

EuroVelo-8 Akdeniz Rotası'nda Sürdürülebilir Turizm Ulaşım Sistemi

Sustainable Tourism Transport System on The Eurovelo-8 Mediterranean Route

Çalışma Başvuru Tarihi: 14.04.2023

Çalışma Kabul Tarihi: 29.04.2023

Çalışma Türü: Araştırma Makalesi

Betül ERTOY SARIŞIK *

Prof. Dr. Özge YALÇINER ERCOŞKUN**

Anahtar Kelimeler:

Sürdürülebilir turizm ulaşım sistemi, EuroVelo-8, Bisiklet turizmi

ÖZET

Bu çalışma EuroVelo (EV-8) Akdeniz rotasının üzerinde barındırdığı tarihi mirası ortaya koyarak sürdürülebilir turizm rotasının değerlerini araştırmaktadır. EV-8 rotasına katılan güzergâhların ortak kültürel değerleri araştırılarak İzmir ağı ile ilişkiler kurulmaktadır. Çalışmada EV-8 Akdeniz rotasında hangi ülkelerin-kentlerin yer aldığı, rotada seyahat eden bisikletli turistleri bekleyen fırsatlar, rotanın sürdürülebilir turizm ulaşım sistemi potansiyelini karşılayan/karşılamayan yönleri, İzmir ağının konumu ve bir model olarak sürdürülebilir turizm ve ulaşım modeli konusunun araştırılması hedeflenmektedir. Çalışmada bisiklet ulaşımı ve bisiklet turizmi birlikte incelenmiş olup sürdürülebilir turizm ulaşım sistemi olarak EV-8 rotası kapsamlı bir araştırma ile sunulmaktadır. Literatür araştırması sonrasında rota kullanıcılarının deneyimleri ve görüşlerine yer verilmektedir. EV-8 Akdeniz rotasında bisiklet ile seyahat etmiş olan yetkililerin görüşlerine başvurularak rotanın potansiyelleri ve değerleri sorgulanmaktadır. EV-8 Akdeniz rotasının barındırdığı tarihi ve kültürel miras değerleri ortaya koyulmakta ve rota sürdürülebilir turizm ulaşım sistemi olarak değerlendirilmektedir.

Keywords:

Sustainable tourism transport system, EuroVelo-8, Cycling tourism

ABSTRACT

This study explores the values of the sustainable tourism route by revealing the historical heritage of the EuroVelo (EV-8) Mediterranean route. The common cultural values of the routes participating in the EV-8 route are researched and relations are established with the İzmir network. In the study, it is aimed to investigate which countries-cities are located on the EV-8 Mediterranean route, the opportunities awaiting cyclists traveling on the route, the aspects of the route that meet/not meet the potential of the sustainable tourism transportation system, the location of the İzmir network and the sustainable tourism and transportation model as a model. In the study, bicycle transportation and bicycle tourism are examined together, and the EV-8 route as a sustainable tourism transportation system is presented with comprehensive research. After the literature review, the experiences and opinions of the route users are given. The potentials and values of the route are questioned by seeking the opinions of the authorities who have traveled on the EV-8 Mediterranean route by bicycle. The historical and cultural heritage values of the EV-8 Mediterranean route are revealed, and the route is evaluated as a sustainable tourism transportation system.

* Gazi Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Doktora öğrencisi, betul.ertoy@hbv.edu.tr, ORCID: 0000-0002-3320-8575.

** Gazi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, ozgeyal@gazi.edu.tr, ORCID: 0000-0003-2734-0374.

1. GİRİŞ

Bisiklet ve turizm ilişkisini konu edinen araştırmalar 2010'dan bu yana önemli ölçüde artmış olup ekonomik ve sosyal sonuçlar nedeniyle yöneticiler ve kuruluşlar tarafından da ilgi görmektedir (Lamont, 2009). İklim değişikliği araştırmaları, tematik turizmlerin ilgi çekiciliği ve bisikletin düşük karbonlu bir taşıma aracı olması nedenleri ile bisiklet turizmi üzerine çok disiplinli alanlarda çalışmalar yaygınlaşmaktadır (Lamont, 2009). Turizm; dünyanın en çok enerji tüketen ve en çok sera gazı salımı yapan hava taşımacılığı ve motorlu taşıt seçeneklerine büyük ölçüde bağımlıdır (Lumsdon, 2000). Mevcut turizm araştırmalarının çoğu, enerji yoğun ulaşım sistemlerini çevreye daha duyarlı hale getirmenin yollarına veya artan turist trafiğinden kaynaklanan etkilerin nasıl azaltılacağına odaklanmaktadır (Lumsdon, 2000). Bisikletler; kirletici olmaması, sıkışıklığa neden olmaması ve yerel hizmet kullanımını teşvik etmesiyle sürdürülebilir turizmin amaçlarını yerine getiren sürdürülebilir bir ulaşım seçeneğidir. Plancılar ve politika yapımcılar bisikletle seyahatin, özellikle kırsal topluluklarda ekonomik canlanmaya katkıda bulunma potansiyelini fark ettikten sonra; boş zaman ve eğlence amaçlı bisiklet sürmeyi desteklemek ve turizmi teşvik etmek için alt yapının geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması gibi çalışmalar yürütmüşlerdir (Ritchie & Hall, 1999). Bağımsız bisiklet turizmini teşvik etmeyi amaçlayan çok sayıda girişim böylelikle ortaya çıkmıştır. The National Cycle Network İngiliz sürdürülebilir ulaşım yardım kuruluşu Sustrans'ın bir girişimidir. Munda Biddi Trail Batı Avustralya'da bisikletle ilgili turizmin kırsal alanda ekonomik kalkınmaya katkıda bulunma potansiyeli barındıran bir ağıdır (Lamont, 2009). EuroVelo ise Avrupa Bisikletçiler Federasyonu'nun kıta genelinde güvenli, yüksek kaliteli bisiklet yolları sağlamayı ve motorlu araçlarla etkileşimi en aza indirmeyi amaçlayan bir girişimdir (Lamont, 2009).

Çalışmanın amacı; bisiklet ağlarının bütünleşik bir tasarım ile sürdürülebilir ulaşım hizmeti sunarak aynı zamanda rekreasyon-turizm deneyimleri potansiyelini barındırması konusunu ortaya koymaktır. Yavaş ve sürdürülebilir bir hareketlilik biçimi ile entegrasyon ve planlama içeren "sürdürülebilir turizm ulaşım sistemi" açıklaması yapılarak bu kavram Eurovelo-8 Akdeniz rotası özelinde açıklanmaktadır. Rotanın hedeflediği turizm deneyimi araştırılmakta ve rota düzeyinde "sürdürülebilir ve bütünleşik turizm-ulaşım modeli" potansiyeli tartışılmaktadır. Çalışmada Eurovelo-8 Akdeniz rotasının hem bir ulaşım tesisi hem de turizm bağlamında sürdürülebilir kalkınma ilkelerini ne ölçüde karşılandığını değerlendirmeyi hedeflemektedir.

Çalışmada EuroVelo-8 Akdeniz ağının potansiyelleri üzerine literatür araştırması yapılmış olup rota kullanıcılarından bilgi edinmek amacı ile internet kaynakları taraması ve ağ kullanıcıları ile kişisel görüşme yöntemi kullanılmaktadır.

2. SÜRDÜRÜLEBİLİR TURİZM-ULAŞIM İLİŞKİSİ

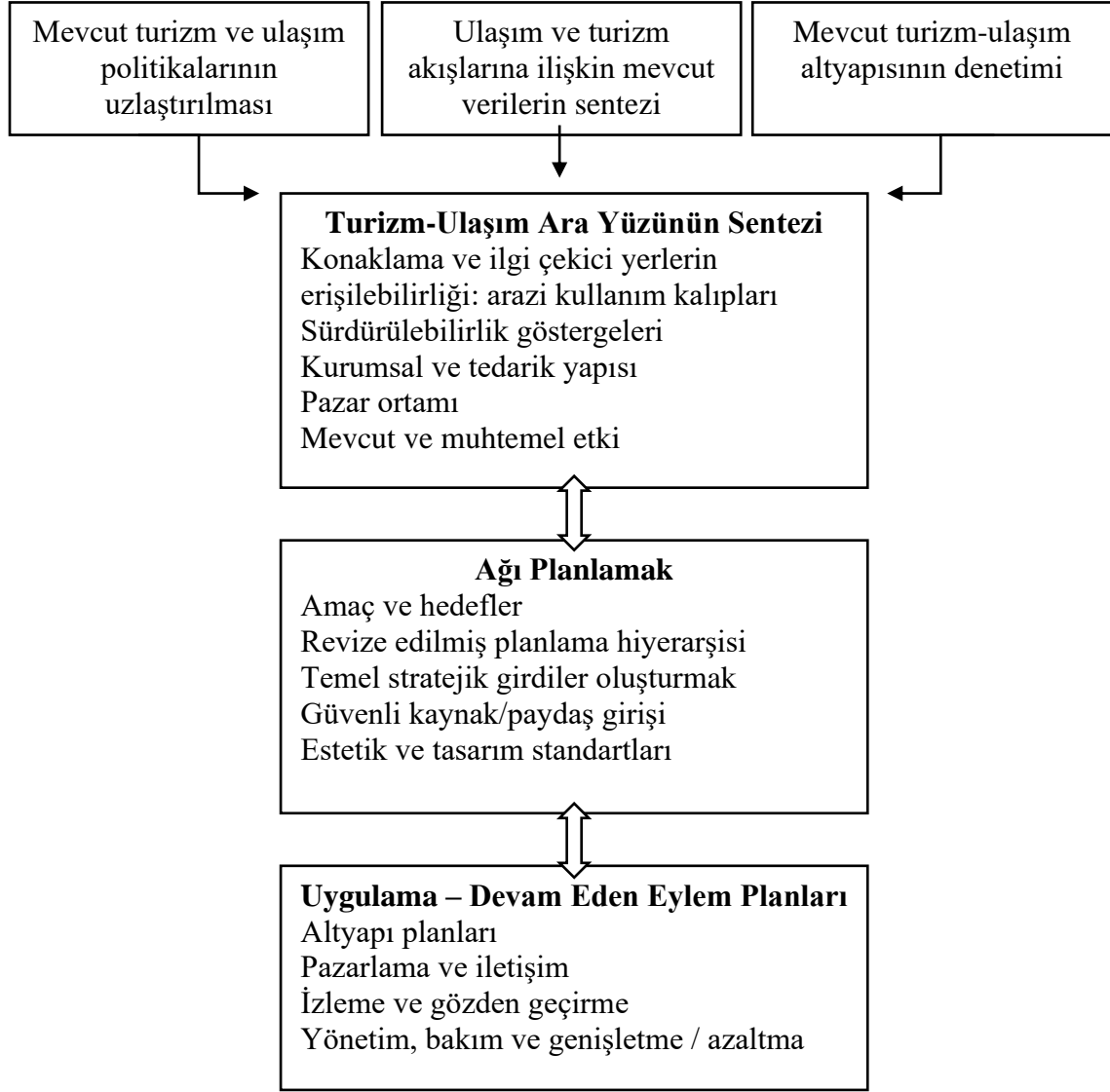
UNWTO (Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü), sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin gerçekleştirilmesine yönelik; evrensel olarak sürdürülebilir ve erişilebilir turizmin teşvik

