



ARAŞTIRMA MAKALESİ

TR 81 Bölgesinde Kültürel Miras ve Doğal Güzellikler Eşliğinde Tren Turizmi Rotası*

Dr. Öğr. Üyesi Nalan ALBUZ, Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, Kdz. Ereğli Turizm Fakültesi, Zonguldak, e-posta: nalanalbuz@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2111-0842>

Öz

Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini kapsayan TR81 bölgesi turistik değerler açısından zengin bir destinasyondur. Dolayısıyla kömür madeni ve demir çelik sanayisi ile tanınan bölge turizm değerleriyle de ön plana çıkabilecek bir potansiyele sahiptir. Son yıllarda sosyal medyanın da etkisiyle popüler olan tren turizmi noktasında değerlendirilebilecek Karaelmas Ekspresi de Karabük ve Zonguldak illerinden geçmektedir. Bu nedenle çalışmada bölgenin turizm değerlerinin tren turizmi eşliğinde sunulabileceği farklı gün ve alternatiflere sahip tur programları hazırlamak amaçlanmıştır. Tur programları hazırlanmadan önce doküman analizi ile bölgenin turizm değerleri belirli başlıklar altında toplanmış ve harita üzerinde işaretlenmiştir. Tur programlarında yer alan noktalara yönelik ziyaretler gerçekleştirilmiştir. Tur programlarında yer alacak noktalara yönelik gerçekleştirilen ziyaretler sonrasında farklı alternatiflere sahip tur programları hazırlanmıştır. Hazırlanan tur programları alan çalışması esnasında bizzat araştırmacı tarafından uygulanmıştır. Farklı alternatifleri içeren tur programlarının hazır olması seyahat acentalarını destinasyona yönelik tur organize etme noktasında motive edici bir unsur olabilmektedir. Çalışma kapsamında hazırlanan günübirlik tur programlarından iki tanesi ve konaklamalı tur programlarından bir tanesi farklı seyahat acentaları tarafından sorunsuz bir şekilde gerçekleştirilmiştir.

* Bu çalışma Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, Bilimsel Araştırma Projeleri Birimi (BAP) tarafından desteklenen 2020-93439475-02 numaralı projeden üretilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tren Turizmi, Karaelmas Ekspresi, Tur Programları, TR81 Bölgesi, Batı Karadeniz.

Makale Gönderme Tarihi: 06.08.2022

Makale Kabul Tarihi: 07.10.2022

Önerilen Atıf:

Albuz, N. (2022). TR 81 Bölgesinde Kültürel Miras ve Doğal Güzellikler Eşliğinde Tren Turizmi Rotası, *Sosyal, Beşerî ve İdari Bilimler Dergisi*, 5(10): 1345-1370.



**Journal of Social, Humanities and
Administrative Sciences**

2022, 5(10): 1345-1370. DOI:[10.26677/TR1010.2022.1103](https://doi.org/10.26677/TR1010.2022.1103)

ISSN: 2667-422X Dergi web sayfası: www.sobibder.org



RESEARCH PAPER

**Train Tourism Route Accompanied by Cultural Heritage and Natural Beauties in TR
81 Region**

Assistant Prof. Dr. Nalan ALBUZ, Zonguldak Bülent Ecevit University, Kdz. Ereğli Tourism Faculty, Zonguldak, e-mail: nalanalbuz@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2111-0842>

Abstract

The TR 81 region, which includes the provinces of Zonguldak, Karabük and Bartın, is a destination rich in touristic values. Therefore, the region, which is known for its coal mine and iron and steel industry, has a potential to come to the fore with its tourism values. With the influence of social media in recent years, the Karaelmas Express, which can be considered as a popular train tourism point, also passes through the provinces of Karabük and Zonguldak. For this reason, it is aimed to prepare tour programs with different days and alternatives in which the tourism values of the region can be presented with train tourism. Before the tour programs were prepared, the tourism values of the region were gathered under certain headings with document analysis and marked on the map. Visits were made to the points to be included in the tour programs. After the visits to the points to be included in the tour programs, tour programs with different alternatives have been prepared. The prepared tour programs were applied by the researcher during the field study. The availability of tour programs with different alternatives can be a motivating factor for travel agencies in organizing tours for the destination. Two of the daily tour programs and one of the overnight tour programs prepared within the scope of the study were carried out by different travel agencies without any problems.

