

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ VE SİYASET BİLİMİ
(KENT VE ÇEVRE BİLİMLERİ)
ANABİLİM DALI

127731

127731

SÜRDÜRÜLEBİLİR TURİZM PLANLAMASI
VE
TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNE EKOLOJİK YAKLAŞIM

Yüksek Lisans Tezi

Ayşegül Keleş

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

Ankara 2003

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ VE SİYASET BİLİMİ
(KENT VE ÇEVRE BİLİMLERİ)
ANABİLİM DALI

SÜRDÜRÜLEBİLİR TURİZM PLANLAMASI
VE
TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNE EKOLOJİK YAKLAŞIM

Yüksek Lisans Tezi

Ayşegül Keleş

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Nesrin Algan

Ankara 2003

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ VE SİYASET BİLİMİ
(KENT VE ÇEVRE BİLİMLERİ)
ANA BİLİM DALI

SÜRDÜRÜLEBİLİR TURİZM PLANLAMASI
VE
TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNE EKOLOJİK YAKLAŞIM

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Nesrin ALGAN

Tez Jürisi Üyeleri

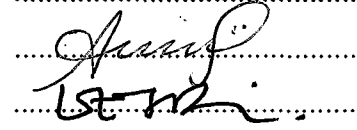

Adı ve Soyadı

Prof. Dr. Ruşen KELEŞ.....

Doç. Dr. Aysağul MENGİ.....

Doç. Dr. Naciye ALGAN.....

İmzası



Tez Sınav Tarihi..24.06..2003.....

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
KISALTMALAR.....	iii
TABLOLAR.....	iv
ŞEKİLLER.....	v
GİRİŞ.....	1
BÖLÜM I. KAVRAMSAL ÇERÇEVE, SÜRDÜRÜLEBİLİR TURİZM	
PLANLAMASINDA TEKNİK ARAÇLAR VE KURUMLARIN ROLÜ	
I.A Kavramsal Çerçeve.....	6
I.A.1 Turizm ve Çevre İlişkisi.....	6
I.A.2 Sürdürülebilir Turizm.....	20
I.B. Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Teknik Araçlar.....	26
I.B.1 Fiziki Planlama.....	27
I.B.2 Ekolojik Planlama.....	37
I.B.3 Taşıma Kapasitesi.....	39
I.C. Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Kurumların Rolü.....	41
I.C.1 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında	
Hükümetlerin Rolü.....	44
I.C.2 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Turizm	
Sanayiinin Rolü.....	46
I.C.3 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Hükümet Dışı	
Örgütlerin Rolü.....	48
I.C.4 Sürdürülebilir Turizm Planlanmasında Uluslararası	
Örgütlerin Rolü.....	49
I.C.5 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Özel Sektörün Rolü....	50
I.C.6 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Turistin Rolü.....	51

**BÖLÜM II. SÜRDÜRÜLEBİLİR TURİZM PLANLAMASI
VE YAT TURİZMİ**

II.A Yat Limanlarına Talebin Akdeniz Ülkelerindeki Niteliği.....	55
II.A.1 Tarihsel Gelişim.....	58
II.A.2 Akdeniz’deki Yat Limanları Oluşumları ve Ekolojik Dengenin Korunması.....	59
II.B Türkiye’de Yat Turizmi ve Çevresel Etkileri.....	63
II.B.1 Türkiye’de Yat Turizmi.....	63
II.B.2 Türkiye’de Yat Turizminin Çevresel Etkileri.....	77
II.B.3 Akdeniz’de ve Türkiye’de Yat Turizminin Karşılaştırmalı Özeti.....	82
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	83
YARARLANILAN KAYNAKLAR.....	89
TÜRKÇE ÖZET.....	100
İNGİLİZCE ÖZET.....	102
EKLER	
Ek-1 Birinci Bölge Planlama Çalışmaları.....	104
Ek-2 İkinci Bölge Planlama Çalışmaları.....	105
Ek-3 Üçüncü Bölge Planlama Çalışmaları.....	106
Ek-4 Dördüncü Bölge Planlama Çalışmaları.....	107
Ek-5 Beşinci Bölge Planlama Çalışmaları.....	108
Ek-6 Marina Yapılmadan Önce Göcek Koyu’ndan Görünümler.....	109
Ek-7 Yat Limanı ve Turizm Kompleksi Yapılmadan Önceki Alandan Görünümler.....	110
Ek-8 Göcek Marina Köyü Projesi.....	111
Ek-9 Göcek Marina Yüzer Dalgakıran ve İskeleler.....	112
Ek-10 Göcek Marinadan Bir Görünüm (Ahşap Köprüler).....	113
Ek-11 Göcek Marinadan Bir Görünüm.....	114
Ek-12 Göcek Marinadan Bir Görünüm (İskeleler).....	115
Ek-13 Yat Turizmi ile İlgili Ulusal Mevzuat.....	116

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BM	Birleşmiş Milletler
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirme
DLH	Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
GAÇ	Güney Anadolu Çevre Projesi
IFTO	İnternational Federation of Tour Operators
IHA	International Hotel Association
IHEI	İnternational Hotels Environment Intivative
ÖİK	Özel İhtisas Komisyonu
SÇD	Stratejik Çevresel Değerlendirme
PATA	Pasific Asia Trevel Association
UÇEP	Ulusal Çevre Stratejisi ve Eylem Planı
UNEP	United Nations Environment Programme
WB	World Bank
WTO	World Tourism Organization
WTTC	World Trevel & Tourism Council
WTTERC	World Trevel & Tourism Environment Research Centre

TABLULAR

Tablo-1 Dünyada ve Türkiye’de Toplam Turist Sayısı ve Toplam Gelir.....	12
Tablo-2 Türkiye’de Turizm Faaliyetleri Sonucu Karşılaşılan Çevre Sorunları.....	13
Tablo-3 Türkiye’de Turizm Amaçlı Kullanılan Kıyı Alanlarında Karşılaşılan Çevre Sorunları.....	14
Tablo-4 Akdeniz Ülkelerinde Yat Limanı Kapasiteleri (1990).....	61
Tablo-5 Akdeniz Ülkelerinde Yat Limanı Kapasiteleri (1992).....	62
Tablo-6 Türkiye’de Yat Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı Yat Sayıları.....	66
Tablo-7 1994 Yılında Türkiye’ye Gelen Sarı Bayraklı Yatların Aylara Göre Dağılımı.....	67
Tablo-8 Türkiye’de Yatçılık Tesisleri (Ege).....	73
Tablo-9 Türkiye’de Yatçılık Tesisleri (Akdeniz).....	75

ŞEKİLLER

Şekil-1 Türkiye’de Plan Türleri ve Plan Hiyerarşisi.....	29
Şekil-2 Dünyada Çevre Kirliliği.....	54
Şekil-3 Dünyada Yatçılık Faaliyetleri.....	60
Şekil-4 Akdeniz Çanağında Yat Limanları.....	64
Şekil-5 Türkiye’de Sarı Bayraklı Özel Yat Güzergahı.....	68
Şekil-6 Türkiye’de Sarı Bayraklı Ticari Yat Güzergahı.....	69
Şekil-7 Türkiye’de Yat Limanları, Yanaşma ve Çekmek Yerleri ile Marina Yatırımları İçin Öncelikli Yörelere.....	71



GİRİŞ

Günümüzde sanayileşmenin gelişmesi ile birlikte oluşan aşırı kentleşme, yaşam koşullarının güçleşmesi ve diğer olumsuz etkenler, özellikle kentsel alanlarda yaşayan insanlar üzerinde büyük baskılar oluşturmaktadır. Bu baskılardan kaçış turizm hareketlerine yansımaktadır.

Dünyada turizm faaliyetleri hızla artmaktadır. Gelecekte de bu olgu devam edecektir. Bunun sonucunda turizmin kültürel, doğal ve fiziksel çevre üzerinde etkisinin de süreceği açıktır. Turizm ve çevre, sürdürülebilir kalkınma anlayışıyla ele alındığında, ortaya çıkabilecek karşılıklı olumsuz etkiler en aza indirilebilecek, hatta sürdürülebilir turizm planlamasıyla çevre değerleri geliştirilebilecektir. Çevre ve turizm etkileşiminde, çevre turizm için önemli bir girdidir. Aynı biçimde sürdürülebilir kalkınma bağlamında ele alınan turizm; sosyal, kültürel, doğal ve fiziksel çevrenin varolan değerlerini koruyup, geliştirmede bir araç olabilir.

Turizmin en önemli kaynak alanı doğal varlıklardır. Turizmin sürdürülebilirliği açısından üstün kaynak değerlerine sahip ulusal parklar, termal kaynaklar, ormanlar, doğal peyzaj güzellikleri ile şelaleler, akarsular, nehirler, göller, denizler, dağlar, vadiler, yaylalar, mağaralar, yer altı gölleri gibi çevresel değerler korunması gerekli bir potansiyeldir.

Turizmin yoğunlaşması, hızlı ve plansız gelişimi sonucu tatil köyleri ve otellerin çevresel açıdan çok önemli olan koylarını betonlaştırması, kanalizasyonların denize akıtılması, çöplerin toplanmaması ve yok edilmemesi kirliliğe neden olmaktadır.

Turizm potansiyelini oluşturan doğal ve tarihi değerler korunabildikleri sürece ekonomik değer oluşturabilirler. Turizmin varolabilmesi için gerekli olan bu değerler çeşitli insan faaliyetlerinin yoğun baskıları altında kaldığında, çevre onarılmayacak şekilde tahrip olmaktadır.

Sanayileşmiş ve turizm alanında mesafe kaydetmiş olan ülkeler doğal ve tarihi çevreyi sonsuz bir kaynak olarak kabul edip kullanmakta ve sonuçta çözümünü güç sorunlar ortaya çıkartmaktadırlar. Kalkınmakta olan ve turizmden son yıllarda gelir elde etmeye başlayan ülkelerde ise durum daha da ciddidir. Bu ülkeler sanayileşme ve turizm yoluyla hızlı kalkınma amacı gütmekte, doğal ve tarihi çevre kalitesinin hızla değişmesine neden olmaktadır. Turizmin kısa dönemde gelişmesi için kaynaklar plansız ve programsız biçimde tüketilmektedir.

Turizmin plansız olarak gelişmesi veya hazırlanan planların uygulanmaması, sanayi ve kentleşmede olduğu gibi yanlış yer seçiminin gelecekte çevre değerleri üzerinde telafisiz sorunlar oluşturacağı kesindir.

Ekolojik, biyolojik, doğal kaynakların zenginliği ve çeşitliliğiyle, arkeolojik, tarihi ve kültürel değerleri ile diğer ülkelerle karşılaştırıldığında özel bir konuma sahip olan Türkiye’de, bu değerlerin korunabilmesi amacı ile ulusal ve uluslararası düzeyde birtakım tedbirler alındığı görülmektedir.

Turizm ve çevrenin ikili etkileşim içinde olması halinde turizm ulusal parkların korunmasına, düzenlenmesine, arkeolojik alanların, tarihi sitlerin restorasyonuna ve turizm amaçlı işlevsel kullanımlara yardımcı olabilir. Sürdürülebilir turizm planlaması doğal ve insan yapısı kaynakların özellikle tarihi mirasın korunmasına yardımcı olur.

Turizm sektörü, doğal ve kültürel değerlerin korunması, yaşatılması, değerlendirilmesi ve tanıtılmasında rolü en fazla olan sektörlerdendir. Turizm sektörünün sadece gelir getiren bir endüstri olarak görülmesi sonucunda, insan çevre ilişkileri açısından en hassas sektör olan turizm sektörü, kendisini ayakta tutabilecek yeni kaynak arayışları içine girmiştir.

Turizm gelişiminin çevreyi olumsuz yönde etkilemesinin engellenmesi, turistlerin gittikleri yerlerde doğal görünümü ve geleneksel yapısı bozulmamış bir çevrede tatil yapma isteği alternatif turizm türlerinin gündeme gelmesine sebep olmuştur. Yenilik

ve çeşitlilik talebi artmıştır. Deniz, kum, güneşten oluşan talebin yerini kültür, tarih, sağlık, kongre, yatçılık, eğlence almakta, kıyı turizmi yerine tüm ülkenin, sezonluk seyahatler yerine yılın tümüne yayılan turizm hareketi gelişmektedir. Bu arayışların giderek çoğalması, uluslararası turizm piyasasında doğal alanlara yönelik turizm hareketlerine olan talebinde artmasına neden olmaktadır. Bu talep artışı, ekolojik değer potansiyeli zengin ülkelerin, koruma-kullanma dengesi çerçevesinde ekolojik değerlerini turizme açma yoluna gitmelerine neden olmaktadır. Bugüne kadar dünyada değişik turistik yöreler gerekli altyapı ve donanımlar oluşturulmadan turizme açıldığından dolayı giderek betonlaşmakta, doğal ve fiziksel çevre tahrip olmaktadır. Ancak uluslararası turizm faaliyetlerinde doğal alanlara yönelik olan talep artışı ve giderek yaygınlaşan çevre bilinci doğrultusunda çevre kalitesine önem verilmesi, özellikle turistik yörelerde turizmin sürdürülebilirlik ilkesi içerisinde geliştirilmesi arayışlarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Sürdürülebilir turizmde amaç sosyal, ekolojik, ekonomik, mekansal ve kültürel sürdürülebilirliğin sağlanmasıdır. Sürdürülebilir turizm gelişimi turizm ve çevre politikaları göz önüne alınarak turizm ve çevre arasındaki etkileşimin tüm ayrıntıları ekolojik boyutu içine alan plan ve programların oluşturulması ile gerçekleştirilebilir. Ayrıca, planlama aşamasında yörenin turistik değerlerinin yapısal özelliklerinin ortaya koyulması, planların rasyonelliği ve uygulanabilirliği açısından önem taşımaktadır.

Bu çalışmada sürdürülebilir turizm kapsamında, alternatif turizm türlerinden biri olan yat turizminin Türkiye’de nasıl bir ekolojik yaklaşımla ele alınması gerektiği konusu incelenecektir.

Çalışmanın amacı, turizmin sürdürülebilirliğinin sağlanması ve bu doğrultuda gelişmesi, turizme kaynak oluşturan bölgesel veya yerel, tarihi ve doğal değerlerin korunup geliştirilerek devamlılığı sağlanırken, yat turizminin ekolojik etkilerinin neler olduğunun saptanması ve yat turizmüne ekolojik yaklaşımın nasıl olabileceğinin değerlendirilmesidir.

Çalışma kapsamında turizm-çevre ve sürdürülebilirlik ilişkisi ele alınacaktır. Bu çerçevede literatür taraması ve yüzyüze görüşmeler yapılacak, eko-turizm, sürdürülebilir turizm, yat turizmi gibi kavramlar irdelenecektir. Çalışmanın varsayımları:

- Turizmin sürdürülebilirliğinin sağlanması, turizme kaynak olan doğal ve tarihi değerlerin korunup geliştirilmesi ve çekiciliğinin devamının sağlanması ile mümkündür.
- Akdeniz ülkelerinde yat turizmini geliştirmek ve bu doğrultuda çok gelişmiş marinalar oluşturmak uğruna, kıyılar birçok yerde ekolojik yönden tahribata uğramıştır.
- Akdeniz ve Ege kıyıları özgün doğal dokusu, bozulmamış kıyıları ve küçük yerleşim alanları ile yat turizmi için cazip alanlardır.
- Akdeniz ve Ege kıyılarındaki yat limanları, plansız, altyapısız yapılaşma ve bozulan ekolojik denge ile genel turizm kirliliğine neden olmaktadır.

Bu amaç doğrultusunda çalışmanın birinci bölümünde kavramsal çerçevede, turizm-çevre ilişkileri ve sürdürülebilir turizm konusu değerlendirilecek, sürdürülebilir turizm planlamasında kullanılan teknik araçlardan fiziki planlama, ekolojik planlama ve taşıma kapasitelerinin önemine değinilecek ve son olarak da sürdürülebilir turizm planlamasında hükümetler, turizm sanayisi, hükümet dışı örgütler, uluslararası örgütler, özel sektör, turist ve organizasyonlar gibi kurumların rollerinin neler olduğu değerlendirilecektir.

İkinci bölümde sürdürülebilir turizm planlamasında yat turizminin dünyada, Akdeniz ülkelerinde ve Türkiye’de nasıl geliştiği ve çevresel etkileri üzerinde durulacaktır.

Sonuç ve öneriler kısmında ise genel olarak turizmin ve yat turizminin çevresel etkilerine değinilerek, bu etkilerin sürdürülebilir turizm planlaması bağlamında azaltabilecek veya önleyebilecek önlemlerin neler olabileceği tartışılacaktır.



BÖLÜM I. KAVRAMSAL ÇERÇEVE, SÜRDÜRÜLEBİLİR TURİZM PLANLAMASINDA TEKNİK ARAÇLAR VE KURUMLARIN ROLÜ

Bu çalışmanın birinci bölümünde kavramsal çerçevede, turizm-çevre ilişkileri ve sürdürülebilir turizm konusu değerlendirilecek, sürdürülebilir turizm planlamasında kullanılan teknik araçlardan fiziki planlama, ekolojik planlama ve taşıma kapasitelerinin önemine değinilecek ve son olarak da sürdürülebilir turizm planlamasında hükümetler, turizm sanayisi, hükümet dışı örgütler, uluslararası örgütler, özel sektör, turist ve organizasyonlar gibi kurumların rollerinin neler olduğu değerlendirilecektir.

I.A Kavramsal Çerçeve

Bu çalışmanın temel kavramları, turizm sektörüyle aralarındaki ilişkiler bağlamında ele alınmıştır.

I.A.1 Turizm ve Çevre İlişkisi

Doğal ve insan tarafından yaratılan tarihi ve kültürel kaynaklar bir ülkenin turizm arzını oluşturmaktadır. Bir ülkenin doğal, tarihi ve kültürel zenginliğinin temel ögesi olan bu kaynaklar, turistler tarafından kullanıldığı için turizm kaynakları olarak adlandırılmaktadır. Bu kaynaklar hava, su, toprak, flora, fauna, sosyo-kültürel çevre gibi çevresel değerlerin bütünüdür (Keleş ve Hamamcı, 1998: 20). Bu çevresel değerler topluma aittir. Yeniden oluşturulması ya çok zor ya da olanaksızdır.

Turizm, turistik ürün olarak sattığı çevresel değerlerin varlığına, yaşatılmasına katkıda bulunabileceği gibi zarar görmesine de neden olabilir (Yarcan, 1996: 9). Çevrenin korunması ve geliştirilmesi, kamu otoriteleri, yerel yönetimler, sivil toplum örgütleri ve halk çevresel değerler olmadan turizm faaliyetlerinin sürdürülebilir yapıda olmayacağını anladıkları ve bu yönde eylem planları geliştirdikleri ölçüde önem kazanacaktır (Kahraman, 1997: 103). Bu durumda turizmin çevreye katkısı olumlu olacaktır.

Turizm olgusuna turistlerin beklentisi açısından bakılacak olursa, başarılı bir turizm politikası için korunmuş ve geliştirilmiş bir çevre gereklidir. Aralarında çok yakın ilişki bulunan turizm ve çevre, bugün çevre ağırlıklı planlama ve sürdürülebilir turizm planlaması anlayışı çerçevesinde ele alınmaktadır.

1960'lı yıllardan itibaren Avrupa'da "deniz, kum, güneş" olgusuna dayalı kitle turizminin yaygınlaşması sonucu kıyılar kirlenmiş, çevre değerleri bozulmuştur. 1960-1980 dönemi, Avrupa'da turizmin çevresel değerlere yıkıcı etki yaptığı bir dönem olduğu ileri sürülmektedir (Kahraman, 1997: 103).

Doğal kaynakların korunmasının geniş kapsamlı ekonomik ve sosyal stratejiler ile bütünleştirilmesi için yapılan evrensel ölçekteki girişimler, 1972 yılında Birleşmiş Milletler tarafından Stokholm'de yapılan Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı ile başlamış, 1980'de hazırlanan Dünya Koruma Stratejisi ve Brundtland Raporu (1987), 1992 Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma (Rio) Konferansı ve son olarak Eylül 2002'de Johannesburg'da yapılan Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi (Rio+10) ile geliştirilmiştir. Bu girişimlerde çevre korumasının kalkınmaya bir engel teşkil etmediği, tersine doğal çevrenin korunmasının kalkınma için önemli olduğu kabul edilmiştir.

"Çevre Korumasında Turizmin Rolü, Dünya Turizm Organizasyonu'nun Manila Bildirgesi (WTO 1980) ile ortaya konmuştur. Bu bildirmede; 'turizm kaynaklarının kullanımının kontrolsüz bırakılmamasına, turizm gereksinimleri karşılanırken turizm alanlarında yaşayan nüfusun sosyal ve ekonomik yaşantısına, turist çeken tarihi ve

kültürel alanlarda doğal kaynaklara zararlı olacak faaliyetlerde bulunulmamasına, bütün turizm kaynaklarının insanoğlunun mirası olduğuna' değinilmiş ve uluslararası ölçekte doğal ve kültürel kaynakların korunmasının geniş kapsamlı turizm planlamasının amacı olduğu belirtilmiştir" (Karaaslan ve Özelçi, 1996: 361).

Manila bildirgesinden sonra 1982'de Dünya Turizm Örgütü (WTO) ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) ortaklaşa bildirme yayınlamışlardır. Bu bildirmede; "turizm gelişmesinin sağlanması için insanoğlunun çevresini oluşturan elemanların korunması, geliştirilmesi, kalitesinin artırılmasının temel koşul olduğu; bunun karşılığında turizmin rasyonel yönetimi ile kültürel ve fiziksel çevrenin gelişmesine, yaşam kalitesinin yükselmesine katkıda bulunabileceği" görüşünün ileri sürüldüğü bilinmektedir (Karaaslan ve Özelçi, 1996: 361).

Ulusal ve bölgesel ölçekte turizm planlamasında salt koruma yerine, sürdürülebilir kalkınma teknikleri, WTO ve UNEP'in 1983 yılında düzenlediği bir çalışmada şöyle ifade edilmiştir; "bölge planlaması, bölgeleme stratejileri kullanarak çevresel koruma amaçlarını elde etmek için en iyi araçtır. Bölgeleme stratejileri ve düzenlemeler, turizm faaliyetlerini tek bir alan içinde yoğunlaşmasını veya farklı alanlara yayılmasını sağlamak için kullanılabilirler. Bunun sonucunda sıkı koruma ölçütleri ile karar verilmiş aşırı baskılar ortadan kalkabileceği gibi, doğayı koruyan, doğal önceliklere saygılı arazi kullanımı kararları alınabilir. " (Karaaslan ve Özelçi, 1996: 362).

Turizm faaliyetlerinde, doğal ve sosyo-kültürel çevrenin uyumlu ilişkiler içinde olması gerekir. Bir yandan turist kabul eden ülkeler, diğer yandan turistlerin sorumluluğunda olan alanlar, WTO 1985 toplantısında aşağıdaki gibi ele alınmıştır:

- "İnsanoğlunun mirası olan doğal, sosyal ve kültürel özellikleri içeren 'turizm çevresi' bugün ve gelecek nesiller için korunmalıdır.
- Gününbirlik veya uzun süreli turizmin gerçekleştiği alanlarda o yöre halkının kendi turizm kaynaklarından kolayca yararlanması sağlanmalıdır.

- Yerli halkın kendi kültürüne, dinine, gelenek ve göreneklerine uygun davranış biçimlerini turistlerden beklemek hakkı olduğu bilinmelidir.
- Böyle bir anlayışın ve saygının sağlanabilmesi için turistlerin;
 - ❖ Yöre halkının dinsel ve geleneksel davranış biçimleri, yerel tabuları, kutsal yerleri,
 - ❖ Korunması gereken sanatsal, arkeolojik ve kültürel değerleri,
 - ❖ Korunması gereken doğal yaşam ve kaynaklar hakkında, bilgilendirilmeleri gerekir.
- Turistlerin davranış biçimleri ve iyi ilişkileri sayesinde hem ulusal hem de uluslararası düzeyde barışın devamına katkıda bulunacağı bilinmelidir.
- Günübirlik veya uzun süreli turizm faaliyetlerinde turistler mevcut politik, sosyal, ahlaki, dini kurallara, kanunlara ve yönetmeliklere uymak durumundadır. Turistler,
 - ❖ Sosyal, kültürel, doğal hayata saygı göstermek ve
 - ❖ Başkalarını rahatsız etmekten çekinmek zorundadırlar.” (Karaaslan ve Özelçi, 1996: 362).

“Turizmin gelişmesi için ilkelerin oluşturulduğu ve turizm planlaması üzerinde önemle durulduğu Hugue Bildirgesi (WTO) 1989 yılında yayınlanmıştır. Turizm ve çevre arasındaki temel ilişkilerin ortaya koyulduğu bu bildirmede; ‘bozulmamış doğal, kültürel ve fiziksel çevrenin, turizmin gelişimi için temel koşul olduğu, bunun karşılığında rasyonel bir turizm yöntemi ile yaşam kalitesinin gelişmesine olduğu kadar kültürel ve fiziksel çevrenin korunması ve geliştirilmesine önemli katkıda bulunacağı’ görüşü benimsenmiştir” (Karaaslan ve Özelçi, 1996: 362).

1989 yılında yayınlanan Hugue bildirgesinden sonra, sürdürülebilir kalkınmada turizm planlaması uluslararası platformda gittikçe önem kazanmaktadır. Globe (İş ve

Çevre İçin Küresel Olanaklar) konferanslar serisinin 1990 yılında Kanada Vancouver'de gerçekleştirdiği "Tourism Stream of Globe'90" başlıklı toplantısında Sürdürülebilir Turizm Kalkınmasının Stratejileri belirlenmiştir. Belirlenen çerçevede, hükümetler, turizm sanayisi, örgütler ve turistler tarafından ele alınacak özel eylemlerin neler olması gerektiği ortaya konmuştur (Inskeep, 1991; Karaaslan ve Özelçi, 1996: 362).

Globe'92'de ise çevre sorunlarının çözümüne pratik çözüm yolları aranarak; küresel sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması konusu gündeme gelmiştir. Globe'92'nin "Turizm ve Çevre" konulu ilk bölümünde küresel turizm gelişiminin devamının; dünyanın doğal, tarihi ve kültürel kaynaklarının korunması ve turizm faaliyetlerinin organizasyonu ile sağlanabileceği görüşü önem kazanmıştır (Karaaslan ve Özelçi, 1996: 362).

Türkiye'de ise 80'li yıllardan itibaren kapasite üstü kullanımlar, kıyı bölgelerinde turizm hareketlerinin yoğunlaşması ile çevresel değerlerin kalitesinde bozulmalar meydana gelmiştir. 80'li yıllardan itibaren doğal, kültürel, sosyal kaynakların kalitesinin korunup geliştirilmesine dayalı turizm ürün ve hizmetleri aranır hale gelmiştir. Ülkemizde de 90'lı yıllardan itibaren turizm ürün ve hizmetlerinde çeşitliliğe gidilerek, gerekli talebi yaratmaya yönelik politikalar uygulamaya konmuştur.

Turizmin hızlı gelişmesi ve kısa sürede ekonomik kar sağlama düşüncesi çevre kalitesinin bozulmasına neden olmaktadır. Doğal değerlerin taşıma kapasitelerinin üstünde kullanımı fiziksel çevre değerlerine zarar vermektedir. Bu durum gelecek nesillerin bu varlıklardan nitelikli bir biçimde yararlanamama tehlikesini doğurmaktadır. Çevresel değerlerin yıllar boyu insanlığın hizmetine sunulabilmesi ve bu olumsuz gelişmelerin önlenmesi için sürdürülebilir turizm politika ve ilkelerinin geliştirilip uygulanmasına başlanmıştır.

1990'lı yıllarda tüm dünyada çevreye ilişkin politika ve uygulamalara olan ilgide artış gözlemlenmektedir. Bunun nedeni ise hava, su, toprak kirliliği ve gürültünün artması, ağaç sayısının azalması, yaban hayatı tür ve sayısının azalması, iklim değişikliği ve ozon tabakasında görülen bozulmalar gibi sorunların küresel düzeyde önemli sorunlar haline gelmesidir.

80'li yıllardan itibaren sektörel planlama anlayışından tümleşik planlama anlayışına geçilmiştir. 90'lı yıllarda turist beklentilerinin kaliteli bir çevreye dayalı olduğu, çevrenin korunup geliştirilmesinin yararı, turizm yatırımcılığı ve işletmeciliğinde çevre unsurlarını koruyucu ve geliştirici ilkelere gerek duyulduğu turizm ve seyahat acenteleri tarafından anlaşıldığı ileri sürülmektedir (Kahraman, 1997: 105).

Turizm ve seyahat acentelerinin büyük bir kısmı 60-70 ve 80'li yıllarda işlerini genişletmiş ve çevresel değerleri bedava kullanmışlardır. Birçok ülkede ekonomik değerler ön plana çıkmış, ekonomik çıkarlar için fiziki, kültürel ve sosyal çevre kaynakları sömürülmüştür. Turizm yatırımlarında kapasite kısıtlamalarına uyulmamış, fiziksel planlama koşulları gereğince uygulanmamıştır. Yine de turizm yatırım ve işletmeciliğinin çevreye verdiği zararlarını bacalı sanayiler, doğal madde işleyen endüstri ve tarım faaliyetlerinin yarattığı zararlar boyutunda olmadığı söylenebilir.

Turizmin aşırı tüketim yapan kitlelerin bir etkinliği olduğu ileri sürülmektedir. Bu nedenle turizme dönük alanlar çabuk kirletilmeye elverişlidir. Diğer yandan çevre sorunlarının yoğunlaştığı alanlarda turizm etkinliğinin yok olacağı kaygısı da çevrenin korunmasında önemli bir etken olmaktadır. Turizm doğal, tarihi ve kültürel çevreye bağlı olarak varlığını sürdürmekte ve koruma-kullanma dengesinin sağlanamaması nedeni ile turizm etkinliğinin bir sonucu olarak çevre kirliliği ortaya çıkmaktadır.

Çevre, her bir turizm etkinliği için zorunlu olan kaynaktır. Bu çevre temel olarak, insanoğlunun oluşumuna katkıda bulunmadığı, hazır bulduğu doğal çevre ve doğal

çevre kaynakları kullanılarak oluşturduğu yapay çevre şeklinde ikiye ayrılabilir. Turizmin her iki çevreye de etkileri olmaktadır. Turizmin etkileri, araçla seyahat nedeni ile hava kirliliği, tesislerden dolayı su ve toprak kirliliği, etkinliklerden dolayı bitkilerin tahribi, yaban hayatının tehlikeye sokulması gibi birçok biçimde olabilir.

Turizm dünya ekonomilerinde gittikçe büyüyen bir sektör olmaya devam etmektedir. Yıllara göre turist sayıları ve turizm gelirleri bakımından dünya ve Türkiye'deki durum aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo-1 Dünyada ve Türkiye'de Turist Sayısı ve Toplam Gelir

Yıllar	Dünyada		Türkiye'de	
	Turist Sayısı (Milyon)	Toplam Gelir (Milyar Dolar)	Turist Sayısı (Milyon)	Toplam Gelir (Milyon Dolar)
1980	285	92	1,2	327
1990	455	255	4,8	3200
2000	698	477	10,4	7600

Kaynak: Erdoğan N., (2003), **Çevre ve (Eko)turizm**, ERK 2003, Ankara, s: 82

Yukarıdaki tablodan da görüldüğü gibi turizmin ekonomik önemi büyümeye devam etmektedir. Ancak turizm ziyaret edilen yerlerde göz ardı edilemeyecek ciddi sorunların ortaya çıkmasına neden olduğu unutulmamalıdır. Bunlar:

- **Turizm Sanayisiyle Gelişen Yapıların, Ekosisteme Etkileri:** Ziyaret edilen yerlerin doğal yapısında değişiklikler olmaktadır. Daha önceleri ormanlar, çiftlikler, tarım alanları, ve kıyıların olduğu yerlerde hava alanları, otoyollar, piknik ve kamp alanları, golf alanları, restoranlar, kayak alanları... gibi kullanımlar çoğalmaktadır.
- **İnsan İlişkileri ve Sosyal Yaşamın Değişmesi:** ziyaret edilen yerlerdeki kültürel gelenekler ve gelişme, mevsimlik bağımlı bir turizm kültürü ve gelişmesiyle ortadan kalkmış ve yeniden biçimlendirilmiştir.

- **Cevre Kirliliğinin Artması:** ziyaret edilen yerlerde turist sayısındaki artışa paralel olarak çevre kalitesinde bozulmalar görülmektedir.
- **Ekonomik Yapının Değişmesi:** turizm sanayisinin kısa dönemde istihdam yaratması yerel ekonomik gelişmeyi etkilemektedir.

Yukarıda sıralanan sorunlar dışında turizm faaliyetleri sonucu oluşan kirliliği;

- Gürültü kirliliği,
- Görsel kirlilik,
- Hava kirliliği,
- Katı ve sıvı atıkların oluşturduğu kirlilik olarak sıralamak mümkündür.

Bunlara ek olarak turizm faaliyetleri sonucu biyolojik çeşitlilik de tehlikeye düşürülmektedir.

Tablo-2 Türkiye’de Turizm Faaliyetleri Sonucu Karşılaşılan Çevre Sorunları

Toplam il sayısı	Turizm Faaliyetleri Sonucu Karşılaşılan Çevre Sorunları					
	Sıvı atıkların artırılmadan deşarjı	Doğal yapıya uygun olmayan çarpık kentleşme	Katı atıklar	Gürültü	Tarım alanları kaybı	Orman alanları kaybı
34	%77	%71	%71	%59	%44	%38

Kaynak: Şahin, 2001: 49.

Yukarıda ki tablodan da anlaşılacağı gibi (Tablo-2) Türkiye’de, turizm faaliyetleri sonucu; sıvı ve katı atıklar (%77-71), doğal yapıya uygun olmayan çarpık yapılaşma (%71), gürültü (%59), tarım ve orman alanlarının kaybı (%44-38) gibi sorunlar yaşanmaktadır. Kıyı alanlarında bu faaliyetler sonucu oluşan çevre kirliliklerinde artış görülmektedir.

Tablo-3 Türkiye’de Turizm Amaçlı Kullanılan Kıyı Alanlarında Karşılaşılan Çevre Sorunları

Toplam il sayısı	Turizm Amaçlı Kullanılan Kıyı Alanlarında Karşılaşılan Çevre Sorunları				
	Sıvı atıklar ve deniz kirliliği	Çarpık kentleşme, II. Konut ve görüntü kirliliği	Katı atıklar ve düzensiz depolama	Gürültü kirliliği ve yoğun trafik	Kıyılarda kamu kullanımının kısıtlanması
19	%63	%47	%37	%37	%11

Kaynak: Şahin, 2001: 49

Çevre Bakanlığı’nın il müdürlüğü bulunan 34 ilden 19’unun denize veya körfeze kıyısı bulunmaktadır. Bu illerde turizm amaçlı kullanılan kıyı alanlarında karşılaşılan sorunlara bakıldığında (Tablo-2); sıvı ve katı atıklar (%63-37), çarpık kentleşme (%47), yoğun trafik ve gürültü kirliliği (%37), ve kamu kullanımının kısıtlanması (%11) gibi sorunlarla karşılaşıldığı görülmektedir. Bu hususlar genel olarak değerlendirildiğinde turizm, kendisinin varlık nedeni olan çevresel değerleri her yönüyle olumsuz yönde etkilediğini göstermektedir.