edilmesi vurgusunu yapmaktadır. Sürdürülebilir kalkınma; gezegenimizi korumak, yoksulluğu ortadan kaldırmak ve tüm insanların barış ve refah içinde yaşamasını sağlamak için evrensel eylem çağrısıdır (UNDP). Turizm, başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere birçok ülkenin ekonomik, sosyal ve çevresel refahı ile yakından bağlantılı olup dünyanın en hızlı büyüyen endüstrilerinden biri ve önemli bir istihdam kaynağıdır (UN Website). Dünya Turizm Örgütü sürdürülebilir turizmi “ziyaretçilerin, endüstrinin, çevrenin ve ev sahibi toplulukların ihtiyaçlarını ele alan, mevcut ve gelecekteki ekonomik, sosyal ve çevresel etkilerini tam olarak dikkate alan turizm” olarak tanımlamaktadır. 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi’nde (8.9 madde) “2030 yılına kadar, istihdam yaratan ve yerel kültür ve ürünleri teşvik eden sürdürülebilir turizmi teşvik etmek için politikalar tasarlamayı ve uygulamayı” hedeflediğini bildirmektedir. Üye devletler (Birleşmiş Milletler); çevre bilincini teşvik eden, çevreyi koruyan, yaban hayatına, bitki örtüsüne, biyolojik çeşitliliğe saygı duyan ve yerel toplulukların refahını ve geçim kaynaklarını iyileştiren sürdürüleniler turizm faaliyetlerini ve ilgili kapasitelerin geliştirilmesini desteklemeyi kabul etmektedir (UN Website). Üye devletler aynı zamanda gerektiğinde sürdürülebilir turizmi teşvik etmek ve desteklemek için ulusal mevzuatlara uygun rehberler oluşturabilmektedir.

Sürdürülebilir kalkınmada taşımacılığın rolü ilk olarak 1992 Birleşmiş Milletler Dünya Zirvesi’nde kabul edilip 2012 Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Konferansı’nda (Rio +20) ulaşım ve hareketliliğin sürdürülebilir kalkınmanın merkezinde olduğu oybirliğiyle onaylanmıştır (UN Website). Birleşmiş Milletler sürdürülebilir ulaşım hedeflerinde; ekonomik büyüme, daha iyi erişilebilirlik, temiz çevre, sosyal eşitlik, insan sağlığı, dayanıklı şehirler, daha iyi kentsel-kırsal bağlantılar ve kırsal alanda artan verimlilik konuları üzerinde çalışmaktadır (UN Website).

Ulaşım ve turizm arasındaki ayrılmaz ilişki, turizm sistemini açıklamada temel öneme sahiptir (Leiner, 1990). Turizm için ulaşımın 1960’lı yıllardan itibaren önemli ölçüde büyüme olduğunu bildiren Lumsdon (2000) ulaşım ve turizm arasındaki ilişkinin sürdürülebilir kalkınma için genel bir politika sürecine entegre edilmesi gerekliliğinden de bahsetmektedir. Turist için ulaşım temel gereksinimdir ve uluslararası turizm trafiğinden kaynaklanan ve ulusal ulaşım politikaları açısından ortaya çıkan sorunlar gün geçtikçe artmakta olup neredeyse aşılabilir görünmektedir (Lumsdon, 2000). Turizm ve ulaşım ilişkisi analizlerinde genellikle turistlerin hareketlerine odaklanılmaktadır ve turizm destinasyonlarından çevresine gerçekleşen akış ekseninde turizmin ulaşım altyapısı yatırımları üzerindeki rolü oldukça fazladır (Hopkins, 2019). EuroVelo gibi rota düzeyinde turizm alternatifleri özelinde;

sürdürülebilir kalkınma ilkelerini karşılayan motorsuz turizm ulaşım sistemlerini tasarlamının mümkün olup olmadığı tartışılmaktadır. Sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin geliştirildiği bölgelere yönelik planlama kararlarında; toplu taşıma sistemlerinin entegrasyonu ve kentsel bağlantıların iyileştirilmesine yönelik destekleyici önlemlerin geliştirilmesi vurgulanmaktadır. Bisiklet yollarının ve ağların bütünleştirici bir şekilde tasarlanıp bir ulaşım biçimi olarak hizmet edip aynı zamanda bir rekreasyon alanı ve turizm deneyimi sunup sunmayacağı gibi. Bu bütünlük yaklaşım ziyaretçilerin motivasyonu ve alternatif seyahat biçimlerinin çekiciliği bakımından önemlidir. Birçok araştırma bisiklet turistlerinin sağlıklı, günübirlik rekreasyonel faaliyetler aradıklarını ortaya koymaktadır (Lumsdon, 2000). Yoğun trafik ile ilgili korkular ise bisiklet turizmi için büyük bir caydırıcı etkidir. Bu engellerin trafiğin sakinleştirildiği rotalarda büyük ölçüde aşıldığı görülmektedir. Ağların çekiciliği, sürdürülebilir kalkınma kriterlerini ne ölçüde karşıladığı hakkında ayrıntılı veri toplanması bu bağlamda oldukça önemli görülmektedir. Lumsdon (2000) bisiklet turizmini sürdürülebilir kalkınma için bir model olarak kurgulamaktadır.

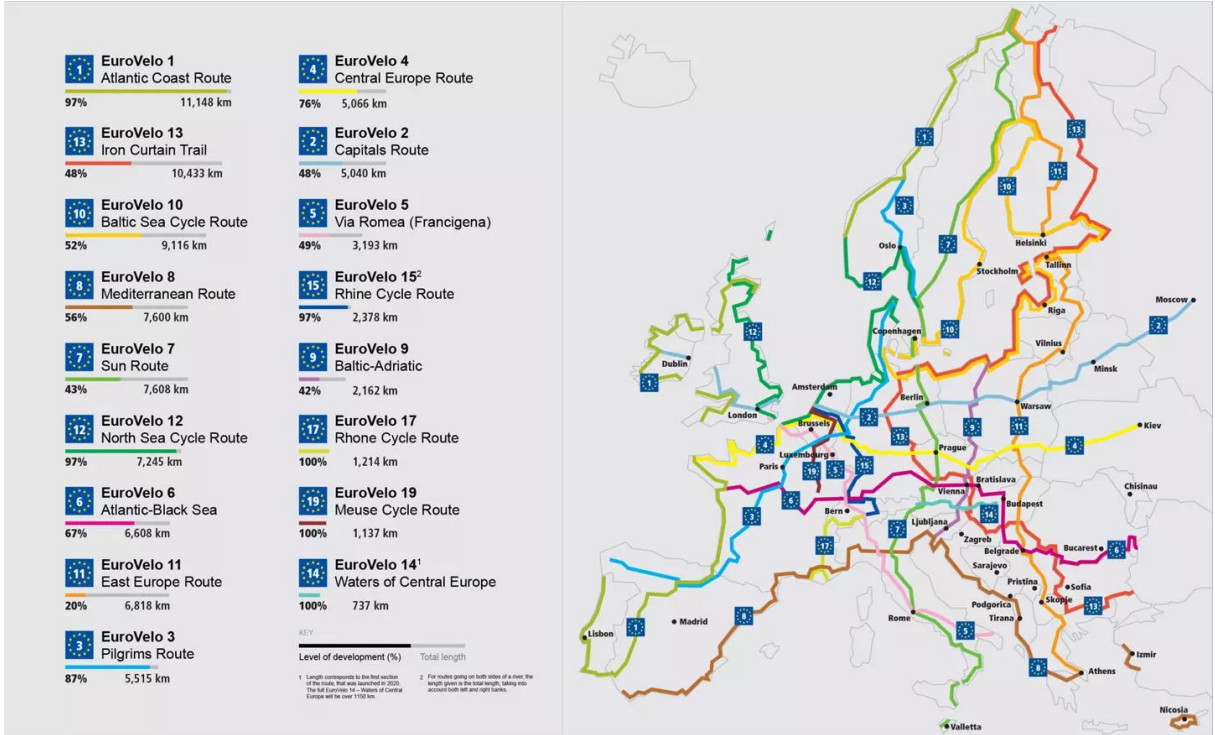


Şekil 1. Sürdürülebilir turizm-ulaşım ağlarının planlanması (Lumsdon, 2000)

Sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmak üzerinde sürdürülebilir ulaşımın etkileri oldukça fazladır. Bisiklet turizmi ile rota özelinde uygulanacak olan bu politikalar yukarıda gösterilen şema ile kurgulandığında sürdürülebilir bir turizm ulaşım modeli kurulabilmesi tartışılmaktadır. Yapılan araştırmalarda sürdürülebilir kalkınmayı destekleyen sürdürülebilir ulaşım ve sürdürülebilir turizm konularını bütünleşik bir politika aracı olarak ele almanın birden çok faydası olduğu anlaşılmaktadır. Bütünleşik turizm-ulaşım değerlendirmesi; turistler için güvenli, eğlenceli, eşsiz ve çekici turizm alternatiflerinin oluşturulması, çevre dostu ulaşım seçenekleri ağ ölçeğinde tasarlanırken kentsel bağlantıların ve toplu taşıma entegrasyonlarının yeniden değerlendirilmesi, konaklama, yeme-içme gibi ihtiyaçların ağ içerisinde karşılanırken yerel üreticiye ekonomik destek sağlanması, yerel değerlerin uluslararası turizmin bir parçası haline gelmesi gibi birçok konuya katkı sağlamaktadır.

