesi eğilimi varsa formüldeki Gb (Ortalama Grup Büyüklüğü) çıkarılabilir (Sayan ve Ortaçesme 2005, aktaran Cengiz ve Kaptan Ayhan 2008):

Fiziksel Taşıma Kapasitesi (FTK);

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın ziyaretçiler tarafından efektif olarak gezilebilmesi için uzun süredir belirlenmiş olan ve seyahat acentalarının da turları esnasında turistlere alanı gezdirmek için kullandıkları 120 kilometrelik yol güzergahı izlenmiştir. Bu gezi güzergahı boyunca ziyaretçiler çok sayıda anıt ve mezarları, müzeleri ve ören yerlerini görebilmektedirler. Bu çalışmada, 33 bin hektarlık bir alana yayılmış olan Milli Park'ın 120 kilometrelik bu güzergahını Cengiz ve Kaptan Ayhan'ın (2008) çalışmasından yola çıkarak patika olarak ele alınmış ve fiziksel taşıma kapasitesini belirlemede parametre olarak kullanılmıştır. Fiziksel taşıma kapasitesi için

gerekli olan veriler Milli Park'a gelen ziyaretçileri gezdiren rehberlerden ve Çanakkale'de bulunan seyahat acentaları yetkililerinden birebir görüşme yoluyla ve e-posta yoluyla elde edilmiştir. Görüşmeler sırasında rehberlere ve yetkililere yöneltilen sorular eklerde verilmiştir. Özellikle Milli Park'ın turizm taşıma kapasitesini belirlemede (kullanılan modelde) kullanılacak verileri elde etmek için sorulan sorulara verilen yanıtlar Tablo 3.18'de verilmiştir.

Tablo 3.18. Kullanılacak Verileri Elde Etmek İçin Sorulmuş Sorulara Verilen Yanıtlar

Rehberlere ve Yetkililere Yöneltilen Sorular	CEVAPLAR
Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda kullanılabilir alan (tur güzergahı) ne kadardır?	120 km
Milli Park'ta bir ziyaretin süresi kaç saattir?	6 ile 8 saat arası
Milli Park'ın gün içerisinde ziyarete açık olduğu süre ne kadardır?	10 ile 12 saat arası
Milli Park'ta olması gereken maksimum grup büyüklüğü kaç kişidir?	50 ile 200 ziyaretçi arası
Kalabalıklaşmayla ilgili gezdirdiğiniz gruplardan şikayet aldınız mı?	Evet
Size göre Milli Park'ta olması gereken maksimum ziyaretçi grup büyüklüğü ne kadar olmalıdır?	100 ile 150 arası
Alanda memnuniyet düzeyi etkilenmemesi adına karşılaşılması istenen grup sayısı nedir?	1 veya 2 grup
Gruplar arası mesafe minimum ne kadar olmalıdır (dakika cinsinden) ?	10 ile 15 dakika arası

Alanda 656 olan personel sayısı yeterli midir?	Evet
--	------

Yukarıdaki veriler, alınan cevapların ortalama olarak en düşük ve en yüksek sınır değerlendirilerek sunulmuştur. Milli Park için yapılan bu çalışmada verilerin üst sınır ve ortalamaları alınmıştır. Bu veriler ışığında Milli Park'ın FTK ile ilgili parametreleri şunlardır;

Patikalarda ziyaretçi akışı: Çift yönlü

Patikalarda bir kişinin kapladığı doğrusal uzunluk: 1 metre

Patikaların toplam uzunluğu: 120 km (120 bin metre)

Ziyaret süresi (ortalama): 7 saat

Milli Park'ın ziyarete açık olduğu (şartlar koşulunda) süre: ortalama 11 saat

Maksimum ziyaretçi grubu büyüklüğü: 150

Gruplar arasındaki minimum ara uzaklık: 12 dakika

Gruplar arası tavsiye edilen uzaklık, yani herhangi bir anıt veya alanda bulunan maksimum sayıdaki grubun rahatlıkla gezebileceği ve bir sonraki grupla kalabalıklaşma faktörü düşünülerek karşılaşmaması için gerekli olan mesafedir. Bu istenilen uzaklığın hesaplamadaki yerini alabilmesi için metre veya kilometre ölçüm birimine çevrilmesi gereklidir. Gezi güzergahında misafirlerin bir alandan başka bir alana gitmek için araç kullanmak zorunda oldukları bilinmektedir. Dolayısıyla bu minimum uzaklık dakikasını istenilen hale çevirmek için şu yöntem kullanılmıştır.

Alandaki araç hızlarının, kanundaki hız sınırlarından şehir içi kullanım için zorunlu olan 50km/sa. ile sabitlendiği bilinmektedir. Milli Park'ta olması gereken sürat ortalama 50km/sa. olarak alınmıştır. [50 km hızla giden bir araç 120 kilometrelik bir yolu 144 dakikada almaktadır. (120/144 işleminden) 1 dakikada 0,83 kilometre yol alan bir araç, gruplar arası istenilen uzaklık olan 12 dakikada 9,9 km yol alır].

Bütün bu matematiksel veriler bir araya getirildiğinde, gruplar arasında tavsiye edilen uzaklık km cinsinden 9.9 km olduğundan 120 kilometrelik patikalara 13 grup sığacaktır. [(13 grup X 150 metre) + (12 ara X 9.9 km) = 120.700 m]. Bu 13 grup alanı

aynı anda gezmekte iseler 1.950 metre patıkaya ihtiyaç duyulacaktır. FTK'nın hesaplanması için rotasyon faktörünün bilinmesi gerekmektedir.

$R_f = \text{Alanın günlük açık olduğu süre} / \text{bir ziyaretin ortalama süresi}$

$R_f = 11 \text{ saat} / 7 \text{ saat}$

$R_f = 1.56 \text{ ziyaret} / \text{gün}$ olarak hesaplanır.