Gerekli önlemler alınmadığı takdirde turizmin doğal çevre üzerindeki genel etkileri şu şekilde sıralanabilir;

- **Hava Kirliliği:** hava kirliliği, turizm alanlarında karada ve denizde kullanılan araçlardan, ısıtma ve soğutma sistemlerinden ve emisyonlardan oluşmaktadır. Hava kaynakları ile ilgili bozucu etkiler daha çok yüksek trafik yoğunluğu olan alanlardadır. Kırsal alanlarda turizm sonucu oluşan hava kirliliği oluşumunun daha az olduğu görülmektedir.
- **Su Kirliliği:** yerleşmelerin atıkları akarsu, göl ve denizlere deşarj edilmekte, turist sayısındaki artışa koşut olarak su kirliliği de artmaktadır. Atık suların deşarj öncesi arıtımının yaygınlaşması sektör açısından önemli bir gelişmedir. Ancak, yer altı sularının içme suyu olarak kullanılması, özellikle turist yoğun bölgelerde temiz suyun tükenmesi sonucu çölleşme tehlikesi artmaktadır

(Tekkökoğlu, 1996: 381). Türkiye’de kıyı turizminin gelişmesiyle birlikte yat turizmi ve yat turizmini geliştirme çabaları da artmıştır. 1982 yılından itibaren turizm yatırımlarını teşvik etmek için kıyı turizmüne uygun yerlerin turizm merkezi ilan edilmesi kıyıda yapılaşmanın artmasına neden olmuştur. Yapılaşmanın yoğunlaştığı kıyılarda arıtma tesislerinin olmadığı, evsel atıkların denize doğrudan verildiği yerlerde deniz kirliliği artmıştır. Ayrıca yatlar atık sularını temiz koyalara boşaltmakta ve katı atıklarını kıyıya boşaltmaktadırlar. Bu atıklar dalga ve akıntılarla denize taşınarak kirliliğe neden olmaktadır.

- **Toprak Kirliliği:** atık suların arıtılmadan su kaynaklarına bırakılmakta ve dere, ırmak, göl gibi yüzeysel sular kirletilmektedir. Su kaynaklarının kıt olması nedeni ile tarımsal sulamada bu sular kullanılmaktadır. Böylece kirli su içindeki kirletici ve tehlikeli maddeler toprağa karışıp toprağın fiziksel, kimyasal ve biyolojik yapısını bozmaktadır (Keleş ve Hamamcı, 1998: 117). Ayrıca tarım alanları ikinci konut baskısıyla karşı karşıyadır. Diğer yandan golf alanı gibi özel kullanışların yanlış yer seçimi de verimli tarım topraklarının yok olmasına neden olmaktadır. Turizmin arazi kullanımında yarattığı spekülasyon, kırsal ekonomik yapıyı değişikliğe uğratmaktadır. Tarla sahiplerinin kısa sürede yüksek gelir elde etmek amacıyla tarlalarını satması, tarım alanlarının kooperatif arsasına ve turizm konut alanına dönüşmesine neden olmaktadır. Örneğin, Silivri, Erdemli, Silifke, Kuşadası, Antalya’da tarım alanları turizm amaçlı yapılaşmadan zarar görmüştür. Bunun en olumsuz etkisi muz, narenciye, zeytin alanlarının yapılaşmaya açılmasıdır. Bir diğer örnek ise turizm amaçlı yapılan Dalaman Havaalanı’dır. Havaalanı verimli tarım toprakları üzerinde inşa edilmiştir. Ayrıca havaalanı Köyceğiz Dalyan sulak alanına yakın olması nedeni ile uluslararası kuş göç yollarına da zarar vermektedir (Doğaner, 2001).
- **Gürültü Kirliliği:** gürültü, evden çalışma yerlerine kadar yaşamın her alanında rahatsız edici bir durumdur. Turizm alanlarındaki başlıca gürültü kaynakları:

- ❖ Ulaşım (motorlu taşıt, deniz araçları, havaalanları),
- ❖ Eğlence yerlerinin gürültüsü,
- ❖ Şantiye-inşaat gürültüsü,
- ❖ Diğer insan etkinliklerinin gürültüsüdür.

Turistik alanlarda özellikle turistlerin belirli alanlarda yoğunlaşmasından dolayı, motorlu taşıt ve deniz araçlarının çıkardığı sesler ve gürültüler rahatsız edici olmaktadır. Özellikle turizm alanlarında otellerde yapılan eğlenceler ve eğlence merkezlerinden yayılan çok yüksek seviyede müzik sesleri gürültü kirliliği oluşturmaktadır.

- **Biyolojik Çeşitlilik:** özellikle orman alanları kıyı kesimlerinde yaz sezonunda, iç kesimlerde de diğer sezonlarda (dağ evi) turizm etkinliğinin yoğun baskısı altına girmektedir. Ağaçlar yakılarak yada kesilerek turistik kullanıma açılan orman alanlarında yalnızca ağaçlar değil, o ekosistem içinde yer alan hayvanlarda yok olmaktadır. Kıyıdaki turizm etkinliği sonucu Caretta Caretta örneğinde olduğu gibi kimi hayvanların çoğalması, hatta yaşamlarını sürdürmeleri olanaksızlaşabilmektedir. Katı ve sıvı atıkların denize boşaltılması denizlerdeki canlı yaşamı etkilemektedir. Bitki örtüsü turistler için önemli çekim noktası oluşturmaktadır. Ancak turizm etkinlikleri bitki örtüsü üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır. Yürüyerek veya herhangi bir araçla kamp ve piknik yapılması gibi faaliyetler bitki örtüsüne zarar vermektedir.
- **Doğal ve Tarihsel Değerler Üzerindeki Etkiler:** doğal, tarihi, arkeolojik değerler ve kaynakların aşırı ve bilinçsiz kullanımı hassas ekosistemler ve doğal kaynakların zaman içinde bozulmasına ve yıpranmasına neden olmaktadır. Örneğin Maçka Altındere Vadisi Ulusal Parkı'nda ter alan Sümela Manastırı'nın freskleri insanlar tarafından kazılmasından ve fotoğraf makinelerinin flaşlarından zamanla zarar görmüşlerdir. Aynı durum Göreme Ulusal Parkı içinde geçerlidir. Pamukkale travertenlerinin aşırı ziyaretçi

baskısı sonucu siyahlaşması doğal kaynakların bozulmasına en belirgin örneklerden birisidir.

- **Sosyal ve Kültürel Etkiler:** turizmin geliştiği alanda yaratmış olduğu ekonomik, fiziksel ve ekolojik etkilerin yanı sıra diğer önemli etkisi de toplumun sosyal yapısı üzerindeki etkisidir. Turizmin sosyal yapı ve insan üzerindeki etkileri şunlardır:
 - ❖ Yerel halk, turizm gelişmesi nedeniyle kendi topraklarından çeşitli nedenlerle çıkmaktadır.
 - ❖ Turizm sektörünün kıyıları ve en güzel alanları kullanımları ile yerel halk bu kaynakları kullanımdan yoksun bırakılmaktadır. Buna yasal olarak engel bulunmamakla birlikte bazı engeller çıkarılarak kullanımlar kısıtlanmıştır. Bu duruma en iyi örnek büyük otellerin kıyıları kapatarak halkın kullanımını engellemesi yada kamu kurumlarının tatil yerlerinde kendilerine tesisler kurmasıdır.
 - ❖ Turizm mevsimlik, güvencesiz, uzun saatler çalışmayı ve düşük ücret yapısını içeren iş koşulları sunmaktadır.
- **Görsel Kirlenme:** doğal kaynaklar üzerindeki direk etkilere ek olarak, turizm gelişmesi görsel kalite üzerinde de olumsuz etkiye sahiptir. Doğal çevre ve yerel mimari ile uyuşmayan mimari yapılar ve düzensiz gelişme görsel kirlilik yaratmaktadır. Bu etki özellikle de sahil ve manzara yolları boyunca dikkat çekmektedir. Yine yollar boyunca büyük, çirkin ve düzensiz şekilde yerleştirilmiş reklam ve ilan panoları, elektrik ve telefon direkleri, kablolar ve katı atıklarda görsel kirlilik yaratmaktadır. Bu düzensiz büyüme, hem kötü görüntü yaratmakta, hem de konaklama yerlerinin doğal manzaralarını kapatmaktadır.
- **Katı ve Sıvı Atıkların Etkileri:** turizm sanayisine turistlere hizmet veren oteller, havaalanları ve eğlence yerleri ve diğer işyerleri yılda tonlarca atık üretmektedirler. Kamp ve piknik alanlarında, parklarda, dağlarda, denizlerde ve sahillerde kısacası tüm turizm alanlarında düzenli atık toplama ünitelerinin

olmaması, atıkların görsel kirlilik, koku ve sağlık sorunlarının oluşmasına neden olmaktadır.

Yukarıda sıralanan çevre kirliliklerinin yanı sıra ülkemizde özellikle kıyı bölgelerinde turistik kullanımlar ve turizm sektöründen kaynaklanan fiziksel çevreye ilişkin sorunlar yaşanmaktadır. Bunlar;

- Biyolojik çeşitlilik ve zenginlik üzerindeki etkiler,
- Turistik amaçlı yapı ve kullanımlardan kaynaklanan atıkların artması, deniz, kıyı ve toprakların kirlenmesi,
- Mevsimlik nüfus artışına bağlı olarak ortaya çıkan atıklardan kaynaklanan çevre kirliliği, gürültü kirliliği gibi sorunlar,
- Kıyılarda yer alan ve doğanın yapısını değiştiren konutlar, dinlenme ve eğitim amaçlı tesisler ve otel-motel gibi konaklama tesislerinin neden olduğu altyapıya ilişkin sorunlardır.

Turizm faaliyetlerinin her ne kadar doğal çevre üzerinde etkisi varsa da doğal çevre turizm endüstrisinin temelidir. Bu temelin zarar görmesi turizm sektörünün zarar görmesi demektir. Doğal çevrenin kirlenmesinin turizm üzerindeki etkileri şöyle sıralanabilir;

- **Kültürel Mirasa ve Ormanlara Verilen Zararlar:** egzoz gazları ve azot yayılması sonucunda doğada asit oranı artar. Bu durum hava, su ve toprak da genel bozulmalara yol açar. Ormanlara ve suya gelen bu zarar yüzünden turist miktarı azalır. Asit çökeltileri, mermer heykelleri ve taş binaları uzun dönemde bozar.
- **Su Kirliliği:** göllerin, denizlerin, akarsuların kirlenmesi turizmi olumsuz yönde etkiler. Birçok bölgede su kirliliği sebebiyle denize girmek

yasaklanmıştır. Su kirlenmelerinin nedenleri başında kanalizasyon, fabrika ve gemi atıkları gelmektedir.

- **Toprak Kirliliği:** birçok yerde toprak toksik atıklarla kirletilmiştir. Bu durum sağlığı olumsuz etkiler, bulaşıcı hastalıklara neden olur. Kirli su birikintileri de turizmi tehdit eden unsurların başında gelir.
- **Ozon Tabakasının İncelmesi:** ozon tabakasının incelmesi morötesi ışınların yeryüzüne erişmesine neden olur. Bunun deriye zararı büyüktür. Yüzme ve güneşlenmeyle birlikte deri kanserinde artış gözlenebilmektedir.
- **Hava Kirliliği:** bacalardan çıkan duman ve egzoz gazlarının neden olduğu hava kirliliği şehir turizmini olumsuz etkiler (Renda, 1995: 45). Ayrıca iklim değişikliği de turizme olumsuz etki yapabilir.

Sanayileşmiş ve turizm alanında mesafe kaydetmiş ülkelerin doğal ve tarihi çevreyi sonsuz bir kaynak kabul edip kullanmaları çözümü güç sorunlar yaratmıştır. Çevre ile ilgili sorunların çözümünde bilimsel ve teknik yöntemlere başvurmak gerekmektedir. Kırsal alanların turistler tarafından tüketilmesinin karşısına geçmek, ülkenin endüstri, kültür, eğitim, ulaşım hizmetleri, konut ihtiyacı gibi temel konularında yapılmış planlamaların turizmin yarattığı ihtiyaçlar açısından da yapılmasıyla mümkündür. Zaman ve mekan yönünden oluşan yoğunlaşma hareketi çevreyi kirletici ve tahrip edici niteliktedir.

Turizm bölgelerindeki aşırı yoğunlaşma, sahillerdeki turistik beldelerde aşırı yapılaşmaya neden olmaktadır. Bu yapılaşmanın ana nedenlerinden biri turizmin yöre ekonomisine getirdiği canlılık sonucu iç göçün, dolayısıyla da konut talebinin artması, diğeri ise, tatil amaçlı ikinci konutlardaki artışlardır. Her iki konut türündeki artış, ayrıca beraberinde ciddi altyapı sorunlarını da getirmektedir.

Aşırı yapılaşmanın bir diğer sebebi de yerel yönetimlerin rant amaçlı yapılaşmayı artıran imar planı değişiklikleridir. Tüm bunların ötesinde ülkesel ve bölgesel fiziki

gelişme planları hazırlanmadığı için çevreyi korumak güçleşmekte ve yeni kirlilikler ortaya çıkmaktadır.

21. yy'da turizm işletmelerinin çevre korumayı temel alan işletmecilik politikalarını uygulamaya koyacakları düşünülebilir. Çünkü turizm sektörü dünyanın en yaygın endüstrilerinin başında yer alacak ve turistler çevre duyarlı, çevre dostu turizm ürün ve hizmetlerine yöneleceklerdir. Böylelikle turizm ekonomik getirisi olan güçlü bir sektör olmakla kalmayıp, çevresel değerlerin korunmasına ve geliştirilmesine öncülük eden bir sektör olacaktır. Turizm yatırım projelerinin ekonomik yapılabilirliğinin yanında ÇED (projenin çevresel değerler üzerinde yaratacağı olumlu-olumsuz etkilerin değerlendirilmesi) yatırım kararlarının alınmasında temel ölçütü oluşturacaktır.

Ekonomik bir faaliyet olan turizm ile çevre arasındaki ilişkiler, doğal ve sosyal çevreye zarar vermeden turizmin çekiciliğinin artırılmasıdır. Çevre ile turizm arasındaki ilişki, çevre değerlerinin korunması ile kalkınma ölçütleri arasında denge kuran sürdürülebilir turizm gelişimi ile ortaya koyulabilir.

I.A.2 Sürdürülebilir Turizm

Sürdürülebilirlik kavramı, ilk kez 1987 yılında yayınlanan “Brundtland Raporu” ile dünya gündemindeki yerini almıştır. Kavram, 70’li yıllardan itibaren gelişmekte olan çevre hareketlerinin sonuçlarına dayanmaktadır. 60’lı yıllarda dünya gündeminde kalkınma düşüncesinin hakim olması, yapılan her türlü eylemin, çevreye olan olumsuz etkilerine bakmaksızın, desteklemesine neden olmuştur. Ancak 70’li yıllarda çevreye duyarlı yaklaşımların gündeme gelmesi ile sadece kalkınmanın yeterli olmadığına karar verilmiş, bunun sonucunda 80’lerde çevreye duyarlı kalkınma modeli gündeme gelmiştir. Bu bağlamda Brundtland Raporu ile sürdürülebilir kalkınma kavramı; “bugünün insanının gereksinimlerini, gelecek

kuşakların kendi gereksinimlerini karşılama olanaklarından ödün vermeden karşılayabilmesi” olarak tanımlanmıştır (Çorakçı, 1991: 71).

Sürdürülebilir kalkınmanın temelinde kaynakların korunması ve geliştirilmesi bulunmaktadır. Kaynakların sürekli olarak, korunarak değerlendirilmeleri, özellikle yenilenebilir kaynakların kendilerini yenileme sınırları aşılmadan kalkınmaya destek olabilmeleri, çevreyi koruyan kalkınma felsefesinin temelini oluşturur (Çakılcıoğlu, 1996: 1).

Gerek ekonomik büyüme, gerek teknoloji ve sanayide ilerleme 60’ların ortalarında eleştirel bir gözle incelenmeye başlanmıştır. Öncelikle doğal çevrede gözlemlenen olumsuz değişimler bazı duyarlı bireyler ve gruplarca belirlenmiş ve ekonomik, teknolojik gelişmeleri planlayan ve gerçekleşmesi için her türlü çabayı gösteren hükümetlere uyarılar halinde iletmeye başlanmıştır. Özellikle çevrecilerin öncü hareketleri, toplumbilim ve tarih zenginliklerini inceleyen bilim dallarından gelen eleştirilerle beslenmiştir. İşte bu dönemde doğal ve insan yapısı çevreye zarar vermeyen teknoloji, ekonomik büyüme hızı arayışları, baskı gruplarının eylemleri ile kamuoyuna yayılmıştır (Çakılcıoğlu, 1996: 1).

“Sürdürülebilirlik, bir toplumun, ekosistemin yada sürekliliği olan herhangi bir sistemin işlerini kesintisiz, bozulmadan, aşırı kullanımla tüketmeden yada sistemin hayati bağı olan ana kaynaklara aşırı yüklenmeden sürdürülebilmesi yeteneği” olarak tanımlanmaktadır. Ekonomik kalkınmaya koşut olarak gelişen turizmde de “sürdürülebilirlik” kavramı tartışılmaya başlamıştır (Kahraman, 1997: 102).

Bu bağlamda “turizmin sürdürülebilirliğinin sağlanması ve bu kavramda gelişmesi; kavramsal olarak turizme kaynak oluşturan bölgesel veya yerel kültürel ve doğal değerlerin korunup geliştirilerek çekiciliğinin devamının sağlanması” şeklindeki yaklaşımlara da rastlanmaktadır (Çubuk, 1996: 20)

Bir başka tanımlamada ise “sürdürülebilir turizm, insanın etkileşim içinde bulunduğu yada bulunmadığı çevrenin bozulmadan veya değiştirilmeden korunarak,

kültürel bütünlüğün, ekolojik süreçlerin biyolojik çeşitliliğin ve yaşamı sürdüren sistemlerin idame ettirildiği ve aynı zamanda tüm kaynakların ziyaret edilen bölgedeki insanların ve turistlerin ekonomik, sosyal ve estetik ihtiyaçlarını doyuracak şekilde ve gelecek nesillerin de aynı ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri biçimde yönetildiği bir kalkınma şeklidir” denilmektedir (Dinçer, 1996: 342)

Turizmin, çevreye karşı duyarlı olması gerekliliği, günümüzde klasik turizm anlayışına göre çevreye karşı duyarlılığında dolayı “Eko-Turizm” ve “Sürdürülebilir Turizm” adları verilen turizm biçimlerini gündeme getirmiştir.

Doğal ve kültürel kaynakları tahrip etmeyen, çevreyi ön plana alarak kalkınmayı hedefleyen sürdürülebilir kalkınma stratejisinin turizme yansımaları olan eko-turizm politikası ise, günümüz rekreasyonel turizm kaynaklarının çevreye saygılı ve duyarlılığın artırılması yoluyla, gelecek nesillere aktarımını hedefleyen ölçülü, çevreye duyarlı ve yaşama saygılı bir turizm politikasıdır (Alten ve diğerleri, 1997: 17).

Eko-turizmin, doğayı temel alan turizm sanayisi içinde hızla büyüyen ve sürdürülebilir turizmin bir parçası olduğu ileri sürülmektedir. Zaman içinde eko-turizm farklı şekillerde ifade edilmiştir. Bunlardan bazıları şunlardır:

- Doğaya dayalı turizm,
- Yumuşak turizm,
- Özel ilgi turizmi,
- Yeşil turizm,
- Sorumlu turizm,
- Alternatif turizm,
- Eko-turizm (Erdoğan, 2003: 109).

Dünyadaki gelişmeler eko-turizmi oldukça kabul gören aktiviteler arasına itmiştir ki, 2002 yılının Birleşmiş Milletler tarafından eko-turizm yılı ilan edilmesi bunun en önemli göstergesidir.

Birleşmiş Milletler'in (BM) 2002 yılını dünya eko-turizm yılı olarak ilan etmesinde; eko turizmin büyük oranda ekonomik gelişme potansiyeline sahip alanlarda giderek artan bir önem kazanması ve aynı zamanda da eko-turizmin iyi planladığı, geliştirildiği ve idare edildiği takdirde doğal çevrenin korunması için güçlü bir araç olma özelliği arz etmesi nedenleri önemli bir rol oynamıştır.

Eko-turizm kavramının benimsenmesi oldukça yenidir. Uluslararası eko-turizm yılı nedeni ile uluslararası kuruluşlar eko-turizm kavramını turistlerin ana amacının doğayı gözetmek ve takdir etmenin oluşturduğu doğal çevre ve kültürel miras üzerinde en az etki yaratan ve değerlerin korunmasına katkıda bulunan bütün turizm türlerine yansıtılmak için kullanmaya karar vermiştir.

Sürdürülebilir turizm dar anlamda yalnızca, doğal verilerden yararlanılması yada korunmasını kapsamamaktadır. Doğa toplumsal ilişkilerden soyutlanarak, yalnızca fiziksel gerçekliği kapsamında ele alınmamaktadır. Sürdürülebilir turizmden söz edebilmek için hem doğal hem de sosyal olan yönlerinin bir bütünlük içinde ele alınması gerekli olmaktadır. Böyle bir hedef turizm planlamasında bir kapsam genişlemesini içerirken, turizmin fiziksel planlamasında ise, hem alternatif turizm arayışlarını, hem de turizmin, çeşitli toplumsal kesimlerde yer alan kişilerin fiziksel ve düşünsel sağlıklarını yeniden kazanacakları dinlenme etkinliklerinin bir bütünü olarak tüm toplumsal kesimlerin gereksinmelerine yönelik olarak yaygınlaştırılmasını içermektedir.

Sürdürülebilir turizmin gelişmesi, doğal alanların korunması, yenilenmesi ve ekolojik dengenin korunması ile olasıdır. Turizmin kaynağı olan bu değerlerin korunmaması durumunda, turizmin geleceğinin yerel, bölgesel ve ulusal düzeyde bozguna uğraması kaçınılmazdır.

Sürdürülebilir turizm gelişmesi deyince; doğal, kültürel, ekolojik, biyolojik tüm yenilenebilen ve yenilenemeyen kaynaklara süreklilik sağlayarak turizm faaliyetinin planlanması ve yürütülebilmesi anlaşılmalıdır. Bir başka deyişle sürdürülebilir

turizm, turizm gelişmesini yok etmeden çevrenin korunması, alanların kullanımının planlanmasıdır (Kahraman, 1997: 104).

Türkiye’de VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı ve Ulusal Çevre Stratejisi ve Eylem Planı (UÇEP) gibi mevzuatta ve kurumsal yapının oluşturulmasında hazırlanan çalışmalarda sürdürülebilir turizme ilişkin kararlar yer almaktadır. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın turizm ve tanıtma ile ilgili hazırlanan bölümünde sürdürülebilir turizmle ilgili olarak “sektörle ilgili tüm yatırımların doğal, tarihsel ve sosyal çevreyi kollayıcı, koruyucu ve geliştirici bir yaklaşım içinde olmasına özen gösterilecektir” ve “turizm hareketlerinin yoğunlaştığı bölgelerde yerel yönetimlerin ve halkın turizmle ilgili kararlara katılması sağlanacaktır” şeklinde politikalar belirlenmiştir. Yine bu planla “doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımını temin etmek üzere gerekli yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılacaktır. Bu bağlamda, 6831 sayılı Orman Kanunu, 3194 sayılı İmar Kanunu, 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu’nda ve çevre ile ilgili yönetmeliklerde gerekli düzenlemeler yapılacaktır.” şeklinde kurumsal düzenlemeler yapılması ön görülmüştür (DPT, 2000: 167,189).

UÇEP’te ise, sürdürülebilir turizme ilişkin eylem seçenekleri belirlenmiştir. Bu seçeneklerin arasında öncelik taşıyanlar şunlardır: katı ve sıvı atık boşaltımının, su temininin, tarihsel, kültürel ve doğal değerlerinin korunmasının maliyetini turizmin çevre üzerindeki etkisinin içselleştirilmesi, turizm yatırımlarının planlamasına ve uygulamasına yerel halkın daha yaygın biçimde katılımı, güvenliğin sağlanmasına ve kirlilik denetimine ilişkin yaptırımların daha sıkı biçimde uygulanması ve belirli su yollarında acil durum hazırlık sistemlerini daha iyi geliştirip izleyerek, kirlilik sorununun ve deniz ulaştırmasından kaynaklanan risklerin daha etkili biçimde kullanılması, ekonomik ve sosyal büyümenin daha etkili biçimde yönetilmesi, bu bağlamda yapılacak işler arasında deniz ve kıyı ekosistemlerinin korunması, çevresel etki değerlendirmelerin (ÇED) kıyıdaکی yapılaşma konusunda daha yaygın biçimde kullanılması ve ilgili kurumlarda çalışanların mevcut önlemleri daha iyi

uygulayabilecek biçimde eğitilmeleri yer almaktadır (UÇEP -www.çevre.gov.tr-, 2003: 47,48).

Yerel yönetimlerin denetimi altında, çevreye saygılı, yapılaşmada yerel mimari özelliklerin korunmasına, arkeolojik kalıntı ve tarihsel yapıların özgün ortama uyumunun bozulmamasına özen gösteren bu turizm biçimi yeni yapılanma yerine var olan yapıların yeniden kullanımını özendirir ve yöresel ekonomik uğraşları korur ve geliştirir. Sürdürülebilir turizm de esas olan, doğal alanların ve kırsal kesimlerin, geleceğin turizm alanları olarak, turizmin olumsuz çevresel etkisinden korunması, günümüz turizmi içinde, turistlerin çevresel sorunları olmayan ortamlarda doğa içinde turistik etkinliklere katılmasıdır.

“Sürdürülebilir turizm genel ilkeleri;

- Talebe göre değil, arza göre turistik düzenlemelerin yapılması,
- Önceliklerin yerel halka verilmesi,
- 12 ay turizm,
- Toplu taşıma,
- Toplumsal kalıtım,
- Temiz enerji kullanımı,
- Eylem durumunda dinlenme,
- Gerçek yaşamın sahnelenmesi,
- Mevcut yapı stokunun kullanımı,
- Toplumsal ve kültürel kimliğin korunması,
- Turizm yatırımlarının esnek, gelişmeye açık ve uzun vadeli olması” olarak sıralanabilir (Çakılcıoğlu, 1996: 4).

Yukarıda açıklanan genel ilkeler doğrultusunda sürdürülebilir turizmin amacı; turizmi, çevreye, topluma, tarihsel, doğal ve kültürel varlıklara zarar vermeden geliştirilerek, bölge ekonomisine katkıda bulunmaktır.

Daha yaşanabilir dünya anlayışı çerçevesinde, tüm yerleşmelerde, tüm doğal kaynaklar açısından temel yönelim, planlamanın doğanın sahip olduğu ve sağladığı olanakların zenginliğini, sürekli artırıcı anlamda, doğanın bir parçası olan insana ve doğal bütüne hizmet eden bir biçimde bütünleşik bir planlama anlayışıyla ele alınmasıdır. Sürdürülebilir turizm planlamasının da bu bütünleşik planlamanın bir parçası olduğu kabul edilmektedir.

I.B Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Teknik Araçlar

Turizme açılması öngörülen veya mevcut turistik yörelerde, kullanım aşamasına geçilmeden veya kullanım aşamasında bir takım çalışmaların yapılması gerekmektedir. Kuntay (2002) sürdürülebilir turizm planlamasının teknik araçlarını özetleyen çerçeve koşullar belirlemiştir. Bu çerçeve koşullar;

- **Temel Çerçeve Koşullar:** uluslararası havaalanı, uçak pisti, otoyol gibi ulaşım altyapısının varlığı, amacına uygun seyahat ve düzenli turlarla güvenli bir turizm etkinliği, yasal koruma ve halkın bilinçlendirilmesi yoluyla görülmeye değer turistik değerlerin tahribinin önlenmesi ve korunması temel çerçeve koşullardır.
- **Ekonomik-Politik Çerçeve Koşullar:** turizmi geliştirmek için yasal ve ekonomik politikaların varlığı, yeterli finansman ve olanaklar, uzman işletme ve tur operatörlerinin bilgilerine kolay erişiminin sağlanması, diğer ülkeler için yeni tanıtım sistemleri, pazarlama ve geliştirme için bilgi alma ve eleştirme olanakları, turizm okulları, animasyon okulları ve çevre koruma konusunda geliştirilmiş meslek içi eğitim kurslarıdır.
- **Sosyal ve Ekolojik Turizm Çerçeve Koşullar:** turizm projeleri için ve koruma alanları için yasal koşullar, katılım sistemi, yerel yönetimlerin veya doğa korumayla ilgili kurumların rolleri, çevre korumayla ilgili yatırımlar,

çevrenin korunması için yeterli uzmanlar ve danışmanlar şeklinde sıralanabilmektedir (Kuntay, 2002: 1).

Bu çalışmaların en önemli bölümü ise çevre düzeni planlarının oluşturulmasıdır. Turizm alanı planları belirli bir bölgedeki doğal, kültürel, ekonomik ve beşeri kaynakların bir denge çerçevesinde kullanılmasını öngören, ekolojik yapıyı bozmadan sosyal ve ekonomik faydayı en üst düzeye çıkarmayı hedefleyen ve bunu mekan düzenlemesi aracılığıyla yapan kurallar bütünüdür (Özhan, 1991: 171).

Çevre düzeni planlarının en önemli kısmını, fiziksel planlama, ekolojik planlama ve taşıma kapasitesinin belirlenmesi oluşturur. Bu konulara aşağıda değinilmektedir.

I.B.1 Fiziki Planlama

Turizmin sürdürülebilir bir yapıda geliştirilebilmesi için turizmin gelişimini yok etmeden çevrenin korunması, mekanların planlanması gerekmektedir. Planlama çalışmasında merkezi, bölgesel ve yerel otoritelerin bir bütünlük anlayışı içinde olmaları, ulusal ve bölgesel düzeyde işbirliğinde bulunmaları gerekmektedir. Güney Antalya Turizm Gelişimi Projesi'nde olduğu gibi sadece turizm değil bölgenin tüm gereksinimleri dikkate alınarak, yaygın planlama anlayışında ekonomik faaliyetlerin turizmle uyumlu biçimde düzenlenmesi esas alınmalıdır.

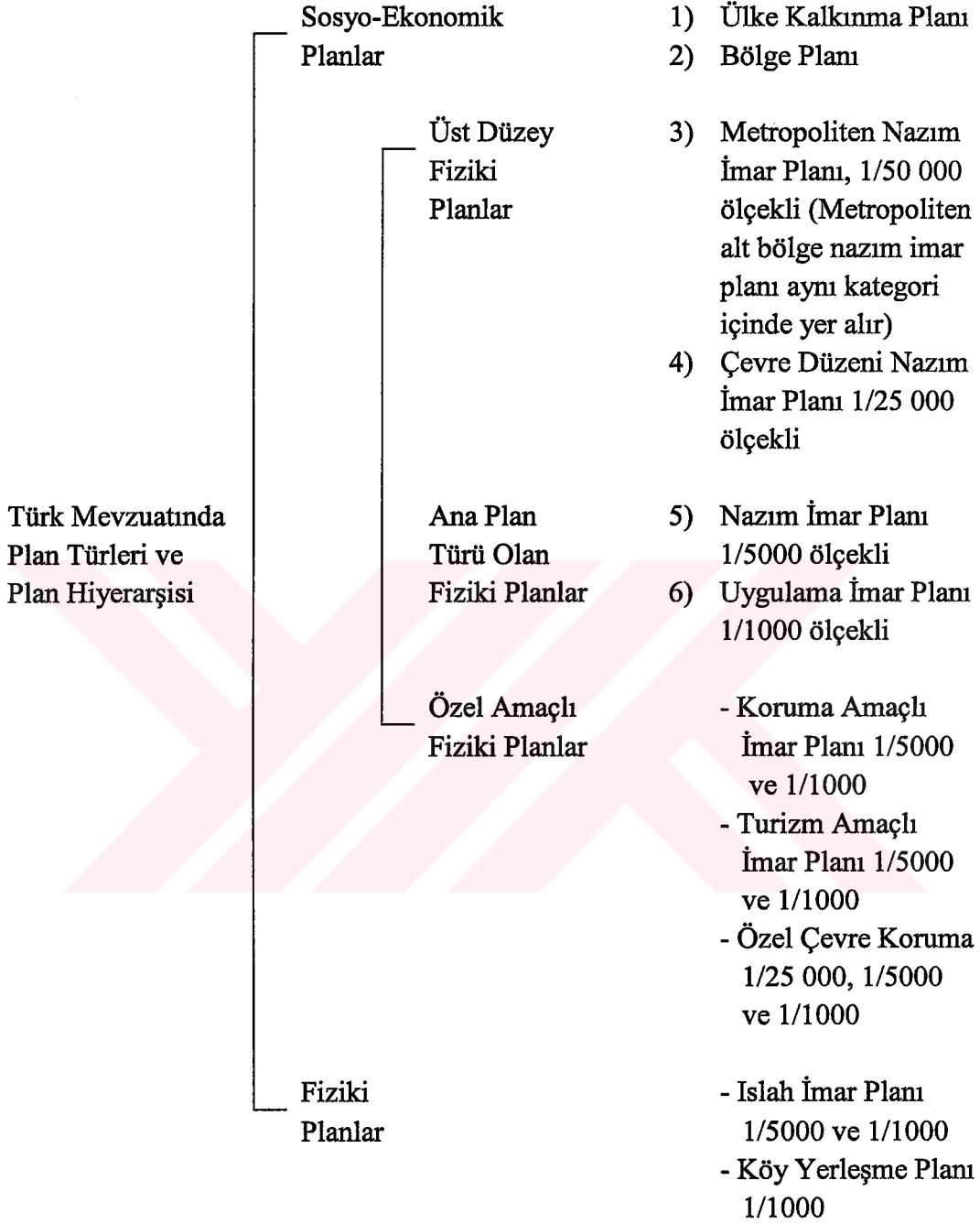
Turizmin geliştirilmesi planlanan yerlerde tarım, sanayi, ticaret de plan ölçeği içinde geliştirilmelidir. Turizm sayesinde, doğal ve tarihi yerler korunmuş, gelecek kuşakların gereksinimlerine yatırım yapılmış olmakta, turizm faaliyeti ile proje alanında diğer faaliyetlerin de gelişmesi sağlanmaktadır (Kahraman, 1997: 107).

Fiziksel planlama çalışmalarında bütünlük sağlanarak ulusal, bölgesel ve yerel plan ve politikalar arasında tutarlılığa dikkat edilmektedir. Plan hiyerarşisinde, her plan kendisinden önce gelen planın amaç, hedef ve stratejilerine uymak zorunda

olduğu gibi, kendisinden sonra gelen plana da veri verip, uygunluk sağlamalıdır. Eğer bu sıralamada günün koşullarına, yerel özelliklere göre bir değişiklik yapılacaksa, bu husus diğer planlara da katılır ve değişiklikler, her planda yer alır (Şekil 1).



Şekil-1 Plan Türleri ve Plan Hiyerarşisi



Kaynak: Çetiner. 1997: 145.

Yukarıdaki şekilde görüldüğü üzere, kentin fiziki görünümünü sağlayacak planlar, nazım planlar ve uygulama imar planlarıdır. Bu planların kentin doğal, sosyal, ekonomik, tarihsel, arkeolojik, turistik, toprak ve altyapı özelliklerini, çevre koşullarını göz önüne alarak yapılması gerekir ki, sağlıklı bir doku, sağlıklı bir çevre

yaratılabilirsin. Ancak ülkemizde, nazım ve uygulama imar planı dışında yer alan özel amaçlı fiziki planlar da bulunmaktadır. Türkiye’de tarım ve turizm alanları korunmakta, faaliyete açılacak alanlar fiziksel planlarda (Şekil-1) belirtilmektedir.