Keywords: Train Tourism, Karaelmas Express, Tour Programs, TR 81 Region, Western Black Sea Region.

Received: 06.08.2022

Accepted: 07.10.2022

Suggested Citation:

Albuz, N. (2022). Train Tourism Route Accompanied by Cultural Heritage and Natural Beauties in TR 81 Region, *Journal of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(10): 1345-1370.

GİRİŞ

Şehirlerin sahip oldukları turizm değerlerinin korunması, geliştirilmesi, sürdürülebilirliğinin sağlanması, tanıtımlarının gerçekleştirilmesi ve turistlerin ziyaretine sunulması, o şehirde turizm sektörünün gelişmesi noktasında önem taşımaktadır. Şehrin turizm destinasyonu olarak gelişmesinde tüm yerel paydaşların rolü olduğu gibi o destinasyona yönelik gününbirlik veya paket turlar düzenleyen, turistlerin destinasyonu ziyaret etmesini ve destinasyonun sahip olduğu değerleri tanımlarını sağlayan seyahat acentalarının ve tur operatörlerinin de payı yüksektir. Seyahat acentaları ve tur operatörleri farklı süreleri içeren programlar uygulayabilmektedir. Ancak turizm destinasyonu olarak yeni ön plana çıkan veya kendilerine göre yeni olan bir destinasyona yönelik düzenledikleri gününbirlik turlarda ve paket turlarda destinasyonu tam olarak bilmemelerinden kaynaklanan birtakım sıkıntılar ortaya çıkabilmektedir. Bunlar zamanlamadan kaynaklı sıkıntılar olabildiği gibi rotadan kaynaklı sıkıntılar da olabilmektedir. Destinasyonda belirli rotaların olması ve bu rotaların isimleriyle ön plana çıkması destinasyon için başlı başına bir çekim unsuru olabildiği gibi yaşanabilecek sıkıntıların ortadan kalkmasına da yardımcı olmaktadır.

Maden şehri olarak bilinen Zonguldak ilinde taş kömürü madeninin çıkarılması, Karabük ilinde kurulan demir çelik fabrikasına demiryolu vasıtasıyla enerji kaynağı olan kömürün taşınması nedeniyle demiryolu taşımacılığı bu bölgede önem arz etmektedir. Demiryolu sadece kömür taşımacılığında değil yolcu taşımacılığında da kullanılmaktadır. Bu nedenle TR 81 olarak geçen ve Zonguldak, Bartın ve Karabük illerini kapsayan bölgede demiryolu taşımacılığının turizmle entegre edilmesi, bölge turizmini canlandırma ve ivme kazandırma noktasında önemli bir avantajdır. Son yıllarda Doğu Ekspresi ile Ankara-Kars arasında gerçekleştirilen turlara yoğun ilgi gösterildiği dikkate alındığında, insanların farklı bir deneyim ve nostalji arayışı içinde oldukları anlaşılmaktadır. Turistlerin yoğun ilgisi sonucu birçok seyahat acentası ve tur operatörü paket tur portföyleri içerisinde doğu ekspresi turlarına yer vermektedir. Bu turların kontenjanlarının çok çabuk tükenmesi nedeniyle turistler, uzun zaman öncesinden rezervasyon yapmakta ve yerlerini garantilemektedir. Bu durum tren turizminin, bir bölgenin turizm destinasyonu olarak tercih edilebilirliğini arttırmasına katkıda bulunduğunu göstermektedir.