Rakamsal veriler Fiziksel Taşıma Kapasitesi formülünde yerine konursa;

$FTK = A \times Z/a \times R_f$

$FTK = 1.950 \text{ m patika} \times 1 \text{ ziyaretçi} / \text{m} \times 1.56 \text{ ziyaret} / \text{gün}$

Fiziksel Taşıma Kapasitesi = 3.042 ziyaret / gün olarak hesaplanabilir.

Gerçek Taşıma Kapasitesi (GTK)

GTK'nin bulunması için gereken düzeltme faktörlerinin hesaplanmasında Çanakkale'ye ait 10 yıllık (2001 - 2011) meteorolojik verileri kullanılmıştır. Bu verilerden yola çıkarak modelde kullanılan sıcaklık ve yağış düzeltme faktörlerinin belirlenmesinde bir mekanın insanlar için genel olarak belirlenmiş ve günümüzde araştırmalarda kullanılmakta olan bioklimatik olarak yarattığı konfor seviyesi (Güngör ve Polat 2011) esas alınmıştır. Güngör (2011) yapmış olduğu çalışmada konfor seviyesini çeşitli tezlerden ve araştırmalardan yola çıkarak sunmaya çalışmıştır. Güngör (2011) sıcaklık ve yağış için aşağıdaki parametreleri kullanmıştır. Çalışmada ziyaretçilerin konfor seviyesinde bir etkilenme olmaması için rüzgar faktörünün ortalama 6m/sn olması gerektiği varsayılmıştır. Ancak örneklem olarak alınan GYTMP'nin coğrafi konumuyla birlikte iklim koşulları düşünüldüğünde ve bölgenin uzun yıllar iklim verilerine bakıldığında 6m/sn rüzgar şiddetinin yılın büyük bir kesiminde bölgede gerçekleşmesi sebebiyle uygun bir veri olamayacağı öngörülmüştür. GYTMP örneğinde yıl içerisinde rüzgarın 17,2 m/sn olduğu gün sayısı düzeltme faktörü olarak kullanılmıştır. GTK ile ilgili alana ait özellikler şunlardır:

Ziyaretçilerin güneş veya yağmurdan korunmaları için üstyapı yoktur.

Sıcaklığın $\geq 25^\circ\text{C}$ olduğu gün sayısı (yıllık ortalama): 118,7 gün

Bu dönemde günlük güneşli süre: 7,5 saat

Bu dönemde güneşin gün içinde yoğun olduğu süre: 4 saat (11:00 - 15:00)

Yağışın ≥ 0.1 mm olduğu gün sayısı (yıllık ortalama): 89,7 gün

Ortalama yağış süresi: 3 saat

Ortalama fırtınalı gün sayısı (rüzgar hızı 17,2 m/sn): 41,2 gün

Rüzgarın etkili olduğu süre: 9 saat

GTK'nin hesaplanması için ziyareti kısıtlayan bazı düzeltme faktörlerinin hesaplanması gerekmektedir. Düzeltme faktörleri Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda, rahatsız eden sıcaklık, yağış, fırtına olarak belirlenmiştir.

Rahatsız eden sıcaklık düzeltme faktörü (Dfs)

Rahatsız eden sıcaklık düzeltme faktörünün hesaplanmasında sıcaklığın $\geq 25^{\circ}\text{C}$ olduğu gün sayısı kullanılmıştır. Rahatsız eden sıcaklık düzeltme faktörü formülü:

$$Dfs = Ds / D t \times 100$$

$$Ds = 118,7 \text{ rahatsız eden sıcak gün} \times 4 \text{ rahatsız eden sıcak saat} = 474,8 \text{ saat/yıl'dır.}$$

$$Dt = 118,7 \text{ rahatsız eden sıcak gün} \times 7,5 \text{ güneşli saat} = 890,2 \text{ saat/yıl'dır.}$$

$$Dfs = 474,8 / 890,2 \times 100$$

$$Dfs = 53,3 \text{ (\% 53,3 sınırlama) olarak hesaplanır.}$$

Yağış Düzeltme Faktörü (Dfy)

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda rekreasyonel kullanım açısından yağış genel olarak ziyaretleri etkilemektedir. Bölgede gezi güzergahının toprak olmamasıyla birlikte, patikalardan çıkıp anıt ve mezarların görülebileceği alanlara giderken yağmurun etkilerine biraz daha maruz kalınmakta ve genel olarak yağışın aktiviteleri engellemesi nedeniyle yağmurun Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda ziyareti etkileyen bir faktör olduğu öngörülmüştür.

$$Dfy = Ds / D t \times 100$$

$$Ds = 89,7 \text{ yağışlı gün} \times 3 \text{ yağışlı saat} = 269,1 \text{ saat/yıl'dır.}$$

$$D t = 7 \text{ ziyaret saati} \times 365 \text{ gün} = 2555 \text{ saat/yıl'dır.}$$

$$Dfy = 269,1 / 2555 \times 100$$

$Df_y = 10,5$ (% 10,5 sınırlama) olarak hesaplanır.

Fırtına Düzeltme Faktörü (Dff)

Fırtına düzeltme faktörünün hesaplanmasında rüzgar hızının $\geq 17,2$ m/s olduğu ortalama gün sayısı kullanılmıştır. Milli parkta rüzgarın $\geq 17,2$ m/s olduğu günlerde ziyaretlerin olumsuz etkileneceği öngörülmüştür. Fırtına düzeltme faktörü formülü;

$$Dff = D_s / D_t \times 100$$

$$D_s = 41,2 \text{ fırtınalı gün} \times 9 \text{ fırtınalı saat} = 370,8 \text{ saat/yıl'dır.}$$

$$D_t = 7 \text{ ziyaret saati} \times 365 \text{ gün} = 2555 \text{ saat/yıl}$$

$$Df_f = 370,8 / 2555 \times 100$$

$$Df_f = 14,5 \text{ (} \% 14,5 \text{ sınırlama) olarak hesaplanır.}$$

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda Gerçek Taşıma Kapasitesi (GTK)'nın hesaplanabilmesi için bulunan düzeltme faktörleri aşağıdaki gibi özetlenebilir.