Her ne kadar turizm amaçlı imar planları özel amaçlı planlar içinde yer alsa da, plan hiyerarşisi içinde bakıldığında her plan kendinden önce gelen planın amaç, hedef ve stratejilerine uymak; kendisinden sonra gelen plana da veri verip uygunluk sağlamak zorunda olduğu için turizm alanları için yapılan bütün planlar turizmle ilgili kararları içermektedir.

Yatırımlar yapılırken sadece bugünün kuşaklarının gereksinimleri değil gelecek kuşaklarında gereksinimleri dikkate alınarak çalışmalar geliştirilmelidir. Çünkü sadece bugünü değil geleceği ve insanlığın esenliğini, doğaya saygıyı temel alan kalkınma çabaları sürdürülebilir bir nitelik taşıyabilir.

Dünyanın en hızlı büyüyen pazarlarından biri olan turizmden daha yüksek pay alabilmek için ülkeler, doğal sermayelerinin, tarihi değerlerinin korunması ile kalkınma ölçütleri arasında denge kuran sürdürülebilirlik kavramını turizm planlaması ile birlikte ele almak durumundadırlar. Turizm faaliyetleri sonucu ekonomik kalkınma ve çevresel değerlerin korunması sürdürülebilir turizm gelişimi için ana amaçtır. Ancak herhangi bir sektörün verimliliği ve aynı zamanda da çevresel değerlerinin korunması da oldukça güçtür. Özellikle turizm sektöründe, kendi oluş nedenini oluşturan tarihi, arkeolojik peyzaj değerlerinin ve doğal güzelliklerin korunması ile sektörün yaşaması çelişen iki kavram olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle sürdürülebilir turizm planlaması kavramı gündeme gelmiştir (Karaaslan ve Özelçi, 1996: 365).

Planlama sürdürülebilir gelişmede önemlidir. Plan, sosyal çerçevede uygulama aracı olarak, sosyal grubun beklentilerini, değerlerini ve sürdürülebilir gelişmenin sosyal açıdan gerçekleşebilir olmasını sağlamalıdır. Plan gelişmeyi hedeflemektedir. Sürdürülebilir turizm planlaması, uzun vadede gelişmeye karşı çıkmayan, çevreyi ve ekolojik değerleri koruyan planlamadır (Çubuk, 1995: 464).

Uluslararası, ulusal ve yerel düzeyde sosyal, fiziksel ve ekolojik çevreye saygılı turizm gelişimi için araç olan sürdürülebilir turizm planlaması;

- Turizm yoluyla çevre ve ekonomiye katkıda bulunmayı,
- Sektörler arasında eşit gelişmeyi sağlarken tarihi, doğal ve fiziksel çevreye saygılı olmayı,
- Yerel halkın yaşam standardını geliştirmeyi,
- Turistlere en üst düzeyde hizmet sunmayı, ziyaret ettikleri ülke hakkında bilgilendirmeyi, görgülerini arttırmayı,
- Turizm çevre ve diğer hedeflere bağlı olarak çevresel kaliteyi elde etmeyi amaçlar.

Sürdürülebilir turizmde doğal ve tarihi çevrenin bütün değerlerini yansıtan gelişme kararlarının alınması sağlanırken, gelir ve istihdam için fırsatlar yaratılacağı ve gelişmiş bir yerel ekonomi sağlanacağı, fikri üzerinde yoğunlaşmaktadır (Karaaslan ve Özelçi, 1996: 364).

Turizm gelişimi ile doğal ve tarihi zenginliğin yada çevresel değer kaybının, gelecek nesillerce nasıl ödeneceği konusu üzerinde durulmaktadır. Doğal ve tarihi değerlerin kaybı yeni gelişmelerle elde edilen sermayeyle yerine koyulamaz.

Bölgelerin sosyal, doğal ve tarihi değerleri o yörenin turizm potansiyelini oluşturduğundan, bu değerlere sahip yerlerde turizm gelişimi, o yöreye ve ülke ekonomisine büyük katkılar getirmektedir. Bu gelişme çoğu zaman turistik çekiciliği oluşturan değerlerin korunması amacıyla ters düşmektedir. Kısa vadede yüksek gelir sağlayan turizm, geniş kapsamlı bir çevre koruma politikası ile birlikte düşünülmelidir. Bu amaca aşırı derecede kısıtlayıcı olmak yerine çevrenin tüm

bileşenlerini göz önüne alan bir planlama yaklaşımı içinde doğal, tarihi ve sosyal değerlerin korunmasına yönelik stratejilerle ulaşılabilir. Kısa vadede kazanılacak ekonomik yarar ile uzun vadede kaybedilecek doğal değerler arasındaki bağlantılar yapılacak plan çalışmalarında açıkça ortaya koyulmalıdır.

Turizmi geliştirirken genel politika, turizme ait kaynakların sürekliliğini sağlamaktır. Turizme ilişkin politikalar, kaynaklara en az zararı verecek biçimde geliştirilmelidir. Bu tür politikalar sürdürülebilir kalkınmayı da beraberinde getirecektir.

Doğal kaynaklar, ulaşım özellikleri, peyzaj değerleri, tarihsel kalıntılar gibi turizmin gelişimine etki eden pek çok faktör vardır. Turistik yörelerin, doğal ve tarihi değerlerin korunmasında en önemli faktör fiziksel planlamadır. Coğrafi yer seçimi ve buna bağlı olarak turizmin fiziksel gelişmesinin aşamaları, yapısal plan, gelişme şemasına uygun olarak belirlenmelidir. Turizmin gelişimi ve aşamaları, yapısal plan kararlarına uymaları, planın zamanlamasına ve planın diğer gelişme hedefleriyle tutarlı olmalıdır. Koruma-kullanma dengesinin kurulması, fiziksel planlamanın özenli bir şekilde hazırlanıp uygulanması ile gerçekleşebilir. Fiziksel planların ekonomik araçlarla desteklenmesi, planların uygulanabilirliğini olumlu etkilemektedir.

Fiziksel planların hazırlanmasındaki amaç koruma-kullanma dengesini sağlarken, turizmin sürdürülebilirliğine katkıda bulunmaktır. Bu amacı gerçekleştirmek için yapılması gerekenler şu şekilde sıralanabilir:

- Planlanan bölgelerin doğal kaynak ve taşıma kapasitelerinin araştırılması ve envanterlerinin çıkarılması,
- Bölge planlarının hazırlanması,

- Yerel yönetimler üzerindeki, özel arsa sahipleri, arsa spekülâtorleri ve ikinci konut kooperatiflerinin bölgedeki yapı yasağı ve kısıtlamasının kaldırılması gibi konulardaki baskılarının önlenmeye çalışılması,
- Planlama çalışmasını yürüten gruplarda, çevre ile ilgili uzmanlaşmış personelin bulunması,
- Fiziksel planların çevresel etkilerinin değerlendirilmesidir (Özhan, 1991: 169).

Uygulanması öngörülen fiziksel planların çevresel etkilerinin değerlendirilmesinde kullanılan çevresel etki değerlendirme (ÇED) analizlerinin, turistik gelişmenin yarattığı çevresel bozulmaların önüne geçilebilmesinde önemli işlevleri vardır. Fiziki planlamanın kullandığı en önemli teknik ve hukuki araçlardan biri olan ÇED'in amacı, öngörülen bir gelişmenin yol açabileceği çevre, sağlık ve sosyal etkilerin önceden belirlenip gerekli önlemlerin alınmasını sağlamaktır.

ÇED kapsamına giren faaliyetler, 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 10. maddesi uyarınca 7 şubat 1993 tarih ve 21489 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nde iki liste olarak düzenlenmiştir. Birinci listede yani Çevresel Etki Değerlendirmesi Uygulanacak Faaliyetler Listesi'nde yer alan 38 adet faaliyet için ÇED Raporu hazırlanmakta ve ilgili tüm kurum ve kuruluş temsilcilerinden oluşturulan İnceleme-Değerlendirme Komisyonu'nca incelenip değerlendirilmektedir. İkinci listede yani Çevresel Etki Değerlendirmesi Ön Araştırması Uygulanacak Faaliyetler Listesi'nde yer alan 18 adet faaliyet için ÇED Ön Araştırma Raporu hazırlanarak valiliklere sunulmaktadır. Söz konusu rapor valiliklerce oluşturulan İnceleme-Değerlendirme Komisyonu'nca incelenip değerlendirilmektedir (2. Ulusal Denizcilik Şurası, 2000b: 206).

Çalışmanın 2. bölümünde 56. sayfada yer alan kıyı yapılarıyla ilgili olarak ÇED Yönetmeliği kapsamında bulunan faaliyet listelerindeki durum aşağıda verilmektedir;

Çevresel Etki Değerlendirmesi Uygulanacak Faaliyetler Listesi

27. Büyük altyapı faaliyetleri

- c. Limanlar,
- d. İskeleler ve rıhtımlar (20.000 DWT ve üzerindeki gemilerin yanaşabileceği),
- e. Yat limanları,

33. Gemi sökülme tesisleri,

34. Tersaneler,

Çevresel Etki Değerlendirmesi Ön Araştırması Uygulanacak Faaliyetler Listesi

16. Arazi kullanımı ve altyapı projeleri

- g. İskeleler ve rıhtımlar (Çevresel Etki Değerlendirmesi Uygulanacak Faaliyetler Listesi'nde yer almayan),
- h. Balıkçı ve römorkör barınakları, yat yanaşma yeri (bakım, onarım, ikmal ve kışlama tesisleri olanlar),
- i. Denizden alan kazanılması.

ÇED Yönetmeliği'nin kıyı yatırımlarına yönelik olarak uygulanışı "Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür" (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 4.9.1996 tarih ve B 09 9 TAU 0 17 00 00-1371-10713 sayılı genelgesi) dikkate alınarak olmuştur. Bu Genelgeye göre, Bayındırlık ve İskan Bakanlığına valiliklerce gönderilen faaliyetler ile ilgili teklif planlar öncelikle Bakanlıkların ilkeler çerçevesinde değerlendirilip uygun bulunması durumunda diğer ilgili kurumların görüşlerine başvurulmaktadır. Bakanlıklarına gönderilen görüşlerden biri, faaliyetlere uygulanan ÇED ve ÇED Ön Araştırması prosedürü neticesinde Çevre Bakanlığı'nca verilen görüştür (2. Ulusal Denizcilik Şurası, 2000b: 208).

Fakat ÇED sadece proje bazında koruyucu önlemleri içeren bir etki değerlendirme aracı olarak uygulamanın en son aşamasında etkili olmaktadır. ÇED sadece

planlamanın, “Neden bir şey yapmalıyım?, Ne yapmalıyım?, Nerede yapmalıyım?, Nasıl yapmalıyım?” sorularından “Nasıl?” sorusunun cevabında devreye girer. Bu sorunun cevabı bütün kararlar verildikten sonra gerçekleşmesi neredeyse kesin olan bir faaliyetin, çevreye en az zararı verecek önlemleri alarak gerçekleştirilmesini sağlamaktır. Oysa Stratejik Çevresel Değerlendirme (SÇD) süreci “Neden bir plan/program/politikaya gereksinimim var?” sorusunun sorulması ile birlikte stratejik karar ile tümleşik bir şekilde ilerler. SÇD’nin karar verme sistemine çevresel gereklilikleri de entegre ederek sürdürülebilir kalkınmanın sağlanmasında kullanılan geniş ölçekli bir çevre yönetimi aracı olmasının nedeni ve gerekliliği burada yatmaktadır (Aydemir ve Aydın, 2002: 1).

SÇD, plan, program ve politikaların olası negatif çevresel ve sosyo-ekonomik sonuçlarını değerlendiren geniş ölçekli ve etraflı bir sürdürülebilirlik aracıdır.

SÇD, çevre yönetiminin teknik araçlarından olan ve faaliyetler düzeyinde uygulanan çevresel değerlendirmenin bir ileri aşaması olarak bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesine olanak sağlayan plan ve programların çevre üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesi süreci ve bu sürecin karar mekanizmasına entegre edilmesidir.

SÇD, uygulama alanları olarak plan ve programlar şeklinde gelişme göstermiştir. Buradaki planlar, fiziki planlar (üst ölçekli arazi kullanım planları) anlamında ele alınırken, programlar ise sektörel düzeydeki gelişmelerin ve sosyo-ekonomik yapılanmaların çevresel değerlendirmesini yapan ve bu süreci karar mekanizması ile birlikte eş zamanlı yürüten teknik araçlar olarak ele alınmışlardır. SÇD planın ya da programın uygulanmasının olası önemli çevresel etkilerini belirleyen tanımlayan ve değerlendiren ve plan ve programın amaçlarını ve coğrafi kapsamını dikkate alarak akla yatkın alternatifler belirleyen bir çevre raporu hazırlanmasını gerekli kılmaktadır. Karar oluşturma mekanizmasına katkıda bulunmak ve bilgilerin kapsamlı ve güvenli olmasını sağlamak amacıyla, çevresel sorumluluklar taşıyan otoritelerin ve kamuoyunun, planların ve programların değerlendirilmesi süresince

görüşlerinin alınması sürecin önemli bir parçasını oluşturmaktadır (Aydemir ve Aydın, 2002: 3).

Bu anlamdaki bir teknik aracın uygulamalara dahil edilmesindeki amaç, yüksek düzeyde bir çevre koruması sağlamak ve çevresel hedeflerin, planların ve programların hazırlanması ve kabulü aşamasında, sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etme görüşü ışığında, çevre üzerinde önemli etkiler yapma olasılığı bulunan planlar ve programlar hakkında çevresel değerlendirme yapılmasını sağlayarak katkıda bulunmaktır.

ŞÇD sürdürülebilirliği uygulamak için gerekli bir araçtır. Sürdürülebilirliğin tanımı plan, proje ve politikaların çevre üzerinde olası zararlarını ölçme ve engelleme değerlendirmesini yapmanın ötesine gitmektedir. Çevre, çeşitli fonksiyonlarını yerine getirebilecek derecede ve gelecek nesillerin, bugünkü kadar kullanımına uygun halde korunmalıdır.

Sürdürülebilirlik, Bruntland Komisyon Raporu'ndan bugüne bir çok çevresel politikanın önemli bir hedefi haline almıştır. Bununla birlikte sürdürülebilirliğin bugünkü uygulaması oldukça problemlidir. Teoride sürdürülebilirlik geniş bir yelpazedeki insan faaliyetlerinin ve çevresel unsurların sürekli izlenen bir yaklaşımla kapsanmasına ihtiyaç duyar. Sürdürülebilirlik politikaların gerçek bir parçası olmaya, planların, programların ve son olarak projelerin içinde yer almaya ihtiyaç duyar. Bu durum göz önüne alındığında, stratejik çevresel değerlendirme sadece çevresel etki değerlendirmesinin limitlerinin aşılmasına değil ayrıca sürdürülebilirliğin hedeflerine ulaşılmasında yöntem ve uygulamayı sağlayan önemli bir araçtır.

Ülkemizin henüz ŞÇD ile ilgili çalışmalarını yürütebilmek için yasal bir düzenlemesi ve ŞÇD sürecini uygulamak isteyen kurumlara yön verebilecek rehber bir aracı bulunmamaktadır. *Türkiye İçin Taslak bir ŞÇD Yönetmeliğinin Uyumlaştırılması ve Uygulanması Projesi* 2003 yılının Ocak ayında başlatılmıştır. Bu proje kapsamında Avrupa Birliği (AB) ŞÇD Direktifinde belirtilen tüm sektörlerin temsilcileri ve etkilenen tüm tarafların katılımı ile taslak bir ŞÇD

yönetmeliği hazırlanacak ve bu yönetmeliğin işlerliği sektörel gelişimi içeren bir pilot proje ile test edilecektir. Proje süresince bütün proje ortaklarına SÇD eğitimi verilecek ve SÇD uygulamalarında başvurulabilecek el kitapları hazırlanacaktır. Bir taslak yönetmeliğin hazırlanmasının yanı sıra projenin ana amaçlarından birisi SÇD konusunda Türkiye'deki kurumsal altyapıyı geliştirmek ve ülkemizi ileride uygulamaya geçecek bu sürece hazırlamaktır (Alparman, 2003).

I.B.2 Ekolojik Planlama

Sürdürülebilir turizm açısından kaynak ve ulaşımın planlanmasında plan ilkeleri çevreyi bozmayacak şekilde saptanmalıdır. Kaynakların optimum kullanımı, bir yandan doğanın ve yeniden üretilmeyen değerlerin korunmasını ve bunların rasyonel kullanımını bir arada dengeli biçimde içermektedir.

İnsan sağlığının ve doğal değerlerin korunmasında, atmosferik kirlenme kontrol altında tutulmalı, suların ve toprağın kirlenmemesi için önlemler geliştirilmelidir. Bu önlemler aynı zamanda kullanıma geçirilmemiş turistik kaynaklarında korunmasına yardımcı olacaktır. Bu kontrollerin önemi, özellikle turizm hareketlerinin ve yatırımlarının başladığı yerlerde daha da artmaktadır. Bu denetimler yapılmazsa yörenin turistik değeri ve önemi biter, turistik çekim özelliği kaybolur bunun sonucunda yöredeki konaklama ve eğlence hizmetleri işletmeciliği ve yatırımları güçleşir (Kahraman, 1997: 106).

Ekolojik yaklaşımlı turizm planlaması aynı zamanda etkin bir çevre koruma aracıdır. Ekolojik yaklaşımlı turizm planlaması için, turistik yörelerde taşıma kapasiteleri belirlenmeli, uygun araçlar geliştirilmeli ve modeller üretilmelidir.

Böyle bir ekolojik yaklaşımlı planlamayı yapabilmek için hedeflerin açık tanımı yapılmalı, ulusal, bölgesel, yerel çözüm yolları bulunmalıdır. Çevre ve sosyal

koşullar için belirleyiciler ortaya koyulmalı, var olan değerlerin envanteri yapılmalıdır.

Yöreye özgü turistik tüketime ait standart ve normlar arazi kullanımında belirlenmelidir. Ekolojik plan sektörler arasında dengeli bir kullanımı amaç edinirken, yörenin doğal değerlerinin korunmasına da dikkat eder. Çevresel olumsuzlukların giderilmesi ekonomik maliyet açısından yüksek olacağından ekolojik değerleri de içeren sağlıklı bir planlamanın yapılması kaçınılmazdır.

Ekolojik değerler olarak zengin olan kıyılar günümüzde; yatırım maliyetlerini azaltmayı düşünerek kıyıları seçen sanayi kuruluşları, doğal koyların, ormanların ve kıyıda yer alan sit alanlarının imar arsalarına dönüştürüldüğü turizm yatırım alanları, aşırı ve çarpık yapılaşmalar, doğal peyzajı, kent estetiğini ve ekolojiyi göz ardı ederek yapılan liman, mendirek, dalgakıran gibi yapılar, ekolojik değerlere sahip sulak alanlar üzerinde arazi kazanmak adına yapılan dolgularla yaratılan çevre tahribatı gibi daha birçok nedenle zarar görmektedir. Tüm bu zararların ortaya çıkış nedeni ise yatırımların ekonomikliğidir.

Ekolojik planlamada öngörülen temel yaklaşımlar şu şekilde sıralanabilir;

- Kullanım alanlarının belirlenmesi,
- Alanların nüfus özelliklerinin saptanması,
- Sanayi, eğitim, hizmetler, sağlık ve tarım gibi diğer sektörel yapılanmaların saptanması,
- Ekolojik değerlerle ilgili kararların fiziksel planda yer alması,
- Enerji, ulaştırma, kanalizasyon, arıtma, sulama ve haberleşme gibi altyapı tesislerinin kullanılabilirliğinin incelenmesi,

- Arazi kullanım yeterliliğinin belirlenmesidir (Oral ve Şenbük, 1996: 466).

Ekolojik planlama, turizmin ekolojik unsurlarının önem kazandığı günümüzde vazgeçilmez bir nitelik kazanmıştır. Fiziksel ve ekolojik planlama yapılırken göz önüne alınması gereken bir diğer önemli konu ise yörenin taşıma kapasitesinin belirlenmesidir.

I.B.3 Taşıma Kapasitesi

Biyolojik çeşitliliğin korunması, insani ve doğal ortamın tümleşik olması sayesinde turistik çekicilik yaratılabilmektedir. Kaynakların kapasitesinin belirlenmesi çalışmalarında, bunların mevcut miktarı, kullanım miktarının ne olacağı, planlamanın başlıca amaçlarından sadece birini oluşturur. Turizmin gelişmesini sürdürülebilir kılan temel unsurlar arasında, insanlığa ve kültürel mirasa ait turistik kaynakların korunması yer almaktadır. “Rezerv koruma alanları, ulusal parklar, ören yerlerinde tarihi ve doğal zenginliklerin korunmasına yönelik yatırımlar kültürel geleceğe yapılan yatırımlar olarak değerlendirilmelidir” (Kahraman, 1997: 106). Gelecekteki kuşakların turizm talebi yönünden kullanılmayan alanlar korunması önem taşıdığı için sürdürülebilir turizm planlaması dikkate alınmalıdır.

Planlamanın en önemli girdisi de taşıma kapasiteleridir. Taşıma kapasitesini belirleyen faktörler;

- **Turizmin Özellikleri:** turiste sunulan olanaklar, turistin amacı ve turizmin zaman içindeki yoğunluğu taşıma kapasitesinde rol oynar.
- **Cevrenin Dayanma ve Kendini Yenileme Gücü:** taşıma kapasitesi çevrenin kendini yenileme gücünün düşük olduğu yerlerde ve özel bölgelerde daha düşüktür.

- **Turizm Ekonomisinde Zaman Boyutu:** yatırım maliyeti düşük, işletme maliyeti yüksek ve negatif dışsallıkları yaygın politika ve uygulamalar taşıma kapasitesinin daralmasına neden olmaktadır şeklinde özetlenebilir (Sonat, 1991: 199).

Taşıma kapasitesi “bir bölgenin, çevresel kalitesini bozmadan ve ziyaretçilerin beklentisine cevap verebilecek ölçüde turizm faaliyetlerini karşılayabilecek fiziksel, biyolojik, psikolojik ve sosyal kapasite”yi içermektedir (Sonat, 1991: 199). Yerel halkın sosyal ve psikolojik boyutunu da katan bu açıklama ekolojik içeriklidir.

Taşıma kapasitesi maksimum sayıda insanın ortamdan almış oldukları hizmet kalitesinde bir azalma olmadan ve çevre üzerinde olumsuz bir etki oluşturmadan bir alanı kullanmasıdır. Taşıma kapasitesi kavramı, flora ve faunayı içeren ekolojik taşıma kapasitesi, turistlerin davranışına göre yöre halkının tavrı ve hoşgörü seviyesinin sınırı olan sosyal taşıma kapasitesi, ekolojik taşıma kapasitesinin son aşaması kabul edilen fiziksel taşıma kapasitesi ve alandaki kaynakların kullanımı için yapılacak harcamaların limitini belirleyen ekonomik taşıma kapasitesini içermektedir.

Turistik bölgelerin taşıma kapasitelerinin belirlenmesi, mevsimsel özellik taşıyan turizm hareketlerinin yoğunlaştığı zamanlarda bölgedeki doğal, tarihi ve arkeolojik yapıların tahribatını ve kirlenmesini, yöre insanının yaşantısını etkileyebilecek diğer olumsuz koşulların ortaya çıkmasını önlemede önemi büyüktür. Taşıma kapasitesi belirlenirken turistik yöredeki ekonomik, çevresel ve sosyo-kültürel yapılarda incelenecek, bu yörelerdeki sürdürülebilir turizm gelişimi daha sağlıklı hale getirilecektir (Sonat, 1991: 200).

Yerleşmenin fiziksel taşıma kapasitesinin aşılması ile araç trafiği yoğunluğu, araç park yeri sorunu, bunlara bağlı olarak hava ve gürültü kirliliği gibi çevre kirliliği, su- elektrik-haberleşme gibi altyapı sistemlerinin aşırı yüklenmesi, kültür varlığı yapıların kullanım değişikliği neden gösterilerek değiştirilmesi, tarihi değerlerin aşırı ziyaretçi yükünden aşınması gibi nedenler kastedilmektedir.

Sosyo-kültürel taşıma kapasitesi kavramının içeriği daha karmaşıktır. Turizm olgusu gelişmemiş ekonomilerde yöre sakinlerinin tek sektöre bağımlılığına yol açabilmektedir. Diğer bir olumsuzluk ise sakinlerin yerleşmede yaratılan turizm ekonomisinin dışında bırakılmasıdır. Bu durumun nedeni tarihi kent merkezlerinin turizm etkinliğinde cazibe noktası haline gelmesi, kentlerin eski yerlerinde toprak rantının artmasıdır. Ekonomik değeri artan mekanlarda mevcut işlevler yeterli olmamakta, bu durum yapı stokunda kullanım değişikliğini zorunlu kılmaktadır.

Yöredeki konutlar boşalmakta konaklama, alışveriş, eğlence, yeme-içme gibi turistlere hizmet veren ticari işleve sahip birimlere dönüşmektedir. Bunun sonucunda bu alanlar yerel halktan ve yöresel yaşamdan ayrılmış sadece işyerlerinin bulunduğu gece boşalan alanlar olmuştur. Belirli bir bölgede yoğunlaşan turizm etkinliğinin yarattığı çevresel etkiler, farklı zaman dilimlerinin kullanan turistlerin komşuluk ilişkilerini ve sosyal yaşamı zedelemesi sonucu geleneksel konut alanlarının terk edilmesi ile ortaya çıkmaktadır. Yöreye gelen turist tarihi mekanda konaklamakta, gezmekte, her türlü gereksinimini karşılamakta fakat bulunduğu fiziksel ve kültürel çevreyi yaratan yerel yaşam ile karşılaşmadan geri dönmektedir. Bu durum da kültürler arası etkileşimi güçleştirmektedir (Bezirgan ve diğerleri, 2001: 240).

I.C Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Kurumların Rolü

Çevreyi koruyucu önlemlerin zamanında alınmaması, turizm yatırımlarında uygulanmaması ya da yeterli ölçüde uygulanmaması, ülke ekonomisinde önemli bir yere sahip olan turizmin orta ve uzun vadede olumsuz yönde etkilenmesine, çevreninde belki de bir daha geri dönülemeyecek şekilde zarar görmesine neden olmaktadır.

Çevreyle uyumlu bir turizm gelişimi için, çevre bileşenlerinin kalitesinin artırılması, mevcut durumun iyileştirilmesi ve korunması gerekmektedir. Çevreyle uyumlu bir turizm, insanların yaşam standardının iyileştirilmesinin yanı sıra, doğal ve fiziki çevrenin korunmasını ve çevre ile uyumlu, sürdürülebilir turizm gelişimi politikasını da gerektirmektedir. Bu politikanın uygulanması, turizmin kendisini oluşturan değerlerin yok olmasını engelleyecektir.

Ülkeler, dünyanın en hızlı büyüyen pazarlarından biri olan turizmden daha yüksek pay alabilmek için, doğal ve tarihi değerlerinin korunması ile kalkınma ölçütleri arasında denge kuran sürdürülebilirlik kavramını turizm planlaması ile birlikte ele almak durumundadırlar. Türkiye’de sürdürülebilir turizm olgusunu desteklemek amacıyla turizmin çeşitlendirilmesi, turizm sezonunun uzatılması ve bütün yıla yayılması, doğaya, çevreye, tarihi ve arkeolojik değerlere duyarlı turizm olgusunun benimsenmesi yönünde politikalar oluşturularak, bu politikalar çerçevesinde çalışmalar yapıldığı ileri sürülmektedir (Karaaslan ve Özelçi, 1996: 365).

Turizmin yoğun olduğu bölgelerimizin hemen hepsi 70’li yıllardan beri Turizm Bakanlığı ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından çevre düzeni ölçeğinde planlanmış bölgelerdir. Fiziksel planların hepsinde koruma kullanma dengesinin kurulması ve doğal kaynakların korunması hedef ve ilke olarak yer almıştır. 70’li yıllarda yürürlüğe girmiş fiziksel planlarda, bu planlara aykırı yapılaşmalar affa uğradığından ve arazi sahipleri, ikinci konut kooperatifleri ve yatırımcılardan gelen baskılar sonucu ilave alanların yerleşmeye açılması veya yerleşmeye açık alanlarda yapı yoğunluğunun artırılması yönünde değişiklikler yapılmıştır. Taşıma kapasiteleri araştırılmadan ve altyapı yatırımları ile koordinasyon sağlanmadan yapılan bu değişiklikler sonucu çevre üzerinde tahribatlar oluşmaya başlamıştır.

Çevresel değerleri tüketmeden kullanmak, tarihi mirasın korunması ve geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapmak, kaynakları turizm hizmetine sunma aracılığıyla sürekliliğini sağlamak için Türkiye’de son yıllarda çeşitli uygulamalar başlamış olduğu ileri sürülmektedir (Kahraman, 1997: 109).

Sürdürülebilir turizm yönünden önemli bir proje ise Belek Kıyı Yönetimi Planıdır. Bu plan Belek Turizm Gelişim Alanı'nın doğal yapısını ve özelliklerini belirleyerek bu kaynakların korunmasını ve geliştirilmesini amaçlamaktadır. Belek Turizm Merkezi'nde 1995 ve 1996'da yürütülen bir çalışma ile ekolojik peyzaj planlama modeli geliştirilmiş, çalışma eko-turizm anlayışı içinde bölgedeki ekolojik değerlerin planlanmasına yönelik olmuştur (Kahraman, 1997: 110).

Turizm sektöründe sürdürülebilirlik sürecinde uygulanan projelerden biri de Mavi Bayrak projesidir. Avrupa Birliği ülkeleri, yüzme amacıyla kullanılacak göl ve deniz suları için gerekli su kalitelerini belirleyen mikrobiyolojik parametreleri yol gösterici ve uyulması zorunlu hükümler olarak ortaya koymuştur. Bu çalışmalar, 1987 yılında Avrupa Çevre Eğitim Vakfı tarafından yürütülen mavi bayrak kampanyası ile başlatılmıştır. Mavi bayrak kampanyası üç temel konu üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bunlar:

- Yüzme amacıyla kullanılan suyun niteliği,
- Çevresel eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yönlendirilmesi,
- Plaj düzeni ve güvenliğinin sağlanmasıdır.

Bu konular, Avrupa Çevre Eğitim Vakfı tarafından saptanan 26 kritere göre belirlenmektedir. Bu kriterleri sağlayan plajlar ve marinalar mavi bayrak verilmektedir. Türkiye'de 1997 verilerine göre 25 plaj ve 6 marinaya Avrupa Çevre Eğitim Vakfı tarafından mavi bayrak verilmiştir (Kahraman, 1997: 110).

Sürdürülebilir turizm kapsamında ülkemizde Turizm Bakanlığı tarafından yürütülen diğer projeler ise şunlardır:

- Doğal ve Tarihi Varlıkların Turizm Amaçlı Kullanımı Projesi,
- İpek Yolu Projesi,
- Sivrisinekle Entegre Mücadele Projesi,
- Kıyılarımızın Deniz Kaynaklı Kirliliğe Karşı Havadan İzlenmesi Projesi,
- İnanç Turizmi Projesi,

- Yayla turizmi projesi.

Bu sayılan çalışmalar dışında, çeşitli sivil toplum örgütlerinin ve belediyelerin çevre kalitesini yükseltici, çevresel değerler üzerindeki olumsuz etkileri giderici projeler ürettikleri tahmin edilmektedir (Kahraman, 1997: 111).

Türkiye’de turizm ve çevre ilişkisinin en iyi şekilde ele alan sürdürülebilir turizm için politikalar geliştirilmediği için sürdürülebilir turizm gelişiminin sağlanması konusunda yapılan çalışmalar henüz turizmin ve diğer sektörlerin yarattığı çevre sorunlarının çözümünde yeterli düzeye ulaşmamıştır.

I.C.1 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Hükümetlerin Rolü

Türkiye’de turizm sektörüyle ilgilenen Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Milli Parklar Genel Müdürlüğü, Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı, Sağlık Bakanlığı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı gibi pek çok kuruluş vardır.

Bu kuruluşlar arasında Kültür ve Turizm Bakanlığı sürdürülebilir turizm konusunda çalışmalar yapmaktadır. Bakanlık sürdürülebilir turizmi, turizmi çeşitlendirmek yoluyla sağlamaya çalışmaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığı dışında Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı, Milli Parklar Genel Müdürlüğü, Çevre ve Orman Bakanlığı gibi kamu kuruluşlarının da ilgili oldukları alanlarda doğayı koruma ve sürdürülebilirliği sağlama yolunda çalışmalar yaptığı öne sürülmektedir (Öney, 1999: 15).

Bütün bu çalışmaların yanı sıra sürdürülebilir turizm gelişimini sağlamak için hükümetlere bazı görevler düşmektedir. Bu noktada hükümetlerin:

- Turizmin çevresel, kültürel ve ekonomik etkilerini alansal ve sektörel olarak araştırması,
- Çevresel etki değerlendirmesi ve stratejik çevresel değerlendirme mevzuat ve standartlarını geliştirmesi,
- Kentsel ve doğal alanlarda ekonomik faaliyetlerin uygun büyüklüğünü belirleyip, turizme ilişkin ekonomik model geliştirmesi,
- Sürdürülebilir turizm gelişimini esas alan eğitim programları yapması ve uygulaması,
- Turizm gelişme projesine etki edecek çevresel etki değerlendirmesine konu olacak araçlar geliştirmesi,
- Sürdürülebilir turizm gelişimi için taşıma kapasitelerini belirlemesi ve gelişimini izlemesi,
- Tarihi çevreye verilen, tarihi eser kaçakçılığı, izinsiz yapılan arkeolojik kazılar gibi zararların azaltılıp, tarihi alanların estetik değerlerinin yitirilmesini önlemek amacıyla çeşitli önlemleri geliştirmesi,
- Planlama kararlarına turizmi dahil etmesi ve çevresel duyarlı alanlarda turizm gelişimini planlaması ve kontrol etmesi,
- Ulusal ve yerel turizmin gelişiminde kurumlar arası ilişkilerde sürdürülebilirliği sağlaması,
- Toplumun farklı kesimlerinde, yerel halk ve sivil toplum örgütleri başta olmak üzere konuya duyarlı her kesimin turizm konusunda araştırma, planlama ve bilgilendirme yapan danışma büroları kurulmasını desteklemesi,

- Turizmle ilgili devlet kademelerinin sürdürülebilir kalkınma kavramı konusunda görüş birliğine varmalarını sağlamasıyla sürdürülebilir turizm gelişimi desteklenebilir.

I.C.2 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Turizm Sanayisinin Rolü

Turizm sanayisi, turistlerin seyahatleri sırasında ihtiyaç duydukları hizmetleri doğrudan ve dolaylı olarak karşılayan ticari yapıları içerir. Turizm sanayisini oluşturan temel ticari işletmeler:

- Turistlere seyahat bileti temininden tur düzenlemeye kadar çeşitlenen hizmetleri sunan seyahat işletmeleri,
- Turistleri gidecekleri yere taşıyan deniz yolları, kara yolları, havayolları ve demiryollarından oluşan ulaştırma hizmetleri,
- Turistlere gittikleri yerlerdeki konaklama, yeme-içme, gezme, dinlenme, zevk ve eğlenme olanakları sunan konaklama, rekreasyon ve yiyecek içecek işletmelerinden oluşur.

Turistlere hizmet sunulmasından özel sektör sorumludur. Bu durumda turizm sanayisinin sürdürülebilir gelişmeyi aşağıda sıralanan eylemler aracılığıyla desteklemesi gerekmektedir:

- **Ekolojik Dengenin Korunması:** park ve yeşil alanları artırarak, suni karla kayak alanları yapılması ve golf alanlarında bitkileri öldüren ilaç kullanımı gibi çevresel bozulmalara neden olan kirliliğin yok edilmesi ve en aza indirilmesi ile ekolojik dengenin korunması.