3. EUROVELO -8 AKDENİZ ROTASI

EuroVelo Avrupa Bisikletçiler Federasyonu'nun kıta genelinde güvenli, yüksek kaliteli bisiklet yolları sağlamayı ve motorlu araçlarla etkileşimi en aza indirmeyi amaçlayan bir girişimdir (Lamont, 2009). Rotalar bisikletçilerin kıtada engelsiz bir şekilde bisiklet sürmesini sağlamayı ve turistik amaçları hedef almaktadır (Lamont, 2009). EuroVelo sürdürülebilir turizm ve ulaşım politikalarını birleştiren önemli bir projedir. Bu rota ile ülkeye giriş yapan turistler; yerel konaklama, yeme içme, yerel tarihi ve kültürel değerleri ziyaret ederek sektörler için sürdürülebilir bir ekonomik katkı oluşturma potansiyeline sahiptir. EuroVelo sürdürülebilir bir Trans-Avrupa Ağı sunmayı amaçlayan Avrupa bisiklet yolu ağıdır. Ağ, tüm rotaların Avrupa çapında yüksek standartlarda tasarım ve tabela öğeleri sumasını sağlamak için çalışan Avrupa Bisikletçiler Federasyonu (ECF) tarafından yönetilmektedir. ECF ulusal ve bölgesel ortaklarla iş birliği içinde mevcut ve planlanan ulusal ve bölgesel bisiklet rotalarını tek bir Avrupa ağına birleştirmeyi amaçlamaktadır (ECF website). EuroVelo ağı yaklaşık 90.000 km uzunluğundadır, 17 güzergâhtan oluşmaktadır ve her biri en az 1.000 km uzunluğundadır (Şekil 2).



Şekil 2. EuroVelo rotaları (EuroVelo website)

EuroVelo-8 Akdeniz rotası, Avrupa'nın güney şeridini birleştirmekte ve İspanya'dan Kıbrıs'a kadar kesintisiz deniz-kara-bisiklet erişimi sağlanmaktadır. EV-8 rotası İspanya'dan Kıbrıs'a kadar Akdeniz kıyısındaki ülkeler üzerinden bisiklet ile seyahat imkânı sağlamaktadır.

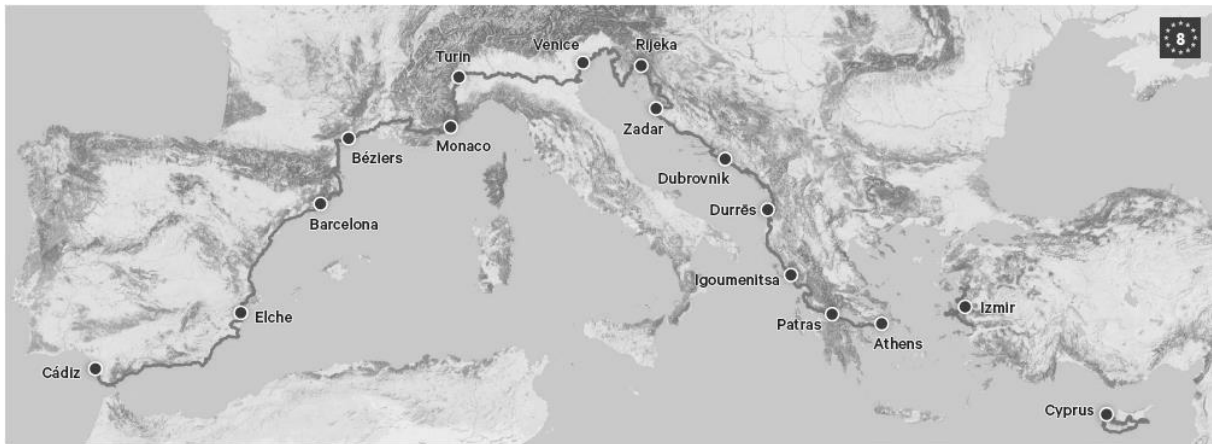
Güzergâh boyunca bisiklet turistlerinin doğal ve kültürel mirası deneyimleyebilmeleri için rota çeşitli yerlerden geçmektedir. Güzergâh boyunca en az 23 adet UNESCO Dünya Mirası bulunmaktadır (ECF, 2020). Medcycletour; sürdürülebilir kıyı turizmi için Akdeniz döngüsü rotası hedefleyen bir projedir. Akdeniz bölgesinde sürdürülebilir bir kıyı ve deniz turizminin doğal kaynakların ve kültürel mirasın daha verimli değerlendirilebilmesi için sürdürülebilir kalkınma politikaları geliştirmeyi amaçlamaktadır. 7 AB üye ülkesinin (İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Yunanistan ve Kıbrıs) ve 3 aday ülkeden (Bosna-Hersek, Karadağ ve Arnavutluk) geçen EV-8 Akdeniz rotası önemli bir fırsat sunmaktadır (Medcycletour website).

EuroVelo-8 Akdeniz rotası Akdeniz bölgesinde bisiklet turizmini geliştirmek amacı taşıyan, Akdeniz'i bisiklet ile keşfetme, yerel topluluğu tanıma ve katkıda bulunma potansiyeline sahip olan yıl boyu turizm vurgusu yapan bir bisiklet ulaşım ağıdır. Tarihi miras barındıran rotalar bisiklet turistleri için farklı alternatifler sunmaktadır. Rota İspanya'nın Cadiz, Elche, Barcelona kentlerinden, Fransa'nın Beziers, Monaco kentlerinden, İtalya'nın Torino, Venedik, Trieste kentlerinden, Slovenya'nın kısa bir bölümünden, Hırvatistan'ın Rijeka, Zadar ve Dubrovnik kentlerinden, Karadağ'ın Kotor kentinden, Arnavutluk'un İşkodra, Tiran ve Durres kentlerinden, Yunanistan'ın Igoumenitsa, Patras ve Atina kentlerinden, Türkiye'nin İzmir kentinden ve Güney Kıbrıs'tan geçmektedir (EuroVelo website) (Şekil 3,4).



Şekil 3. EuroVelo 8 güzergahı

Araştırma alanı 6 bölüme ayrılmıştır. Adriyatik ve Ege kıyıları coğrafi etmenler nedeni ile fazla girintili olduğundan daha sık bölümlenme uygun görülmüştür.



Şekil 4. Çalışma alanı bölümleri

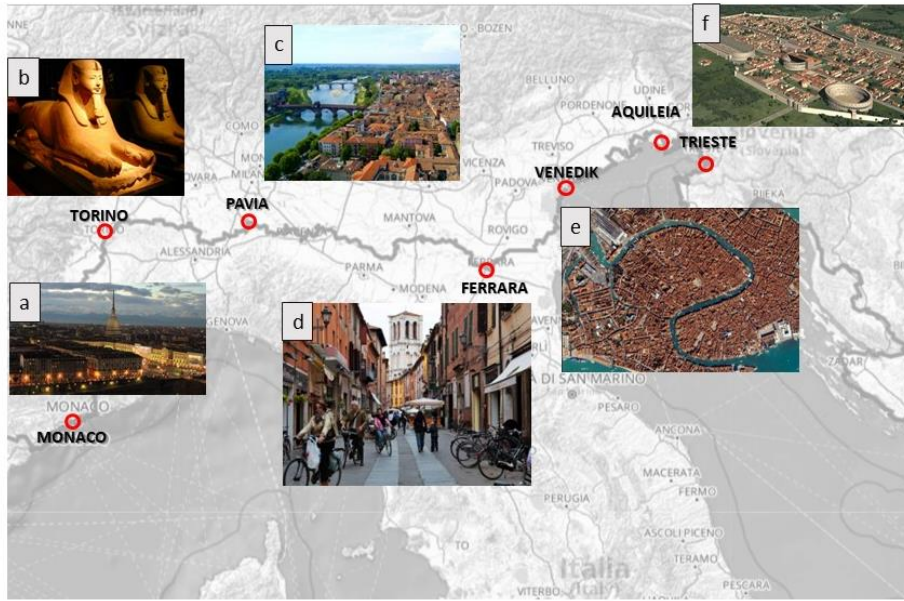
Çalışmada; İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Türkiye ve Kıbrıs sıralamasıyla araştırmalar yapılmıştır. Rota üzerindeki kültürel miras öğeleri ve ülkelerin barındırdığı çeşitliliklerin ortaya konulması amacıyla rota 6 bölüm olarak ele alınmıştır. İspanya'dan Fransa'ya kadar olan rota 1. Bölüm, İtalya rotası 2. Bölüm, Slovenya ve Hırvatistan rotası 3. Bölüm, Karadağ, Arnavutluk rotası 4. Bölüm, Yunanistan rotası 5. Bölüm, Türkiye ve Kıbrıs rotaları 6. Bölüm olarak ayrılmıştır.



Şekil 1. EuroVelo 8 rotası 1. bölüm: İspanya-Fransa

EuroVelo 8'in en batısında olan İspanya rotası Endülüs bölgesinde yer almaktadır. İspanya'nın en eski yerleşim yeri olan Cadiz kenti (Şekil 5-a) ve UNESCO Dünya Miras listesinde yer alan Alhambra Sarayı bu rota üzerindedir. Cadiz İber Yarımadası'nın güneyindeki coğrafi konumu ile Afrika ve Amerika kıtasına bakan, yaklaşık 3000 yıl önce Fenikeliler tarafından kurulmuş Batı'nın en eski şehridir (Caso, 2014). Cadiz kenti (Şekil 5-b) içinde bulunan meydanlar, kiliseler, anıtlar arasından geçen EuroVelo-8 güzergâhı sokakları deneyimleme olanağı sağlamaktadır. Ayrıca Atlas Okyanusu ve Akdeniz arasında ayrıcalıklı bir bölgede yer alan Cadiz kenti rotası kıyı boyunca bisiklet ile seyahat imkânı sunmaktadır. Granada kentinde bulunan Alhambra (El Hamra) Sarayı (Şekil 5-c) rota üzerinde yer almaktadır ve 1984 yılında UNESCO Dünya Kültür Mirası listesine alınmıştır. İslam medeniyeti ve Arap mimarisinin etkilerini taşıyan yapıya bölgedeki Hristiyan hâkimiyetinin ardından Rönesans mimarisi etkilerinin de olduğu eklemeler yapıldığı bildirilmektedir ve bölgede bisiklet ile seyahat eden turistler için önemli ziyaret noktasıdır (sanattarihvearkeoloji website). Modernizm akımı ile planlanmış ızgara planlı Barcelona kenti İspanya'dan

Fransa'ya geçerken bisikletliler için önemli bir gezinti alanı sunmaktadır (Şekil 5-d). Barcelona kenti kültür turizmi potansiyeli barındırmakta aynı zamanda coğrafya ve iklim bakımından EuroVelo rota kullanıcılarına fırsatlar sunmaktadır. İspanya'dan sonra Fransa üzerinden geçen güzergahta nehir deltaları, flora ve fauna bakımından zengin manzaralar ve lavanta tarlalarından geçerek ilerlenmektedir (EuroVelo website). Eski bir Yunan akropolü üzerine inşa edilen Picasso müzesi de bu güzergâh üzerinde yer almaktadır (Şekil 5-e). Grasse kentinde bulunan UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde yer alan çiçek ürünlerinden parfüm üretimi yapan Uluslararası Parfüm Müzesi bisiklet güzergâhında yer alan önemli bir kültürel miras sayılmaktadır (Şekil 5-f).