$$Df_s \text{ (rahatsız eden sıcaklık düzeltme faktörü) } = \% 53,3 \text{ sınırlama}$$

$$Df_y \text{ (yağış düzeltme faktörü) } = \% 10,5 \text{ sınırlama}$$

$$Df_f \text{ (fırtına düzeltme faktörü) } = \% 18,4 \text{ sınırlama}$$

$$GTK = FTK - Df_1 - Df_2 - Df_3 - \dots \dots \dots Df_n$$

Yüzde değer olarak ifade edilen düzeltme faktörleri formülde yerine konulduğunda:

$$GTK = FTK \times (100 - Df_1 / 100) \times (100 - Df_2 / 100) \times \dots \dots \dots \times (100 - Df_n / 100)$$

$$GTK = FTK \times (100 - Df_s / 100) \times (100 - Df_y / 100) \times (100 - Df_f / 100)$$

$$FTK = 3.042 \text{ ziyaret/gün olduğuna göre;}$$

$$GTK = 3.042 \times (100 - 53,3 / 100) \times (100 - 10,5 / 100) \times (100 - 14,5 / 100)$$

$$GTK = 3.042 \times (0.467) \times (0.895) \times (0.855)$$

$$GTK = 1.087 \text{ ziyaret/gün olarak hesaplanabilir.}$$

Etkin Taşıma Kapasitesi (ETK)

Ana kaynak değerini oluşturan anıt, mezar ve müzelerin bulunduğu sahada çalışanlar, rehberler ve alan kılavuzlarıyla birlikte mevcut personel sayısı Milli Park Müdürlüğünden alınan bilgilere göre 656'dır. Burada çalışan personelden (rehberler, müze çalışanları, güvenlik elemanları) ve personelden sorumlu yetkililerden alınan bilgiye göre mevcut personel sayının yeterli olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle olması gereken personel sayısı 660 olarak alınmıştır. Bu bilgilere göre Yönetim Kapasitesi (YK) şöyle hesaplanabilir;

$$YK = \text{Mevcut Personel Sayısı} / \text{Olmaları Gereken Asgari Personel Sayısı} \times 100$$

$$YK = 656 / 660 \times 100 = 99 (\% 99)$$

$$ETK = GTK \times YK$$

$$ETK = 1.087 \text{ ziyaret} / \text{gün} \times 0.99$$

$$\text{Etkin Taşıma Kapasitesi} = 1.076 \text{ ziyaret/gün olarak hesaplanabilir.}$$

Sosyal Taşıma Kapasitesi (STK)

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın sosyal taşıma kapasitesine yönelik bilgiler, bölgede ziyaretçileri gezdiren rehberlerle yapılan görüşmelerden alınmıştır. Rehberlerden tur esnasında, ziyaretçilerden gelen varsa kalabalıklaşmayla ilgili sıkıntıları da hesaba katarak Milli Park'a yönelik kalabalıklaşma ve karşılaşma ile ilgili düşünceleri alınmıştır. Bu bilgilere göre:

$$\text{Grup Büyüklüğü (ortalama)} : 150 \text{ kişi}$$

$$\text{Karşılaşılması istenen ortalama grup sayısı: 2}$$

$$\text{Ziyaret süresi (ortalama): 7 saat}$$

$$\text{Milli Parkın ziyarete açık olduğu süre: 11 saat}$$

$$Rf = \text{alanın günlük açık olduğu süre} / \text{bir ziyaretin ortalama süresi}$$

$$Rf = 11 \text{ saat} / 7 \text{ saat} = 1.56 \text{ ziyaret/gün}$$

$$STK = Gb \times GKs \times Rf$$

$$STK = 150 \times 2 \times 1.56$$

STK= 468 ziyaretçi/gün olarak hesaplanmıştır.

Bulguların Değerlendirilmesi

Çalışmada, taşıma kapasitesinin hesaplanmasıyla Milli Park'ın yıl içerisinde (1.076 gün/ziyaretçi X 365 = 392.740 ziyaretçi/yıl) 392.740 ziyaretçiye ev sahipliği yapılabileceğini göstermektedir.

Genel itibariyle Çanakkale ilinde konaklayan turistler (Tablo 3.12), il içerisindeki bütün müzelerin ziyaretçi sayıları (Tablo 3.13), Milli Park içerisindeki müze ve ören yerlerinin ziyaretçi sayılarının (Tablo 3.15) değerlendirilmesiyle ve yetkililerle görüşmelerden yola çıkarak her yıl ortalama 750.000 ile 900.000 arasında ziyaretçinin bölgeye geldiği tahmin edilmektedir. Bu sayının bazı yıllarda (2005 ve 2006) 1.500.000 ziyaretçiye yaklaştığı bilinmektedir.

Bu elde edilen rakamların, çalışmada Milli Park için hesaplanan taşıma kapasitesini aştığı gözlenmektedir. Ayrıca Tablo 3.14'te gösterilen 2009 ve 2010 yılında Milli Parkı ziyaret eden ziyaretçilerin aylara göre dağılımından ve Milli Park Müdürlüğü'nden alınan son 10 yılın aylara göre ziyaretçi dağılımından yola çıkarak, yıl içerisindeki ziyaretçi sayısının % 83'e yakını nisan ve eylül aylarına dağılmıştır. Örneğin elde bulunan bütün veriler ve değerlendirmeler ışığında 2009 yılı için Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nı 850.000 kişinin ziyaret ettiği tahmin edilmektedir. Bu rakamın %83 yani 700.500'ü ise sadece nisan ve eylül ayları arasında Milli Parkı gezmiştir.

Araştırma sonucunda bulunan Milli Park için etkin taşıma kapasitesi 1.076'dır. Bu rakamın yukarıdaki veriler ışığında sadece 6 aylık (nisan - eylül) dönemleri için hesaplanması durumunda Milli Park için olması gereken ziyaretçi sayısı (1.076 ziyaretçi/gün X 183 gün = 196.908 ziyaretçi gün) 196.908'dir. Bu yöntemle ulaşılan ziyaretçi sayısı, Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'na 2009 yılının sadece 6 ayında gelen 700.500 ziyaretçi sayısının oldukça altındadır.