- **Kaynak Kullanımının Devamının Sağlanması:** turizm faaliyetleri içinde toprağın, su kaynaklarının ve ormanların sürdürülebilir kullanımını sağlayarak, kaynak kullanımının devamını sağlamak.
- **Atıkların Azaltılması ve Yok Edilmesi:** kanalizasyon sisteminde ve atıkların yok edilmesinde geri dönüşümlü, tekrar kullanımlı, yüksek standartlarda altyapı yapımı ile atıkların azaltılması ve yok edilmesinin sağlanması.
- **Enerji Veriminin Arttırılması:** güneş enerjisi ve rüzgar gücünün kullanımını arttırarak, enerji veriminin arttırılması.
- **Cevresel ve Sağlıkla İlgili Riskleri En Aza İndirmek:** sit alanlarında, yaban hayatın hüküm sürdüğü alanlarda, yöreye özel önem taşıyan alanlarda ve bataklık yakınlarında turizm faaliyetlerinin yer seçimi kararlarından kaçınılmalıdır.
- **Düzenli Çevre Denetiminin Yapılması:** her bir işletmede su kalitesi, enerji tüketimi, taşıma kapasitesi, çevresel estetik, kanalizasyon gibi konuların izlenmesi ve çevresel etki değerlendirmesinin yapılması.
- **Zararın Azaltılması:** yerel olumsuz etkilerin telafi edilmesi, zarar gören çevrenin restore edilmesi, yenilenmesi, çevresel ve kültürel olumsuz etkileri en aza indirecek sürdürülebilir turizmin geliştirilmesi.
- **Turistlere Tam ve Güvenilir Bilginin Verilmesi:** yöredeki tehlikeli bölgeler konusunda turistleri uyarmak, tam ve güvenilir bilgiler vermek.

I.C.3 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Hükümet Dışı Örgütlerin Rolü

Hükümet dışı örgütler kamuoyunun isteklerini temsil eder ve bu kesimin görüşünü savunurlar. Bu örgütler yerel bilgiye ve becerikli işgücüne kolay ulaşabilirler. Hükümet dışı örgütlerin sürdürülebilir turizm gelişiminde önemleri göz ardı edilmemelidir. Bu çerçevede hükümet dışı örgütler; devletin ve sanayinin her düzeydeki sürdürülebilir turizm danışma kuruluşlarının bir parçasıdır ve sürdürülebilir turizm planlaması ve gelişmesine girdi sağlayabilir. Sürdürülebilir turizm gelişimi için sürekli yerel destek vermeli kontrolsüz turizm gelişimine karşı çıkabilirler. Öte yandan yerel halkın sürdürülebilir turizm araştırmaları ve veri toplamada yardımcı olması ve teşvik etmesi önem taşımaktadır.

Hükümet dışı örgütler ayrıca, yerel ölçeğe uygun teknolojiyi içeren sürdürülebilir turizm ürünleri ve gelişmeleri konusunda diğer kuruluşlarla koordinasyon sağlayabilirler.

Halkın bilinçlendirilmesi çalışmalarında yer alabilirler. Bu çalışmalarda; sürdürülebilir turizm gelişiminin ekonomik açıdan önemi, öncelikle doğal alanlar olmak üzere diğer kaynakların korunması için nelerin gerekli olduğu, sürdürülebilir turizm projeleri, sürdürülebilir turizme ilişkin devletin, sanayinin, turistlerin uygun davranış biçimleri yer almaktadır.

Hükümet dışı örgütler, sürdürülebilir turizme ilişkin sorunlara çözüm bulmada konu ile ilgili diğer kuruluşlarla iletişim içinde çalışabilirler. Bu iletişimde; sürdürülebilir turizmin yerel kültür ve çevreye olan etkileri, sürdürülebilir turizm gelişimine katılım, diğer sektörlerin sürdürülebilir turizme etkisi, sürdürülebilir turizmde devlet ve sanayi bağlantıları yer almaktadır.

I.C.4 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Uluslararası Örgütlerin Rolü

Turizm hareketlerinin yılın belirli dönemlerinde yoğunluk kazandığı ve bölgesel taşıma kapasitelerinin de aşıldığı düşünüldüğünde turizmin çevresel değerlere zarar verme olasılıklarının ve olanağının da artacağı düşünülebilir. Bu durumda oluşabilecek olumsuzlukları en aza indirebilmek sürdürülebilir turizm plan ve politikalarının uygulanması ile sağlanabilir. Sürdürülebilir turizm planlaması konusunda çalışma yapan kuruluşlar ve çalışma konularına aşağıda değinilmektedir:

- “Dünya Turizm Örgütü (World Tourism Organization/WTO),
- Dünya Bankası (World Bank/WB),
- Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi (World Travel & Tourism Council/WTTC),
- Dünya Seyahat ve Turizm Çevre Araştırmaları (World Travel & Tourism Environment Research Centre/WTTERC),
- Pasifik Asya Seyahat Birliği (Pasific Asia Travel Association/PATA),
- Tur Operatörleri Uluslararası Federasyonu (International Federation of Tour Operators/IFTO),
- Birleşmiş Milletler Çevre Programı (United Nations Environment Programme/UNEP),
- Uluslararası Otelciler Birliği (International Hotel Association/IHA),
- Uluslararası Oteller Çevre Girişimi (International Hotels Environment Initiative/IHEI).

Bu kuruluşlardan, Uluslararası Otelciler Birliği ve Uluslararası Oteller Çevre Girişimi'nin otellerde çevre kalitesi ve enerji tasarrufu konularında yayınları bulunmaktadır. Birleşmiş Milletler Çevre Programı da Şubat 1997'de 15 uygulamalı örneği içeren 'Otelcilikte Çevresel Uygulama Örnekleri' adlı bir kitap yayınlamıştır. Birleşmiş Milletler Çevre Programı'nın 'Turizm Yönetiminde Çevresel Kodlar', 'Sürdürülebilir Turizmde Ortaklıklar', 'Hukuki Düzenlemelerin Endüstriye Uyumu' adlı araştırma yayınları da vardır. Uluslararası kuruluşların sürdürülebilir turizm

gelişimini sağlayıcı uygulama projelerine katkıları da her geçen gün artmaktadır” (Kahraman, 1997: 108).

Son yıllarda sürdürülebilir turizm konusunda Akdeniz ülkeleri arasında işbirliği çalışmaları artmıştır. Eylül 1993'te Fransa'nın Hyres Les Palmiers kentinde I. Akdeniz Turizm Bakanları Konferansı gerçekleştirilmiştir. Bu konferansta Akdeniz ülkelerinde turizmin sürdürülebilir kalkınma aracı olarak kullanılmasına ilişkin politika ve stratejiler tartışılmıştır. Eylül 1995'te Fas'ın Casablanca kentinde II. Akdeniz Turizm Bakanları Konferansı yapılmış ve Akdeniz Turizm Şartı imzalanarak tüm Akdeniz ülkeleri tarafından kabul edilmiştir (Kahraman, 1997: 108).

25 Kasım 1995'de Barselona'da Akdeniz Turizm Şartı ve Avrupa Birliği Akdeniz Programı ilişkilerinin değerlendirilmesine yönelik bir konferans gerçekleştirilmiştir. Eylül 1996'da Fas'ın başkenti Rabat'ta yapılan toplantıda ise Avrupa-Akdeniz Turizm Örgütü (Euro-Mediterranean Tourism Organization) kurulmuştur. Bu örgütün kuruluş amacı Akdeniz ülkelerindeki ulusal turizm örgütlerinin, yerel ve bölgesel kuruluşları bir araya getirerek ulusal ve uluslararası turizmin geliştirilmesidir (Kahraman, 1997: 108).

I.C.5 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Özel Sektörün Rolü

Seyahat acenteleri ve tur operatörleri doğaya duyarlı turizmin gelişmesinde önemli fonksiyona sahip özel sektör temsilcileridir. Tur operatörleri kendi özel çevre politikalarını oluşturarak turizm sanayisinin gelişimine önemli katkılar sağlayabilirler. Turizme kaynak olan alanların hızla bozulması ve yok olması nedeniyle sürdürülebilir turizmi sağlamak seyahat acenteleri ve tur operatörleri için son derece önemlidir. Bu nedenle özel sektör kuruluşları çevreye duyarlı politikalar üretme, firma elemanlarına konu ile ilgili eğitim verme, tur aktivitelerinin doğal ve tarihi değerlere zarar vermeyecek şekilde düzenleme, turistlere yazılı ve görsel olarak

doğal ve tarihi kaynakları nasıl koruyabileceklerini gösterme gibi konularda çalışmalar yapmaktadır.

Turizmin yoğun olduğu bölgelerde, çevre koruma örgütleri, doğa sporları ile ilgili kuruluşlar, kültür ve sanatla ilgili kuruluşlar, vakıflar gibi kuruluşlar etkili olabilirler. Bu kuruluşlar sorunların tespitinde, yöredeki doğal ve tarihi değerlerin niteliği hakkında karşılaşılan arkeolojik ve sosyo-ekonomik sorunlar konularında yardımcı olabilirler.

I.C.6 Sürdürülebilir Turizm Planlamasında Turistin Rolü

Sürdürülebilir turizmin sağlanmasında, çevrenin asıl kullanıcısı olan turistin, faaliyetlerindeki sorumluluğu önemlidir. Bu açıdan bakıldığında turistlerin davranışları aşağıdaki gibi olduğunda sürdürülebilir turizm gelişimi söz konusu olabilir:

- Ahlaki ve çevresel sorumluluğu olan tur operatörü seçimi,
- Gidilecek ülkelerin coğrafya, tarih, gelenek ve göreneklerini kapsayan doğal, kültürel ve tarihi miras hakkında önceden bilgi edinmek ve bu değerlere saygılı davranmak,
- Kültüre ve çevreye duyarlı olarak seyahat etmek, yerel özellikleri ve çevreyi tahrip edecek ve toplumu rahatsız edecek uygunsuz davranışlardan kaçınmak,
- Yerel ekolojii ve kültürü tehlikeye sokacak servislerin ve ulaşımın kullanımından kaçınmak,

- Doğal ve tarihi çevreye yönelik mevzuata uymak ve seyahat edilen ülkedeki kaynakların korunmasını desteklemek.

Turizm ile ilgili bütün organizasyonları, bölgesel ve yerel düzeyde, karşılıklı bilgi alışverişini ve katılımı sağlamak için aşağıda sıralananları yapmaktadırlar:

- Sürdürülebilir turizm konusunda bilinçlendirme programı,
- Sürdürülebilir turizm gelişimi ile ilgilenen diğer uluslararası organizasyonlarla ilişkiler kurmak,
- Dünyanın doğal ve tarihi mirasını koruma çabalarını uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde hızlandırmak.



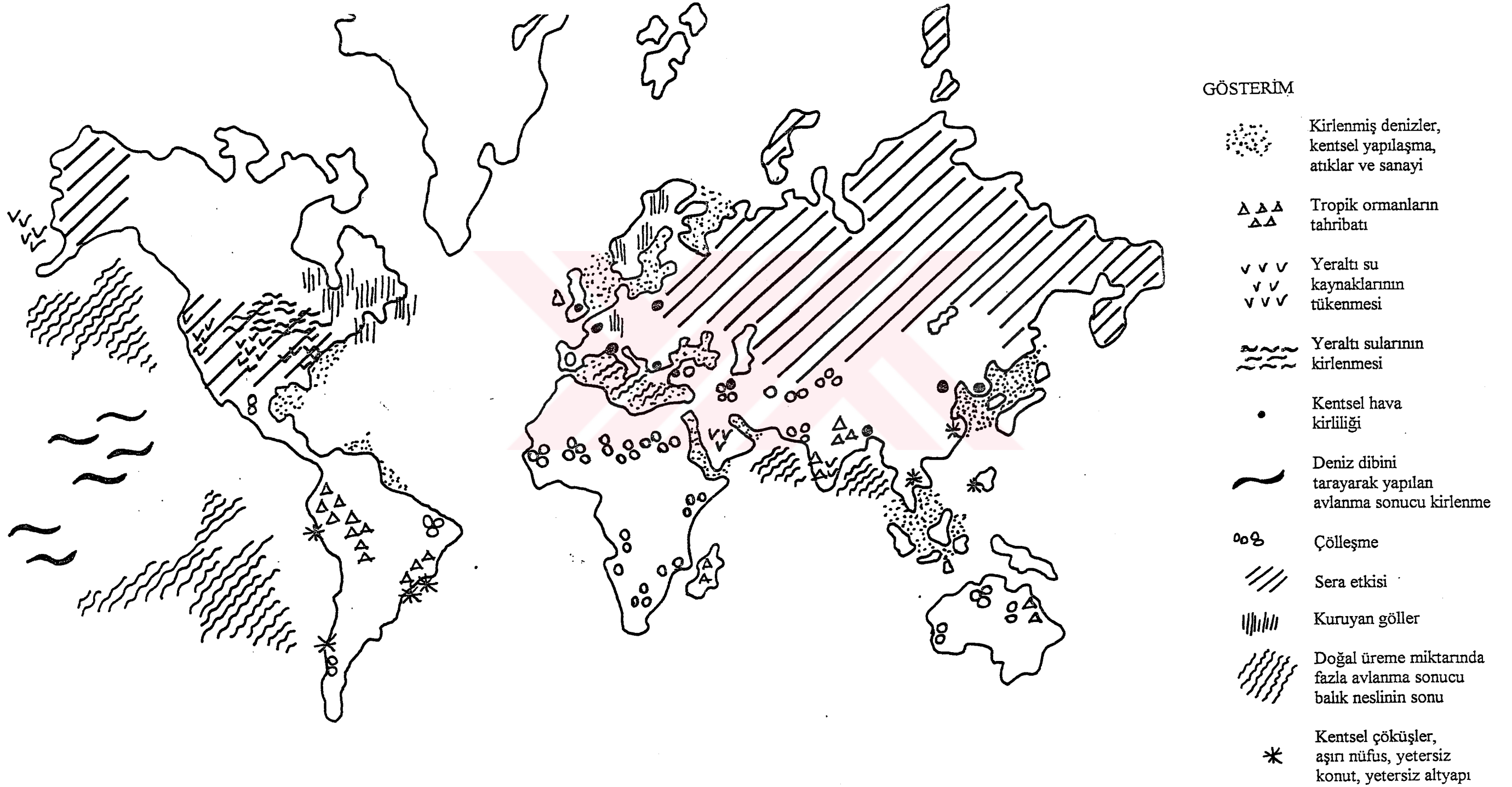
BÖLÜM II. SÜRDÜRÜLEBİLİR TURİZM PLANLAMASI VE YAT TURİZMİ

Günümüzde doğaya dost olmayan kimyasal maddelerin yayılması, fazla nüfus ve yoksulluk, erozyon, iklim değişikliği gibi oluşumlar çevresel açıdan dünya çapında tehditler oluşturmaktadır. Bu tehditlerden bazıları Şekil-2’de şematik olarak gösterilmiştir. Kirlenmiş denizler, ormanların tahribatı, yer altı sularının kullanılıp kirletilmesi, şehirlerdeki hava kirliliği, çölleşme, kaçak avlanma, göllerin kuruması gibi ağır sonuçları olan yoğun turizm hareketlerinin oluşturduğu çevre tahribatı tüm dünyayı etkilemektedir.

Bu bağlamda günümüzde artık çevre sorunlarının büyük bir kısmını küresel sorunlar olarak nitelendirmek mümkündür. Türkiye’de de ele alınması gereken çevre sorunları çalışmaya konu olan yat turizminde olduğu gibi diğer gelişme alanlarında olsun dünyadan ayrı düşünülemez. Son yıllarda ekonomiye önemli derecede girdi sağlayan turizm gelişmeleri, ekolojik değerleri göz ardı eden kontrolsüz uygulamalarla kıyı mekanlarını tahrip etmektedir. Turizm gelişmelerinin bu tahribatı artıran nedenlerinden biride bu çalışmaya konu olan yat turizmi ve yat limanları oluşumlarıdır.

Çalışmada, sürdürülebilir turizm gelişmesi kapsamında yat limanları oluşumlarının nasıl bir ekolojik yaklaşımla ele alınması gerektiği konusu için öncelikle yat limanlarına talebin Akdeniz ülkelerindeki niteliği belirlenmeye çalışılacak ve sonra da Türkiye’deki gelişmeler irdelenecektir.

Şekil-2 Dünyada Çevre Kirliliği



Kaynak: Şenlier N., (1996), "Türkiye'de Yat Limanları Gelişmelerine Ekolojik Yaklaşım",
Türkiye'de 19. Şehircilik Günü Kollokyumu, MSÜ Matbaası, İstanbul

II.A Yat Limanlarına Talebin Akdeniz Ülkelerindeki Niteliği

Dünya turizminde talep güneş, deniz, kum turizmini terk etmekte ve değişen tatil anlayışları daha aktif turizm alanlarına kaymaktadır. İnsanların doğaya dönme ve aktif uğraşılarda bulunma isteği sağlık turizmi, kültür turizmi, golf, avcılık, su sporları, ve yatçılık gibi aktif turizm şekillerinin ortaya çıkarmıştır.

İnsanların kendilerini daha hissettikleri ortamlar yaratan yatçılık, turizmin önemli bir kolu olarak sektörde yerini almaktadır. Yatçılık; gezi, eğlence, dinlence ve spor amacıyla özel ve ticari teknelerle yapılan turistik faaliyettir. Yat turizmi limanlar, barınaklar gibi altyapı hizmetleri, inşa sanayi, idare ile ilgili işlemler, personel gibi boyutlarıyla geniş ölçüde istihdam yaratan bir sektördür.

Yatçılık, turiste doğal, tarihi ve kültürel güzelliklerimizin pazarlanmasına dayalı bir faaliyettir. Bu nedenle sözü edilen değerlerin korunması ve zenginleştirilmesi önem taşımaktadır.

Turizmde gelişmiş ülkelerin otel yatırımları, kıyılarda turizm kirliliği yaratan çirkin yapılaşmalar ve doğayı tahrip eden unsurlar olarak görülmektedir. Bu açıdan bakılacak olursa yat turizmine yönelik yatırımlar betonlaşmaya alternatif gösterilebilmektedir. Örneğin, 8 yataklı ve 10 yataklı bir filo, 80 yataklı bir otelle aynı yatak kapasitesini oluşturmaktadır. Böyle bir yatak kapasitesinin otellere göre avantajı, yatların yüzerek faaliyet alanını değiştirebilmeleridir (Turizm Bakanlığı, 1992b: 4). Yat turizminin getirdiği dövizle ilgili kesin bir veri olmamasına karşın turizm gelirlerinin yaklaşık %40'ının yatlardan geldiği söylenebilir (Turizm Bakanlığı, 1992b: 5).

Bu konuya ilişkin daha detaylı bilgi verilmeden önce, yat turizmi ile ilgili kullanılan terimlere ait bazı tanımlamalar aşağıda verilmektedir.

- **Yat:** basit bir tanımlamaya göre gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılan teknelerdir. Bir başka tanımla konaklama, mutfak, banyo gibi yaşam bölümlerinden oluşan, suda yüzen, seyahat ve turizm amaçlı kullanılan deniz aracıdır. Yat turizmi yönetmeliği Madde 4/C'ye göre yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yolcu sayısı 36'yı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, ticari yat veya özel yat olarak belirtilen deniz araçlarıdır (Turizm Bakanlığı, 1992b: 6).
- **Sarı Bayraklı Yat:** yabancı bir ülkenin karasularından bir başka ülke limanına giriş yapan yatlar sarı bayrak (Q Flag) çekmek zorundadırlar. Bu yatlara Sarı Bayraklı Yat denir (Turizm Bakanlığı, 1992b: 6).
- **Yatçılık:** yatların eğlence, spor ve turizm amaçlı kullanılmasıdır (Turizm Bakanlığı, 1992b: 6).
- **Yatçı:** bu seyahate fiilen katılan, yat kullanan insanlardır (Turizm Bakanlığı, 1992b: 7).
- **Yat Turizmi:** turistin yata ulaşması, belirli bir gezinti sonunda tekneyi terk etmesi arasında geçen tüm turistik faaliyetlerdir (Turizm Bakanlığı, 1992b: 7).
- **Özel Yat:** ticari amaçlı olmaksızın yat turizmine katılan yatlardır.
- **Ticari Yat:** ticari amaçla yat turizmine katılan yatlardır (Turizm Bakanlığı, 1992b: 7).
- **Yatçılık Bölgesi:** Yat Turizmi Yönetmeliği Madde 18'e göre sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı bayraklı yatların mürettebatlı veya mürettebatsız bu yönetmelikle belirtilen şartlarla gezi, eğlence ve spor amaçlı kullanımları için yatçıların geçici kullanımına vererek faaliyette

bulunan bakanlıktan belgeli yatırım ve işletmelerdir (Turizm Bakanlığı, 1992b: 7).

- **Yat Limanı:** her türlü hava şartlarında dalga etkisine karşı güvenli, genelde deniz yapılarıyla korunmuş, özellikle yatların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik hizmet birimleriyle donatılmış turizm işletmeleridir (Barlas, 1997c: 3).
- **Yat Yanaşma Yeri:** her türlü hava şartlarına göre koruma etkisi beklenmeyen ancak bazı şartlarda koruma gerektiren, yatların kendi demirleme imkanlarıyla düzenli bir şekilde yanaşmasına imkan veren rıhtım veya iskeleler bu tanıma girmektedirler. Yanaşma yerleri genelde kısa süreli kalkışlar için kullanıldıkları için hizmet düzeyleri kısıtlıdır (Barlas, 1997c: 3).
- **Balıkçı Barınakları:** her türlü hava şartlarına karşı korunaklı, fakat mevcutta çok kısıtlı düzeyde hizmet birimi, temel ihtiyaçlar ve yardımcı personelin bulunduğu yerel balıkçı teknelerine hizmet amacıyla devlet tarafından yaptırılmış deniz yapılarıdır (Barlas, 1997: 3).
- **Marina:** yatların konaklamalarına olanak tanıyan deniz veya tatlı su limanlarıdır (Turizm Bakanlığı, 1992b: 8).

Son yıllarda oldukça popüler olmaya başlayan yatçılık dünyada Karayip Adaları ve Akdeniz’de gelişimini sürdürmektedir. Yat turizminin önemini kavrayan ülkeler büyük çapta yat limanı yapımına girişmişlerdir. İlimli rüzgarlara ve korunaklı doğal koyalara sahip olan Akdeniz kıyılarına 20 yy’ın başından itibaren ilgi artmış, ilk önce Fransızlar daha sonra İtalya ve İspanya yat turizmi alanında önde gelen yerler olmuşlardır (Turizm Bakanlığı, 1992b: 15).

Akdeniz’de yat turizmine öncü ülkelerden Fransa ve İspanya otel yatak kapasitelerinin yanı sıra marina kapasitelerini de arttırmışlardır. İspanya

betonlaşmanın getirdiği sıkıntıları yaşarken, Fransa kıyıları düzenlemiş marina tesislerinin arkasında golf alanları gibi aktiviteleri turizme sunmuştur. Bu sayede sık aralarla inşa edilen marinalar beton görüntüler olarak insanları etkilese de diğer faaliyetler sayesinde turizm hala canlı kalmaktadır.

Bu bölümde yat turizminin gelişimi tarihsel süreç içinde verilmiş, daha sonra Akdeniz’de yat limanı oluşumları ve ekolojik dengenin korunması konularına değinilmiştir.

II.A.1 Tarihsel Gelişim

Deniz turizminin gelişimini hızla sürdürmesi ve daha büyük kitlelere yayılması bu turizmin altyapı ihtiyacının da artmasına yol açmıştır. Deniz turizmi için gerekli olan en önemli altyapı yat limanlarıdır. Yat turizmine önem veren Fransa, İspanya, İtalya gibi ülkeler yatların barınma, ikmal ve bakım, tamir gibi kaçınılmaz ihtiyaçlarının karşılanması için yat limanlarının ve gereken tesislerinin yapılmasına öncelik ve hız vermişlerdir.

Yat limanı kavramı, refah düzeyinin artması, çalışma saatlerinin azalması gibi gelişmeler ve rekreasyon arayışındaki çeşitlilik gereksinimiyle, turizm olgusu içinde ilk defa ABD’de geliştirilmiştir. 1960 ve 70’ler arası bu aktivitede büyük artış gözlenmiştir. Aynı zamanda Avrupa ülkelerinden Almanya, Fransa ve İngiltere sırayla gelişme göstermişlerdir. O tarihlerde Avrupalı zengin ailelerin büyük yatlarının konaklamaları için Avrupa ülkelerinde özellikle Fransa’da yoğun liman oluşumları gerçekleşmiştir. İngiltere’de geniş kıyılarının son derece doğal olanaklar sunmalarına rağmen, uygun olmayan iklim koşulları ve hızlı iletişim olanağı sağlayacak otoyollarının eksikliği nedeniyle yatçılık farklı bir gelişme göstermiştir. Liman gelişmeleri kanallar üstünde olmuştur. Böylece İngiltere’deki büyük potansiyel talepte hemen yanında yer alan, çanak şeklindeki korunmuş konumu ve

sunduğu sınırsız çeşitlilikteki doğal değerleri ve servis olanaklarıyla ön plana çıkan, Akdeniz kıyılarına kaymıştır (Şenlier, 1995: 213).

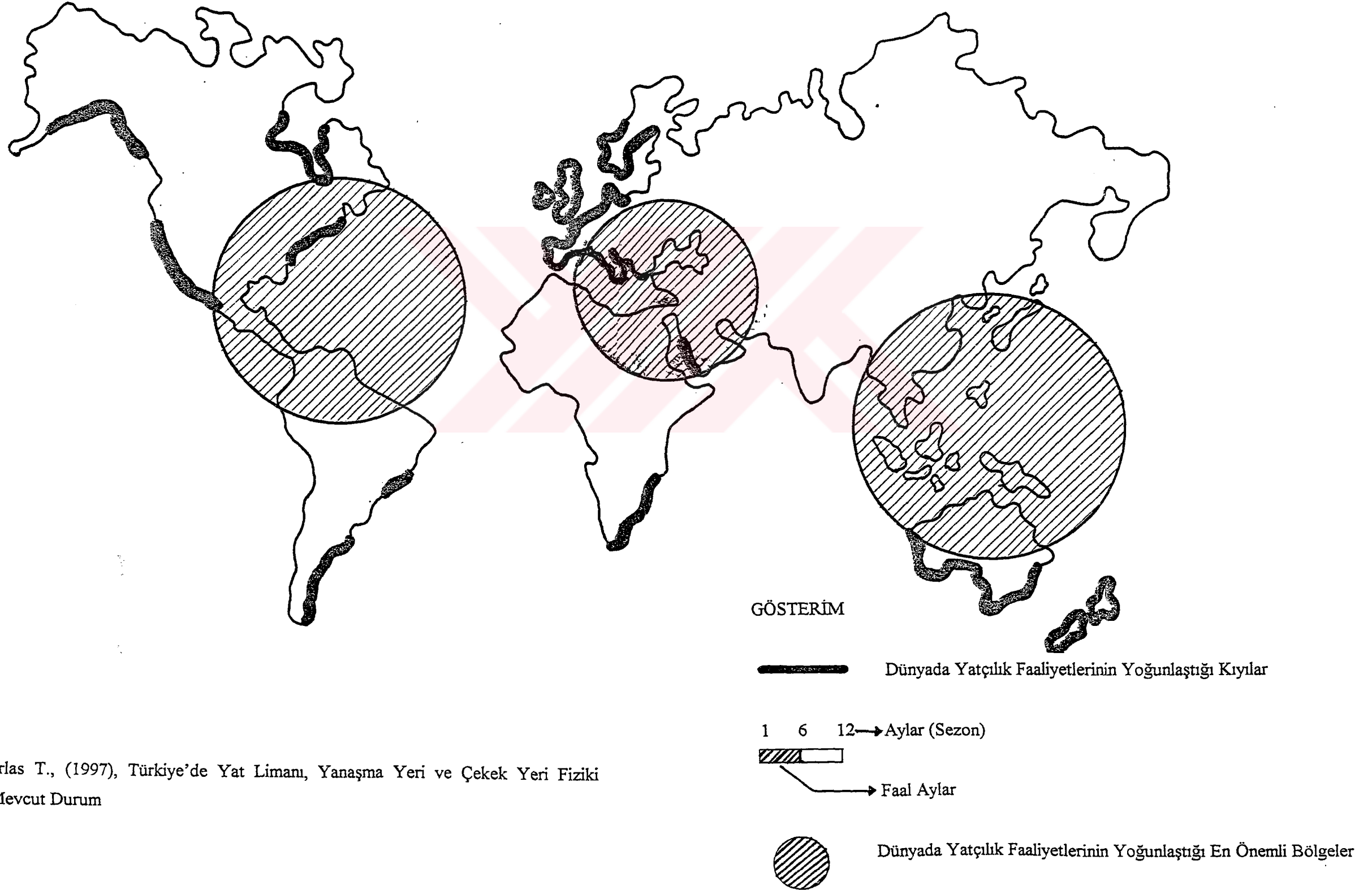
O tarihten günümüze kadar büyük değişimler olmuştur. Akdeniz kıyılarında artan ve yılda ortalama üç aya kullanılan tesislerin yarattığı sorunlara karşı beklenmedik gelişmeler olmuştur. Fransa'da kayıtlı eğlence teknelerinin sayısı 1950'de 20 000 iken, 1964'de 100 000'e, 1970'de 390 000'e, 1979'da 452 000'e ve 1980'li yılların sonunda 650 000'e yükselmiştir. İngiltere'de 1,5 milyon, İsveç'te 1 milyonun üzerinde yat mevcuttur. 80'li yıllarda bu sayı 50 milyonu aşmıştır. Hollanda nüfusunun yaklaşık 1/6'sı yat ve yelken sporları yapmaktadır (Barlas, 1997b: 1).

Dünyada yatçılığın yoğunlaştığı kıyılar ve sezonlar Şekil-3'de şematik olarak verilmiştir. Şekil-3'den de anlaşılacağı gibi, yatçılık politik veya dini nedenler ile turizme açık olmayan ülkeler dışında tüm dünya sahillerinde gelişme göstermiştir. Orta Avrupa-Tuna-Karadeniz güzergahı son yıllarda gündeme gelmiştir. Dünya sahillerinin yanı sıra nehir, kanal ve göl kıyılarında da yatçılık yapılmaktadır. Dünyada yat sayısında her yıl önemli artışlar olmaktadır. Buna karşılık yat limanı, çekek yeri gibi tesislerde aynı artış görülmemektedir.

II.A.2 Akdeniz'de Yat Limanları Oluşumları ve Ekolojik Dengenin Korunması

Akdeniz baseninde yatçılık faaliyetleri 2. Dünya Savaşı'ndan sonra yoğunlaşmıştır. Avrupa'da yatçılığa ilk ilgi gösteren millet olan İngilizler özellikle Fransız kıyılarını seçmişlerdir. Ancak 2. Dünya Savaşını takip eden yıllar yatçılık konusunda dönüm noktası olmuştur. Savaştan ekonomileri büyük zarar gören İspanya, Fransa ve İtalya için gelişen bu talep önemli bir fırsat olmuştur. Bu ülkeler başta Fransa olmak üzere kısa dönemde yasal ve teknik altyapılarını oluşturarak hızla gelişen bu sektörden en yüksek payı almışlardır.

Şekil-3 Dünyada Yatçılık Faaliyetleri



Kaynak: Barlas T., (1997), Türkiye'de Yat Limanı, Yanaşma Yeri ve Çekkek Yeri Fiziki Planlaması Mevcut Durum

Yugoslavya ve Yunanistan 1960'lı yıllarda Türkiye ise 1980'li yıllarda yatçılık piyasasına girmiştir. Doğu ve güney Akdeniz ülkeleri arasında sadece Tunus yatçılık konusunda gelişme göstermiş, diğer ülkeler genelde dini ve politik nedenlerle kıyılarını yatçılık faaliyetlerine açmamışlardır. Mevcut kaynakların hiçbirinde kesin rakam olmamasına rağmen Akdeniz baseninde 700-750 000 arasında yat bulunduğu ilişkin görüş birliği vardır. Buna karşılık bağlama yeri kapasitesi 200 000 civarındadır (Sert, 2003). Akdeniz'de yat limanı kapasiteleri 1990 yılı verilerine göre aşağıda verilmiştir.

Tablo-4 Akdeniz Ülkelerinde Yat Limanı Kapasiteleri (1990)

Ülke	Bağlama Yeri	Kapasite (%)
Fransa (Akdeniz Kıyıları).....	60 624.....	36,1
İspanya (Akdeniz Kıyıları).....	47 305.....	28,2
İtalya.....	36 414.....	27,1
Yugoslavya.....	9 371.....	5,5
Türkiye.....	4 190.....	2,5
Tunus.....	3 641.....	2,2
Yunanistan.....	2 974.....	1,8
Malta.....	1 300.....	0,8
Monako.....	720.....	0,4
Güney Kıbrıs.....	577.....	0,3
İsrail.....	500.....	0,3
Cebelitarık.....	340.....	0,2
Toplam.....	167 956.....	100

Kaynak: Şenlier, 1995: 215.

Aşağıda (Tablo-5) verilen 1992 yılı verileri değerlendirilecek olursa genel dengelerde önemli bir değişiklik olmadığı görülmektedir. Fransa, İspanya, İtalya bütünü toplamda %86'dan %85'e bir gerileme gösterirken diğer ülkeler arasında en büyük artış gerek sayısal gerek oransal olarak Türkiye'dedir.

Tablo-5 Akdeniz Ülkelerinde Yat Limanı Kapasiteleri (1992)

Ülke	Bağlama Yeri	Kapasite (%)
Fransa (Akdeniz Kıyıları).....	64 959.....	35,40
İspanya (Akdeniz Kıyıları).....	50 858.....	27,72
İtalya.....	39 774.....	21,68
Yugoslavya.....	10 271.....	5,60
Türkiye.....	5 630.....	3,07
Tunus.....	3 581.....	1,95
Yunanistan.....	3 329.....	1,81
Malta.....	1 890.....	1,03
Güney Kıbrıs.....	1 000.....	0,55
İsrail.....	1 100.....	0,60
Monako.....	720.....	0,39
Cebelitarık.....	340.....	0,18
Fas.....	35.....	0,02
Toplam.....	193 386.....	100

Kaynak: Şenlier, 1995: 215.

Ancak turizmin önemli bir gelişme kaynağı olan yat turizmi de, altyapı yatırımlarını çoğaltmakta, bölgesel farklılıkları azaltmakta, sosyal ve kültürel ilişkileri geliştirmekte, istihdamı arttırmakta, mal ve hizmetlerde kaliteyi yükseltmektedir. Turizm gelirlerindeki artışın devamı, uygun fiyat politikaları gibi ekonomik faktörlerin yanı sıra çevre kalitesine de bağlıdır. Turizmin tüm alanlarında çok ileri olan Fransa ve İspanya'da geliri arttırmak amacıyla kıyılar betonlaşmış, gelişmiş yat limanları yatçılara büyük olanaklar sunarken, gerek limanlarda gerek arka alanında yarattığı önlenemez yerleşim gelişmeleri yüzünden doğal nitelikli kıyı parçası bulmak olanaksız hale gelmiştir. Bu yapılaşmadan ve yatların sintine suyu, çöp gibi atıkları bu ülke kıyılarını tahrip etmiştir.