Şekil 6. EuroVelo 8 rotası 2. Bölüm: İtalya

EuroVelo 8 rotası Fransa'dan İtalya'ya geçtikten sonra Po Nehri boyunca ilerlemektedir. Akdeniz kıyısından Adriyatik kıyılarına bağlanırken aşılması gereken bazı vadiler için tren yolu önerilmektedir (EuroVelo website). Po Nehri boyunca birçok Orta çağ ve Rönesans dönemi eserleri, katedraller, tarihi köprüler ve müzelere görülebilmektedir. Torino kenti konumu ve tarihi nedeniyle turistik açıdan oldukça ilgi gören bir kenttir (Şekil 6-a). Sanat galerileri, kiliseler, saraylar, opera binası ve çeşitli müzeler barındırdığından sanatsal ve kültürel bakımdan zengindir. İtalya'nın Torino kentinde bulunan Mısır Müzesi (Şekil 6-b) Kahire Mısır Müzesinden sonra en önemli Antik Mısır Müzesi olarak kabul edilmektedir. Dünyanın sayılı müzelerinden olan Torino Mısır Müzesinde özel antik eserler bulunmaktadır. Mısır'dan sonra en fazla Mısır antik mirasının bu müzede yer aldığı söylenmekte olup birçok gezgin "Mısır'a giden yol Torino'dan geçer" söylemini kullanmaktadır. Torino'dan sonra

İtalya'nın kuzeyinden devam eden güzergâh Venedik kentine ulaşana dek birçok kültürel mirası ziyaret etme imkânı tanımaktadır. Antik Roma döneminde başkentlik yapmış Pavia kentinde Ticinum köprüsü ve San Michele Maggiore Kilisesi (11.yy) EuroVelo güzergâhı üzerinde bulunmaktadır (Şekil 6-c). EuroVelo-8 Akdeniz rotası İtalya'nın kuzeyinden Adriyatik denizine bağlanmadan hemen önce Rönesans döneminin güçlü bir merkezi olan Ferrara kentine uğramaktadır (EuroVelo website) (Şekil 6-d). Kentte 14. Ve 15. Yüzyıla ait sokaklar, konaklar ve saraylar görülebilmektedir. Orta Çağ ve Rönesans döneminden kalma kent planının ve Po Deltası'nın doğal yapısının korunmasından dolayı Ferrara kenti 1995'ten bu yana UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer almaktadır. Ferrara'dan sonra rota Adriyatik denizine Venedik üzerinden inmektedir (Şekil 6-e). Venedik birbirlerinden kanallarla ayrılmış ve köprülerle bağlanmış 118 adanın üzerine kurulmuştur (wikipedia website). Venedik kenti bütünüyle ve lagün (deniz kulağı) ile Dünya Mirası Listesi'nde yer almaktadır. Torino'dan Venedik'e uzanan bisiklet rotası Vento (Venedik-Torino) rotası olarak adlandırılmakta olup 680 km uzunluğundadır (velespitim website). Araçsız şehir olarak adlandırılan Venedik'i gezmenin en iyi yolunun bisiklet olduğu söylenmektedir. Venedik'ten sonra Roma İmparatorluğu'nun en zengin şehirlerinden biri olan UNESCO Dünya Miras Listesi'nde yer alan Aquileia kentinden geçmektedir (Şekil 6-f). Kent antik bir Roma şehri olup sanatsal ve tarihi önemli eserlere sahiptir. 4. Yüzyıla ait olduğu söylenen Aquileia Bazilikası ve kazı sonrası ortaya çıkan, kazılmamış alanlarda bulunan eserlerin tümü ile türünün en büyük arkeolojik rezervi olduğu söylenmektedir (visitworldheritage website). Tarihte Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun ana limanı olan Trieste'den de geçen rota kısa bir sürüşten sonra Hırvatistan'a geçişi sağlamaktadır (EuroVelo website). İtalya'dan ayrılarak Slovenya ve Hırvatistan'a geçiş sağlayan Trieste; Akdeniz'de küçük balıkçı köylerinin, karstik tepelerin, üzüm bağlarının yer aldığı bir yarımada olup bisikletli turistlere çeşitli gezinti rotaları sunmaktadır. Trieste'den Slovenya'ya geçişte eski bir demiryolunun bisiklet yoluna dönüştürülmesi ile elde edilmiş bisiklet yolları kullanılmakta olup bisikletli turistlere orman içerisinden devam eden güzergâh sunulmaktadır.



Şekil 2. EuroVelo 8 rotası 3. Bölüm: Slovenya-Hırvatistan

EuroVelo-8 Slovenya bölümü; gelişmiş standartlara sahip rota olma özelliği taşımakta olup Koper, Izola, Ronek ve Piran kentlerinden geçmektedir. Hırvatistan bölümü Porec kentinden Dubrovnik kentine kadar uzanmakta olup üzerinde doğal ve kültürel birçok mirası barındırmaktadır. Trieste ve Porec'i birbirine bağlayan ve Sloven, İtalyan ve Hırvat belediyeleri arasında bir dostluk sembolü haline gelen eski Paranzena demiryolu hattı boyunca bisiklet rotası ilerlemekte olup Slovenya kısmı tamamen ulusal bisiklet yol ağına dahil edilmiştir (EuroVelo website). Slovenya'nın en eski şehirlerinden biri olan Koper (Şekil 7-a) rotanın Slovenya'ya girişinde bulunmakta olup Venedik Cumhuriyeti yönetiminin bu kentte uzun süre devam etmesiyle birçok mimari miras barındırmaktadır. Turistik bir kent olup sahil kasabaları turizm açısından çekiciliğini korumaktadır. Piran (Şekil 7-b) rotanın devamında eski bir orta çağ kenti olarak görülmeye değer kültürel miraslar barındıran eski bir liman kentidir. Piran'da bulunan denizcilik müzesi rota üzerinde bulunmakta olup denizcilik tarihini ve denizcilik ile ilgili endüstrilerini araştırmaktadır (EuroVelo website). Rotanın devamında Porec kentinde UNESCO dünya miras listesinde yer alan Euphrasian Basilicası bulunmaktadır (Şekil 7-c). Akdeniz bölgesinde erken Bizans mimarisinin önemli örneklerindedir. Hırvatistan'ın Pula kentinde bulunan MS 1. Yy'da inşa edilen Roma Amfi Tiyatro'su (Pula Arenası) (Şekil 7-d) geçmişte gladyatör dövüşlerinin yapıldığı tarihi bir yapıdır. EuroVelo websitesinde Hırvatistan kıyılarının Akdeniz'in en çekici kıyılarından biridir. Zadar'a doğru ilerleyen rota üzerinde Gaspic yakınlarındaki Plitvice Gölleri Ulusal Parkı (Şekil 7-e) UNESCO dünya miras listesinde bulunmakta olup Hırvatistan'ın en eski

milli parkıdır (EuroVelo website). Gracac'da bulunan Cerovac mağaraları rota üzerinde bulunan önemli doğal miraslardan sayılmaktadır (Şekil 7-f). Tarihi Trogir şehri Venedik döneminden kalma Rönesans ve Barok dönemi yapılarıyla UNESCO dünya miras listesinde yer almakta olup Dubrovnik yolu üzerinde Split kenti yakınlarında bulunmaktadır. Split kenti de UNESCO dünya miras listesinde yer alan tarihi bir kent olma özelliği taşımaktadır (Şekil 7-g). Hırvatistan rotasının son durağı ise Dubrovnik kenti olup UNESCO dünya miras listesinde yer almaktadır (Şekil 7-h).



Şekil 3. EuroVelo 8 rotası 4. Bölüm: Karadağ-Arnavutluk

EuroVelo-8 Karadağ rotasında bulunan Kotor kenti (Şekil 8-a) UNESCO dünya miras listesinde bulunmakta olup tarihi ve kültürel geleneğin korunduğu önemli bir turistik bölge olarak tanımlanmaktadır (EuroVelo website). Balkan Yarımadası'nın en büyük gölü olan Skadar Gölü'nün (Şekil 8-b) güney kıyısında bulunan İškodra kenti ise rota üzerinde Arnavutluk sınırları içerisinde yer almaktadır. Arnavutluk'un en eski şehirlerinden biri olan Durres kenti (Şekil 8-c) Balkanlar'daki en büyük amfityatroyu içeren işlek bir liman kenti olup Arnavutluk'un en büyük limanıdır ve en uzun kıyı şeridine sahiptir (EuroVelo website). Gelişmekte olan EuroVelo rotası statüsünde olan bu bölüm kara bağlantısı ile Vlore kentine ulaşmaktadır. Vlore kenti Adriyatik denizi kıyısı boyunca manzaraları ile ünlü önemli bir kültür merkezidir. Karaburun Yarımadası ve Sazan Adası (Şekil 8-d) kıyıları antik gemi kalıntıları ile mağaralardaki mercan resifleri ile Milli Park özelliği taşımaktadır (EuroVelo website). Sarande kenti yakınlarında bulunan Blu Eye (Şekil 8-e); doğal su kaynağı olarak yeryüzüne çıkmakta olup bu önemli turistik cazibe merkezi rota üzerinde yer almaktadır.