Bu durum Milli Parkı gezen ziyaretçilerin yoğunluğun aşırı boyutlara ulaştığı nisan ve eylül ayları arasında kapasiteyi yaklaşık 500.000'i aşkın artı ziyaretçi sayısı ile aştığı görülmektedir.

Milli Park'ın son 10 yılına bakıldığında ziyaretçi sayısı bakımından en fazla ziyaretçi sayısı 2005 yılında gerçekleşmiştir. 2005 yılında uzun devreli gelişme planı ve iyi tanıtım sayesinde bölge ziyaretçi akınına uğramıştır. O halde 2005 yılı için bir hesaplama yapmak gerekirse;

2005 yılı Milli Park içerisinde bulunan müze ve ören yerlerinin ziyaretçi sayısı 300.500'dür. Ancak kayda geçmeyen ziyaretler, anma törenlerindeki yoğunluk ve diğer çeşitli etkenler göz önünde bulundurulduğunda, Çanakkale Milli Park Müdürlüğü verilerine göre o yıl ziyaretçi sayısı 1.500.000'a yaklaşmıştır. Kendi başına 2005 yılında bölgeye gelen tahmini ziyaretçi sayısının da hesaplanan etkin taşıma kapasitesinin ($1.076 \times 365 = 392.740$ ziyaretçi/yıl) yıl bazında yaklaşık dört katı aşıldığını göstermektedir.

Bu hesaplamanın bölgede yoğunluğunun aşırı boyutlara ulaştığı 6 aylık dönem, yani yıllık ziyaretçi sayısının %83'e denk gelen yüzdesi için hesaplanması durumunda ise;

Yoğunluğun olduğu dönemde $1.500.000 \times \%83(0.83) = 1.245.000$ kişi sadece nisan-eylül ayları arasında Milli Parkı gezmektedir. Bu rakam çalışmanın modeline göre 6 aylık için (1.076 ziyaretçi/gün $\times 183$ gün = 196.908 ziyaretçi gün) 196.908 ziyaretçi olması gereken etkin taşıma kapasitesinin yaklaşık 7,5 katıdır.

Her iki durumdaki 6 aylık dönemler için Milli Park'ın aşırı bir şekilde talebe maruz kalması çok büyük sorunlara yol açabilir. Başta kaynakların tükenmesi, yerel halkın ve yerel değerlerin zarar görmesi, ziyaretçi memnuniyetinin azalması, ekonomik boyutlar ve geriye dönülemez çevresel zararlardır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda yapılan ve Milli Park'taki ziyaret yoğunluğu ve aşırı kaynak kullanımını değerlendirmek için veri oluşturacak analizler sonucunda araştırma alanın taşıma kapasiteleri aşağıdaki gibi hesaplanmıştır.

- Fiziksel Taşıma Kapasitesi: 3.042 ziyaret/gün
- Gerçek Taşıma Kapasitesi: 1.087 ziyaret/gün
- Etkin Taşıma Kapasitesi: 1.076 ziyaret/gün
- Sosyal Taşıma Kapasitesi: 468 ziyaret/gün

Bulgulara göre Milli Park'ın ana kaynak değerini oluşturan ve ziyaretçiler tarafından yüksek oranda kullanılması muhtemel olan tur güzergahındaki anıt, mezar ve ören yerlerine fiziksel olarak sığabilecek ziyaretçi sayısı gün içerisinde 3.042 kişidir. Ancak ziyareti etkilemesi olası olan aşırı sıcaklık, yağmur ve fırtınalı günler gibi hesaplamada kullanılan meteoroloji verileri göz önüne alındığında gerçek taşıma kapasitesi 1.087 ziyaretçiye düşmektedir. Bununla birlikte Milli Park'ta turizm faaliyetinde emeği bulunan çalışan personel sayısının aşırı yoğunluğun olduğu dönem içerisinde bazı aksaklıklar olmasına rağmen yeterli düzeyde olduğu düşünülmektedir. Bu duruma rağmen etkin taşıma kapasitesi hesaplanmış ve 1.076 olarak bulunmuştur.

Hesaplama sonucu ortaya çıkan bu değerler neticesinde Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın yıl içerisinde kabul edebileceği ziyaretçi sayısı 392.740 ziyaret/yıl olarak hesaplanmıştır ($1.076 \text{ gün/ziyaretçi} \times 365 = 392.740 \text{ ziyaretçi/yıl}$).

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda giriş çıkış gibi bir uygulamanın olmaması nedeniyle ziyaretçi sayılarına yönelik kesin rakamlara ulaşılamamaktadır. Milli Park'a gelen yıllık ziyaretçi sayılarına yönelik veriler sadece müze ve ören yerlerine gelen biletli ziyaretçilerden elde edilen verilerdir. Ancak bu verilerde de yıldan yıla düşüş olduğu gözlemlenmektedir. Bunun en büyük sebebi Milli Park'ın en yoğun olduğu 2005 ve 2006 yıllarından sonra sırasıyla 2007 yılında Abide Müze'sinin, 2008

yılının son altı ayında bazı müzelerin tadilat sebebiyle ve son olarak da 2010 yılında Kabatepe Tanıtım Merkezi'nin kapanmasıdır.

Araştırmada sonucunda bulunan verilerle, Milli Park Müdürlüğü'nden alınan verilerin taşıma kapasitesinin zorlanmasıyla ilgi değerlendirmelerde kullanılması için uygun verinin elde edilmesi amaçlanmıştır. Bu yüzden Milli Park'a 2010 yılında gelip müze ve ören yerlerini gezmiş olan 167.509 ziyaretçinin verisi kullanılmıştır. Sadece biletli ziyaretçi sayısı düşünülerek veriler incelendiğinde 2010 yılında Milli Parkı ziyaret eden kişi sayısı, taşıma kapasitesi değeri olan 392.740 değerinin altında çıkmaktadır.