Fransa'da yat limanı kapasitelerini arttırmak uğruna bataklıklar kurutulmuş, bozulan ekolojik denge ve değişen çevre niteliği göz ardı edilmiştir. Akdeniz'in

maruz kaldığı kirlilik sayfa 52’de verilmiş olan Şekil-2’de de görülmektedir. Türkiye’den yıllarca önce yat turizmine başlayan bu ülkelerinde önlenemeyen kıyı kirliliği ve kıyılardaki betonlaşma Akdeniz’deki yat turizminin doğuya kaymasına neden olmaktadır. Akdeniz çanağında yat limanı oluşumları Şekil-4’de görülmektedir.

Yunanistan’da 1980’lerde yat limanı oluşum tesis ve yöntemlerini incelemek ve oluşturmak üzere bir komite kurulmuştur. Bu komite özellikle Fransa’daki ve Akdeniz’deki diğer marina sistemlerini inceledikten sonra konuyu ele almışlardır. Yunanistan’da çok gelişmiş marinalar zinciri yoktur. Yatlar için gerekli servislerin çoğu, doğal yapısıyla çekek yeri oluşturan noktalarda verilmektedir. Bu çekek yeri zincirinin arasındaki optimum mesafelerde gelişmiş marina yapılaşmaları oluşturulmuştur. Böylece, Fransa veya İspanya gibi ülkelerin turizm uğruna geç farkına vardığı gelişmiş marinalar zincirinin getirdiği yoğun betonlaşma kısmen önlenememiş, kıyıların özgün karakteri büyük oranda korunabilmiştir (Şenlier, 1995: 215).

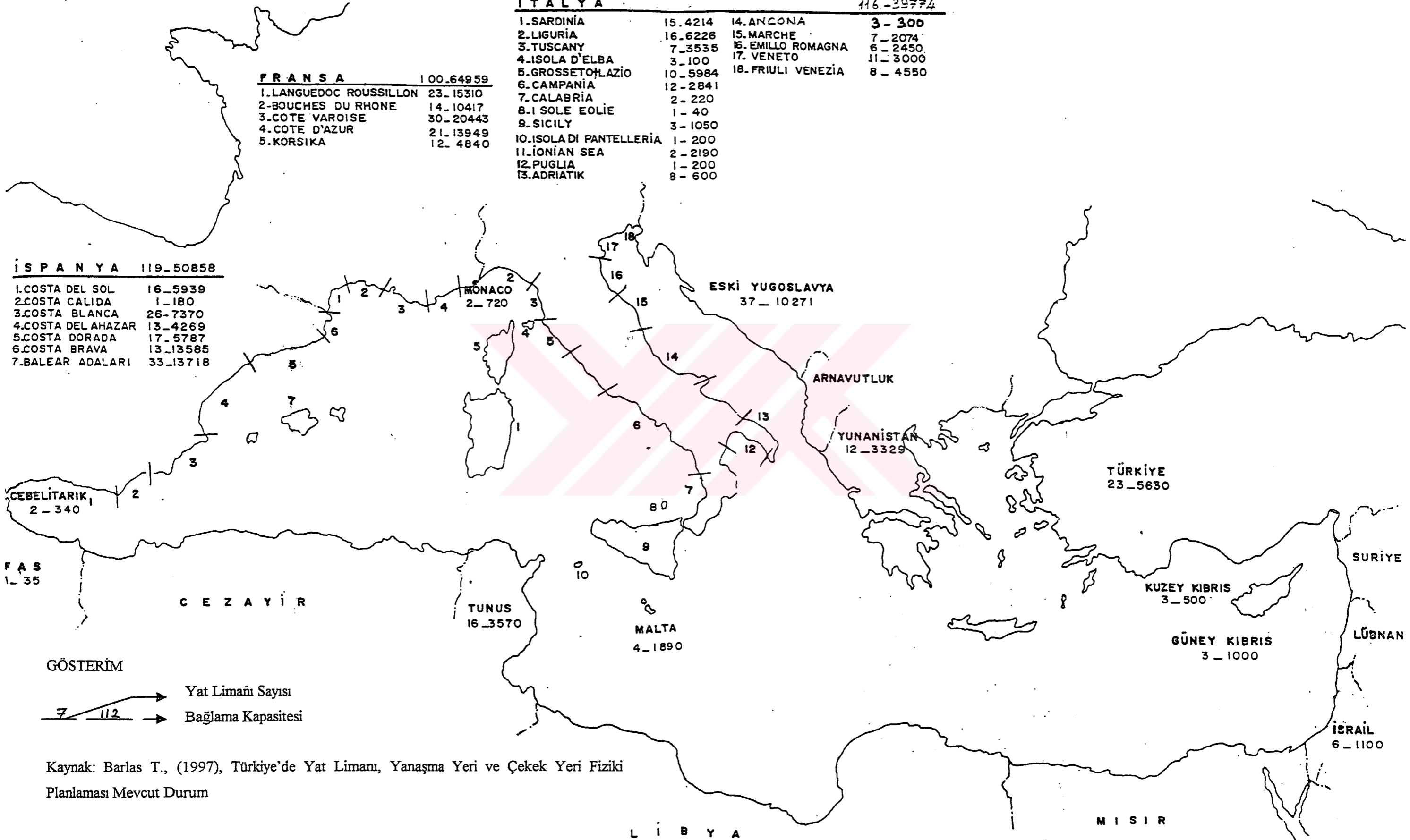
II.B Türkiye’de Yat Turizmi ve Çevresel Etkileri

Türkiye doğal ve tarihi değerleri ile dünya yat rotalarının çekim merkezi olan bir Akdeniz ülkesidir. Türkiye yatçılığının bir önemli özelliği de bütün yönlerden gelen yatlar için bir uğrak yeri olmasıdır.

II.B.1 Türkiye’de Yat Turizmi

Yunanistan’dan gelen teknelerin çoğu günübirlik gezileri yaparak Yunanistan adalarından Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege’deki diğer yerleşim merkezlerine uğramakta iken daha sonra Yunanistanlı operatörler paket tur

Şekil-4 Akdeniz Çanağında Yat Limanları



FRANSA		100.64959
1.LANGUEDOC ROUSSILLON	23	15310
2-BOUCHES DU RHONE	14	10417
3.COTE VAROISE	30	20443
4.COTE D'AZUR	21	13949
5.KORSIKA	12	4840

ITALYA				116-39774
1.SARDİNIA	15	4214	14.ANCONA	3-300
2.LIGURIA	16	6226	15.MARCHE	7-2074
3.TUSCANY	7	3535	16.EMILLO ROMAGNA	6-2450
4.ISOLA D'ELBA	3	100	17.VENETO	11-3000
5.GROSSETO-LAZIO	10	5984	18.FRIULI VENEZIA	8-4550
6.CAMPANIA	12	2841		
7.CALABRIA	2	220		
8.I SOLE EOLIE	1	40		
9.SICILY	3	1050		
10.ISOLA DI PANTELLERIA	1	200		
11.IONIAN SEA	2	2190		
12.PUGLIA	1	200		
13.ADRIATIK	8	600		

İSPANYA		119-50858
1.COSTA DEL SOL	16	5939
2.COSTA CALIDA	1	180
3.COSTA BLANCA	26	7370
4.COSTA DEL AHAZAR	13	4269
5.COSTA DORADA	17	5787
6.COSTA BRAVA	13	13585
7.BALEAR ADALARI	33	13718

ESKİ YUGOSLAVYA
37-10271

ARNAVUTLUK

YUNANİSTAN
12-3329

TÜRKİYE
23-5630

CEBELİTARİK
2-340

FAS
1-35

CEZAYİR

TUNUS
16-3570

MALTA
4-1890

KUZEY KIBRIS
3-500

GÜNEY KIBRIS
3-1000

SURİYE

LÜBNAN

İSRAİL
6-1100

LİBYA

MISIR

GÖSTERİM
 → Yat Limanı Sayısı
 - - - - - Bağlama Kapasitesi

Kaynak: Barlas T., (1997), Türkiye'de Yat Limanı, Yanaşma Yeri ve Çekerek Yeri Fiziki Planlaması Mevcut Durum

programına Türkiye'yi almışlardır. Bu dönemlerde Kuşadası popüler yerleşimlerden biri olmuştur. 70'li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı Yunanistan'da kiraladıkları yatlarla Türkiye'ye gelmeye başlamışlardır.

Yunanistan'dan gelen yatların uzun süre kalmaya başlamasıyla birtakım ihtiyaçlarda gündeme gelmeye başlamıştır. Bunlar barınma ve kışlamaya, alışveriş ve tamir imkanı sağlayacak yerlere olan ihtiyaçlardır. 60'lı yılların sonunda Turizm Bakanlığı bünyesinde konu gündeme gelmiş ve yapılan çalışmalar sonunda çeşitli marina yerleri tespit edilerek Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından gelişme planları hazırlanmıştır. İlk inşa edilen limanlardan Ayvalık, Armutlu, Çanakkale ve Gelibolu gerçek talebi yansıtmamıştır. Çünkü asıl talep Kuşadası, Bodrum ve Marmaris bölgelerine yönelmiştir. Talebin artışıyla ortaya çıkan tamir ihtiyacını, yat inşa yeri olan Bodrum karşılamıştır (Barlas, 1997b: 3-4).

Türkiye'de 1980'li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi, sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisiyle genel turizm sektörü içerisinde önemli yer tutmaktadır. Türkiye'nin dış ticaret açığının %42'sini karşılayan ihracatın %27'si kadar döviz kazandırmakta, doğrudan 750 000, dolaylı olarak 2,5 milyona yakın insana istihdam sağlamaktadır. Ulusal ölçekte turizm sektörünün 10 milyar ABD doları girdisinin 2,5 milyar ABD doları yat turizminden sağlanmaktadır (Bezirgan ve diğerleri, 2001: 135).

Turizm Teşvik Kanunu ve Yat Turizmi Yönetmeliği ile yapılan yasal düzenlemeler sonrasında gelişen deniz turizmi, turizm girdilerinde %25 paya sahip sektör haline gelmiştir.

Türkiye'de kayıtlı yat sayısı tam olarak bilinmemekle birlikte 1 700 civarında olduğu tahmin edilmektedir. Toplam yat bağlama kapasitesi ise yat limanları ve yanaşma yerlerinde 7 389, balıkçı barınaklarında da 1 470 olmak üzere toplam 8 859'dur. Batı ve Orta Akdeniz'deki marinalarda yer kalmaması, Avrupa Topluluğu ülkelerinde yürürlüğe konulan vergiler nedeniyle yatçıların Doğu Akdeniz'e doğru

kayma eğilimi göstermesi, Türkiye için yat turizminin önemini göstermektedir (2. Ulusal Denizcilik Şurası, 2000a: 135).

Tablo-6 Türkiye’de Yat Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı Yat Sayıları

Yıllar	Yerli			Yabancı			Toplam		
	Ticari	Özel	Toplam	Ticari	Özel	Toplam	Ticari	Özel	Toplam
1986	-	-	277	-	-	2 343	-	-	2 620
1987	-	-	414	-	-	3 441	-	-	3 855
1988	327	110	437	925	2 495	3 420	1 252	2 605	3 857
1989	333	93	426	881	2 253	3 134	1 214	2 346	3 560
1990	696	212	908	600	2 954	3 554	1 296	3 166	4 462
1991	360	96	456	278	1 576	1 854	638	1 672	2 310
1992	538	46	584	921	1 608	2 529	1 459	1 654	3 113
1993	335	32	367	615	1 949	2 594	980	1 981	2 961
1994	395	16	411	593	2 081	2 674	988	2 097	3 085

* - olan konularda veri bulunamamıştır.

Kaynak: Barlas, 1997b: 408.

Yukarıdaki tabloda Türkiye üzerindeki dış talebin değerlendirilmesi için sarı bayraklı yat sayılarındaki gelişim incelenmiştir. 1990’dan sonra gerek yerli gerek yabancı yat sayısında belirgin bir düşüş görülmektedir. 1994 yılında sarı bayraklı yatların (ticari+özel) aylara göre dağılım tablosuna bakıldığında (Tablo-6) en yoğun dönem olan Ağustos ayında gelen toplam yat sayısının 633 olduğu görülmektedir (Barlas, 1997b: 408).

Tablo-7 1994 Yılında Türkiye'ye Gelen Sarı Bayraklı Yatların Aylara Göre Dağılımı

Aylar	Yerli	Yabancı	Toplam
Ocak	-	25	25
Şubat	1	18	19
Mart	1	41	42
Nisan	8	127	135
Mayıs	30	287	317
Haziran	53	395	448
Temmuz	67	433	500
Ağustos	96	537	633
Eylül	81	435	516
Ekim	56	253	308
Kasım	16	80	96
Aralık	2	43	45
Toplam	411	2 674	3 085

* - olan konularda veri bulunamamıştır.

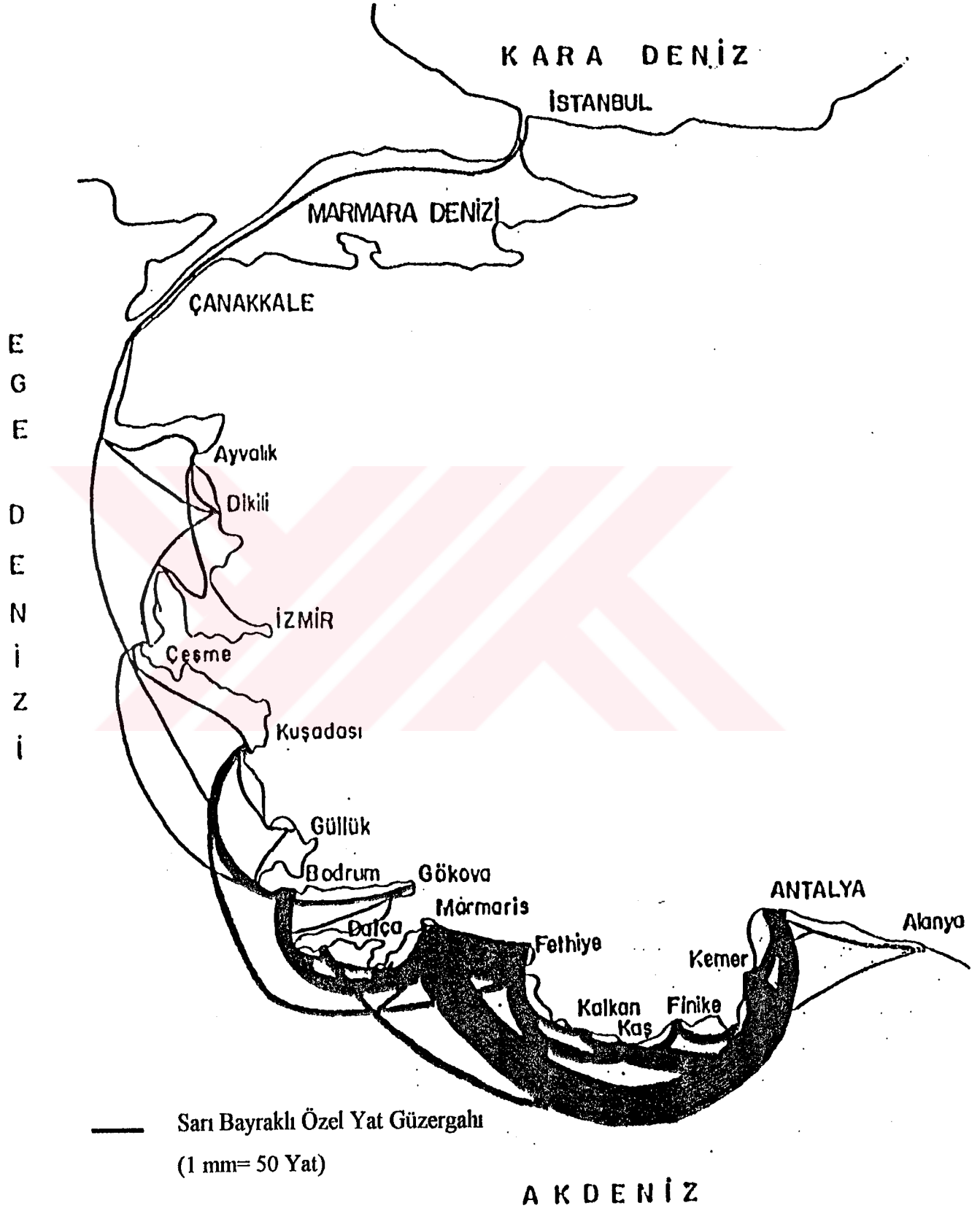
Kaynak: Barlas, 1997: 408.

Şekil-5'de ve Şekil-6'da sarı bayraklı özel ve ticari yat güzergahları şematik olarak verilmiştir.

Türkiye'nin, Doğu Akdeniz'e doğru yönelmekte olan uluslararası yat turizminden hak ettiği payı alabilmesi için mevcut sorunların çözümü ve sağlıklı bir yapıya kavuşması ve yat limanı kapasitesini 2003 yılında 24095'e çıkarması hedeflenmektedir. Belediyeler tarafından işletilmekte olan yat limanları ile Ulaştırma Bakanlığı DLH (Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları) Genel Müdürlüğü tarafından yapımı sürdürülen yat limanları ile toplam bağlama kapasitesi 18 000 yata ulaşmaktadır (2. Ulusal Denizcilik Şurası, 2000a: 135-136).

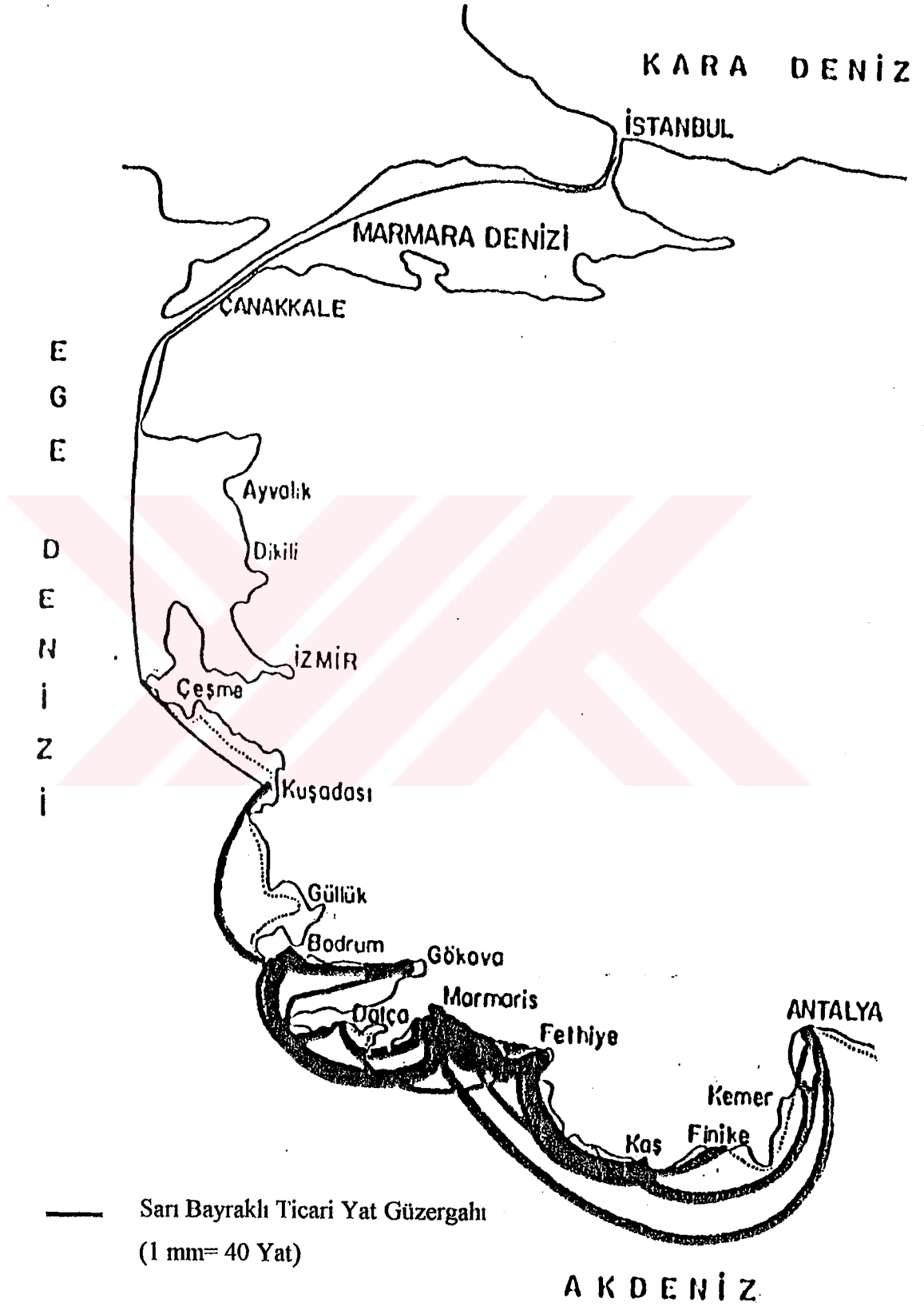
Turizm Bakanlığı, Akdeniz çanağındaki kapasitenin yaklaşık %7'sine eşit bu kapasiteyi %10'lara çıkarmak, turizm sektörünün bu dalını daha canlı ve verimli hale

Şekil-5 Türkiye’de Sarı Bayraklı Özel Yat Güzergahı



Kaynak: DPT, (1992), Yat Turizmi Master Planı

Şekil-6 Türkiye'de Sarı Bayraklı Ticari Yat Güzergahı



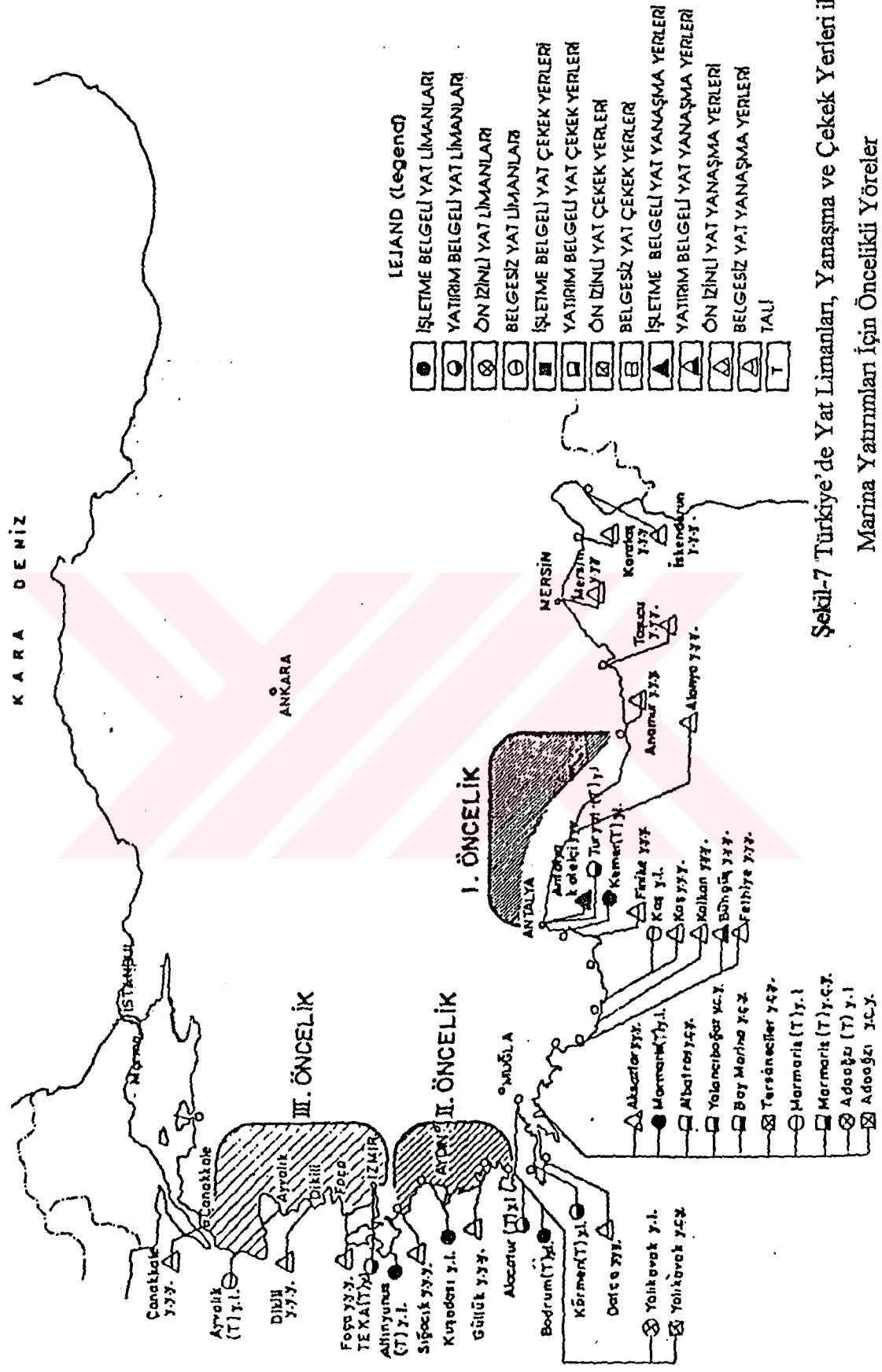
Kaynak: DPT, (1992), Yat Turizmi Master Planı

getirmek amacıyla çalışmalar yapmaktadır. Bu çerçevede Yat Turizmi Master Planı hazırlanmıştır. Bu planla Türkiye kıyılarında uluslararası niteliklere sahip yat limanlarının sayılarının artırılması ve daha kaliteli hizmet üretilmesi amaçlanmaktadır. Master plan önerileri çerçevesinde Yat Turizmi Fiziksel Planı çalışması başlatılmıştır. Bu projede tüm Türkiye kıyıları elverişlilik açısından incelenerek en uygun konumlar tespit edilmiştir. Kamu sektörünün ve özel sektörün yat limanları ile ilgili yatırımlarını yönlendirecek alanların belirlendiği bu çalışma Eylül 1997’de tamamlanmıştır.

Deniz turizminde, turizm sezonu yılın tamamını kapsamaktadır. Yatçıların; yatlarını Nisan-Ekim ayları arasında gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanması sonucu yaptıkları harcamalarını, Kasım-Mart aylarında da yat limanlarında bakım ve onarım harcamaları takip etmektedir. Türkiye’de günden güne artan bir potansiyele sahip, her unsuruyla önemli ölçüde kazanımlar sağlayan yatçılık etkinlikleri, altyapı ihtiyaçlarını da beraberinde getirmiş ve bu altyapıların en önemlilerinden olan marina ağını genişletmek ve geliştirmek zorunluluğunu doğurmuştur (Bezirgan ve diğerleri, 2001: 232).

Marina ağını genişletme ve geliştirmek üzere Ege ve Akdeniz kıyılarında Şekil-7’den de görülebileceği gibi 3 öncelik yöresi belirlenmiştir. Bu yöreler aşağıda açıklanmıştır:

- **Birinci Öncelik Yöresi:** Antalya ile Anamur arasındaki kıyı şerididir. Bu yörede her türlü hava koşullarında sığılabilecek, belirli sıklıkta ve yatçıların gerekli ihtiyaçlarını sağlayacak yerler bulunmaktadır. Bu yöre Batı’dan gelecek trafik yanında Doğu’dan gelecek trafiğe de cevap verecektir.
- **İkinci Öncelik Yöresi:** Bodrum ile Sığacık arasındaki kıyı şerididir. Belirli aralıklarla yatçıların gereksinimlerini karşılayacak alanlar yer almaktadır. Yatların mavi yolculuk için izleyecekleri kıyı şeridi olma özelliğini taşımaktadır.



Şekil-7 Türkiye'de Yat Limanları, Yanaşma ve Çekme Yerleri ile Marina Yatırımları İçin Öncelikli Yöreler

Kaynak: DPT, (1992), Yat Turizmi Master Planı

- **Üçüncü Öncelik Yöresi:** İzmir ile Çanakkale arasındaki kıyı şerididir. Bu yörede yat limanı, yat çekek yeri ve yanaşma yerlerinin yanı sıra yatçıların gereksinimlerini karşılayacak tesislerin yapılması gerekmektedir (Turizm Bakanlığı, 1992b: 33).

Yat limanı master planı çalışmasında bu öncelik yöreleri dikkate alınarak Türkiye kıyılarında uygun noktalar tespit edilmiştir. Ege ve Akdeniz kıyıları bu açıdan beş bölgeye ayrılmıştır:

- **Birinci Bölge:** Bodrum-Kaş arasında kalan bölgedir. Bu bölge kendi içinde dört alt bölgeye ayrılarak planlama çalışması yapılmıştır (Ek-1).
- **İkinci Bölge:** Çeşme-Bodrum arasında kalan bölgedir. Bu bölge üç alt bölgeye ayrılarak planlama çalışması yapılmıştır (Ek-2).
- **Üçüncü Bölge:** Kuzey Ege Enez-Çeşme arasında kalan bölgedir. Bu bölge beş alt bölgeye ayrılarak planlanmıştır (Ek-3).
- **Dördüncü Bölge:** Kaş-Gazipaşa arasında kalan bölgedir. Bu bölge dört alt bölgeye ayrılarak planlama çalışması yapılmıştır (Ek-4).
- **Beşinci Bölge:** bu bölge Doğu Akdeniz bölgesidir. Altı alt bölgeye ayrılarak planlanmıştır (Ek-5).

Aşağıdaki tablolarda (Tablo-8 ve Tablo-9) ise Ege ve Akdeniz’de yer alan yat limanı ve yatçılık tesislerinin kapasiteleri yer almaktadır.

Tablo-8 Türkiye’de Yat Limanları ve Yatçılık Tesisleri (Ege)

<u>Ege</u>	<u>Kapasite</u>		
<u>Balıkçı Barınakları *</u>			
	<u>Deniz</u>	<u>Kara</u>	<u>Toplam</u>
Enez	25	-	25
Akyarlar	35	-	35
Palamutbükü	100	-	100
Küçükkuşu	65	-	65
Altınoluk	30	-	30
Candarlı	100	Çekek Var	100
Torba	90	-	90
Bozcaada	35	-	35
Akköy	120	-	120
Gerince	90	-	90
Saipköy	50	-	50
Türkbükü	25	-	25
Gündoğan	40	-	40
Toplam	855	=	855
<u>Yatçılık Tesisleri</u>			
	<u>Deniz</u>	<u>Kara</u>	<u>Toplam</u>
Ayvalık Yat Limanı	100	140	240
İzmir Levent Yat Limanı	70	60	130
Çeşme Altinyunus Yat Limanı	100	65	165
Kuşadası Turban Yat Limanı	454	175	629
Bodrum Turban Yat Limanı	125	-	125
Bodrum Limanı	700	-	700
Sığacık Yat Limanı	150	-	150
Eski Foça Yat Yanaşma Yeri	80	-	80
Bay Marina	50	70	120
Burhaniye Yat Limanı **	100	50	150
Sığacık Marina **	150	-	150

Dalyanköy Yat Limanı **	400	-	400
Çeşme Yat Limanı **	400	-	400
Alaçatı Yat Limanı **	400	-	400
Didim Yat Limanı ***	400	50	450
Alacatur Yat Limanı ****	40	12	52
Körmen Yat Limanı ****	246	56	302
Datça Rıhtım	50	-	50
Yalıkavak Yat Limanı *****	200	200	400
Bozcaada **	35	-	35
Bozburun **	140	-	140
Toplam	4 390	878	5 268

İhale Edilecek Tesisler

	<u>Deniz</u>	<u>Kara</u>	<u>Toplam</u>
Karaada Yat Limanı	150	-	150
Ilıca Yat Limanı	180	-	180
Eski Foça Yat Limanı	259	-	259
Ürkmez Yat Limanı	300	-	300
Güllük Yat Limanı	200	-	200
Turgutreis Yat Limanı	550	-	550
Datça Yat Limanı	350	-	350
Bodrum Yat Limanı	500	-	500
Karacasöğüt Yat Limanı	200	--	200
Gündoğan	200	-	200
Toplam	2 889	-	2 889

Özel Sektör

	<u>Deniz</u>	<u>Kara</u>	<u>Toplam</u>
Yalıkavak	200	-	200
Toplam	200	-	200

* Yatlar Tarafından Kullanıma Uygun Balıkçı Barınakları

** İnşaat Halinde

*** İhale Yapılmış (Geneli 1998-1999 Bitiş Yılı Hedefli)

**** Turizm Yat Belgesi

***** Ön İzinli

Kaynak: Barlas, 1997

Tablo-9 Türkiye’de Yat Limanları ve Yatçılık Tesisleri (Akdeniz)

<u>Akdeniz</u>	<u>Kapasite</u>		
<u>Balıkçı Barınakları *</u>			
	<u>Deniz</u>	<u>Kara</u>	<u>Toplam</u>
Bozyazı	35	-	35
Aydıncık	25	-	25
Karataş	130	-	130
Samandağ	25	-	25
Toplam	215	-	215
<u>Yatçılık Tesisleri</u>			
	<u>Deniz</u>	<u>Kara</u>	<u>Toplam</u>
Göcek ****	50	-	50
Marmaris Netsel Yat Limanı	676	122	798
Göcek Yat Yanaşma Yeri	50	-	50
İltur Yat Yanaşma Yeri	80	-	80
Göcek Clup Marina	160	-	160
Fethiye Yat Yanaşma Yeri	150	-	150
Letonia Yat Yanaşma Yeri	50	-	50
Marmaris Liman İçi	200	-	200
Kalkan Yat Limanı	110	-	110
Kaş Yat Limanı	110	-	110
Kemer Yat Limanı	180	120	300
Antalya Kaleiçi Yat Limanı	65	-	65
Antalya Setur Yat Limanı	169	290	459
Sun Marin Yat Çekek Yeri	-	100	100
Finike Yat Limanı **	420	-	420
Gazipaşa Yat Limanı **	250	-	250
Kaş Bucak Denizli Yat Limanı **	400	-	400

Alanya Yat Limanı **	425	-	425
Mersin Yat Limanı **	500	-	500
Antalya Büyük Yat Limanı ***	650	-	650
Dalaman Yat Limanı ***	650	-	650
Manavgat İrmakağzı Yat Yanaşma Yeri ***	100	-	100
Kımkuyu Yat Limanı ***	200	-	200
Albatros Yat Limanı ****	40	48	88
Marmaris Yat Limanı ****	200	-	200
Marmaris Yat Çekek Yeri	-	100	100
Köyceğiz Dalyan Yat Yanaşma Yeri **	50	-	50
Fethiye Yat Limanı ****	1 000	1 000	2 000
Tekirova Yat Limanı	250	-	250
Toplam	7 176	1 780	8 956
<u>İhale Edilecek Tesisler</u>			
	<u>Deniz</u>	<u>Kara</u>	<u>Toplam</u>
Göcek Yat Limanı	200	-	200
Yalancı Boğaz Yat Limanı	500	-	500
Ekincik Yat Limanı	200	-	200
Balak Yat Limanı	300	-	300
Aydıncık Yat Limanı	250	-	250
Toplam	1 400	-	1 400

* Yatlar Tarafından Kullanıma Uygun Balıkçı Barınakları

** İnşaat Halinde

*** İhale Yapılmış (Geneli 1998-1999 Bitiş Yılı Hedefli)

**** Turizm Yat Belgesi

***** Ön İzinli

Kaynak: Barlas, 1997

II.B.2 Türkiye’de Yat Turizminin Çevresel Etkileri

Akdeniz’de yat limanı oluşumları ve ekolojik dengenin korunması bölümünde, Türkiye’nin doğal ve tarihi zenginlikler sunan kıyılarının, Akdeniz ve Ege denizindeki ve özellikle Yunan adaları kıyılarında yoğunlaşan yat turizmi için popüler hale geldiğine değinilmiştir. Bu alanda ileri ülkelerin bir iç deniz olarak Akdeniz’in yatçılığa elverişli doğasını yeterince tanıtmış olması Türkiye açısından önemli bir avantajdır. Batı Akdeniz’deki deniz kirliliği, yat trafiğinin Türkiye kıyılarına kaymasına neden olmuştur.