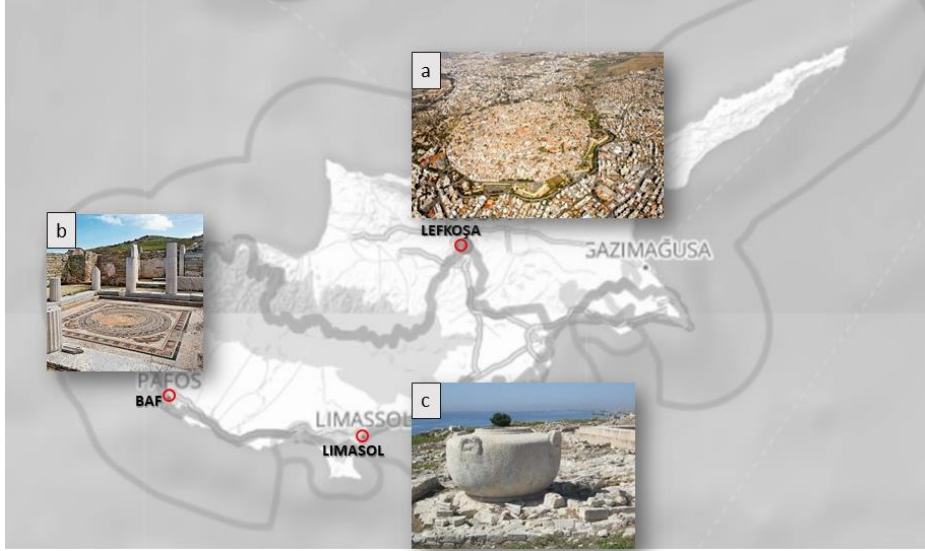
Şekil 9. EuroVelo 8 rotası 5. Bölüm: Yunanistan

EuroVelo-8 Yunanistan rotası geliştirilmekte olan ve kıyı şeridi boyunca seyahat imkânı sunan bir güzergahtır. Amvrakikos kuş gözlem evi ve Amvrakikos Sulak Alanlar Ulusal Parkı, Arta körfezi kıyılarında Preveze yakınlarında bulunmaktadır (Şekil 9-a). Göçmen kuşların dinlenme noktası ve Tepeli Pelikanların gözlemlendiği önemli bir doğal miras alanıdır. Yunanistan'ın Patras kenti (Şekil 9-b) rota üzerinde bulunan önemli bir antik gezi bölgesidir. Rio Kalesi, Patras Kalesi gibi çeşitli Antik Yunan, Roma ve Bizans anıtları bu rota üzerinde yer almaktadır. EuroVelo-8 rotası Yunanistan bölgesinde Korint kanalından (Şekil 9-c) geçmektedir. Gemilerin ulaşım maliyetlerini düşürmek amacı ile açılan bu kanal bugün turistik amaçlı seyahatler için de önem taşımaktadır. Yunanistan'ın başkenti olan ve “yaşayan tarih” olarak anılan Atina'dan (Şekil 9-d) geçen rota, deniz yolu ile Türkiye'ye ve İzmir rotasına bağlanmaktadır.



Şekil 10. EuroVelo 8 rotası 6. Bölüm: Türkiye

EuroVelo-8 İzmir rotası Avrupa'nın güney şeridini tamamlamaktadır. Deniz yolu ile Atina'dan Midilli ve Sakız adaları üzerinden Çeşme ve Dikili'ye bisiklet ile ulaşım imkânı sunulmaktadır. Rotanın oluşumu Bergama ve Efes antik kentlerini birbirine bisiklet yolu ile bağlama projesine dayanmaktadır. Dikili'den rotaya giriş sağlandığında Bergama antik kentine ulaşılmaktadır (Şekil 10-a). MÖ 282-133 arasında yaşamış olan Pergamon Krallığı'nın başkenti olan Bergama antik kenti kazıları günümüzde hala sürmektedir. On iki İon kentinden biri olan Foça'nın (Phokaia) (Şekil 10-b) MÖ 9. Yüzyılda kurulduğu düşünülmektedir ve Bergama ile İzmir arasında rota üzerinde bulunmaktadır. İzmir merkezden geçen EuroVelo-8 Akdeniz ağı İzmir-Çeşme-Seferihisar güzergahı üzerinden seyahate olanak sağlamaktadır. Kıyı şeridi uzunluğu ve deniz turizmi yaygın olan Çeşme yarımadası ise rotayı çekici kılmaktadır (Şekil 10-c). Seferihisar bölgesindeki Teos Antik kenti de kültürel miras rotasını devam ettirmekte olup mandalina bahçeleri ve deniz manzarası eşliğinde bisiklet sürüş imkânı sağlamaktadır (Şekil 10-d). Selçuk bölgesinde yer alan Efes antik kenti (Şekil 10-e) rotanın en önemli odaklarından biri olup turistlerin en fazla tercih ettikleri gezi rotasıdır (Sarıışık, Ercoşkun, 2022).



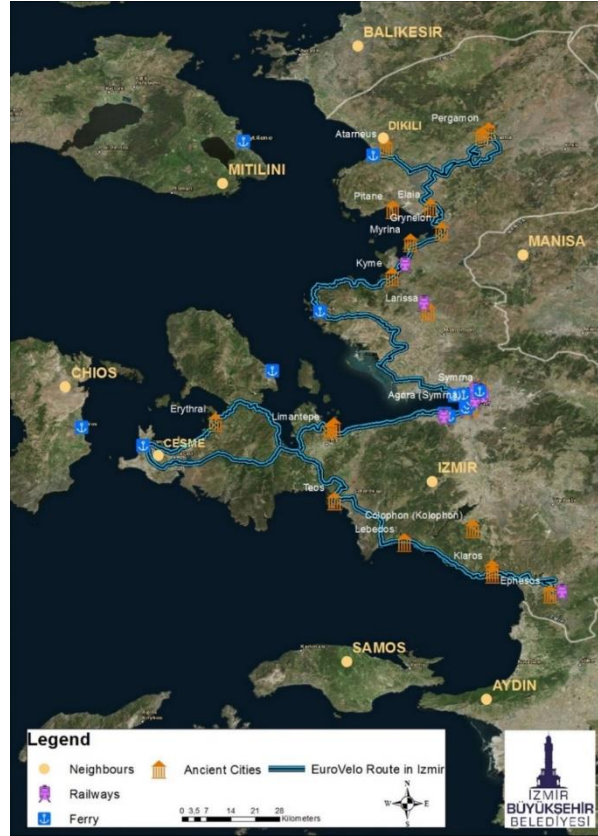
Şekil 4. EuroVelo 8 rotası 6. Bölüm: Kıbrıs

EuroVelo-8 Kıbrıs rotası Akdeniz ağının en doğusunda yer almaktadır. Kıbrıs kısa mesafelerde oldukça fazla çeşitliliğe sahip kompakt bir adadır ve bu durum bisikletçiler için eğlenceli bir rota deneyimi taşımaktadır (EuroVelo website). Sahil şeridi boyunca devam eden rota Lefkoşa'ya ulaşmaktadır. Rotaya katılım Atina'dan deniz yolu ile yapılabilmektedir. Tarihi merkez Lefkoşa orta çağ surları ile çevrili olup Akdeniz tarihi mirasına ortaklık etmektedir (Şekil 11-a). Baf kıyılarında bulunan antik yerleşim kalıntılarını, Neolitik dönem yerleşmelerini ve antik arkeolojik sit alanlarını bisiklet ile seyahat ederken ziyaret etmek mümkündür. MÖ. 4. Yüzyıla ait olan Kral mezarlıkları Baf bölgesinde rota üzerinde yer almaktadır. Baf Arekoloji Parkı mozaikler ve antik kalıntılar ile dini ve tarihi değerleri nedeniyle Unesco dünya miras listesine alınmıştır (Şekil 11-b). Yunan mitolojisinde Afrodit'in doğum yeri olarak bilinen Afrodit kayalıkları Baf ile Limasol bölgesi arasında yer almaktadır. Limasol bölgesinde yer alan Amathus antik kenti de antik Yunan tarihi bakımından Baf'tan sonra en önemli ikinci merkezdir (Şekil 11-c).

Eurovelo-8 Akdeniz Rotası-İzmir Ağı

İspanya'nın Cadiz kentinden Güney Kıbrıs'a kadar uzanan Atina ile Güney Kıbrıs arasında feribot bağlantısı bulunan uzun Akdeniz rotasına 500 km'lik İzmir güzergâhı 2019 yılı Ekim ayında eklenmiştir. İzmir'in UNESCO Dünya Miras listesindeki antik kentler Efes ve Bergama bu rotaya bütünlük sağlamaktadır. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer EV rotası ile Türkiye'ye giriş yapan bisikletli turistler ile ilgili; yeme-içme mekânlarını, yerel konaklama noktalarını, yerel tarihi ve kültürel değerleri ziyaret ederek sürdürülebilir bir ekonomik katkı oluşturacağını söylemektedir (Sarıışık, Ercoşkun, 2022).

EuroVelo 8 (EV8) – Akdeniz Rotası, tüm Akdeniz bölgesini birbirine bağlayan uzun mesafeli bir bisiklet rotasıdır. Atina’da son bulan mevcut EV8 Akdeniz rotası Sakız ve Midilli adaları üzerinden deniz ulaşımı ile İzmir’e bağlanarak Bergama, Aliağa, Foça, İzmir merkez, Balıklıova, Alaçatı ve Sığacık’tan geçerek Selçuk’taki Efes antik kentine ulaşmaktadır. Güzergâh üzerinde tarihi alanlar, doğal ve kültürel miras öğeleri bulunmaktadır. Bergama’da yer alan Pergamon Antik kenti ve Selçuk’ta yer alan Efes Antik kenti bu ağ sayesinde bisikletli yolculuk ile birbirine bağlanmaktadır. İzmir rotası Bergama ve Efes antik kentleri arasındaki bağlantıya dayanmaktadır. Gelen turistler Dikili ve Çeşme’de bulunan iki limandan rotaya girebilmekte ve Dikili, Bergama, Aliağa, Foça, İzmir, Çeşme, Alaçatı, Sığacık, Selçuk yerleşmeleri üzerinden bisiklet ile seyahat edilebilmektedir. İzmir; Midilli Adası-Dikili Limanı ve Sakız Adası-Çeşme Limanı üzerinden ağa katılmıştır. Bergama-Efes arasında 17 adet antik kent ve birden fazla kültürel miras alanları yer almaktadır (Şekil 12).



Şekil 5. İzmir ağı- Antik değerler tur rotası (Velözmir website)

Atina’dan ülkeye giriş sağlayacak bisikletli turistler için limanlardan başlayarak bisiklet rotasına dahil olabilecekleri şekilde bir güzergâh planlaması yapılmış olup doğal ve kültürel mirasların bağlantıları işaretçilerle belirlenmiştir. Böylelikle bütüncül bir bisikletli turist ulaşım sistemi oluşturulmuştur. Ağın rotaya eklenmesi sürecine kadar çalışmalar ve denetimi

ENVERÇEVKO Derneği tarafından yapılmıştır. Sonraki süreçte ağ sürekli geliştirilmekte olup planlama ve finansman çalışmaları İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülmektedir. Sürdürülebilir turizm ulaşım ağı olarak değerlendirilen EV8 rotası; kırsal alanlarda ekonomik kalkınma ve kırsal turizm alternatiflerinin oluşturulması hedeflerini taşımaktadır.