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın 2014-2023 dönemi için hazırladığı Batı Karadeniz Bölge Planı'nda belirlenen iki temel gelişme eksenini; "sürdürülebilir sosyal kalkınma" ve "yenilikçilik ve girişimcilikle desteklenen sektörel çeşitlilik"tir. "Turizmin çeşitlendirilerek geliştirilmesi" ise bu eksenlere bağlı oluşturulan öncelikler arasında yer almaktadır. Sanayisi ağırlıklı olarak taşkömürüne ve demir-çeliğe dayalı olan TR 81 bölgesinde, taşkömürü madeninde yaşanan sıkıntılar beraberinde istihdam oranlarında ciddi düşüşler meydana getirmiştir. İstihdam oranının düşmesi ve beraberinde işsizlik oranının artması nedeniyle bölgesel kalkınmaya destek olabilecek sektör olarak "turizm sektörü" belirlenmiştir (BAKKA, 2013:16-17).

TR 81 Bölgesi, sahip olduğu doğal, kültürel ve tarihi zenginliklerle turizm sektöründeki farklı deneyim ve nostalji arayışını karşılayabilecek potansiyele sahiptir. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı tarafından desteklenen 'Kömüre Giden Demiryolu' projesinin de ilerleyen yıllarda aktif olarak uygulanabileceği öngörüldüğünde "Tren Turizmi"nin bölgede önemli bir turizm çeşidi olarak yerini alması mümkündür.

Bu çalışmanın amacı, TR 81 bölgesinin doğal güzelliklerini, kültürel zenginliklerini ve endüstriyel miras unsurlarını içeren turizm değerlerinin tren turizmi eşliğinde ziyaretçilere sunulmasını kolaylaştıracak farklı alternatiflere sahip tur programlarının hazırlanmasıdır. Bu kapsamda çalışmada öncelikle dünyada, Türkiye'de ve TR 81 bölgesinde demiryollarının gelişimi ele alınmakta, dünyadan ve Türkiye'den tren turizmi örnekleri incelenmektedir. Sonrasında bölgenin sahip olduğu turizm değerleri; tarihi yol izleri, arkeolojik izler, kırsal doku,

tarihi kentler, somut olmayan kültür mirası, doğal değerler, endemik değerler, korunan doğal alanlar, müzeler ve endüstriyel miras başlıkları altında toplanmakta ve bu değerler hazırlanan harita üzerinde gösterilmektedir. Son olarak da bu değerler, tren turizmini de içerecek şekilde seyahat acentaları ve bireysel turistler tarafından kolaylıkla uygulanabilecek, farklı gün ve alternatiflere sahip tur programları kapsamında sunulmaktadır.

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Dünyada Demiryollarının Gelişimi

Tekerleğin icadından uzay araçlarına kadar uzanan süreçte insanlar, ulaşımı daha kolay, hızlı, konforlu ve güvenilir hale getirmek için çeşitli yöntemler kullanırken aynı zamanda yeni araçlar ve teknikler de geliştirmişlerdir. Özellikle 19. yüzyılda ulaşım teknolojileri noktasında önemli gelişmeler yaşanmış ve önceden teorik alt yapısı oluşturulan teknolojik adımlar, bu yüzyılın başından itibaren uygulamaya geçirilmiştir. Karayolu ve denizyolu ulaşımında yaşanan yeniliklere demiryolu ulaşımının da eklenmesiyle önemli bir taşıma kapasitesine ve hıza ulaşılmıştır (Akagündüz, 2016:454-455).

19. yüzyılın demiryolu ulaşımına getirdiği en önemli yenilik buharlı lokomotifler olmuştur. İlk buharlı lokomotif, İngiliz makine mühendisi George Stephenson tarafından tasarlanmış ve ilk denemesi Stockton-Darlington demiryolu hattında gerçekleştirilmiştir. Ancak bu denemede yeteri kadar rağbet görmemiştir. 1829'da Liverpool-Manchester demiryolu hattı tamamlanmak üzereyken lokomotifler için düzenlenen yarışmayı; George Stephenson'ın oğlu Robert ile geliştirdiği, saatte 58 km hıza sahip "Rocket" adını verdikleri lokomotif kazanmıştır. 15 Eylül 1830'da açılan ve sekiz adet lokomotifin kullanıldığı Liverpool-Manchester hattı ile demir yollarında ticari anlamda yolcu ve yük taşımacılığına başlanmıştır (Rota, 2012:54; www.britannica.com). Bu gelişmenin ardından farklı ülkelerde de demiryollarında gelişmeler yaşanmıştır. Amerika'da ilk demiryolu hattı 1830 yılında Baltimore-Ohio arasında; Fransa'da ilk demiryolu hattı 1832 yılında St. Etienne-Lyon arasında; Almanya'da 1835 yılında Numberg-Furth arasında; Belçika'da 1835 yılında Bruksel-Malines arasında inşa edilmiştir. Ülkeler arası ilk demiryolu hattı ise 1843 yılında Belçika'nın Liege ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında hizmet vermeye başlamıştır (Tamçelik, 2000:485).