Talepteki gelişme böyleyken, başlangıçta tekneler için gerekli konaklama, bakım gibi olanaklar yeterince sunulamadığından yatları uzun süre tutmak mümkün olamamıştır. Bu nedenle oluşan gelişmiş marina oluşturma gereksinimi ile Türkiye’nin güney ve güneybatısındaki koylarda birçok yerleşme turizm gelişiminde önem kazanmış, planlı ve plansız birçok liman oluşumu gerçekleşmiştir. Yat limanı gelişmelerinin yaz mevsimlerinde 2-3 sıra yat bağladığı, Turizm Bakanlığı standartlarını taşımadıkları, güvenlik, yangın gibi konularda yeterli olmadıkları gözlemlenmiştir (Şenlier, 1995: 215).

Yat limanı oluşumlarının arkasındaki (liman hinterlandı) yerleşim alanlarında, doğal olarak yapılaşmalarının plansızlığından ortaya çıkan içme suyu, elektrik, yol, arıtma tesisi, kanalizasyon gibi altyapı yetersizliğinin oluşturduğu çevre kirliliği de giderek artmaktadır.

Dünya turizminin %35’lik bir payını taşıyan Akdeniz ülkelerinde turistler tarafından üretilen katı atık miktarı 2,8 ton/yıl, sıvı atık miktarı ise 0,4 milyar m³ olarak bilinmekte ve bunun içinde önemli bir oranı yatların temiz koylara boşalttığı sintine suları ve çöplerinin miktarı oluşturmaktadır (Şenlier, 1995: 215).

Yat turizminde yatlar içinde üretilen pissuların, sintine suyu ve katı atıkların toplanması amacıyla Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel

Müdürlüğü başkanlığında ilgili kamu kurumlarının katılımı ile yapılan toplantılar sonucunda alınan kararlar doğrultusunda yat turizmi sektörü verilen sürede yatların içinde pıssu toplama tankları yapmıştır. Turizm Bakanlığı ve sektör işbirliğiyle kıyı yerleşmelerinde kabul tesisleri yapılması için kaynak ayrılmıştır (DPT 2001,128). Bu sistemin yüzer toplama sistemleri ile desteklenmesi çevreye verilen zararın azaltılmasına yardımcı olacaktır.

Bütün bu gelişmelere rağmen kıyılarda meydana gelebilecek bir deniz kazası sonucunda denize yayılan petrol gibi kirleticilerin toplanması konusunda kıyı yerleşmelerinde yeterli sistemler olmadığı görülmektedir.

Yine kıyı yerleşmelerinde, Turizm Bakanlığı'nca, suyun deterjanı artırılmadan sulama amaçlı kullanılması için denize verilmesi nedeniyle marinalardaki satış yerlerinde deniz kirliliğine neden olan deterjan tipi kimyasal temizleyicilerin satılmasının önlenmesi istenmiştir. 2878 sayılı Çevre Kanunu hükümleri gereğince, pıssularını denize döken yatlara denizi kirlettikleri gerekçesiyle para cezası uygulanmaktadır (DPT 2001,129).

Yatçılık faaliyetleri yat limanları dışında çoğu zaman zor kontrol edilebilen çevre sorunları yaratmaktadır. Yatlar doğrudan yarattıkları sorunlar dışında dolaylı olarak da sorunlar yaratmaktadırlar. Doğrudan neden oldukları çevre sorunlarının başında çöp toplama ünitelerinin yetersizliği nedeniyle çevreye gelişi güzel bırakılan çöp torbaları ve pıssu toplama düzeni olmadığı için denizlere pompalanan pıssuların yarattığı çevre kirliliğidir.

Bunun dışında karada ulaşımın zor olduğu ancak yatçıların rağbet ettikleri özellikle Güney Ege ve Batı Akdeniz koylarında denetimsiz çoğalan ve çoğu zaman kuruldukları yerdeki doğal yapıyı tahrip ettikleri gibi sıvı ve katı atıklar için hiçbir tasfiye düşünülmendiğinden sürekli kirlilik nedenidir. Ayrıca çoğu derme çatma olan bu tesisler Türkiye yatçılığı için büyük önem taşıyan bu doğal koylarda görsel kirlilik de yaratmaktadırlar.

Kıyılardaki faaliyetlerin gelişiminde ekonomiye öncelik verilmesi, çevre değerlerinin göz ardı edilmesine neden olmuştur. Kıyılardaki doğal ve tarihi güzelliklerin korunması için, toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını belirlemek amacıyla 4.4.1990 tarihinde yürürlüğe giren 3621 sayılı Kıyı Kanunu, kıyı ve sahil şeritlerinin düzenlenmesini içeren hükümler getirmiştir. Bu kapsamda kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m genişliğindeki alan sahil şeridi olarak ilan edilmiş ve ilk 50 m yaya yolu, gezinti, dinlenme ve rekreatif amaçlar için, ikinci 50 m ise konaklama hariç günübirlik turizm yapı ve tesisleri için ayrılmıştır (Başoğlu, 1995: 57).

Kıyı Kanunu'nun; kıyıda Uygulama İmar Planı kararı ile; iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalga kıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi gibi kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik altyapı ve tesislerin yapılabileceği, kamu yararının gerektirdiği hallerde uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebileceğini ifade etmektedir.

Böylesine yoğun bir talep karşısında doğal ve tarihi alanları koruma çabasıyla kıyılarda yat turizmini yasaklamak gibi çalışmalar yapılması sadece plansız ve kontrolsüz gelişmelere yol açar ve çevre kirliliğini önlenemez boyutlara taşır. Çevre sorunlarının önlenmesi yalnızca talebe cevap verecek nitelikte uygun tesislerin, uygun teknolojilerle yapılması ve kontrollü bir şekilde işletilmesi ile mümkündür.

Türkiye'de, gerekli bütün önlemler alındığı takdirde yat turizminin diğer kullanımlara oranla çevreye zarar vermediği konusunda verilebilecek en iyi ve tek örnek Göcek Yat Limanıdır. Alanın liman yapılmadan önceki hali dikkate alındığında çevre duyarlı teknolojiler kullanılarak inşa edilen yat limanı ve beraberinde getirdiği olumlu gelişmeler gözden kaçmayacaktır. Ek-6'da Göcek Koyu'nun yat limanı yapılmadan önceki hali açıkça görülmektedir.

Göcek'te turizm gelişiminden önce temel geçim kaynağı madenciliktir. Yörede 1930-1935 yıllarında krom madeni işletmeleri devreye girmiş, Etibank, Türk Maden Şirketi ve Seka Kağıt Fabrikası kurulmuştur (Önal 2001,107).

Marina yapılmadan önce, Göcek Koyunda deniz ortamının çevresel değerlendirmesinde sedimentlerin metal içeriği önemli bir yer tutmaktadır. Metal kirlenmesinin en önemli nedeni ise arıtılmamış sanayi atık suları ve maden yataklarıdır. Göcek Koyunda yer alan işletmeye kapalı krom yıkama tesisi olması konunun önemini göstermektedir. Göcek Koyunda yer alan maden yükleme iskelesi civarında denizin üst katmanının krom tozlarıyla kaplı olduğu görülmektedir (Göcek ÇED Raporu 1998,25).

Göcek Koyunun marina yapılmadan önceki mevcut kirlilik yükü, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü tarafından üç dönemde (Ağustos 1996, Kasım 1996, Mayıs 1997) yapılan ölçümlerin analizi sonucu belirlenmiştir. Sonuçlara göre krom yıkama faaliyetleri sonucu koydaki taban sedimentleri oldukça yüksek oranda krom içermektedir.

Yine marina yapılmadan önceki arazi kullanımında yer alan maden yıkama üniteleri, maden şirketine ait konaklama üniteleri, atık depolama alanları, krom işletmesine ait binalar, atıklar ve maden cevherinin bulunduğu bölüm son derece itici görünümüne rağmen (Ek-7) koyun tamamına hakim olan, eşsiz panoramik değere sahip konumdadır. Böylesine eşsiz değere sahip olan alanın ve koyun madencilik faaliyetleri sonucu tahrip edilmesi deniz-kara ekosistemin de zarar görmesine neden olmuştur.

Göcek Marina Köyü Projesi (Ek-8), yat turizminin en yoğun olduğu Fethiye Körfezi'nin marina ve buna bağlı olarak, Marmaris ve Antalya arasındaki kıyı bandında bulunmayan yatçılara dönük eğlence, konaklama, spor ve alışveriş ihtiyacını karşılamak üzere tasarlanmıştır. Bu projenin uygulama aşamasında ise bütün ağaçların rölevesi çıkarılmış, yapılar, hiçbir ağaç zarar görmeyecek şekilde yerleştirilmiştir.

Doğal bir koyda inşa edilen Gockek Marina’da kıyı dokusu, sazlar ve ağaçlar tamamıyla korunmuştur. Haziran 2000’de hizmete açılan marinada ekolojik dengeyi korumak amacıyla yüzer dalgakıran ve iskeleler (Ek-9) kullanılmıştır. Yine aynı amaçla kıyı şerisinde beton dolgu yerine, çamların denize kadar devam etmesi, kıyının hatta kıyıyı takip eden denizdeki sazlık alanın doğal şekli ile korunması için ahşap yüzer marinaya kıyıdan köprü ile ulaşılması tercih edilmiştir (Ek-10).

Genel estetik görünümü ile önemli bir yer tutan yüzer iskeleler, suya sadece birkaç cm batmaları ve de dubaları arasındaki boşluklar nedeniyle su sirkülasyonunu hiç bozmamakta, çevreci bir yapı olma özelliği taşımaktadır. Alışılagelmiş beton dalgakıran yerine Avrupa’da ilk defa Gockek’te uygulanan yüzer dalgakıran (Technoscreen) sistemi kullanılmıştır (Kavlakoğlu 1999,66).

İskelelerin kıyı bağlantılarında da beton yerine, yine üzerleri ahşap kaplı köprüler kullanılması evre dostu bir marina oluşturulduğunu göstermektedir. Beton doklmediği için kıyı dokusu olduğu gibi korunmuş, sazlıklar, ağaçlar ve çiçeklerle çevrili bir marina oluşturulmuştur (Ek-11). Daha önce çok sığ olduğu için doldurulup beton olarak yapılması düşünülen kıyıdaki ilk iskele de daha sonra ekolojik dengeyi bozabileceği dşnncesiyle yüzer sisteme çevrilmiştir (Kavlakoğlu 2000,78).

Dalgakıranın iç kısmı da yıl boyu teknelerin bağlanması imkanı verecek şekilde düzenlenmiştir. zerinde marinanın estetik gereklerini yerine getirebilecek şekilde tasarlanan iki taraflı gezinti yolu, iç kısımda da teknelerin demirlemeden yanaşabilecekleri parmak iskeleler yerleştirilmiştir (Ek-12). Su altında kalan yaklaşık iki metrelik alan kısa zamanda balıklar için ideal bir korunak ve beslenme ortamı yaratmıştır. Yüzer dalgakıran sisteminin en büyük özelliği koydaki doğal su sirkülasyonunun hiçbir değişikliğe uğramadan devam etmesini sağlamasıdır (Kavlakoğlu 2000,79).

Göcek Marina, doğa ile uyuma gösterdiği özen sayesinde Avrupa Çevre Eğitim Vakfı tarafından temizliğin ve güvenliğin simgesi, uluslararası Mavi Bayrak'la ödüllendirilmiştir.

II.B.3 Akdeniz'de ve Türkiye'de Yat turizminin Karşılaştırmalı Özeti

Akdeniz kıyı bölgelerindeki turizm hareketleri gözden geçirilecek olursa, tahmini olarak Fransa'da uluslararası turistlerin % 18'inin, ulusal turistlerinde % 19'unun kıyılara yöneldiği düşünülmektedir. Tunus'ta bu iki rakam % 80'i aşarken, Türkiye ve Yugoslavya'da uluslararası turistlerin % 90'dan fazlası kıyılarda kalmaktadır. Akdeniz kıyılarının çekiciliği, turistlerin coğrafi kökenine ve ülkenin geride kalan turistik kaynaklarına bağlı olarak değişmektedir (Batisse ve Grenon, 1988: 195).

Türkiye'de yatçılık sektörünün Akdeniz'deki gelişmelere oranla çok kısa bir geçmişi bulunmaktadır. Akdeniz çanağındaki kitlesel nitelikli yatçılık faaliyetleri 2. Dünya Savaşı'ndan itibaren hız kazanmış ve bugün 700-750 000 yatlık bir kapasiteye erişmiş olmasına rağmen Türkiye'deki yatçılık faaliyetleri gerçek anlamda ancak 1980'li yıllarda başlayabilmiş ve 90'lı yıllarda ancak 1500-1700 gibi değerlere ulaşabilmiştir (Sert, 2003).

Akdeniz'deki yat sayısının yıllık artış hızı 50 000 olarak tahmin edilmektedir. Tüm Akdeniz çanağında yat için bağlama kapasitesi yat limanlarında 183 460, diğer limanlarla birlikte yaklaşık 200 000'dir. Türkiye'de 1993 yılında yat limanlarındaki toplam bağlama kapasitesi ise 5 630'dur. 1997 yılı verileriyle inşaatı devam eden projelerle birlikte bu sayı 7 130'a çıkacaktır (Sert, 2003).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Turizmin gelişmesi için ana amaç turizm faaliyetleri sonucu ekonomik kalkınma ve çevresel değerlerin korunması ve artırılmasıdır. Herhangi bir sektörün verimliliğinin artırılması ve aynı zamanda çevresel değerlerin korunması oldukça güçtür. Turizmin kendi oluş nedenini oluşturan doğal, tarihi, kültürel, arkeolojik, peyzaj değerlerinin ve doğal güzelliklerin korunması, kalkınma ve çevre koruma arasındaki ilişki sürdürülebilir turizm gelişmesini gündeme getirmiştir.

Türkiye’de sürdürülebilir turizmin gelişmesine politikalar düzeyinde bakıldığında, turizm ve çevre konusu ile ilgili detaylı bir politika ortaya koyulmadığı görülmektedir. 1980’li yıllarda ana politika turiste hizmet edecek yatak kapasitesinin artırılması ve daha fazla turistin ülkemize gelmesidir.

Turizm yatırımcılarının ve gelen turistlerin çevreye verdikleri zararlar göz ardı edilmiştir. Son birkaç yılda Türkiye’de kalkınmaya öncelik verilirken çevre sorunları önemsenmemiştir. Bugün çevre kirlenmesinin büyük bir kaynak kaybı olduğu ve faturasının da çok yüksek olduğu görülmektedir.

Türkiye’de turizm gelişimi politikası, ekonomi açısından büyük değer taşıyan yatak kapasitesi, her yıl gelen turist sayısı ve turizmin gayri safi milli hasıla içindeki payı göz önünde tutularak belirlenmiştir. Özellikle batı ve güney bölgelerimizde aşırı yoğunluk nedeniyle çevre zarar görmektedir. Kısa dönemde elde edilecek yarar için turizmin gelişimi tehlikeye girmektedir. Bu noktada sürdürülebilir turizm gelişimi önem kazanmaktadır.

Turizmin uzun dönemli sürdürülebilir ve güvenli olabilmesi, çevresel değerlerin gelecek nesillere de hizmet edebilmesi için çevrenin korunmasına katkı sağlamak, turizm yatırımcılarının ve işletmecilerinin başlıca görevi olmalıdır. Sürdürülebilir

turizm gelişmesi çalışmalarında, doğanın-peyzajın-sitlerin korunması, deniz kirliliğinin önlenmesi ve giderilmesi, çevre konusunda halkın bilinçlendirilmesi ve katılımının sağlanması; kullanılan enerji ve sudan tasarruf sağlayan, atık miktarını azaltan, katı atıkların geri dönüşümünü gerçekleştiren uygulamaların yaygınlaşması üzerinde önemle durulmalıdır.

Sürdürülebilir turizm gelişimi, turizm sektörünün avantajlarının çevre ve turizm arasındaki olumlu ilişki çerçevesinde değerlendirilmesiyle sağlanabilir. Bunun için:

- Sürdürülebilir turizm gelişimi nesiller arası eşitliği sağlamalıdır.
- Tarihi kentsel alanlar, anıtsal değerler ve yöresel peyzaj özellikleri tekrar kazanılamayan değerlerdir. Ormanlar, yaban hayatı gibi özellikler de yok olduğunda gelecek nesiller bunlardan yararlanamaz. Bu nedenle sürdürülebilir turizm gelişmesi kaynakların yenilenememesine neden olacak faaliyetlerden kaçınmalıdır.
- Bir ülke veya bölgedeki gelişmenin diğer ülkeler veya bölgeler üzerinde olumlu veya olumsuz etkileri olacaktır. Bu nedenle ülkeler, turizme yönelik ekonomik, sosyal ve çevresel amaçların oluşturulması ve hayata geçirilmesinde birlikte hareket etmelidirler.
- Sürdürülebilir turizm gelişmesinde kaynağın bozulduğu ve kötüleştiği durumlarda iyileştirme ve değiştirme faaliyetlerinde bulunulması gerekmektedir.
- Sürdürülebilir turizm gelişiminde yerel, çevresel, sosyal ve ekonomik koşullara bağlı olarak; ülke, bölge ve yerel özelliklerle ilişkili politikalar belirlenmelidir.
- Çevre kaynaklarının, özellikle doğal kaynakların korunarak kullanımını sağlayabilmek için özelliklerinin çok iyi tanımlanması ve planlama

çalışmalarının bu doğrultuda yapılması gerekmektedir. Bu nedenle ülke düzeyinde ayrıntılı olarak doğal kaynak envanteri çıkarılmalı ve ekolojik hassas yöreler belirlenmelidir.

- Rekreatyoneel turizm yönünden kaynak değeri yüksek olan yörelerin ekolojik taşıma kapasiteleri belirlenerek, kapasitelerin aşılması olduğu kritik yöreler için acil önlemler alınmalıdır.
- Doğal ve kültürel turizm kaynaklarının herkes tarafından korunmasını sağlamak amacıyla halkın çevre koruma konusunda bilinçlendirilmesi gerekmektedir.
- Turizm yatırımlarının dengeli dağıtılması ve elde edilen turizm gelirlerinde doğal ve tarihi kaynakların korunması, onarımı ve geliştirilmesi için kaynak ayrılması gerekmektedir.
- Turizmin ekonomik yönden sürdürülebilir nitelikte olabilmesi için çevre açısından da sürdürülebilir nitelikte olması gerekmektedir. Sürdürülebilir turizm gelişmesinin temelini nitelikli çevrenin oluşturduğu unutulmamalıdır.
- Planlama aracılığıyla verimli tarım toprakları, doğal ve fiziksel çevre mutlaka korunmalı ve geliştirilmelidir. Özellikle kıyılarda inşaat izni verilirken yapıların doğal ve fiziksel çevre ile uyumlu olmasına dikkat edilmelidir.
- Arazi kullanım kararlarının çevre koruma esasları dahilinde uygulanması, çevre master planlarının yapılmasına öncelik verilmesi ve bu plan kapsamında ekolojik hassasiyete sahip alanların tespit edilmesi gerekmektedir.
- Turizm potansiyeline sahip yerleşmelerin altyapı sorunları çözümlenmelidir.

- 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nda (Ek-12) çevre boyutu dikkate alınarak yeni düzenlemeler yapılmalı, koruma kullanma dengesi asla unutulmamalıdır.
- Turistik yörelerde yapılacak tüm proje ve planlara SÇD ve ÇED uygulanmalıdır.
- Çevresel değerlerin ve doğal kaynakların korunması konusunda çıkarılmış çeşitli yasa, yönetmelik ve kararlardaki eksiklikler, boşluklar ve uygulamadan kaynaklanan sorunlar giderilmelidir.

Ülkelerin sahip oldukları turizm potansiyelinde uzun vadede faydalanabilmeleri yukarıda önerilenleri yerine getirmeleri ve turizm gelişmelerini çevre korumacılığı ile birlikte yürütmeleriyle mümkündür. Çünkü temiz bir çevre turizmin ana sermayesidir. Alternatif turizmin bir parçası olarak gelişen ve çalışmaya konu olan yat turizminin gelişmesi turizm girdilerini arttıracığı için çevre ile arasındaki dengenin çok iyi kurulması gerekmektedir. Bu amaçla:

- Alternatif yat limanı, marina ve çekek yerlerinin yer seçimi aşamasında çevre boyutu göz önüne alınmalı plan ve projelere mutlaka SÇD uygulanmalıdır.
- Yat limanları ile ilgili faaliyeti gerçekleştirmeden önce detaylı bir ÇED yapılmalıdır.
- Yat limanı ve marina olacak yerlerin taşıma kapasiteleri belirlenmelidir.
- Limanlarda ve marinalarda teknelerin, yatların atık sularını boşaltabilecekleri kabul tesisleri kurulmalı, teknelerin ve yatların katı atıklarını toplayacak çöp toplama tekneleri hizmete konulmalıdır.

- Yat limanlarının gerisinde kalan alanlarda katı atıkların gelişigüzel atılmasını önlemek için sık sık çöp kutuları yerleştirilmeli ve uygun şekilde boşaltılmaları sağlanmalıdır.
- Yat limanlarında meydana gelebilecek kazalar sonucunda denize dökülen katı, sıvı atıkları toplamak ve yayılmalarını önlemek için gerekli malzeme ve ekipman bulundurulmalıdır.
- Yatların temizliğinde kullanılan deterjanlar deniz kirliliğine neden olmayacak maddelerden seçilmelidir.
- Kıyı kesiminde bulunan sanayi işletmeleri, konaklama tesisleri ile yörenin kanalizasyon atıkları için önlemler alınması gereklidir.
- Yatlarda pissu tankı bulundurma zorunluluğu getirilerek denetlenmesi gerekmektedir.

Turizmin ekolojik unsurları giderek önem kazanmaktadır. Bozulmamış doğa parçaları, yeryüzünde kıtlaşan kaynaklar arasındadır ve giderek ekonomik değer artmaktadır. Turizmin sürdürülebilirliği yukarıda önerilenleri yerine getirilerek bu kıt kaynakların korunmasına bağlıdır. Bu açıdan bakıldığında çevrenin ve doğal alanların korunarak kullanılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Sürdürülebilir turizm gelişiminin temelinde de koruma kullanma dengesinin yattığı açıkça görölmektedir.

Sürdürülebilir turizm ile çevrenin korunması arasındaki dengenin, araştırma ve planlama çalışmalarında göz önünde tutulması, turizm çevre ilişkisinde önem taşımaktadır. Gerekli araştırmalar yapılmadan, ekolojik değerleri gözardı eden ve sadece mekan boyutunu esas alan çevre düzenleme ve fiziki planlamayla verilecek kararlar mevcut sorunlara ek olarak yeni çevre sorunları yaratacaktır. Sürdürülebilirlik ilkesi içerisinde, var olan kaynakların gelecek nesillere aktarılması için turizm hedeflerinin daha uzun vadeli sonuçlara göre düzenlenmesi gereklidir.

Sürdürülebilir turizm gelişmesi için günümüzde ve gelecekte hükümetlere, plancılara ve özel sektöre önemli görev ve sorumluluklar düşmektedir.



YARARLANILAN KAYNAKLAR

- Akış, S., (1999), “Sürdürülebilir Turizm ve Türkiye”, **Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi**, sayı: 10, s.36-46.
- Akış-Roney, S., (2002), “Sürdürülebilir Turizm: Eleştirel Bir Yaklaşım”, **First Tourism Congress of Mediterranean Countries**, Akdeniz University, School of Tourism & Hotel Management, Antalya.
- Akoğlan, M., Kozak, M. ve Kozak, N., (1997), **Genel Turizm İlkeleri Kavramlar**, Ankara.
- Alparman E., (2003), 17 Mart 2003 Tarihinde Çevresel Etki Değerlendirme ve Planlama Dairesi Genel Müdürü ile Yapılan Kişisel Görüşme, T.C. Çevre Bakanlığı, Çevresel Etki Değerlendirme ve Planlama Daire Başkanlığı, Ankara.
- Altan, T. ve Atik, M., (2002), “Sürdürülebilir Turizm Gelişmelerinde Tur Operatörleri ve Antalya Bölgesi”, **First Tourism Congress of Mediterranean Countries**, Akdeniz University, School of Tourism & Hotel Management, Antalya.
- Alten, B. ve diğerleri, (1997), “Antalya-Belek Yöresinde Ekolojik Peyzaj Planlama Model Çalışması”, **Turizm ve Çevre**, Oleyis Vakfı Yayınları, Ekim 1997, Ankara, s. 17.
- Aral, N., (1996), “Marmara Denizi Kirletici Kaynakları ve Alınması Gereken Önlemler”, **T.C. Çevre Bakanlığı III. Çevre Şurası Tebliğler ve Bildiriler Kitabı, Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı ve Yönetimi Komisyonu**, 4-6 Aralık 1996, s. 305-306.
- Arapkırlioğlu, K., Erol, C. ve Özer, A., (1996), **Plancı Gözüyle Kalkınma, Çevre ve Çevresel Etki Değerlendirmesi**, Kasım 1996, Ankara TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını.
- Arısoy, E., (1998), “Tourism Policy and Sustainable Development in Turkey”, **Reports of the Workshop on Tourism and Sustainable Development in the Mediterranean**, MAP Technical Reports Series No: 26, 17-19 September, Antalya, Turkey, s. 32-38.

- Aydemir, Ş. ve Aydın, M., (2002), **Stratejik Çevresel Değerlendirme (SÇD) ve Türkiye'deki Uygulaması**, Çevre Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirme ve Planlama Daire Başkanlığı, Ankara, s. 1-3,9.
- Barlas, T., (1997a), **Göcek Yat Limanı**, BPM. Barlas İmar Planlama ve Müşavirlik LTD. ŞTİ., Ankara.
- Barlas, T., (1997b), **Türkiye'de Yat Limanı, Yanaşma Yeri ve Çekerek Yerleri Fiziki Planlaması Mevcut Durum**, BPM. Barlas İmar Planlama ve Müşavirlik LTD. ŞTİ., Ankara, s. 1-7,408.
- Barlas, T., (1997c), **Türkiye'de Yat Limanı, Yanaşma Yeri ve Çekerek Yerleri Fiziki Planlaması, Noktaların Tespiti Çalışması**, BPM. Barlas İmar Planlama ve Müşavirlik LTD. ŞTİ., Ankara, s. 3.
- Barlas, T., (1997ç), **Yat Limanları Master Planı**, BPM. Barlas İmar Planlama ve Müşavirlik LTD. ŞTİ., Ankara.
- Baş, İ., (1996), "Sürdürülebilir Turizmin Hayata Geçirilebilmesi İçin Aktivite Olması Gereken Dinamikler ve İşlevleri- Model Çalışması", **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu**, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s. 341-349.
- Başoğlu, G., (1995), "Yat Turizminin Çevresel Açısından Değerlendirilmesi", **Çevre ve İnsan**, Çevre Bakanlığı Yayın Organı, 19 Şubat 1995, Ankara, s. 56-59.
- Batisse, M. ve Grenon, M., (Edi.), (1988), **Mavi Plan, Akdeniz Havzasının Geleceği, Birleşmiş Milletler Çevre Programı Akdeniz Eylem Planı**, T.C. Çevre Bakanlığı, s. 195.
- Bayer, Z., (1990), "Turizm ve Çevre Dengesi", **Turizm ve Çevre Konferansı, 3-5 Ekim 1990**, Çevre Sorunları Vakfı Yayını, Ankara, s. 135-161.
- Berkes, F. ve Kışlalıoğlu, M., (1999), **Ekoloji ve Çevre Bilimleri**, 7. Basım, İstanbul, Remzi Kitabevi.
- Bezirgan, A., (2000), "Yat Limanı Yatırımlarına Genel Bir Bakış", **Piri Reis'in Rotasında 25. Yıl Sempozyumu**, 22-24 Kasım 2000, İzmir.
- Bezirgan, A., ve diğerleri (2001), "Türkiye'de Yat Turizmi Potansiyeli ve Yat Limanı Yatırımları", **Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı**, 26-29 Haziran 2001, ODTÜ, Ankara, s. 135-240.

- Birkan, İ., (2002), "Türkiye'nin Turizm Kalkınmasının Sürdürülebilir Turizm İlkelerine Uygunluğu", **II. Turizm Şurası Bildirileri III. cilt**, T.C. Turizm Bakanlığı, Ankara.
- Buttler, R., (1991), **Tourism Environment and Sustainable Development, Environmental Conversation**, v: 18, n: 3, s. 201-209.
- Büyükgüngör, H., (1996), "Kıyı Alanlarında Çevre Koruma Yönetimi", **T.C. Çevre Bakanlığı III. Çevre Şurası Tebliğler ve Bildiriler Kitabı, Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı ve Yönetimi Komisyonu, 4-6 Aralık 1996**, s. 303-304.
- Çakılcıoğlu, M., (1996), **Sürdürülebilir Turizme Yönelik Bir Yöntem Önerisi, Doğu Karadeniz/Trabzon Özelinde Bir İrdeleme**, Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, s. 1-4.
- Çetiner, A., (1997), "Kentbilimci Gözüyle Çevre", **İnsan, Çevre, Toplum**, 2. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, s. 144-146.
- Çetiner, B., (2003), 22 Mart 2003 Tarihinde MTF Mimarlık Ltd. Şti Sahibi ile Yapılan Kişisel Görüşme, Ankara.
- Çorakçı, B., (Çev.), (1991), **Ortak Geleceğimiz, Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu**, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, 3. Baskı, Ankara, S. 71.
- Çubuk, M., (1995), "Panel Sonuçları", **Kentsel Tasarım ve Ekoloji "Tasarıma Ekolojik Yaklaşım"**, 5. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu, 12-13 Mayıs 1994, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul 1995.
- Çubuk, M., (1996), "Sürdürülebilir Turizm, Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım", **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu**, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s. 15-21.
- Demir, T., (1995), **Turizm ve Çevre Etkileşimi**, T.C. Çevre Bakanlığı Yayını, Ankara, s. 81.
- Devlet Planlama Teşkilatı, (2000), **Uzun Vadeli Strateji ve VIII. 5 Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)**, Ankara, s. 167,189.
- Devlet Planlama Teşkilatı, (2001), **III. 5 Yıllık Kalkınma Planı; Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Nisan 2001, Ankara, T.C. DPT Yayınları, s. 128-129.

- Dincer, İ., (1996), “Sürdürülebilir Turizmin Hayata Geçirilebilmesi İçin Aktivite Olması Gereken Dinamikler ve İşlevleri Model Çalışması”, **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu**, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s. 342.
- Dirik, M., (1993), **Avrupa Topluluğu’nda Turizm Politikası, Türkiye’de Turizm Politikası Kıyaslaması**, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Araştırma ve Planlama Müdürlüğü, Ağustos 1993, Ankara, s. 202-231.
- Doğaner, S., (1995), “Köyceğiz-Dalyan Çevresinde Eko-Turizm”, **Türkiye Kalkınma Bankası**, Turizm Yıllığı 1994, Ankara, s. 94.
- Doğuş Turgutreis Marina İşletmeciliği Turizm ve Ticaret A.Ş., (1999), **Turgutreis Yat Limanı Çevresel Etki Değerlendirmesi Nihai Raporu**, Şubat 1998, İstanbul.
- Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, (1998), **Göcek Turizm Kompleksi Projesi Nihai ÇED Raporu**, Haziran 1998, İzmir, s. 25.
- Eke, F., (1995), **Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Planlama**, T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Yayın no: 77, Ankara, s. 38-41.
- Ekinci, O., (1997), “Kıyılar ve Toplum Yararı”, **İnsan, Çevre, Toplum**, Ankara, s.149-171.
- Eraydın, A., (1995), “Değişen Planlama Kuramları Çerçevesinde Ekolojik Yaklaşım”, **Kent ve Çevre “Planlamaya Ekolojik Yaklaşım”, Türkiye’de 17 Şehircilik Günü Kolokyumu, 4-5-6 Kasım 1993**, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul 1995, s. 240-254.
- Erdoğan, N., (2003), **Çevre ve (Eko)turizm**, Mart 2003, Ankara, s. 81-90.
- Eryoldaş, A., (1996), “Sürdürülebilir Turizmde Yeni Politikalar”, **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu**, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s. 325-333.
- Gökçen, Ş., (1996), “Turizmi Sürdürebilmek”, **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu**, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s. 334-340.

- Güler, E., (2002), “Sürdürülebilir Turizmin Sosyo-Kültürel ve Ekolojik Boyutu”, **First Tourism Congress of Mediterranean Countries**, Akdeniz University, School of Tourism & Hotel Management, Antalya.
- Güngör, E., (1998), “Kıyı Yönetiminde Mavi Bayrak Projesinin Önemi”, **Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 98 Konferansı Bildiriler Kitabı**, 22-25 Eylül 1998, ODTÜ, Ankara.
- Görer, N., (1999), **Sürdürülebilir Turizm Planlamasına Çevre Duyarlı Yaklaşım, Sürdürülebilir Turizme Ordu İlinde Alternatif Turizm Örneği**, Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yayınlanmamış Bitirme Ödevi, Haziran 1999, Ankara, s. 3.
- Hamamcıoğlu, C. ve diğerleri, (2001), “Kıyıda Yer Alan Tarihi Kent Dokularında Sürdürülebilir Turizm İçin Model Önerisi”, **Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı**, 26-29 Haziran 2001, ODTÜ, Ankara.
- Hancer, M., Yüksel, A. ve Yüksel, F., (2002), “Turizm ve Sosyal Etkileri”, **II. Turizm Şurası Bildirileri, II. Cilt**, T.C. Turizm Bakanlığı, Ankara.
- Hıraca, M., (1996), **Türkiye’de Yat Turizmi Sorunları ve Çözüm Önerileri**, Gazi Üniversitesi Turizm Meslek Yüksek Okulu Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Himmetoğlu, B., (1996), “Sürdürülebilir Turizmi Sağlamanın Yolları”, **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu**, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s. 64.
- Ilgaz, Ö., (1996), “Geleceğe Temiz Denizler Bırakmalıyız”, **T.C. Çevre Bakanlığı III. Çevre Şurası Tebliğler ve Bildiriler Kitabı, Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı ve Yönetimi Komisyonu, 4-6 Aralık 1996**, Belek-Antalya, s. 299-302.
- Inskeep, E., (1992), “Sustainable Tourism Development in the Maldives and Bhutan”, **Industry and Environment**, vol. 15, July-December 1992, UNEP.
- İnceoğlu, M. ve İnceoğlu, N., (1996), **Farklı Bir Turizm Anlayışı: Soft Turizm, Çevreye Uyumlu Turizm**, Freidrich- Nauman Vakfı Yayını, Ankara.