Bergama ve Efes antik kentlerini görmek için seyahat eden bir bisiklet turisti aynı zamanda yörenin yerel güzelliklerini de görebilmektedir. Bu deneyim yerel halkın ve turizm sektöründe olan iş yerlerinin (pansiyon, yeme-içme, alışveriş gibi) kalkınmasına katkı sağlamalıdır. Bisiklet turistlerinin en çok ihtiyaç duyduğu konaklama-kamp alanları, bisiklet tamiri, yedek parça ekipmanları satıcısı ve yemek alışverişlerini karşılayabilecekleri merkezler bulunmalıdır. Güzergâhta bu ihtiyaçların nereden temin edileceği haritalar sayesinde gösterilmektedir ancak bazı rotalar oldukça sessiz ve bakir olduğundan bisiklet turisti yanında yedek ekipman ve yiyecek-içecek taşınmalıdır. Yolun standardı, uygun tabelalar ve yönlendirme uyarıları yolculuğu daha güvenli ve kaliteli bir hale getirmek için oldukça önemlidir.

Bisiklet turizmi sektöründeki tüm aktörleri bir araya getiren EuroVelo & Bisiklet Turizmi Konferansı 2023 yılından itibaren her yıl yapılması planlanmaktadır. İlki 11-13 Ekim 2023 tarihinde İzmir kentinde gerçekleşecektir. Bu etkinliğin bisiklet turizmi dünyasındaki en son gelişmeleri ve fikirleri tartışmak ve fikir alışverişinde bulunmak için ideal bir platform olduğu düşünülmektedir. EuroVelo & Bisiklet Turizmi Konferansı, bisiklet turizmi sektöründe yer alan destinasyon yöneticileri, bisiklet turizmi uzmanları, üniversiteler, akademisyenler, turizm yetkilileri, kamu yetkilileri, kullanıcı temsilcileri, tur operatörleri, toplu taşıma şirketleri, konaklama sağlayıcılarının temsilcileri ve daha fazlasını bir araya getirecektir. Etkinlik, ECF tarafından EuroVelo güzergahı üzerinde yer alan bir ev sahibi şehir veya bölge ile ortaklaşa organize edilmektedir (EuroVelo website).

4. EUROVELO -8 AKDENİZ ROTASI- POTANSİYELLERİN İNCELENMESİ

EuroVelo-8 Akdeniz rotası incelenmesinin nedeni; İzmir ağının rotaya katılması ile Türkiye'nin de iş birliği içinde olduğu bir organizasyon olmasıdır. Türkiye'nin İzmir ağı ile rotaya katılması; Akdeniz kültürel miras gezisinin bir parçası olması sürdürülebilir turizm-ulaşım sistemi alternatiflerinin geliştirilmesi ve yeni bisiklet yollarının planlanmasını gündeme getirmektedir. Bu sayede İzmir çevresinde EuroVelo organizasyonu ile başlayan bisiklet yolu projelerinin geliştirilmesiyle yerel turizmin aktifleşmesi ve ekonomik katkı sağlaması mümkündür. EuroVelo-8 Akdeniz rotası; üzerinde en fazla Unesco tarafından tescil

edilmiş kültürel miras barındıran rotadır. Ortak Akdeniz tarihi ve kültürüne sahip bu rotanın bisiklet gibi yavaşlatılmış bir seyahat aracı ile dolaşılması; tarihin ve kültürün daha sakin deneyimlenmesine olanak tanımaktadır.

“EuroVelo For Professionals” web sitesi her yıl; ziyaretçi sayısına göre ülkeler ve rotalar ile ilgili bilgiler sunan raporlar yayınlamaktadır. 2019, 2020 ve 2021 raporlarından elde edilen sayısal veriler ile en çok ziyaret edilen ilk 7 rota aşağıda verilmektedir.

Tablo 1. 2019-2020-2021 yıllarında en çok ziyaret edilen EuroVelo rotaları (EuroVelo web statistics, 2019-2020-2021)

	2019	2020	2021
1.	EV-15	EV-15	EV-15
2.	EV-6	EV-6	EV-6
3.	EV-19	EV-19	EV-19
4.	EV-8	EV-13	EV-8
5.	EV-13	EV-1	EV-1
6.	EV-1	EV-3	EV-7
7.	EV-3	EV-8	EV-3

Fransa; 2019’dan bu yana her yıl en çok bisikletli ziyaretçi ağırlayan ülke olmuştur. Fransa’ya erişimde en sık kullanılan rota sıralaması aşağıdaki gibidir (EuroVelo web statistics, 2019-2020-2021):

Tablo 1. 2019-2020-2021 yıllarında Fransa gezisi amacıyla en sık kullanılan EuroVelo rotaları (EuroVelo web statistics, 2019-2020-2021)

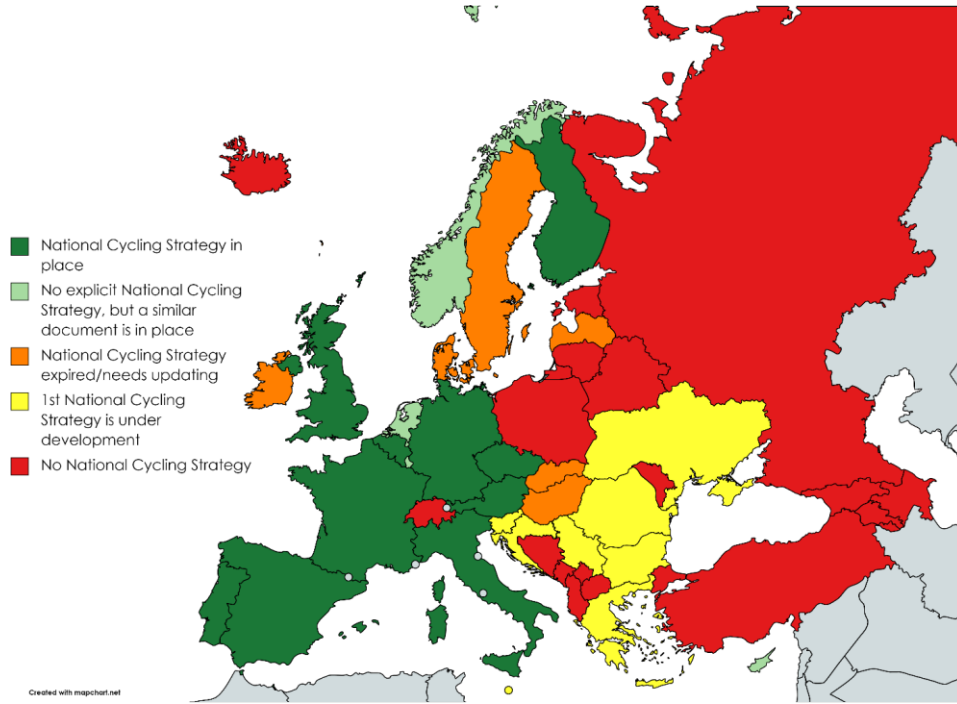
	2019	2020	2021
1.	EV-15	EV-6	EV-6
2.	EV-6	EV-3	EV-8
3.	EV-8	EV-8	EV-19

2022 yılına ait son raporda en popüler rota EV-15 olarak bildirilmiş olup en çok ziyaret edilen rotalar sıralaması açıklanmamıştır.

EuroVelo-8 Akdeniz rotası için Uzun Vadeli Yönetim Anlaşması- Long-Term Management Agreement (LTMA) 1 Ocak 2021 tarihinde başlatılmış olup en az üç yıl sürecek olan AB tarafından finanse edilen ve bir dizi ortaklıktan oluşan bir anlaşmadır. LTMA; Akdeniz bölgesinde bisiklet turizmini geliştirmek, Akdeniz’i bisikletle keşfetmek için iklimsel olarak yaz sezonu öncesi ve sonrasına vurgu yapmak, seyahatin çevresel etkisini azaltmak, ulaşım aracı olarak bisiklet kullanımının artmasıyla sürdürülebilir trafiği teşvik etmek ve turistleri daha az ziyaret edilen bölgelere getirme fırsatı ile yıl boyunca turizm yaratmak ve yerel

topluluğa katkı sağlamak amaçlarını taşımaktadır. Ortaklar proje süresinin sonunda ulusal ve ulusötesi düzeyde rota ile ilgili çalışmalara devam edeceklerini bildirmektedir. Rota altyapısı, hizmetler, pazarlama, iletişim ve etki değerlendirmesi konularında iş birliklerini sürdürecekleri anlaşma içerisinde yer almaktadır. Türkiye-İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin de katılmış olduğu ortaklığa Hırvatistan, Slovenya, Fransa, İspanya ülkeleri ile Avrupa Bisikletçiler Federasyonu da sekreteryaya olarak katılmaktadır.

EuroVelo-8 Akdeniz rotası bütününde her yıl ECF tarafından gelişim raporları hazırlanmaktadır. Bu raporlara göre Türkiye, Arnavutluk, Karadağ ve Bosna-Hersek ülkelerinde Ulusal Bisiklet Stratejileri bulunmadığı bildirilmektedir (Şekil 13).



Şekil 6. ECF'e göre ülkelerin "Ulusal Bisiklet Stratejisi" durumu (ECF, 2022)

ECF'in (European Cyclists' Federation) açıkladığı Avrupa'da ulusal bisiklet stratejilerinin durumu 2022 raporunda ulusal bisiklet stratejisi tanımlaması şöyle yapılmaktadır:

“Ulusal bisiklet stratejisi, bisiklet için politikaları, hedefleri ve eylemleri koordine etmeyi amaçlayan küresel bir vizyon oluşturan çok yıllık bir plandır. Ulusal düzeyde bisiklet sporunun geliştirilmesi için net müdahaleler, araçlar ve kesin hedefler belirler. Kısacası, ulusal bisiklet stratejisi, bisiklet sporunu desteklemek için ulusal düzeyde alınan tüm politikaları ideal olarak birleştirir ve böylece bisiklet sürmenin önemli olduğuna ve bu nedenle kamu yetkilileri, işletmeler, akademi ve sivil toplum

kuruluşları tarafından sistematik olarak desteklenmesi gerektiğine dair siyasi bir sinyal gönderir.”

Ulusal bisiklet stratejisi olarak nitelendirilmek için aşağıdaki temel kriterlerin karşılanması gerekir (ECF, 2022):

- Ulusal hükümetin bisiklet (veya aktif hareketlilik) konusundaki vizyonu hakkında stratejik bir politika belgesi olun ve siyasi olarak benimsenmesi,
- Stratejinin neyi başarmayı amaçladığını açıklayan hedefler,
- Söz konusu hedeflere ulaşmak için somut eylemler/faaliyetler/önlemler ve bir çalışma takvimi.