Milli parka gelen okul gezilerinden bilet alınmaması ve resmi törenler için bölgeye gelen ziyaretçilerin sayılamaması sebebiyle bölgeye yönelik sayı tam olarak bilinmemektedir. Literatür taramasında ulaşılan çeşitli kaynaklardan ve Milli Park yetkililerinden alınan bilgilere göre aslında bu rakamın daha fazla olduğu söylenebilir. Yetkililerle yapılan görüşmeler sonucunda, örneğin 2010 yılında bölgeye yaklaşık 800.000 ile 900.000 arasında ziyaretçi gelmiştir. Bu sayının Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın ana kaynak değerini oluşturan tur güzergahında bulunan alanların taşıma kapasitesini zorladığı görülmektedir. Ayrıca 800.000 ziyaretçi sayısının büyük bir çoğunlunun Milli Park'ta ziyaretçi yoğunluğunun aşırı boyutlara ulaştığı nisan ve eylül ayları boyunca dağılması bölgenin taşıma kapasitesi açısından aşırı zorlanabileceği durumunu ortaya çıkarmaktadır.

Yine yetkililerle görüşmelerden yola çıkarak son 10 yıldaki en kalabalık yıllar 2005 (300.500 ziyaretçi/yıl) ve 2006 (293.300 ziyaretçi/yıl) yıllarıdır. Bu tarihlerde bölgeye yukarıdaki kaydı tutulamayan kitlenin de gelmesiyle, ziyaretçi sayısının yaklaşık olarak 1.500.000 üzerinde olduğu düşünülmektedir. Bu da çalışmada hesaplanan taşıma kapasitesi değerinin oldukça yukarıdadır. Bu rakamın yaklaşık dörtte üçünün sadece 6 ay gibi bir zaman diliminde meydana gelmesi geriye dönülemez etkileri ortaya çıkarabilmektedir.

Milli Parkı'n bu kadar fazla kullanım yoğunluğunu kaldıramayacağı ve ileriki yıllarda çeşitli çözümler geliştirilemediği takdirde büyük zararlara yol açabileceği düşünülmektedir.

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'ndaki kullanım yoğunluğunun azaltılabilmesi için ve özellikle de doğal kaynakların tükenmesinin önüne geçilmesi ve

bu kaynakların sürdürülebilirliğini sağlamak için başta ulusal olmak üzere bölgesel ve yerel yönetimlere çok iş düşmektedir.

İlk etapta bölgenin kullanım yoğunluğun belirlenmesi için kapsamlı bir ziyaretçi sayısı envanteri yapılmalı ve giriş-çıkışlar kontrol altına alınmalıdır. Çünkü doğal çevrenin tahrip olması durumunun, bölgenin altyapı ve üstyapı tahribatının, bölgedeki sosyal yaşamın turizm faaliyetleri yüzünden etkilenmesinin, ziyaretçi memnuniyetinin, yerel ekonomiye olan olumsuzlarının belirlenebilmesi için bölgenin turizm taşıma kapasitesinin bulunması gerekmektedir.

Kullanım yoğunluğunun uygun seviyeye çekilmesi için bölgeye farklı illerden gelen okul gezilerinin ve belediyeler tarafından organize edilen gezilerin yoğunluğun olmadığı aylarda da yapılmaları ve turlar için hafta içi günlerin de kullanılması yoğunluğu azaltacağı düşünülmektedir.

Bölgede sosyal hayatın turizm faaliyetinden etkilenip etkilenmedikleri saptanmalı ve yerel halkın Milli Park ziyaretçileri hakkındaki görüşleri alınmalıdır. Hem bu görüşler dikkate alınarak hem de ziyaretçi memnuniyetinin azalmaması için bir planlama yapılmalıdır.

Bölgede dinlenme amaçlı farklı hizmetler verebilecek kullanım alanlarının çoğaltılması gerekmektedir. Bu alanların fazlalığı, birkaç grubun dinlenmesi sırasında diğer grupların anıt ve mezarları etkin bir şekilde gezebilmelerini sağlayacağı düşünülmektedir.

Yine yukarıdaki duruma paralel olarak alanda hizmet veren tur şirketlerinin, alanı gezdiren rehberlerin ve alan kılavuzlarının yüksek sezonda kalabalıklaşmayı önlemek adına birlikte hareket etmesi ve ziyaretçi memnuniyetinin etkilenmemesi adına turlarının birbirleriyle çakışmasını minimum düzeye çekmeye yarayacak tur planlamalarının yapılması gerekmektedir.

İklim koşulları düşünüldüğünde ve gezi alanlarının sürekli olarak bu koşullara maruz kalıcı fiziki durumundan dolayı insanların yararlanabilmeleri için peyzaj düzenlemeleri yapılmalıdır.

Anıt ve mezarların tahrip edilmemesi adına grupların kolaylıkla bu alanların içlerine kadar girmeleri engellenmeli ya da bu duruma bazı standartların getirilmesi

gerekmektedir. Yine anıt ve mezarların iklim koşullarından zarar görebilmeleri ihtimaline karşın koruma düzenlemelerinin yapılması gerekmektedir.

Milli Park'ta tüm bu aşırı kullanımdan doğan sorunları ortadan kaldırmak için alana yönelik taşıma kapasitesi hesaplamalarına dikkat edilmelidir. Taşıma kapasitesinin belirlenmesi alanın korunması ve kaynakların tükenmesini önlemek adına önemlidir. Taşıma kapasitesinin çalışmada kullanılan yöntem ya da benzeri yöntemlerle hesaplanması korunan alanların ziyaretçi yoğunluğundan dolayı zarar görmesini engellenmiş olacaktır. Bu süreç yasal olarak desteklenmeli ve uygulamada zorunlu hale getirilmelidir.