- Japonya Denizaşırı Kıyı Bölgeleri Gelişimi Enstitüsü, (2000), **Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Liman Gelişim Master Planı Çalışması Nihai Rapor**, Ağustos 2000.
- Karaman, A., (1996), “Sürdürülebilir Turizm Planlaması için Ekolojik bir Çerçeve”, **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım**, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s. 102.
- Kahraman, N., (1990), “Turizm Yatırımları ve Teşvikler”, **Anatolia Dergisi**, no: 9, Eylül 1990.
- Kahraman, N., (1994), “Sürdürülebilir Kalkınma ve Turizm”, **I. Turizm Sempozyumu**, Kasım 1994, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayını, İzmir, s. 142.
- Kahraman, N., (1997), “Sürdürülebilir Turizm Gelişmesi”, **Sürdürülebilir Kalkınmanın Uygulanması Tartışma Toplantısı**, Türkiye Çevre Vakfı Yayını, 11-12 Aralık 1997, Ankara, s. 103-113.
- Karaaslan, Ş., (2002), “Sürdürülebilir Turizm Gelişiminde Politikalar ve Eko-Turizm”, **Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yüksek Lisans Ders Notları**, Ankara.
- Karaaslan, Ş. ve Özelçi, T., (1996), “Sürdürülebilir Turizm Planlaması-Politikalar-Türkiye”, **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım**, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s. 361-371.
- Karauçak, O., (1991), **Avrupa Topluluğu'nun Turizm Politikası**, Eylül 1991.
- Kavlakoğlu, S., (1990), “Port Göcek Marin Alüminyum Alaşımı Karkaslı Yüzer Marinalar”, **Marine Aktüel Dergisi**, sayı: 22, Temmuz-Ağustos 1999, s. 66-69.
- Kavlakoğlu, S., (2000), “Yeni Nesil Marinalar”, **Türkiye Yatching World**, sayı: 29, Şubat 2000, s. 74-79.
- Keleş, R. ve Hamamcı, C., (1998), **Çevrebilim**, 3. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi, s. 20, 117-120.
- Keten, M., (1993), **21. Yüzyıla Girerken Çevre Korumacılık ve Türkiye**, Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Yayınları, Ankara, s. 20.
- Kocasoy, G., (1990), “Turizm ve Çevre”, **2000'li Yıllara Doğru Çevre ve Kalkınma**, Kadın Dernekleri Federasyonu ve Gönüllü Kuruluşlar, Ankara.

- Korça, P., (1994), **Halkın Turizmin Çevresel Etkilerini Algılaması ve Değerlendirmesi**, Turizm Geliştirme Vakfı, İstanbul.
- Kuntay, O., (2002), **Turizm Planlaması**, Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yüksek Lisans Ders Notları (Yayınlanmamış), Ankara, s. 1.
- Küçüktopuzlu, F., (1990), “Turistik Alanlarda Kontrolsüz Gelişme ve Alanların Taşıma Kapasiteleri”, **Turizm Yıllığı 1988-1989**, Ankara.
- Neşer, G. ve Tekoğul, N., (1998), “Türkiye’nin Kuzey Ege Kıyılarındaki Yat Turizmi Potansiyeli”, **I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu**, 15 Mayıs 1998, İzmir.
- OECD, (1972), **Tourism Policy and International Tourism in OECD Member Countries**, Paris, p. 131.
- Olalı, H., (1982), **Turizm Politikası ve Planlaması**, Ege Üniversitesi, s. 325-328.
- Oral, S. ve Şenbük, U., (1996), “Turistik Yörelerin Sürdürülebilir Turizm Açısından Yapısal Değerlendirilmesi”, **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, 19. Şehircilik Günü Kolokiyumu**, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s.466.
- Öney, Y., (1999), **Sürdürülebilir Turizm Gelişiminde Termal Kaynaklar ve Denizli Örneği**, Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yayınlanmamış Bitirme Ödevi, Ocak 1999, Ankara, s. 11-15.
- Örs, H., (2002), **Sustainable Tourism, Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi (Rio+10) Türkiye Raporunun Turizm ile İlgili Sorularının Yanıtları**, 8 March 2002, Ankara.
- Özdemir, M., (1990), “Turizm Avrupa Topluluğu ve Türkiye”, **Anatolia Dergisi**, no: 5, Mayıs 1990.
- Özdemir, M., (1991), “Turizmin Sosyal Yapı Üzerindeki Tesirleri”, **Turizm Yıllığı 1990**, Türkiye Kalkınma Bankası, Ankara, s. 96.
- Özer, A., (1990), “Turizm Amaçlı Fiziksel Planlamada Koruma-Kullanma Dengesi”, **Çevre ve İnsan, Haziran 1990**, t.c. Çevre Bakanlığı Yayın Organı, Ankara.
- Özhan, L., (1991), “Türkiye’de Turizm ve Çevre Politikaları”, **Çevre Üzerine**, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, Ankara, s. 169-171.

- Öztunalı, G., (1998), “Eko-Turizmin Sosyal, Ekonomik ve Kültürel Katkıları”, **Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı**, Türkiye Kıyıları 98 Konferansı Bildiriler Kitabı, 22-25 Eylül 1998, ODTÜ, Ankara, s. 301.
- Paçacı, G., (1995), “Turistik Alanlarda Doğal Kaynakların Korunmasında Yeni Bir Kavram Sürdürülebilir Turizm”, **Çevre ve İnsan**, yıl: 6, sayı: 23 Eylül-Ekim 1995.
- Ramsay, S., (1992), “Sustainable Tourism Development and the Environment at Island Destinations the Example of Mauritius” **Industry and Environment**, vol. 15, July-December 1992, UNEP.
- Renda, Y., (1995), “Sürdürülebilir Turizm”, **Bilim ve Teknik Dergisi**, sayı: 332, Temmuz 1995, s. 45-51.
- Sancar, F., (1990), “Sürdürülebilir Kalkınma ve Turizm”, **Turizm ve Çevre Konferansı**, 3-5 Ekim 1990, Çeşme.
- Sancar, F., (1991), “Sürdürülebilir Kalkınma ve Turizm: Özgün Değerlerin Korunması ve Geliştirilmesi”, **Turizm ve Çevre Konferansı**, 3-5 Ekim 1990, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, s. 99-133.
- Sert, S., (2003), 29 Ocak 2003 Tarihinde Planlama Dairesi Şube Müdürü ile Yapılan Kişisel Görüşme, T.C. Turizm Bakanlığı Planlama Daire Başkanlığı, Ankara.
- Sonat, A., (1991), “Çevrenin Turizm Planlaması İçindeki Yeri”, **II. Ulusal Turizm Kongresi**, Kuşadası Belediye Yayını, no: 4, 21-23 Kasım 1991, Kuşadası, s. 199-200.
- Sökmen, P., (1995), “Fiziksel Planlamada Ekolojik Yaklaşımın Sosyal ve Siyasal Boyutları”, **Kent ve Çevre “Planlamaya Ekolojik Yaklaşım”, Türkiye’de 17. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, 4-5-6 Kasım 1993**, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul 1995, s. 84-92.
- Şahin, M., (2001), “Yeni Bin Yıla Girerken Çevrenin Durumu”, **Çevre ve İnsan**, sayı: 51, Ekim-Kasım-Aralık 2001, T.C. Çevre Bakanlığı Yayın Organı, Ankara, s. 42-53.
- Şenlier, N., (1993), “Turizm Gelişmesinde Çevresel ve Kültürel Değerlerin Optimum Kullanımı: Kırsal Turizm Olgusu”, **I. Uluslararası Turizm ve Çevre Kurultayı**, 28-30 Mayıs 1993, Anamur.

- Şenlier, N. (1995), "Türkiye'de Yat Limanı Gelişmelerine Ekolojik Yaklaşım", **Kent ve Çevre "Planlamaya Ekolojik Yaklaşım", Türkiye'de 17. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, 4-5-6 Kasım 1993**, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul 1995, s: 215
- Şenlier, N., (1996), "Sürdürülebilir Turizm Gelişimi için Alternatif Turizm Çözümü?", **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu**, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul.
- Şenlier, N., (1997), "Kıyılarımızda Eko-Turizmin Geliştirilmesinde Kentsel Tasarımın Rolü", **Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 97 Konferansı Bildiriler Kitabı**, 24-27 Haziran 1997, ODTÜ, Ankara.
- Tankut, Ü., (1990), "Turizmin Gelişmesinde Çevrenin Önemi", **Turizm ve çevre Konferansı**.
- T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, (2000a), **II. Ulusal Denizcilik Şurası, Deniz Turizmi ve Yatçılık Raporu**, 28-30 Eylül 2000, İstanbul, s. 135-136.
- T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, (2000b), "Çevre ve Çevre Faktörünün Kararlara ve Uygulamaya Yansıtılması ve Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED)", **II. Ulusal Denizcilik Şurası, Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Alt Komisyonu**, 28-30 Eylül 2000, İstanbul, s. 206-208.
- T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, (2000c), "Yat Turizmi", **II. Ulusal Denizcilik Şurası, Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Alt Komisyonu**, 28-30 Eylül 2000, İstanbul, s. 135.
- T.C. Çevre Bakanlığı, (1991), **2000'li Yıllara Doğru Çevre**, Ankara, s. 356-359.
- T.C. Çevre Bakanlığı, (1994), **II. Çevre Şurası Çalışma Belgesi**, İstanbul.
- T.C. Çevre Bakanlığı, (1995a), **III. Çevre Şurası; Tebliğler ve Bildiriler Kitabı**, Ankara.
- T.C. Çevre Bakanlığı, (1995b), **Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi**, T.C. Çevre Bakanlığı Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı, 3. Baskı, Ankara.
- T.C. Çevre Bakanlığı, (1998), **Çevre Notları**, Ankara, s. 27-35.
- T.C. Çevre Bakanlığı, (1999), "Ulusal Çevre Stratejileri Eylem Planı (UÇEP) Çalışmaları Devam Ediyor", **Çevre ve İnsan, sayı: 44, Mayıs 1999**, T.C. Çevre Bakanlığı Yayın Organı, Ankara, s. 26-27.

- T.C. Çevre Bakanlığı, (2002a), “Akdeniz Sürdürülebilir Kalkınma Komisyonu 7. Toplantısı Yapıldı”, **Çevre ve İnsan**, sayı: 52, Ocak-Şubat-Mart 2002, T.C. Çevre Bakanlığı Yayın Organı, Ankara, s. 34-37.
- T.C. Çevre Bakanlığı, (2002b), “Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi, 26 Ağustos-4 Eylül Johannesburg”, **Çevre ve İnsan**, sayı: 54, Temmuz-Ağustos-Eylül 2002, T.C. Çevre Bakanlığı Yayın Organı, Ankara, s. 12-19.
- T.C. Çevre Bakanlığı, (2002c), **The Mediterranean Action Plan in Turkey**, July 2002, Ankara.
- T.C. Turizm Bakanlığı, (1992a), **Yat Turizmi Master Planı**, Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Ankara, s. 27-29, 38-42, 116-117, 323.
- T.C. Turizm Bakanlığı, (1992b), **Yat Turizmi Master Planı (Özet)**, Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Ankara, s. 3-11, 15-17, 32-35.
- T.C. Turizm Bakanlığı, (1994), **Turizm 1994, Özel Projeler**, Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Ankara, s.4.
- Tekkökoğlu, T., (1996), “Sürdürülebilirlik Yeterli mi?”, **Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım**, 19. Şehircilik Günü Kolokyumu, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, İstanbul, s. 381.
- UNEP, (1997), **Guidelines for Carrying Capacity Assessment for Tourism in Mediterranean Coastal Areas**, Priority Actions Programme Regional Activity Centre Split.
- UNEP, “Sustainable Tourism Development”, **Industry and Environment**, vol. 15.
- Uslu, O., (1991), “Turizm ve Çevresel Etkileri”, **Turizm ve Çevre Konferansı**, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını, Ankara.
- Ünal, Ö., (2001), “Dalyan ve Göcek’te Yaşanan Planlama Deneyimleri Nasıl Bir Gelecek Öngörüyor”, **Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı**, 26-29 Haziran 2001, ODTÜ, Ankara, s. 105-107.
- Ünal, T., (1990), “Turizm Gelişmesinde Çevrenin Önemi”, **Turizm ve Çevre Konferansı**, 3-5 Ekim 1990.

- Wight, P., (1994), "Globe 92", **Analns of Tourism Research, A Social Sciences Journal**, v: 21, n: 1, p. 168-170.
- WTO, (1983), **WTO/UNEP Workshop on Environmental Aspects of Tourism**, Word Tourism Organization, Madrid.
- WTO, (1980), **The Manila Declaration on World Tourism**, Word Tourism Organization, Madrid.
- WTO, (2002), **Tourism: An Effective Tool for Sustainable Development in the New Millennium**, Dünya Turizm Örgütü Yayını.
- Yarcan, Ş., (1996), **Türkiye'de Turizm ve Uluslararasılaşma**, Boğaziçi Üniversitesi, Kasım 1996, İstanbul.
- Yaşlıca, E., (2000), **Kent Coğrafyası**, Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kent Coğrafyası Ders Notları (Yayınlanmamış), Ankara, s. 3-9.

İnternet Adresleri:

- << <http://www.cevre.gov.tr> >>, (15.04.2003)
- << <http://www.ecotour.org>>>, (07.03.2003)
- << <http://www.iucn.org> >>, (15.04.2003)
- << <http://www.turcev.org> >>, (15.04.2003)
- << <http://www.turizm.gov.tr> >>, (15.04.2003)
- << <http://www.unepmap.gr> >>, (09.04.2003)

ÖZET

Dünyada ve Türkiye’de turizm faaliyetleri hızla artmaktadır. Bu olgu gelecekte de devam edecektir. Bu artış sonucunda turizmin kültürel, doğal ve fiziksel çevre üzerinde etkisinin de süreceği açıktır. Turizmin yoğunlaşması, hızlı ve plansız gelişimi sonucu tatil köyleri ve otellerin çevresel açıdan çok önemli olan koylarını betonlaştırması, kanalizasyonların denize akıtılması, çöplerin toplanmaması ve yok edilmemesi kirliliğe neden olmaktadır.

Çevre ve turizm etkileşiminde, çevre turizm için önemli bir girdidir. Turizm ve çevre, sürdürülebilir kalkınma anlayışıyla ele alındığında, ortaya çıkabilecek karşılıklı olumsuz etkiler en aza indirilebilecek, hatta sürdürülebilir turizm planlamasıyla çevre değerleri geliştirilebilecektir. Turizm, sürdürülebilir kalkınma bağlamında ele alındığında; sosyal, kültürel, doğal ve fiziksel çevrenin var olan değerlerini koruyup, geliştirmede bir araç olabilir.

Sürdürülebilir turizmde amaç sosyal, ekolojik, ekonomik, mekansal ve kültürel sürdürülebilirliğin sağlanmasıdır. Sürdürülebilir turizm, insanın etkileşim içinde bulunduğu çevrenin bozulmadan ve değiştirilmeden korunarak, kültürel bütünlüğünü, biyolojik çeşitliliğini, ve ekolojik değerlerini koruyarak ve aynı zamanda tüm kaynakların insanların ve turistlerin beklentilerini karşılayacak şekilde ve gelecek nesillerinde aynı beklentilerini karşılayacakları biçimde yönetildiği bir kalkınma biçimidir.

Bu çalışmada sürdürülebilir turizm kapsamında, alternatif turizm türlerinden biri olan yat turizminin Türkiye’de nasıl bir ekolojik yaklaşımla ele alınması gerektiği konusu incelenmiştir.

· Çalışmanın amacı, turizmin sürdürülebilirliğinin sağlanması ve bu doğrultuda gelişmesi, turizme kaynak oluşturan bölgesel veya yerel, tarihi ve doğal değerlerin korunup geliştirilerek devamlılığı sağlanırken, yat turizminin ekolojik etkilerinin neler olduğunun saptanması ve yat turizmine ekolojik yaklaşımın nasıl olabileceğinin değerlendirilmesidir.



SUMMARY

Over the world and in Turkey tourism activities are increasing rapidly. This phenomenon will go on in the future. As a result of this increase, it is obvious that the effect of tourism on cultural, natural and physical environment will continue. Expansion of tourism, its rapid and unplanned development by holiday facilities and hotels, discharge of drainage to the sea, not to collect and destroy garbage are resulting in pollution. Environment is a prime input for tourism in mutual relation of environment and tourism. Tourism and environment when taken into consideration from sustainable development point of view, mutual negative effects which could evolve, would be decreased to the minimum and also environmental values would be improved by sustainable tourism planning. Tourism, when considered on the basis of sustainable development, can become a means for maintaining the existing values of social, cultural, natural and physical environment and their improvement.

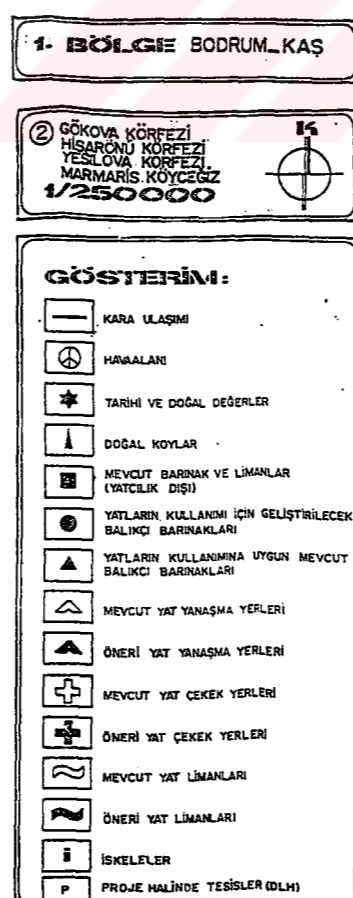
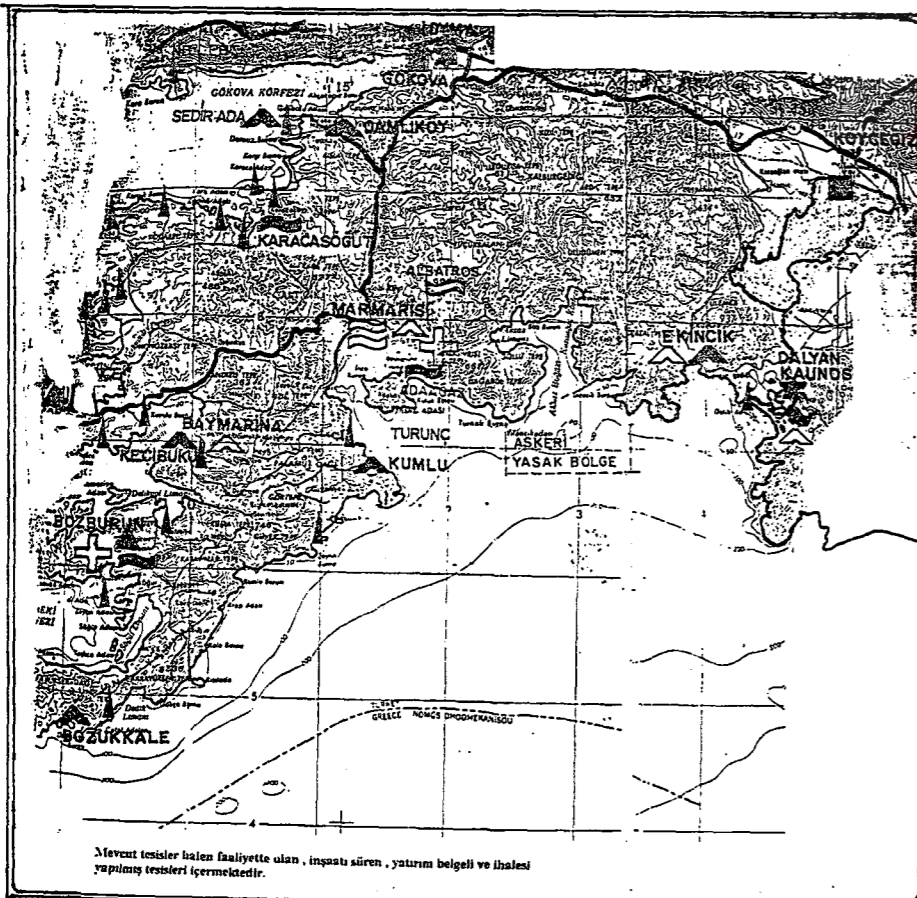
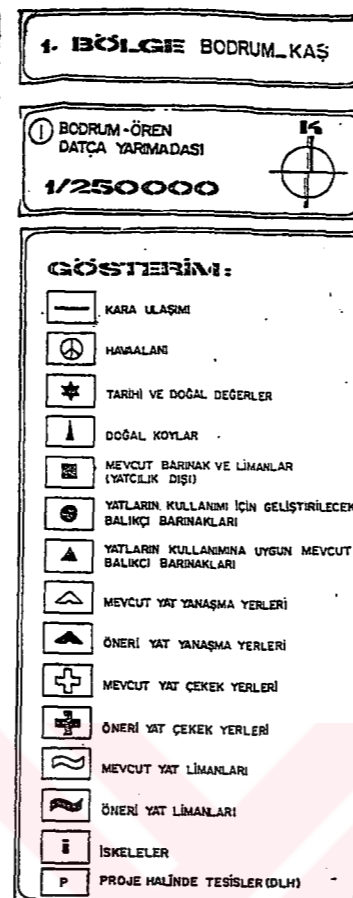
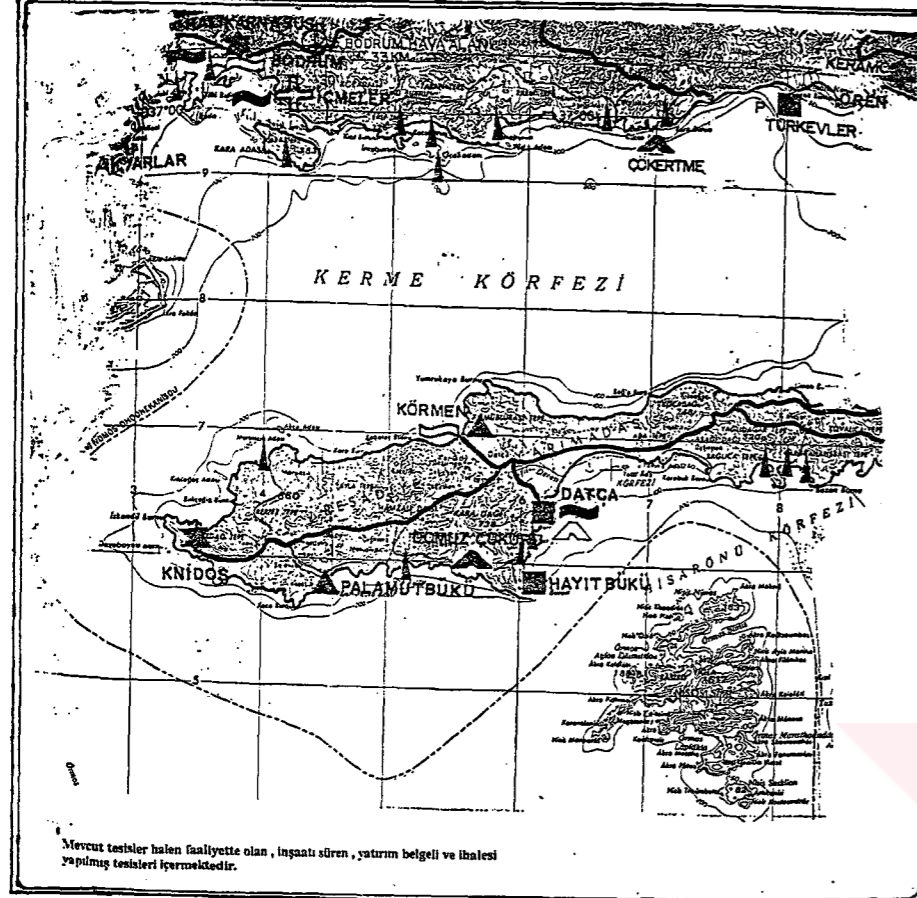
The goal in sustainable tourism is to obtain the social, ecological, economical, locational and cultural sustainability. Sustainable tourism is a development type in which the environment that people are in relation with, is kept without spoiling and changing it and its cultural structure, biological variety and ecological values, and at the same time in which whole sources are managed so that they would meet the expectations of future generations.

In this study, under the sustainable tourism phenomenon, the subject of, from which ecological point the yachting tourism which is one of the alternative tourism types should be examined in Turkey, is studied.

The aim of the study is to evaluate facts as how to obtain the sustainability of tourism and its improvement in this respect, and while maintaining the sustainability of the regional or local, historical and natural values which are sources of tourism, keeping and improving them to ascertain what ecological effects of yachting tourism are and how could the ecological respect would be obtained for it.

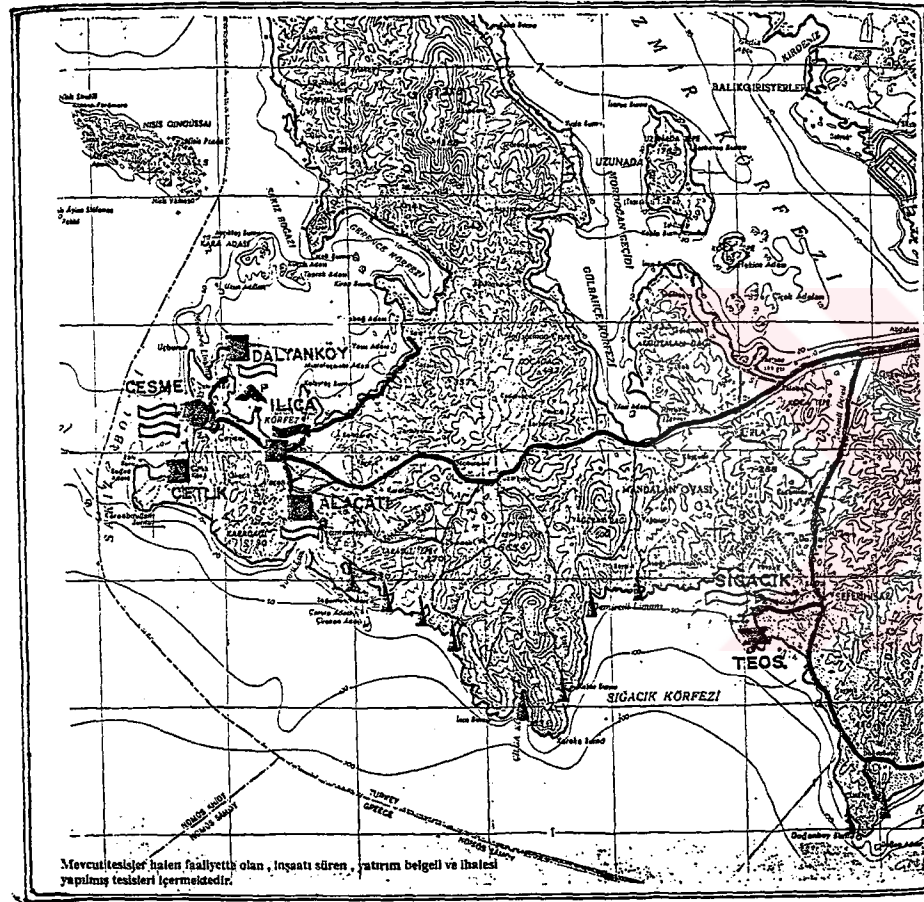


Ek-1 Birici Bölge Planlama Çalışmaları



Kaynak: Barlas T., (1997), Türkiye'de Yat Limanı, Yanarşma Yeri ve Çekme Yeri Fiziki Planlaması-Noktaların Tespiti

Ek-2 İkinci Bölge Planlama Çalışmaları

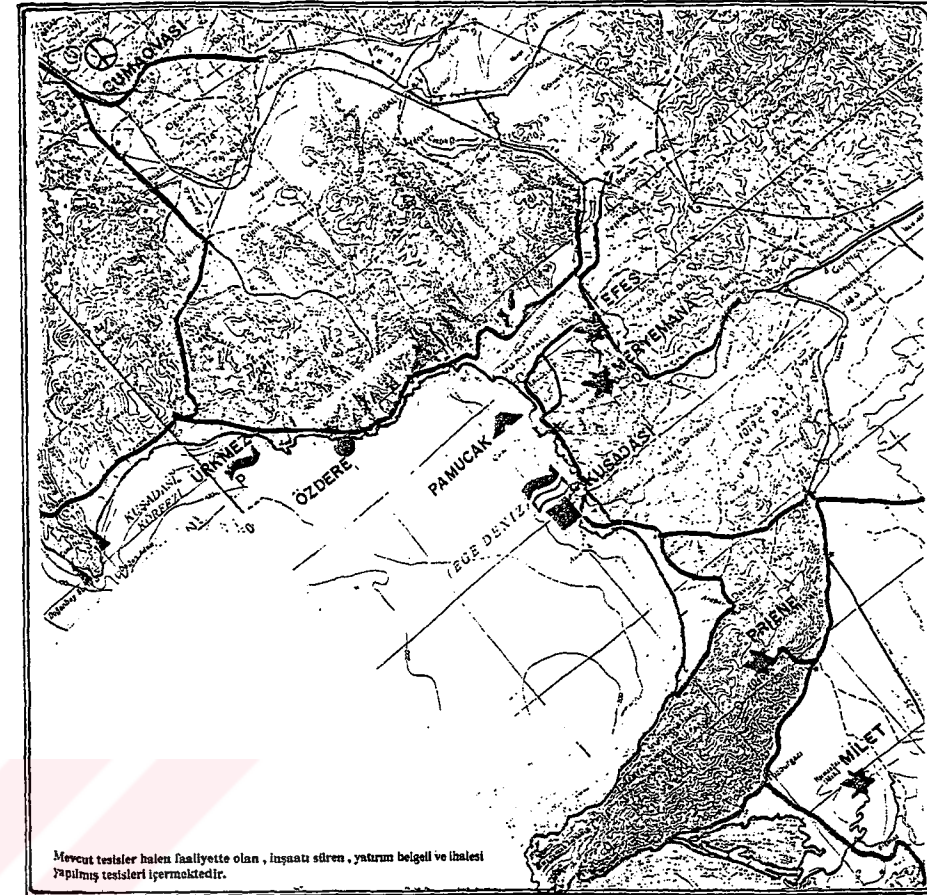


2.BÖLGE ÇEŞME_BODRUM

1 DALYANKÖY-SIĞACIK
1/250000

- GÖSTERİM:**
- KARA ULAŞIMI
 - ⊕ HAVHALANI
 - ★ TARİHİ VE DOĞAL DEĞERLER
 - ▲ DOĞAL KOYLAR
 - MEVCUT BARINAK VE LİMANLAR (YATÇILIK DIŞI)
 - YATLARIN KULLANIMI İÇİN GELİŞTİRİLECEK BALIKCI BARINAKLARI
 - ▲ YATLARIN KULLANIMINA UYGUN MEVCUT BALIKCI BARINAKLARI
 - ▲ MEVCUT YAT YANAŞMA YERLERİ
 - ▲ ÖNERİ YAT YANAŞMA YERLERİ
 - ⊕ MEVCUT YAT ÇEKEK YERLERİ
 - ⊕ ÖNERİ YAT ÇEKEK YERLERİ
 - ~ MEVCUT YAT LİMANLARI
 - ~ ÖNERİ YAT LİMANLARI
 - i İSKELELER
 - P PROJE HALİNDE TESİSLER (DLH)

Kaynak: Barlas T., (1997), Türkiye’de Yat Limanı, Yanaşma Yeri ve Çekkek Yeri Fiziki Planlaması-Noktaların Tespiti

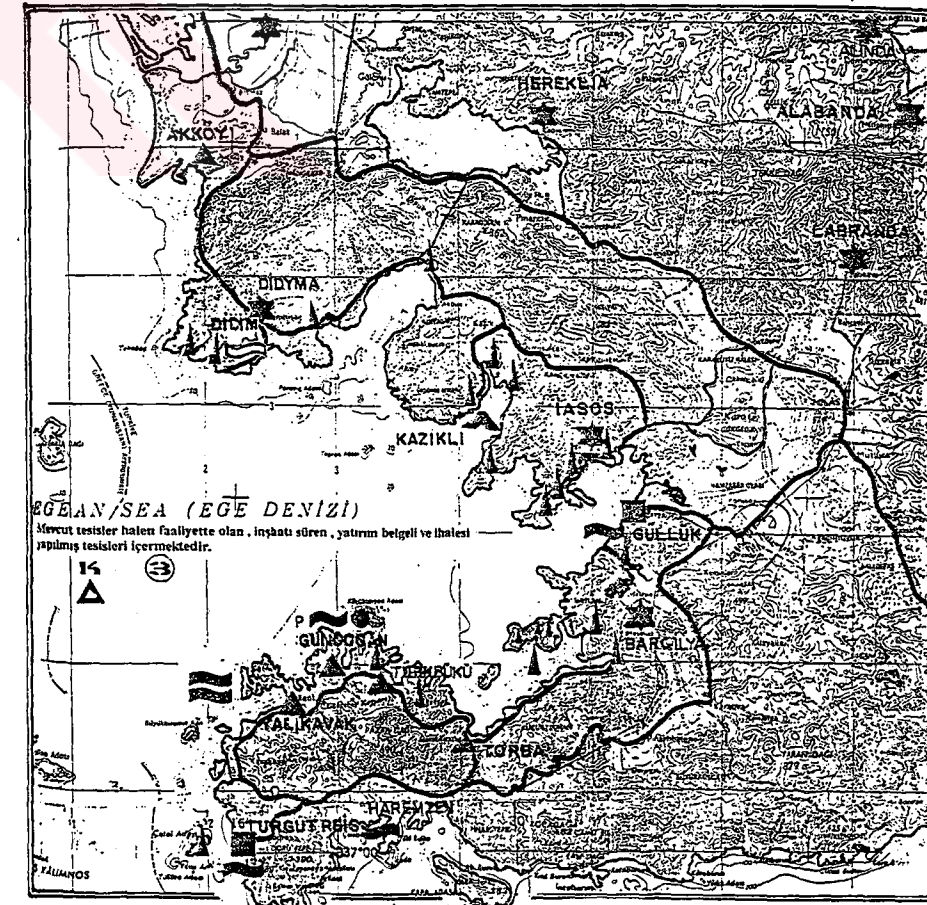


2.BÖLGE ÇEŞME_BODRUM

2 ÜRKMEZ-MİLET
1/250000

- GÖSTERİM:**
- KARA ULAŞIMI
 - ⊕ HAVHALANI
 - ★ TARİHİ VE DOĞAL DEĞERLER
 - ▲ DOĞAL KOYLAR
 - MEVCUT BARINAK VE LİMANLAR (YATÇILIK DIŞI)
 - YATLARIN KULLANIMI İÇİN GELİŞTİRİLECEK BALIKCI BARINAKLARI
 - ▲ YATLARIN KULLANIMINA UYGUN MEVCUT BALIKCI BARINAKLARI
 - ▲ MEVCUT YAT YANAŞMA YERLERİ
 - ▲ ÖNERİ YAT YANAŞMA YERLERİ
 - ⊕ MEVCUT YAT ÇEKEK YERLERİ
 - ⊕ ÖNERİ YAT ÇEKEK YERLERİ
 - ~ MEVCUT YAT LİMANLARI
 - ~ ÖNERİ YAT LİMANLARI
 - i İSKELELER
 - P PROJE HALİNDE TESİSLER (DLH)

Mevcut tesisler halen faaliyette olan , inşaatı süren , yatırım belgeli ve ihalesi yapılmış tesisleri içermektedir.