EuroVelo ağları her yıl denetlenmekte ve sürekli geliştirilmek üzere kurulmuş bir sistem olarak işlemektedir. Her rotanın bazı temel kriterleri karşılaması gerekmektedir. Planlama aşamasındaki rotalar için güzergâh imzalanmamakta ve internette kamuya açık detaylı bir bilgi bulunmamaktadır (EuroVelo website). Geliştirme aşamasında olan rotalar için, ulusal veya bölgesel bisiklet/turizm portallarında internet üzerinden kamuya açık ayrıntılı bilgiler mevcuttur (EuroVelo website). Her iki durumda da ECF, daha fazla gelişmeyi teşvik etmek için ulusal ortaklarla birlikte çalışmaktadır. Bir rota, ilgili ulusal standarda uygun olarak imzalanmasının yanı sıra kullanıcılara bilgi sağlayan bir web sitesi içeriyorsa, buna da Gelişmiş EuroVelo rotası denmektedir (EuroVelo website). Planlama aşamasındaki rotalar, geliştirilmekte olan ve geliştirilmiş rotaların tümü, kritik eksiklikleri belirlemek ve ilgili otoriteler ve ortaklarla iş birliği içinde iyileştirmeler yapmak için Avrupa Sertifikasyon Standardı metodolojisi kullanılarak incelenebilir. Amaç, rotanın genel kalitesini sertifikalandırılabilmesi noktasına yükseltmektir. Bu yöntem ile bütün rotalar her yıl kendini geliştirmekte ve denetlenmektedir. Türkiye'nin de bu toplulukta bulunmasının; bisiklet kullanımı ile gerçekleştirilen alternatif turizm seçeneğinin hem sürdürülebilir ulaşım seçeneği hem de sürdürülebilir turizm seçeneği olarak geliştirilecek yeni yöntemler ve politikalara altlık hazırlayacağı düşünülmektedir.

ECF Yönetim Kurulu Üyesi Sidsel Birk Hjuler bir süre önce Atina'dan Lizbon'a giden EuroVelo-8 Akdeniz Rotası boyunca bisikletle seyahat etmiştir. Bu seyahatle ilgili paylaştığı duygu ve düşüncelerini EuroVelo websitesi yayınlamaktadır.

Bisikletle seyahat etmenin yeni kültürleri ve doğayı daha yakından deneyimlemelerine neden olduğunu bildiren Hjuler Yunanistan ve Balkan kıyılarında yolların engebeli olduğundan bahsetmektedir. Buna rağmen taşıt trafiğinde Yunanistan bölgesinin oldukça hoş görülmesi

olduğunu söylemektedir. Hırvatistan kıyılarının nefes kesici doğasından bahsetmekte olup kuzeye doğru giderken feribot ve tren yolu kullanarak yolun fazla engebeli kısımlarını böylece geçtiklerini bildirmektedir. İtalya rotasında eski demiryolu güzergahında sürüşe devam eden Hjuler bu bölümü “sessiz doğa yolu” olarak adlandırmakta olup Fransa’ya doğru sürüşe devam ettikçe rotanın canlandığını söylemektedir. Güzergahlar üzerinde işaretlemelerin bulunduğunu ve bu işaretlemeler için “sessiz tezahüratlar gibi, aйтmışız gibi ve takdir ediliyormuşuz gibi” hisler verdiğini paylaşmaktadır. Fransa bölümünde çok az motorlu taşıt trafik olduğunu bildirmekte olup İspanya bölümündeki trafik deneyimini ise “trafikteki tüm insanlar İspanyol öfkesine sahip olsaydı, dünya daha iyi bir yer olurdu” şeklinde yorumlamaktadır. Sidsel Birk Hjuler; ECF Yönetim Kurulu Üyesi ve Danimarka'nın Kopenhag Başkent Bölgesi'ndeki Bisiklet Otoyolları ofis başkanıdır. Mesleği gereği değil deneyimleme isteği nedeniyle bu geziye çıktığını söylemektedir.

Araştırma kapsamında Haziran 2022'den bu yana EuroVelo Konsey üyesi olan Pınar Pinzuti ile görüşme yapılmıştır. Pınar Pinzuti Milano merkezli Bikenomist şirketinde çalışmakta olup; uzun yıllardır daha fazla insanı bisiklete binmeye teşvik etme ve bisikletçiler için güvenli altyapı oluşturmak amacıyla gerekli kuruluşları ikna etmeyi görev edinmiş, bireylerin alışkanlıkları değişirse toplumun değişeceğini sık sık vurgulayan önemli bir aktivisttir.

Pinzuti, ağın yerelde çok farklı bölgelerden geçtiğini ve her bölgenin kendi kararlarını aldığını, ortak bir koordinasyon olmadığını söylemektedir. Bazı bölgelerde EV standartları sağlanmışken bazı bölgelerin ise mevcut bisiklet yollarının EV standartlarına uyarlamaya çalışıldığını bildirmektedir. İspanya'nın tamamen yerel bisiklet ağlarının olduğunu söyleyen Pinzuti İtalya, Fransa ve İspanya rotasını pedallamış biri olarak bu rotalarda yerele inildiğinde çok büyük farklılıklar olduğunu vurgulamaktadır. İtalya'nın rotalarını ikincil derecede kullanılan bir yol olarak bağlamakta olduğunu ancak Fransa'nın 3 metre genişliğinde çift yönlü bir bisiklet yolunun insanları karşılamakta olduğunu söylemektedir. Her belediye tarafından başka şekillerde yorumlanarak standartların sağlandığını ve sürekli güncellenen bir ağ çalışması olduğundan sürekli geliştirilmekte olduğunu bildirmektedir. EV-8 güzergahında kamp-yeme-içme-konaklama-dinlenme-bisiklet tamir ve teçhizat alanları gibi hizmetlerin kontrol edildikçe-pedallandıkça rota üzerinde güncellemeler yapılarak kullanıcıların bilgilendirildiğini söylemektedir.

Bisiklet kullanımını teşvik edecek toplu taşıma entegrasyonları ve gerekli kentsel bağlantılar konusunun EuroVelo ekibinin çok önem verdiği bir konu olduğunu vurgulamaktadır. Özellikle ailelerin geçişlerin zor olduğu rotalarda trenler ve otobüs bağlantılarının çok

önemsendiği söylenmektedir. İzmir örneğinde bu konuda güzel çözümler yapıldığını, vapura bisikletle binilebildiği ve böylece şehrin karmaşasına girmek istemeyenlerin kuzeyden güneye kolayca inebildiğini bildirmektedir. EuroVelo-8 rotası için her ülkede aynı düzeyde entegrasyon vardır diyemeyeceğini çünkü yerelde alınan kararlar ve alt yapı düzenlemelerinin farklılıklar içerdiğini söylemektedir. Örneğin Fransa’da entegrasyon sağlanmışken İspanya’da trenin bile olmadığı bildirilmektedir.

Yapılan çalışmalarda EuroVelo8 kullanıcılarının deniz yolu ile rotaya katılımının düşük oranlarda olduğu, daha çok hava yolu veya karayolu ile gelen turistlerin ağıdan faydalandıkları yönünde olduğudur. Pinzuti bu konu ile ilgili; Avrupa’dan çıkan bir turist maceraya atılmak istiyorsa varış noktası olarak kendilerine İstanbul’u seçmekte olduğunu ve dönüşü uçakla yapmayı tercih ettiklerini söylemektedir. EuroVelo ağına katılsa da katılmasa da eğer Türkiye’ye giriş yapmak bir turistin aklında varsa mutlaka İstanbul’a varılmak istendiğini ve bu nedenle İstanbul’dan İzmir’e pedallayarak inme projesinin şu anda mevcut olduğunu söylemektedir. Türkiye’ye deniz yolu ile ulaşımın yanında kara yolu ile ulaşma seçeneği planlanmakta olduğunu ve İzmir’e giriş konusunda mevcut olan Midilli’den girişe ilave olarak Midilli’den Ayvalık’a iniş konusunun şu anda çalışılmakta olduğunu bildirilmektedir. Pinzuti rota ile ilgili genel görüşlerini şu şekilde ifade etmektedir:

“Akdeniz rotası bir yandan kültürleri bir yandan insanları bağlayan çok önemli bir rota olup kuzeydeki turistler güneyde pedallamak istediklerinde yaz aylarını beklemeye gerek kalmadan yıl boyu gerçekleştirebilecekleri bir deneyim. Rota üzerinde bazı kopukluklar mevcut olsa da yerel rotalarla devam edilebilmekte. Fransa’daki rotayı tamamladıktan sonra İspanya geçildiğinde karşınıza EuroVelo sembolü bile çıkmıyor. Navigasyonlarla devam etmek mümkün. Yunanistan’da henüz sertifikalı bir rota bile mevcut değil ve Balkan ülkelerinde de. Bu konu ülkelerin ulaştırma bakanlıkları, ilgili ofisleri, bütçeleri, EuroVelo koordinasyonları ve yerelde belediyeleri ile ilgili değişkenlik gösteren konular. Normalde süreç yerelden genele ilerlemektedir ancak Türkiye’de bu durum tam tersi olarak gerçekleşmektedir. Diğer ülkelerde yerelde ağ kurulur, bölgeler oluşturulur ve daha sonra milli bisiklet rotaları oluşturulur. Türkiye’de hiçbiri mevcut değilken şu anda EuroVelo8 ağında Türkiye’nin rotaları sertifikalıdır. Türkiye’de harika bir uyumlanma ve gelişim süreci ile bisiklet ağları oluşturulmaktadır.”

5. SONUÇ

Bu çalışmada Avrupa Bisikletçiler Federasyonu'nun kıta genelinde güvenli, yüksek kaliteli bisiklet yolları sağlamayı ve motorlu araçlarla etkileşimi en aza indirmeyi amaçlayan bir girişim olan EuroVelo'nun Akdeniz rotası araştırılmıştır. EuroVelo-8 Akdeniz rotasının geçtiği ülkeler ve şehirler barındırdığı doğal ve kültürel miras bakımından incelenmiş ve Akdeniz ülkelerinin ortak kültürel miras bağlantısının kurulduğu ağdaki bisiklet ulaşımı ve bisiklet turizmi konuları ele alınmıştır. Çalışma literatür araştırması ve kişisel deneyim araştırmaları yöntemine dayanmakta olup ağ sürdürülebilir kalkınma kriterleri çerçevesinde tartışılmıştır.