KAYNAKÇA

- Akesen, Aytuğ. "Türkiye’de Ulusal Parkların Açık hava Rekreasyonu Yönünden Nitelikleri ve Sorunları", *İÜ Orman Fakültesi Yayınları*, Yayın No: 262, İstanbul, 1978
- Akış, Sevgin. "Sürdürülebilir Turizm ve Türkiye", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Mart - Haziran, 36-46, 1999
- Akten, Sibel. "Korunan Doğal Alanlarda Ziyaretçi Etki Yönetim Yaklaşımı: Gölcük Tabiat Parkı Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Peyzaj Mimarlığı, Isparta, 2009
- APGI. "Recreation Use Assessment Yarkin Hydroelectric Project Final Study Plan", Alcoa Power Generating Inc., Federal Energy Regulatory Commission Project No. 2197, 2003
- Appendix G. *Boating Capacity Study*, <http://parks.state.co.us>, (19.04.2012)
- Arnberger, Arne; Haider, Wolfgang ve Muhar, Andreas. "Social Carrying Capacity of an Urban Park in Vienna", *Working Papers of the Finnish Forest Research Institute 2*, 2004 <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2004/mwp002.htm>, (27.10.2011)
- Avcı, Nilgün. "Turizmde Taşıma Kapasitesinin Önemi", *Ege Akademik Bakış*, İzmir, 7(2), 2007: 485-501
- Avcıkurt, Cevdet. *Turizm Sosyolojisi*, Detay Yayıncılık, Balıkesir, 2003
- Bademli, Raci ve diğ. "Gelibolu Yarımadası Barış Park, Uluslararası Fikir ve Tasarım Yarışması" –Kitap- Gelibolu Yarımadası Barış Parkı Uluslararası Yarışma Bürosu, ODTÜ, ISBN, 975-7829-91-9, Ankara, 1997
- Bilgiç, P.Çiğdem. "Gelibolu Yarımadası'nda Turizmin Gelişimi", İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2005
- Bodlender, Bill, and Others. "Developing Tourism Destinations: Policies and Perspectives", *Longman*, London, 1991
- Bozok, Düriye. Turizm ve Cevre, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Şubat, 2002, s. 43-46
- Brunt, Paul ve Paul, Courtney. "Host Perceptions of Sociocultural Impacts", *Annals of Tourism Research*, Vol.26, No:3, London, 1999

- Brylske, Alex ve Flumerfelt, Shannon. "Assessing The Carrying Capacity Of Mpas: How Many Visitors Can Your Mpa Hold?", Mpa News International News And Analysis On Marine Protected Areas, Vol. 6, No. 2, August, 2004
- Buckley, R. "An ecological perspective on carrying capacity", Annals of Tourism Research, (1999).
- Cengiz, Tülay ve Çiğdem, Kaptan Ayhan. "Korunan Alanlarda Taşıma Kapasitesinin Belirlenmesi: Troya Tarihi Milli Parkı Örneği", *İntepe Değerleri Sempozyumu*, 2008
- Coccossis, Harry ve Mexa Alexandra. "Defining, Measuring And Evaluating Carrying Capacity In European Tourism Destinations", University of Aegean, Athens, 2002
- Çanakkale İli Turizm Verileri, Kültür ve Turizm Bakanlığı, <http://sgb.kulturturizm.gov.tr/TR,15229/turizm-istatistikleri.html>, (10.07.2012)
- Çanakkale'ye ait Müze ve Ören Yeri İstatistiki Verileri, Kültür ve Turizm Bakanlığı, <http://sgb.kulturturizm.gov.tr/turizm-istatistikleri.html>, (10.07.2012)
- Çavuş, Şenol. "Turistik Merkezlerin Taşıma Kapasiteleri ile Yaşam Evreleri Arasındaki İlişkiler ve Kuşadası Örneğinde Değerlendirme", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Doktora Tezi, İzmir, 2002
- Dall, S. Marzetti; Brandolini, Andrea ve Moset R. "Social Carrying Capacity of Mass Tourist Sites: Theoretical And Practical Issues About Its Measurement", The Fondazione Eni, 2005
- Demir, Cengiz. "Turizm ve Rekreasyon Faaliyetlerinin Olumsuz Çevresel Etkileri: Türkiye'deki Milli Parklara Yönelik Bir Uygulama", *D.E.Ü.İ.İ.B.F. Dergisi*, Cilt: 17, Sayı: 2, ss: 93-117, 2002
- Demir, Cengiz. "Milli Parklarda Turizm ve Rekreasyon Faaliyetlerinin Sürdürülebilirliği: Türkiye'deki Milli Parklara Yönelik Bir Uygulama", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Doktora Tezi, İzmir, 2001
- Doğan, H. Zafer. *Turizmin Sosyo-Kültürel Temelleri*, Detay Yayıncılık, Ankara, 2004
- Doğanay, Hayati. *Türkiye Turizm Coğrafyası*, Çizgi Kitapevi, Konya, 2001

Eagles, Paul; McCool, F.Stephen and Haynes, Christopher D.A. “Sustainable Tourism in Protected Areas: Guidelines for Planning and Management”, IUCN Gland, Switzerland and Cambridge, s.183, 2002, UK.

EARTH TRENDS, The Environmental Information Portal, earthtrends.wri.org/searchable_db/index.cfm?theme=7&variable_ID=828&action=select_countries, 2004

Edaw, Inc. "Ririe Reservoir Recreation Carrying Capacity Study", US Department of the Interior Bureau of Reclamation Pacific Northwest Region, Snake River Area Office, Boise, Idaho, 2004

Enrico Mattei Note Di Lavoro Series Index: [Http://www.Feem.it/Feem/Pub/Publications/Wpapers/Default.Htm](http://www.Feem.it/Feem/Pub/Publications/Wpapers/Default.Htm), (12.01.2012)

Eralp, Ziya. *Turizmin Toplumsal Değişimine Sosyo-Ekonomik Etkisi*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1974

Evert, W.Alan. “Outdoor Recreation and Natural Resource Management: An Uneasy Alliance”, *Praks&Recreation*, 58-67, 1999

FAO. Framework guidelines for assessing carrying capacity, (<http://www.fao.org/docrep/X5626E/x5626e0e.htm>), (10.12.2011)

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Sınırlarını Gösteren Harita. (tr.wikipedia.org), (10.06.2012)