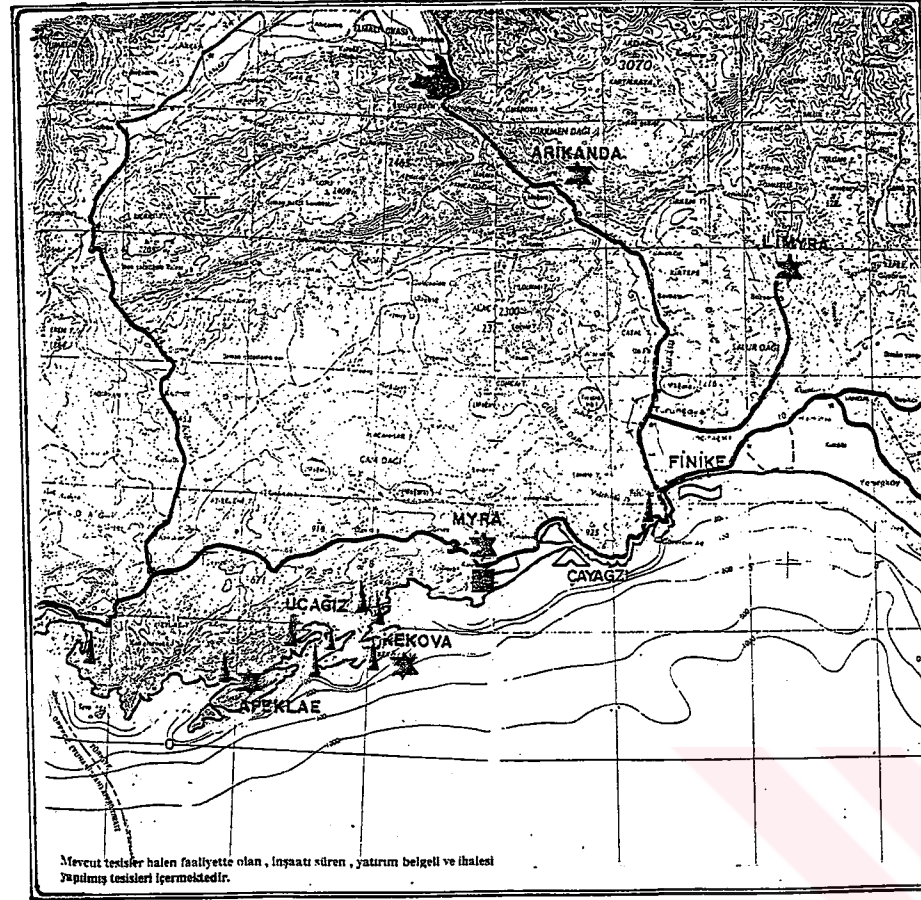
2.BÖLGE ÇEŞME_BODRUM

3 AKKÖY-TURGUT REİS
1/250000

- GÖSTERİM:**
- KARA ULAŞIMI
 - ⊕ HAVHALANI
 - ★ TARİHİ VE DOĞAL DEĞERLER
 - ▲ DOĞAL KOYLAR
 - MEVCUT BARINAK VE LİMANLAR (YATÇILIK DIŞI)
 - YATLARIN KULLANIMI İÇİN GELİŞTİRİLECEK BALIKCI BARINAKLARI
 - ▲ YATLARIN KULLANIMINA UYGUN MEVCUT BALIKCI BARINAKLARI
 - ▲ MEVCUT YAT YANAŞMA YERLERİ
 - ▲ ÖNERİ YAT YANAŞMA YERLERİ
 - ⊕ MEVCUT YAT ÇEKEK YERLERİ
 - ⊕ ÖNERİ YAT ÇEKEK YERLERİ
 - ~ MEVCUT YAT LİMANLARI
 - ~ ÖNERİ YAT LİMANLARI
 - i İSKELELER
 - P PROJE HALİNDE TESİSLER (DLH)

EGEAN/SEA (EGE DENİZİ)
Mevcut tesisler halen faaliyette olan , inşaatı süren , yatırım belgeli ve ihalesi yapılmış tesisleri içermektedir.

Ek-4 Dördüncü Bölge Planlama Çalışmaları



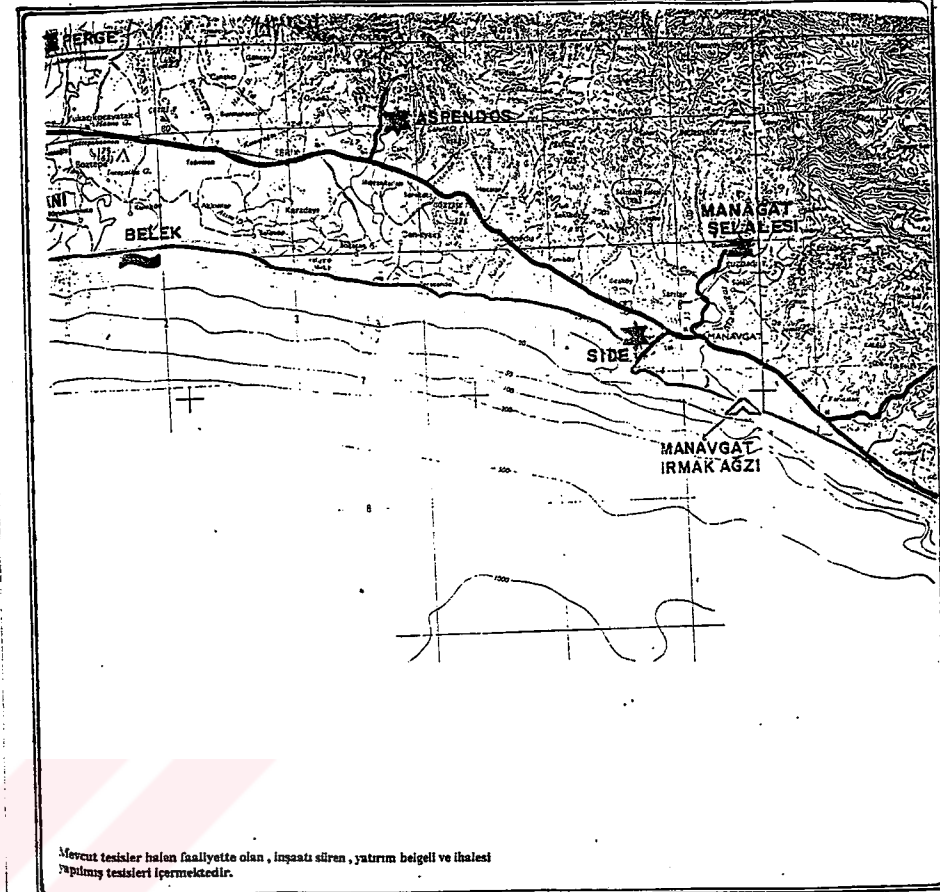
4.BÖLGE KAŞ_GAZİPAŞA

① APEKLAE - FİNİKE
1/250000

GÖSTERİMİ:

- KARA ULAŞIMI
- ☉ HAVYALARI
- ★ TARİHİ VE DOĞAL DEĞERLER
- ▲ DOĞAL KOYLAR
- ☐ MEVCUT BARNAK VE LİMANLAR (YATÇILIK DIŞI)
- YATLARIN KULLANIMI İÇİN GELİŞTİRİLECEK BALIKÇI BARNAKLARI
- ▲ YATLARIN KULLANIMINA UYGUN MEVCUT BALIKÇI BARNAKLARI
- ▲ MEVCUT YAT YANAŞMA YERLERİ
- ▲ ÖNERİ YAT YANAŞMA YERLERİ
- ☒ MEVCUT YAT ÇEKME YERLERİ
- ☒ ÖNERİ YAT ÇEKME YERLERİ
- ~ MEVCUT YAT LİMANLARI
- ~ ÖNERİ YAT LİMANLARI
- ı İSKELELER
- P PROJE HALİNDE TESİSLER (DLH)

Mevcut tesisler halen faaliyette olan , inşaatı süren , yatırım belgeli ve ihalesi yapılmış tesisleri içermektedir.



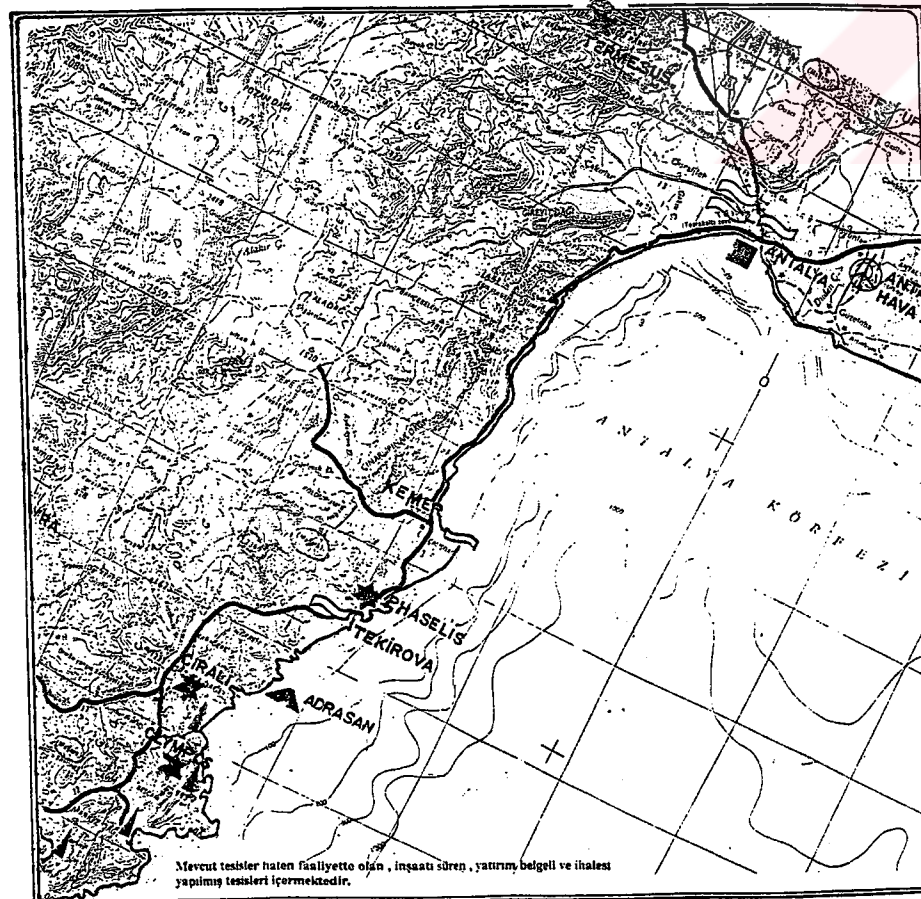
4.BÖLGE KAŞ_GAZİPAŞA

③ ANTALYA - SİDE
1/250000

GÖSTERİMİ:

- KARA ULAŞIMI
- ☉ HAVYALARI
- ★ TARİHİ VE DOĞAL DEĞERLER
- ▲ DOĞAL KOYLAR
- ☐ MEVCUT BARNAK VE LİMANLAR (YATÇILIK DIŞI)
- YATLARIN KULLANIMI İÇİN GELİŞTİRİLECEK BALIKÇI BARNAKLARI
- ▲ YATLARIN KULLANIMINA UYGUN MEVCUT BALIKÇI BARNAKLARI
- ▲ MEVCUT YAT YANAŞMA YERLERİ
- ▲ ÖNERİ YAT YANAŞMA YERLERİ
- ☒ MEVCUT YAT ÇEKME YERLERİ
- ☒ ÖNERİ YAT ÇEKME YERLERİ
- ~ MEVCUT YAT LİMANLARI
- ~ ÖNERİ YAT LİMANLARI
- ı İSKELELER
- P PROJE HALİNDE TESİSLER (DLH)

Mevcut tesisler halen faaliyette olan , inşaatı süren , yatırım belgeli ve ihalesi yapılmış tesisleri içermektedir.



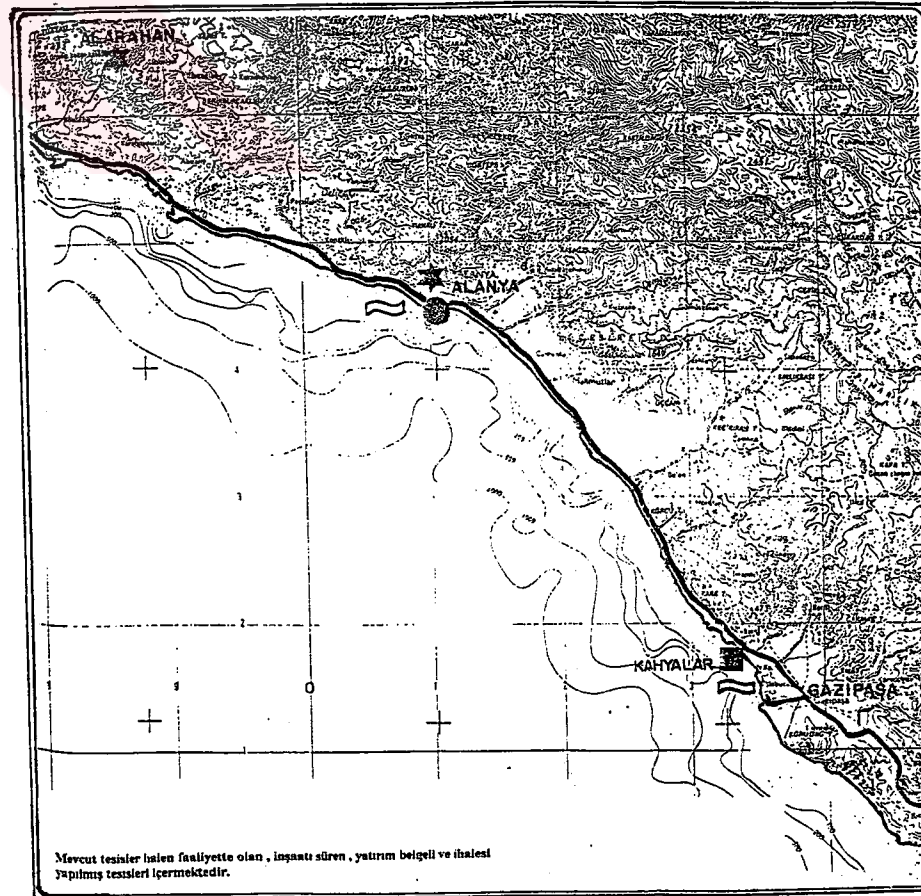
4.BÖLGE KAŞ_GAZİPAŞA

② CLYMPOS - ANTALYA
1/250000

GÖSTERİMİ:

- KARA ULAŞIMI
- ☉ HAVYALARI
- ★ TARİHİ VE DOĞAL DEĞERLER
- ▲ DOĞAL KOYLAR
- ☐ MEVCUT BARNAK VE LİMANLAR (YATÇILIK DIŞI)
- YATLARIN KULLANIMI İÇİN GELİŞTİRİLECEK BALIKÇI BARNAKLARI
- ▲ YATLARIN KULLANIMINA UYGUN MEVCUT BALIKÇI BARNAKLARI
- ▲ MEVCUT YAT YANAŞMA YERLERİ
- ▲ ÖNERİ YAT YANAŞMA YERLERİ
- ☒ MEVCUT YAT ÇEKME YERLERİ
- ☒ ÖNERİ YAT ÇEKME YERLERİ
- ~ MEVCUT YAT LİMANLARI
- ~ ÖNERİ YAT LİMANLARI
- ı İSKELELER
- P PROJE HALİNDE TESİSLER (DLH)

Mevcut tesisler halen faaliyette olan , inşaatı süren , yatırım belgeli ve ihalesi yapılmış tesisleri içermektedir.



4.BÖLGE KAŞ_GAZİPAŞA

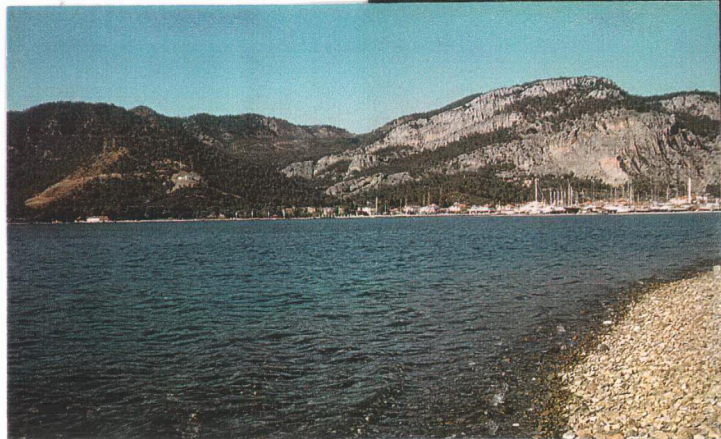
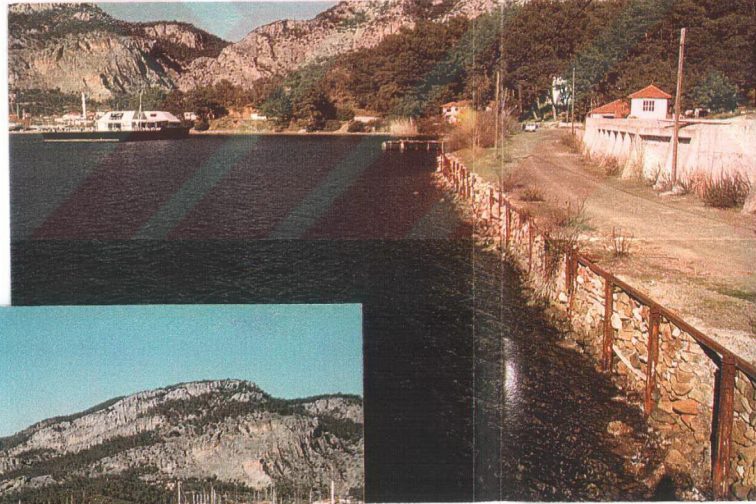
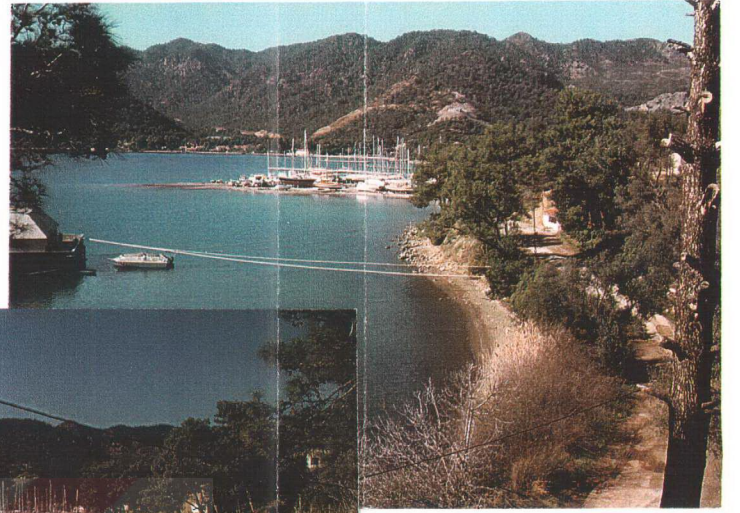
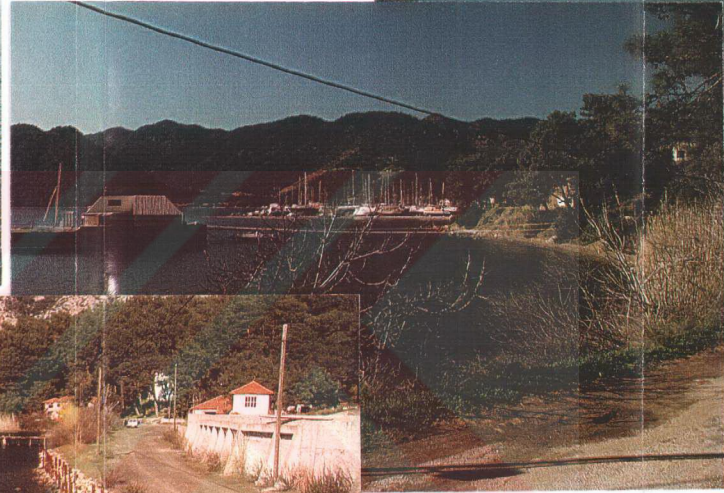
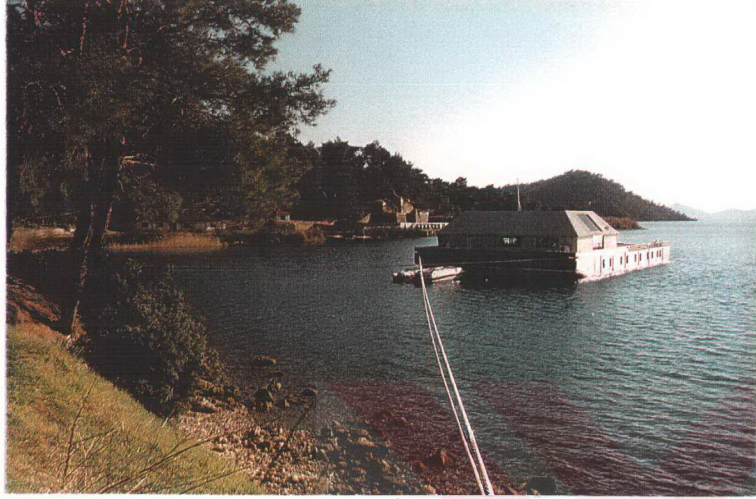
④ ALARAHAN - GAZİPAŞA
1/250000

GÖSTERİMİ:

- KARA ULAŞIMI
- ☉ HAVYALARI
- ★ TARİHİ VE DOĞAL DEĞERLER
- ▲ DOĞAL KOYLAR
- ☐ MEVCUT BARNAK VE LİMANLAR (YATÇILIK DIŞI)
- YATLARIN KULLANIMI İÇİN GELİŞTİRİLECEK BALIKÇI BARNAKLARI
- ▲ YATLARIN KULLANIMINA UYGUN MEVCUT BALIKÇI BARNAKLARI
- ▲ MEVCUT YAT YANAŞMA YERLERİ
- ▲ ÖNERİ YAT YANAŞMA YERLERİ
- ☒ MEVCUT YAT ÇEKME YERLERİ
- ☒ ÖNERİ YAT ÇEKME YERLERİ
- ~ MEVCUT YAT LİMANLARI
- ~ ÖNERİ YAT LİMANLARI
- ı İSKELELER
- P PROJE HALİNDE TESİSLER (DLH)

Mevcut tesisler halen faaliyette olan , inşaatı süren , yatırım belgeli ve ihalesi yapılmış tesisleri içermektedir.

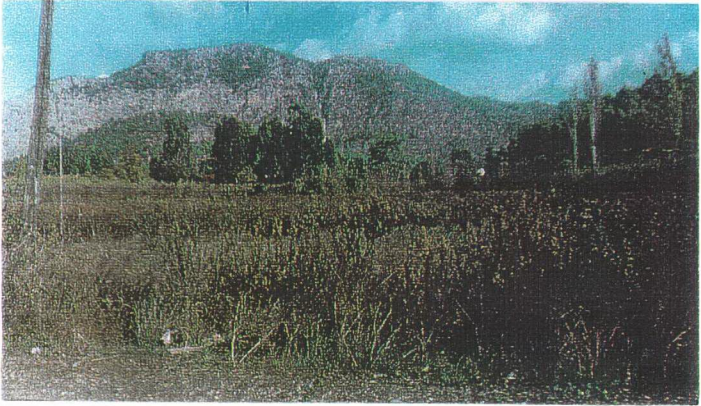
Ek-6 Marina Yapılmadan Önce Göcek Koyu'ndan Görünümler



Ek-7 Yat Limanı ve Turizm Kompleksi Yapılmadan Önceki
Alandan Görünümler

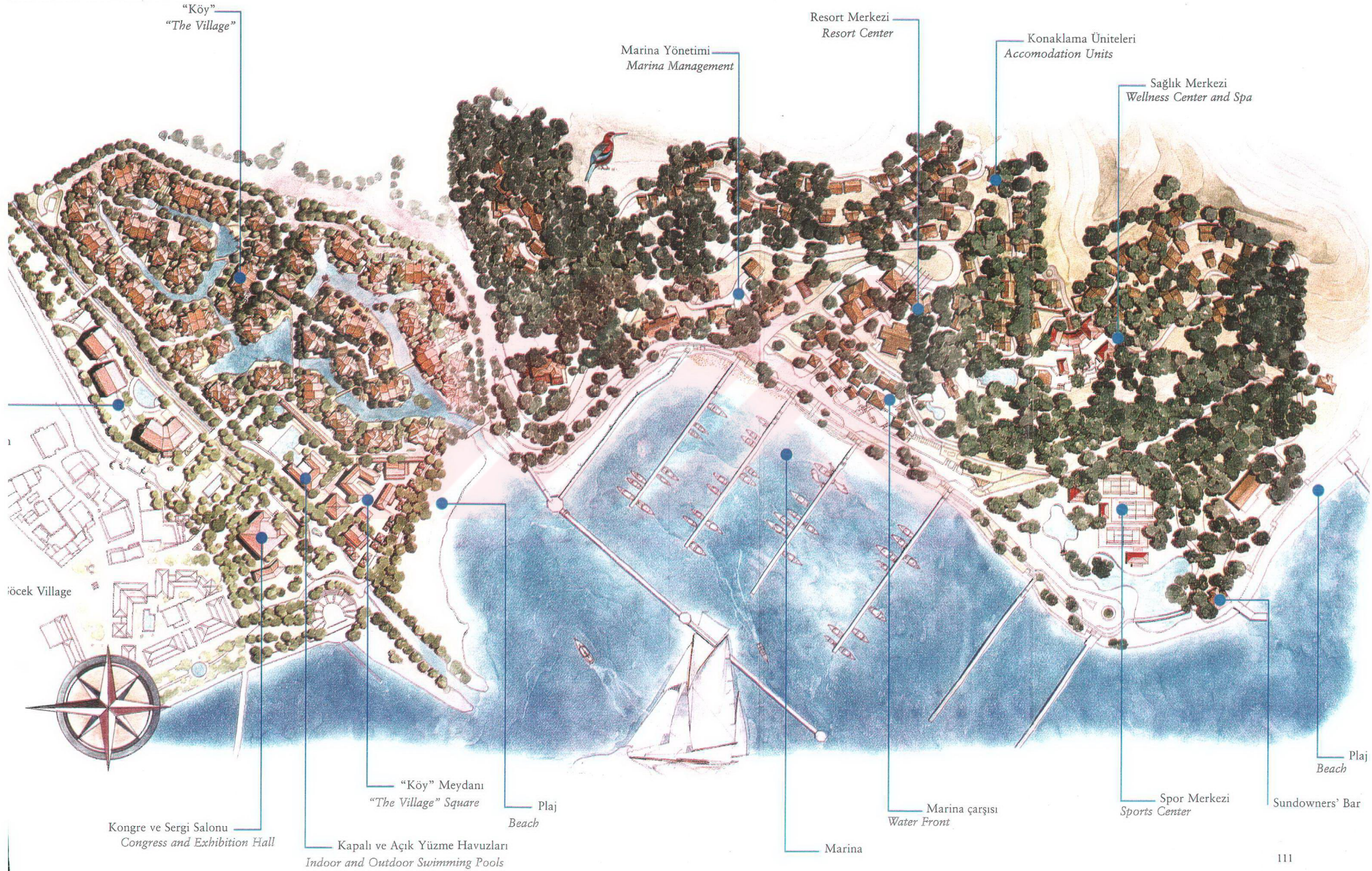


Turizm Kompleksi İnşa Edilmeden Önce Alanda Yer Alan Krom Yıkama Havuzları



Turizm Kompleksi ve Göcek Yat Limanı İnşa Edilmeden Önce Alandan Görünümler

Ek-8 Göcek Marina Köyü Projesi



Ek-9 Göcek Marina Yüzer Dalgakıran ve İskeleler



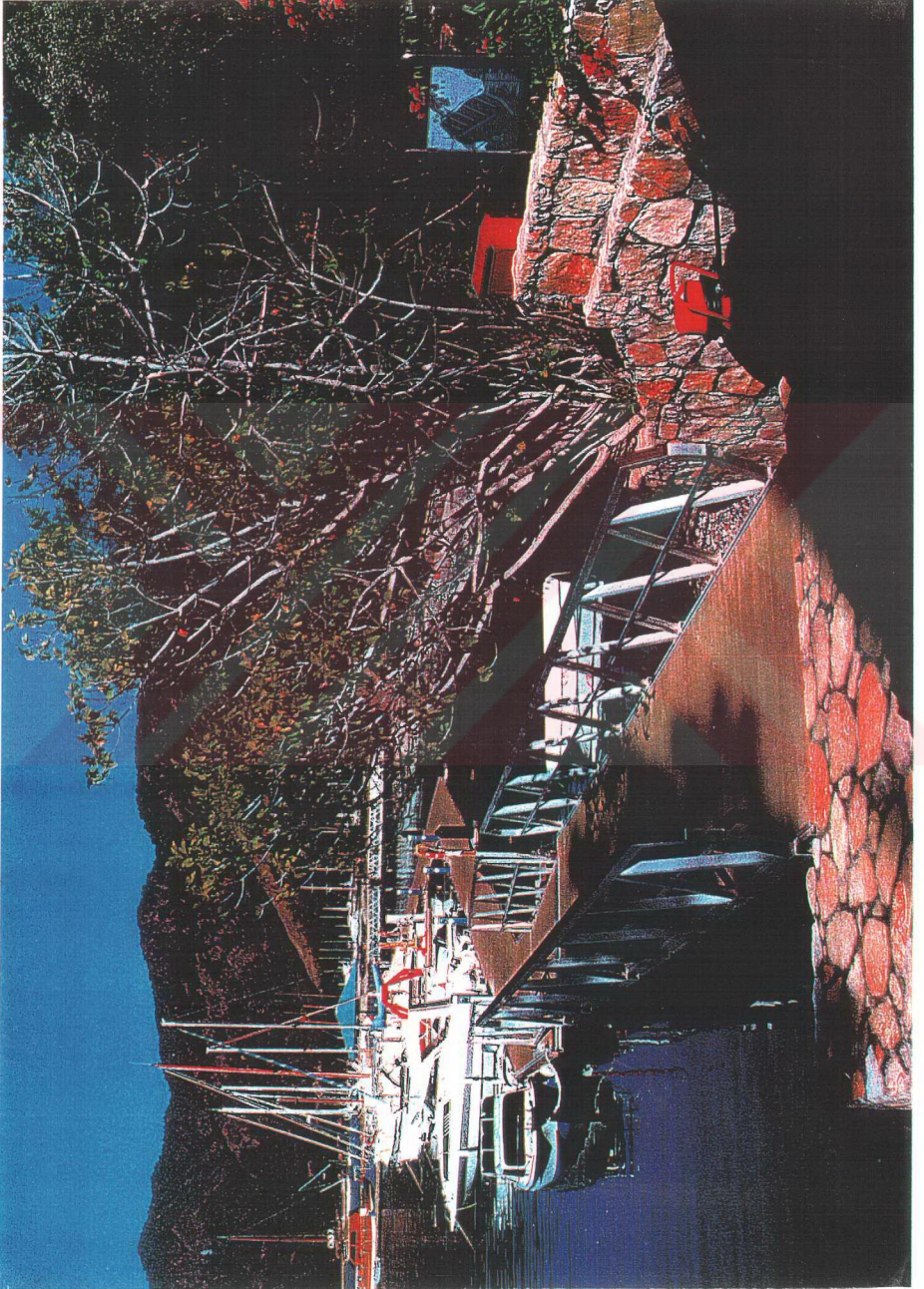
Ek-10 Göcek Marina'dan Bir Görünüm (Ahşap Köprüler)



Ek-11 , Göçek Marina'dan Bir Görünüm



Ek-12 Göcek Marina'dan Bir Görünüm (Iskeleler)



Ek-13 Yat Turizmi ile İlgili Ulusal Mevzuat (DPT 1992, 38-42)

Türkiye’de yat turizmi kendisiyle doğrudan alakalı bir yasa ve yönetmeliğe ek olarak çeşitli kanunlarla mevzuat hükümlerine bağlı bulunmaktadır. Aşağıdaki listede önce turizm teşvik kanunu ve yat turizmi yönetmeliği hakkında kısa bilgi verildikten sonra diğer mevzuata ilişkin isim, kabul tarihi ve sayısı verilmektedir.

- **Turizm Teşvik Kanunu:** Kanun no: 2634
Kabul tarihi: 12.3.1982
Resmi gazetede yayımı: 16.3.1982-17635
Düzeltilme: 19.3.1982-17638
Değişiklik: Kanun 2817: 20.4.1983-18024
Değişiklik: Kanun 3487: 5.11.1988-19980
Değişiklik: Kanun 3492: 16.11.1988-19991
Değişiklik: Kanun 3754: 6.6.1991-20893

Bu kanunun amacı, turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirlerin alınmasını sağlamaktır (Madde 1).

Bu kanun turizm hizmeti ile bu hizmetin gereği turizm bölgeleri, turizm alanları ve turizm merkezlerinin tespiti ile geliştirilmelerini, turizm yatırım ve işletmelerinin teşvik edilmesine, düzenlenmesine ve denetlenmesine ilişkin hükümleri kapsar (Madde 2).

Birinci bölüm; amaç, kapsam ve tanımlar (Madde 1-3),

İkinci bölüm; genel hükümler (Madde 4-12),

Üçüncü bölüm; teşvik ile ilgili esaslar ve hükümler (Madde 13-25),

Dördüncü bölüm; yat turizmi (26-29),

Beşinci bölüm; denetleme ve cezalar (Madde 30-36),

Altıncı bölüm; son hükümler (37-40).

T.C. YUKSEK HUKUK
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

- **Yat Turizmi Yönetmeliği:** 4.8.1983'de çıkarılan Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik adı 29.6.1991 tarihli değişiklikle Yat Turizmi Yönetmeliği olarak değiştirilmiştir.

Bu yönetmeliğin amacı yat turizmi, yat limanı işletmeciliği ve yat limanı işletmeciliğinin yönlendirilmesi ve geliştirilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması ile işletmecilerin, kamu görevlilerinin ve yatçıların uyacakları kuralların belirlenmesidir (Madde 1).

Bu yönetmelik, yat limanları yatırım ve işletmeciliği, yat işletmeciliği, yabancı yatların karasularımızdaki seyir esasları ile Türkiye'de kalış süreleri ve yat turizminin geliştirilmesi amacıyla alınacak diğer tedbirlere dair hükümleri kapsar (Madde 2).

Birinci bölüm; başlangıç hükümleri (Madde 1-4),

İkinci bölüm; yat limanları yatırım ve işletmeciliği (Madde 5-17),

Üçüncü bölüm; yat işletmeciliği (Madde 18-35),

Dördüncü bölüm; yatların karasularında seyir esasları (Madde 36-45),

Beşinci bölüm; yabancı yatların kalış süreleri (Madde 46-49),

Altıncı bölüm; son hükümler (Madde 50-53, Ek madde 1 ve Geçici madde 1-4).

• **Diğer Mevzuat:**

Mevzuatın Adı	Sayısı	Kabul Tarihi
Limanlar Kanunu	618	14.4.1925
Kabotaj Kanunu	815	29.4.1926
Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun	4922	10.6.1946
Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti Bölümü	6762	29.5.1956
Rıhtım Resmi Kanunu	827	26.1.1967
Deniz İş Kanunu	854	20.4.1967
Harçlar Kanunu (Gemi ve Liman Harçları Kısımı)	492	2.7.1964
Gemi Sağlık Resmi Kanunu (2928 Sayılı Kanunla Değişiklik)	2548	6.11.1981
Pasaport Kanunu	5682	-
Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu	2565	18.12.1981
Karasuları Kanunu	2674	20.5.1982
Telsiz Kanunu	2813	5.4.1983
Çevre Kanunu	2872	9.8.1983
Gümrük Kanunu	1615	-
Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun	1918	-
Gümrük Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik	-	-
Gümrük Muhafaza Yönetmeliği	-	-
Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20.7.1936'da İmza Edilen Mukavelename	3056	31.7.1936
Kaçak Olduğu veya Kaçak Eşya Naklinde Kullanıldığı İddiasıyla El Konulan Deniz Taşıtları Hakkında Yapılacak İşlemleri Gösterir Karar	8/3031	27.5.1981
Muayene ve Mesahai Sefarin Talimatnamesi	-	26.10.1925
Gemi Sicili Nizamnamesi	8250	31.12.1956
Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü	7/14561	12.12.1977

Denizcilere Mahsus Kıyafet Talimatnamesi	4/7003	21.3.1956
150 Gros Tondan Küçük Yolcu veya Yük Taşıyan Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırları Hakkında Yönetmelik	12568	3.5.1967
Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun Uygulanması ile İlgili Yönetmelik	17733	23.6.1982