Demiryolu ulaşımında yaşanan gelişmeler 1850 yılından itibaren tüm ülkelerde büyük bir hız kazanmıştır. Ortalama bir asır boyunca devam eden bu gelişme sonucu dünya genelinde demiryollarının şebeke uzunluğu 1.200.000 km'ye ulaşmıştır (Karabulut, 1997:165).

Türkiye'de Demiryollarının Gelişimi

Türkiye sınırları içerisindeki ilk demiryolu hattı 1856 yılında inşasına başlanan 130 kilometrelik İzmir – Aydın hattıdır. 23 km'lik kısmı 1860 yılında açılan hattın tamamı 1866 yılında işletmeye açılmıştır. İzmir – Aydın hattı, 1879 ve 1880 yıllarında yapılan yeni anlaşmalarla Dinar ve Eğirdir'e kadar uzatılır. 1863 yılında Edward Price isimli İngiliz'e İzmir-Kasaba hattı için imtiyaz verilir. 93 km'lik kısmı üç yıl da tamamlanan bu hat da 1872 ve 1887 yıllarında imzalanan anlaşmalarla Alaşehir ve Magosa'ya kadar uzatılır. Alaşehir-Afyonkarahisar hattı için 1913 yılında Fransızlara 99 yıllığına imtiyaz verilir (Borak, 1969:84; Akagündüz, 2016:464).

Demiryollarının döşenmesine başlanıldığı tarihten 1866 yılına kadar Anadolu'daki toplam demiryolu uzunluğu 454 km'ye ulaşmıştır (Borak, 1969:84). Demiryolları tarihindeki gelişimin ilk dönemi olarak kabul edilen 1856-1923 yılları arasında Osmanlı sınırları içinde toplam 8619 km uzunluğa ulaşan demiryolu hattının (Pektaş, 2017:18), 4136 kilometrelik kısmı Türkiye

Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla belirlenen milli sınırlar içinde kalmıştır (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık, 2020:32).

Cumhuriyet öncesi dönemde yabancılara verilen imtiyazlarla ve yabancı ülkelerin ekonomik çıkarları doğrultusunda döşenen demiryolu hatları, Cumhuriyetin ilanından sonra milli çıkarlar doğrultusunda ve ülke kaynaklarını harekete geçirebilecek şekilde döşenmiştir (Rota, 2012:56).

Demiryolları tarihindeki gelişimin ikinci dönemi olarak kabul edilen 1923-1950 yılları arasında demiryollarının millileştirilmesine 1924 yılında kabul edilen 506 sayılı kanunla başlanmıştır. 1927 yılında kabul edilen 1042 sayılı kanunla "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" kurularak demiryollarının yapımının ve işletmesinin tek merkezden yürütülmesi sağlanmıştır. 1939 tarihinde kurulan Ulaştırma Bakanlığı'na (Münakalat Vekaletine) bağlanan Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi, 1953 yılında kabul edilen 6186 sayılı kanunla "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)" adı altında kamu iktisadi devlet teşekkülü olmuş; 1983 yılında kabul edilen 2929 sayılı kanunla "Kamu İktisadi Kuruluşu"na dönüştürülmüştür (Tamçelik, 2000:503; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık, 2020:32).