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Gezi Güzergahı Haritası. Gelibolu Gezi Rehberi, <http://www.gelibolugezirehberi.com/?SyfNmb=2&pt=Gezi%20Program>, (10.11.2012)

Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Ziyaretçi Sayıları, Milli Park Müdürlüğü Verileri, 2012

Gelibolu Yarımadası'nda Bulunan Oteller, Motel ve Hoteller, <http://www.eceabat.gen.tr/oteller.asp>, (15.08.2012)

Gelibolu Yarımadası'nda Bulunan Pansiyonlar, <http://www.eceabat.gen.tr/oteller.asp>, (15.08.2012)

- Genel Nüfus Sayımları ve Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemleri Sonuçları*, Türkiye İstatistik Kurumu, (<http://rapor.tuik.gov.tr>), (18.07.2012)
- Green, Howard ve Colin, Hunter. “Environmental Impact and Tourism Development”, International Symposium on Tourism in the Mediterranean, İstanbul, 1991
- Gül, Atila ve Murat, Akten. “Korunan Doğal Alanlarda Rekreatif Taşıma Kapasitesi ve Kavramsal Yaklaşımlar”, *Korunan Doğal Alanlar Sempozyumu 8- 10 Eylül*, 2005, Isparta 485-494
- Güngör, Sertaç ve A.Tuğrul, Polat. “Bioklimatik Konfor ve Bioklimatik Konfora Sahip Alanların Coğrafi Bilgi Sistemleri Yardımıyla Tespitinde Kullanılan Yöntemler Üzerine Bir Araştırma”, *I. Ulusal Akdeniz Orman ve Çevre Sempozyumu*, Kahramanmaraş, 26-28 Ekim, 2011
- Holden, Andrew. “Environment and Tourism”, London and New York: Routledge, 2000
- Hovinen, G. R. “Visitor cycles – outlook for tourism in Lancaster County”, *Annals of Tourism Research*, (1982).
- Hsu, H.C.Cathy; Wolfe, Kara and Kang, K.Soo. "Image Assessment for A Destination with Limited Comparative Advantages", *Tourism Management*, vol. 25, pp. 121-126, 2004
- Inskip, Edward. "Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach", Van Nostrand Reinhold, New York, 1991
- Karşlıoğlu, Elif. “Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı’nda Çevre Sorunları ve Sorunların Giderilmesi İçin Çevre Yönetim Sistemi”, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006
- Kavram ve Tanımlar*, Milli Parklar Yönetmeliği, Tarım Ve Köy İşleri Bakanlığı, (<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/632.html>, 1983), (06.02.2012)
- Kaya, İsmet. “Sürdürülebilir Turizm Kalkınması ve Ülkemiz Açısından Bir Değerlendirme” Yayınlanmamış Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir, 1997
- Kelkit, Abdullah ve Esra, Özel. *Sürdürülebilir Turizm-Çevre İlişkisi, Çevre Sorunları Paneli*, Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Çanakkale, 2003

- Kozak, Nazmi; Metin, Kozak ve Meryem, Kozak. *Genel Turizm İlkeleri-Kavramlar*, Detay Yayıncılık, Ankara, 2001
- Kreag, D. The Impacts of Tourism: Minnesota Sea Grant Program, 2001.
- Kurt, Suzan. "Turizm Yönetimi ve Pazarlama Stratejileri", *Çalışma Raporu*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009
- Küçüktopuzlu, Faik. "Turistik Yatırımların Yoğunlaşmasına Paralel Rekreasyon İmkanlarının Geliştirilmesi Bakımından Güney Antalya Yatırım Projesi Uygulaması", Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 1991
- Kültür ve Turizm Bakanlığı Belgesi Bulunan Konaklama Tesisi Ziyaretçi Sayıları*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, <http://sgb.kulturturizm.gov.tr/turizm-istatistikleri.html>, (10.07.2012)
- Lea, John. "Tourism and Development in the Third World", *Routledge*, London and New York, 1988
- Manning, Robert; Yu-Fai, L. ve Burduk, M. "Research To Support Management Of Visitor Carrying Capacity Of Boston Harbor Islands", Boston Harbor Islands National Park Area: Natural Resource, Overview Northeastern Naturalist 12 (Special Issue3):201-220, 2005
- Mathieson, Alister ve Geoffrey, Wall. "Tourism: Economic, Physical and Social Impacts", *Longman*, New York, 1992
- McCool, F. Stephen ve Lime, W. David; "Tourism Carrying Capacity: Tempting Fantasy or Useful Reality" *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 9, No. 5, s:372-388, 2001
- McIntoch, Robert; Charles R. Goeldner. *Tourism: Principles, Practices and Philosophies*, 7. Edition, John Wiley and Sons Inc., New York, 1990
- Milli Parklarla İlgili İstatistiki Veriler*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, <http://sgb.kulturturizm.gov.tr/turizm-istatistikleri.html>, (10.07.2012)
- Milli Park'ın Aylara Göre 2009 ve 2010 Yılı Ziyaretçi Sayıları*, Milli Park Müdürlüğü Verileri, 2012