İspanya'dan başlayan ve Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Türkiye ve Kıbrıs'a uzanan rota diğer rotalar içerisinde en fazla UNESCO dünya mirası barındıran ağ olma özelliğine sahiptir. Bisiklet yolları güzergahındaki ülkelere ve kentlere özgü değerler araştırılmış olup rotada seyahat etmek isteyen bir turist için doğal ve kültürel miras gezisi beklentilerini karşılayacak olduğu görülmektedir. İzmir ağının barındırdığı kültürel öğeler de ortak Akdeniz mirasını tamamlamaktadır. İzmir ağının rotaya dahil olmasıyla Türkiye Avrupa'yı kapsayan bir bisiklet ağı içerisinde değerlendirilmekte ve bisikletli turist olarak gidilebilecek bir ülke olarak gündemde yer almaktadır. Türkiye'de yerel ekonominin desteklenmesi ve sürdürülebilir turizm-sürdürülebilir ulaşım entegrasyonu konusunda planlama çalışmalarına ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. İspanya'dan İzmir ve Kıbrıs'a kesintisiz bisiklet ulaşımına elverişli olan ağ üzerinde birbirinden farklı bisiklet ulaşım altyapı hizmetlerinin mevcut olduğu, bazılarının EV standartlarına sahip olduğu ancak bazılarının henüz sertifikalı bir bisiklet ağına sahip olmadığı görülmektedir. Bu farklılıkların yerelde alınan kararlar, ilgili kurumlar, bütçeler ve bisiklet ulaşımı ile ilgili mevcut planlama kararları ile ilgili olduğu anlaşılmaktadır. İncelenen ağ üzerinde en gelişmiş rotaların Fransa ülkesinden geçişte olduğu görülmektedir. EuroVelo istatistiklerinde en çok ziyaret edilen ülkenin Fransa olduğu görülmekte ve bunun nedeninin mevcut altyapı durumunun ve yerel desteğin çok iyi durumda olması ile ilişkilendirilmektedir. Mevcut bir "Ulusal Bisiklet Stratejileri" nin bulunmadığı Türkiye'de tüm rotaların sertifikalı EuroVelo rotası kapsamına girmiş olması ise İzmir yerelinde verimli çalışmaların yapıldığını ortaya koymaktadır. İzmir'in EuroVelo-8 ağına katılmasıyla rota genelinde bisikletli turistlere sunduğu kültürel miras değerleri bütünlüğü sağlanmaktadır. Helenistik dönemden ortak miras öğeleri barındıran Akdeniz güzergahı İzmir ile tamamlanmaktadır. Rotada bulunan Efes ve Bergama Antik Kentleri EuroVelo-8 Akdeniz ağı için cazibe yaratmaktadır.

Bu çalışma, zengin Akdeniz mirasını ziyaret etmeye sürdürülebilir bir alternatif sunan EuroVelo-8 Akdeniz rotasını ve rota üzerindeki turizm potansiyelini araştırmak amacıyla ele alınmıştır. EuroVelo-8 Akdeniz rotasının sürdürülebilir bir turizm ulaşım sistemi olduğu vurgulanarak sürdürülebilir kalkınma hedeflerini karşılayan boyutları ortaya koymak amaçlanmıştır. Rotanın sürdürülebilir turizm ulaşım sistemi potansiyeli incelenmiş olup bisiklet ile seyahatin kent içi bağlantılarla ve toplu ulaşım sistemleri ile entegrasyonu konusunun sürdürülebilirliği desteklediği görülmektedir. Bunun yanı sıra yerel ölçekte alınacak kararlar ile bu potansiyelin güçlendirilmesi gerekli görülmektedir. UNWTO'nun belirlediği sürdürülebilir kalkınma hedeflerine yönelik; yerel turizmi canlandırma, yerel ekonomiyi destekleme, sürdürülebilir ve erişilebilir turizme teşvik edilmesi, ekonomik büyüme, temiz çevre, sosyal eşitlik, insan sağlığı, dayanıklı kentler, daha iyi kentsel-kırsal bağlantılar ve kırsal alanda artan verimlilik konularında; yavaş ve temiz bir ulaşım seçeneği olan bisiklet ile yapılacak olan EuroVelo seyahatleri oldukça güçlü bir potansiyel barındırmaktadır. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda çalışma içerisinde bütünleşik sürdürülebilir turizm ve ulaşım modeli önerilmektedir.

İzmir bölgesi EuroVelo ağına katılarak Akdeniz mirasını paylaşmakta ve ortak tarihi ve kültürel mirasa sahip çıkmaktadır. Bölge çok önemli iki antik kent olan Bergama ve Efes'i birbirine bağlamakta olup Helenistik ve Roma döneminin kültürel miraslarını ve en güzel deniz manzaralarını da birbirine bağlamaktadır. EuroVelo ağına dahil olmak; yerelde önemli ekonomik katkı sağlayacak güncellemeler ve gelişmelere dahil olmak anlamı taşımaktadır. Rota üzerinden ülkeye giriş yapan turistler; yerel yeme-içme, yerel konaklama, yerel tarihi ve kültürel değerleri ziyaret etme faaliyetleri ile sektörler için sürdürülebilir ekonomik katkı sağlamaktadır. Ağ bisikletli turistlere hizmet sağlarken aynı zamanda kent içi bisikletli ulaşımın gelişmesi için altyapı ve iletişim konularında da destek sağlamaktadır.

Tekeli (2018), Akdeniz'in 10.000 yıllık dünya uygarlığının gelişmesinde merkezi bir rol oynadığını söylemektedir. Tekeli Akdeniz'in zengin kültürel mirası ile ilgili aynı zamanda şu düşüncelerini paylaşmaktadır:

“Sanayi toplumundan küresel bilgi toplumuna geçerken Dünya tek kutuplu olmaktan çıkıp çok kutuplu hale gelmektedir ve Akdeniz bu çok kutuplu dünyanın bir odağı olmaya adaydır. Akdeniz'in doğal konumu, iklimi, dünyaya erişebilirlik düzeyinin yüksekliği gibi avantajlar barındırmaktadır. Akdeniz bölgesinin böyle bir dinamiği başlatacak performans gösteremeyişinin en önemli nedeni Akdeniz'deki egemenliklerin ulus devletler arasında çok parçalı olmasıdır. Kozmopolit demokrasi

içerisinde ulusçuluk ideolojileri işlevini kaybettiğinde Akdeniz'in doğal üstünlükleri ve “farklı bir bütünlüğü” gerçekleştirme yolunda gelişmeler göstererek bir odak oluşturması muhtemeldir.”

Yerel yönetimlerden gelen farklı uygulamaların rotalar üzerine farklı standartlar ile yansıdığı görülmektedir. Sürekli gelişim halinde olan EuroVelo rotalarının Akdeniz ağında önemli bir görev taşıdığı düşünülmektedir. Ortak tarihe sahip olan Akdeniz kıyıları doğal güzellikler ve uygun iklim koşulları ile birleştiğinde; sürdürülebilir ulaşım aracı olan bisiklet ile deneyimlenmesi önemli bir turizm potansiyeli taşımaktadır. EuroVelo organizasyonuna bu konu ile ilgili gerekli desteğin yerel yönetimler tarafından sağlanması ve iş birlikleri yapılması, yerel ekonomi ve yerel kalkınma konularında da fayda sağlayacak bir adımdır. İzmir rotası bu organizasyon ile ilgili oldukça aktif olmakla birlikte her yıl gelişme gösteren rotalardandır. İzmir ağına İstanbul üzerinden bağlantı kurulmasının oldukça faydalı olacağı düşünülmektedir. Sürdürülebilir turizm ulaşım sisteminin; bakir koylara ve doğal yaşam alanlara zarar vermeden planlanması kaygı duyulması gereken önemli bir konudur. İngiltere ve Avustralya örneklerinde olduğu gibi EuroVelo 8 Akdeniz ağında da sessiz rotalar titizlikle planlanmalı, yaban hayatına ve endemik türlere verilecek olası zararlar önlenmelidir. Sürdürülebilir turizm ulaşım sistemi olarak ele alınan EuroVelo 8 Akdeniz rotası çalışması; yerel bisiklet turizmi ve sürdürülebilir kalkınma ilişkisini vurgulamakta olup sonraki çalışmalar için bir altlık oluşturmayı hedeflemektedir.

KAYNAKÇA

- Caso, E. (2014). Breve historia de Cádiz, una ciudad que mira a África y a América | LA REINA DE LOS MARES (wordpress.com). Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- ECF Website (2020, 2022). <https://ecf.com/>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- EuroVelo Guidance:
<https://pro.eurovelo.com/download/document/Welcome%20to%20the%20Mediterranean%20Route!.pdf>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- EuroVelo Website. <https://en.eurovelo.com/>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- EuroVelo Web Statistic (2019, 2020, 2021). <https://pro.eurovelo.com/projects/eurovelo-data-hub>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- Ertoy Sarıışık, B., & Yalçiner Ercoşkun, Ö. (2021). Impact Of Eurovelo 8 Route On Mobility in Izmir Region. WCTRS - SIG G2 Workshop Ensuring sustainable mobility in urban periphery and rural areas and remote regions (pp.151-172). Vienna, Austria.

- Hopkins, D. (2020). Sustainable mobility at the interface of transport and tourism: Introduction to the special issue on 'Innovative approaches to the study and practice of sustainable transport, mobility and tourism'. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(2), 129-143.
- Kişisel görüşme: Pınar Pinzuti, EuroVelo Konsey üyesi. 30 Mart 2023.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5-23.
- Leiper, N. (1990) *Tourism Systems: An Interdisciplinary Perspective*. Massey University, Palmerston North, Occasional Paper No 2.
- Lumsdon, L. (2000). Transport and Tourism: Cycle Tourism—a Model for Sustainable Development. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361-377.
- Ritchie, B. W. & Hall, C. M. (1999). Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia*, 10(2), 89-112.
- Sanattarihivearkeoloji Website. <https://sanattarihivearkeoloji.blogspot.com/2013/01/arkeoloji-sanat-tarihi-elhamra-sarayi-sanat-.html>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- Tekeli, İ. (2018). Akdeniz, Akdenizlilik ve Mobilite. *Meltem İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, (3), 7-29.
- UN (United Nations). <https://www.un.org/en/>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- UNDP (United Nations Development Programme). <https://www.undp.org/>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- UNWTO (UN World Tourism Organization). <https://www.unwto.org/>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- Velespitim Website. <https://velespitim.com/>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- Veloİzmir Website. <http://www.veloizmir.org/>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- Wikipedia Website. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Venedik>. Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.
- Visitworldheritage Website. *Archaeological Area and the Patriarchal Basilica of Aquileia, Italy | World Heritage Journeys of Europe* (visitworldheritage.com). Son Erişim Tarihi: 11 Nisan 2023.