- National and Regional Tourism Planning: Methodologies and Case Studies, WTO, Routledge, London and New York, 1995
- Nghi, Tran ve diğ. "Tourism carrying capacity assessment for Phong Nha - Ke Bang and Dong Hoi, Quang Binh Province", *VNU Journal of Science, Earth Sciences*, 2007
- Olalı, Hasan ve Alp, Timur. *Turizm Ekonomisi*, Ofis Ticaret Mat. Şti., İzmir, 1988
- Olalı, Hasan. Turizm Politikası ve Planlaması, *İ.Ü. İşletme Fakültesi Yayınları*, İstanbul, 1990
- O'Reilly, A.M. Tourism Carrying Capacity: Concept and Issues, *Tourism Management*, 7(4), 254-258, 1986
- Ortega C. Jose Luis, Rosa Maria Chavez Dagostino, Amilcar Levi Cupul Magaria. "Estimating Carrying Capacity in a Natural Protected Area As a Conservation Strategy", 2010
- 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu, Milli Parklar Yönetmenliği, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, 1986
- Özdemir, Gökçe. "Destinasyon Yönetimi ve Pazarlama Temelleri İzmir İçin Bir Destinasyon Model Önerisi", Doktora Tezi, Turizm İşletmeciliği ABD, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2007
- Özdemir, S. Bike. "Çevre Koruma Kullanma Dengesinde Taşıma Kapasitesinin Önemi: Örnek Turizm Sektörü", Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara Üniversitesi, Ankara, 2007
- Özmen, Murat. "Turizmin Sosyo-Kültürel Etkileri: Akçakoca Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Turizm ve Otel İşletmeciliği ABD, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Abant İzzet Baysal Üniversitesi, 2007
- Öztürk, Cihad. "Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın Koruma-Kullanım Yönünden İrdelenmesi", Yüksek Lisans Tezi, Peyzaj Mimarlığı ABD, Fen Bilimleri Enstitüsü, Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, 2005
- Sayan, Selçuk ve Atık, Meryem. "Recreation Carrying Capacity Estimates for Protected Areas: A Study of Termessos National Park", Faculty of Agriculture, Department of Landscape Architecture, Akdeniz University, 2011

- Sayan, Selçuk ve Ortaçeşme, Veli. "Rekreasyonel Taşıma Kapasitesi Kavramı ve Korunan Alanlarda Taşıma Kapasitesinin Belirlenmesi" *Korunan Doğal Alanlar Sempozyumu Sözlü Bildiriler*, 2005
- Saveriades, Alexis. "Establishing the Social Tourism Carrying Capacity for the Tourist Resorts of the East Coast of the Republic of Cyprus", *Tourism Management*, 21, 147-156, 2000
- Sezgin, Orhan Mesut. *Genel Turizm ve Turizm Mevzuatı*, Detay Yayıncılık, Ankara, 2001
- Silva, P.Carlos. "Beach Carrying Capacity Assessment: How important is it ?", *Journal of Coastal Research Special* , Issue 36, ISSN 07490208, 2002
- Simon, F. J. G., Narangajavana Y. and Marques, D.P, "Carrying Capacity in the Tourism Industry: A Case Study of Hengistbury Head", *Tourism Management*, 25, 275-283, 2004
- Tekeli, Hasan. *Turizm Pazarlaması ve Planlaması*, Detay Yayıncılık, 2001, Ankara
- Thomas, N.Robert; Pigozzi, Bruce ve Sambrook, R. Alan. "Tourist Carrying Capacity Measures: Crowding Syndrome in the Caribbean", *The Professional Geographer*, Vol 57, No 1, p 13–20, 2005
- Tisdell, Clem. "Ecotourism, Economics and the Environment: Observation from China", *Journal of Travel Research*, Spring 96, Volume: 34, Issue:4, pp:11-19, 1996
- Tokmak, Cüneyt, "Sürdürülebilir Turizm Açısından Taşıma Kapasitesi: Topkapı Sarayı Örneği", Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara, 2008
- Usta, Öcal. *Genel Turizm*, İzmir, 2001
- Yaltırık, Faik. "Gelibolu Yarımadası Florası", Çeviri, 1959, Turril, W.B.,1924
- Yeşildağ, Barış, "Savaş Alanları Turizmi: Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010
- Zacarias, A. Daniel, Williams, Alan and Newton, Alice. "Recreation carrying capacity estimations to support beach management at Praia de Faro, Portugal", *Applied Geography*, 2011

- Watson, Llewellyn. ve Kopachevsky P. Joseph. "Tourist Carrying Capacity: A Critical Look at the Discursive Dimension", *Progress in Tourism and Hospitality Research*, 1996
- Webb, Howard. Williams, K., "Social Carrying Capacities and 12 Apostles", Port Campbell National Park, A research report to Parks Victoria, University of Melbourne, Parkville Victoria, Australia, 2003
- WTO/UNEP, 1992; 14'den, Thorsell, 1984

EKLER

Ek 1. Rehberlere, seyahat acentaları yetkililerine ve Milli Park Müdürlüğü bünyesinde çalışan personele yapılan anket

1. Kaç yıldır rehberlik yapmaktasınız ?
.....
2. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nda kaç yıldır (rehber olarak / alan kılavuzu olarak / Milli Park personeli olarak) çalışmaktasınız ?
.....
3. Rehberlik hizmeti yaptığınız gruplar kimlerdir ?
Yerli ☐ Yabancı ☐ Her İkisi ☐
4. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'ndaki kullanılabilir alan (tur güzergahı diyebiliriz) ne kadardır ?
.....
5. Milli Park'ta bir ziyaretin süresi kaç saattir (ortalama) ?
.....
6. Milli Park'ın günde ziyarete açık olduğu süre (ortalama) ?
.....
7. Şuan da Milli Park'ta gezdirdiğiniz maksimum grup büyüklüğü kaç kişidir ?
.....
8. Kalabalıklaşmayla ilgili gezdirdiğiniz gruplardan şikayet aldınız mı ?
.....

9. Kalabalıklaşmayla ilgili sorunlar düşünüldüğünde, size göre Milli Park'ta olması gereken maksimum ziyaretçi grup büyüklüğü kaç kişi olmalıdır ?
-
10. Milli Park'ta herhangi bir anıtın veya görülecek bir alanın, ziyaretçiler tarafından etkin bir şekilde gezilebilmesi için aynı alanda varsa şikayetleri de göz önüne alarak söyleyecek olursanız, alanda karşılaşılmaması istenen ortalama grup sayısı nedir ?
-
11. Alanda kalabalıklaşma sorunu yaşamamak için gruplar arası mesafe minimum ne kadar olmalıdır (ortalama dakika cinsinden) ?
12. Alanda ziyaretçilerin ihtiyaçları için çalışan 656 personelin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?
- Evet ☐ Hayır ☐
13. Cevabınız hayır ise olması gereken personel sayısının kaç olması gerekir ?