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra ekonomik kalkınmayı destekleyecek, siyasi birliği sağlayacak ve savunmayı güçlendirecek bir demiryolu politikası benimsenmiştir. Bu doğrultuda ülkenin milli çıkarları gözetilerek bir taraftan yeni demiryolu hatları yapılmış bir taraftan mevcut demiryolu hatları uzatılmış, diğer taraftan da Osmanlı Dönemi'nde verilen imtiyazları devralarak millileştirme yolu izlenmiştir. 1928 yılında başlayan millileştirme işlemi peyderpey gerçekleştirilerek 1948 yılında tamamlanırken aynı dönemde 3802 km uzunluğunda yeni demiryolu hattı da döşenmiştir (Karabulut, 1997:168).

Demiryolları tarihindeki gelişimin üçüncü dönemi olarak kabul edilen 1950-2000 yılları arası durgunluk dönemi olarak ifade edilebilir. Devlet, ulaşım konusunda farklı bir politika izlemiş ve Marshall yardımıyla ulaşım konusundaki yatırımları karayollarına yönlendirmiştir. Karayolu ve demiryolu arasında başlayan rekabet, karayolu ulaşımının daha hızlı ve ucuz olması nedeniyle demiryollarının yolcu ve yük taşımadaki payının azalmasına neden olmuştur (Rota, 2012:58). Demiryollarının yük taşımadaki payı 1950'de %76 iken 1960'ta %56'ya gerilemiş, aynı yıllar içinde karayollarının yük taşımadaki payı %24'ten %44'e çıkmıştır. Demiryollarının yolcu taşımadaki payı 1950'de %52 iken 1960'ta %25'e gerilemiş, aynı yıllar içinde karayollarının yolcu taşımadaki payı %49'dan %75'e çıkmıştır (Karabulut, 1997:168).

1950 ve 2000 yılları arasında ihmal edilen demiryolları, 2000 yılından sonra yeniden gündeme gelmiş, teknolojik gelişmelerin ve sürdürülebilirlik yaklaşımlarının etkisiyle yeni yatırımlar gerçekleştirilmiştir. 2009 yılında hizmete açılan Ankara-Eskişehir, 2011 yılında hizmete açılan Ankara-Konya; 2013 yılında hizmete açılan Eskişehir-Konya, 2014 yılında hizmete açılan Konya-İstanbul yüksek hızlı tren işletmeciliği, demiryolu ulaşımında 2000 yılından sonra gerçekleştirilen yatırımlara örnek verilebilir.

TCDD Taşımacılık tarafından hazırlanan 2020 yılı faaliyet raporuna göre Türkiye, 1.213 km'si yüksek hızlı tren demiryolu hattı olmak üzere toplam 12.803 km'lik demiryolu hattında sahiptir (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık, 2021:25).

TR 81 Bölgesinde Demiryollarının Gelişimi ve Karaelmas Ekspresi

TR 81 Bölgesi içerisinde yer alan Karabük ve Zonguldak illerine ulaşacak demiryolu hattının ilk adımı, 13 Aralık 1925 tarihinde "Ankara-Kdz. Ereğli Demiryolu Hattı" ile ilgili 1314 sayılı kanunun Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce kabul edilmesi ile atılmış olur. "Kömüre Giden

Demiryolu" olarak adlandırılan projede Ankara-Sivas demiryolu hattı üzerinde yer alan Irmak İstasyonu'ndan ayrılacak bir hat ile Zonguldak ve Ereğli'ye ulaşılması planlanmıştır. Irmak-Filyos ve Filyos-Ereğli olmak üzere iki kısımdan oluşan bu proje için 1927 yılında inşa çalışmalarına başlanmıştır. Irmak-Çankırı arasındaki 102 km'lik demiryolu hattının açılışı 1931 yılı Nisan ayında gerçekleştirilmiştir. Filyos tarafından başlayan demiryolu hattı 1930 yılında Balıksık'a, 1934 yılında Eskipazar'a ulaşır. Çankırı ve Çerkeş arasında inşa edilen 3444 metre uzunluğundaki Batıbel Tüneli'nin açılmasının ardından Irmak-Filyos demiryolu hattı 1935 yılında tamamlanır. 391 km uzunluğundaki Irmak-Filyos hattı, 27 istasyon, 8800 m uzunluğunda 37 tünel, 1368 menfez ve köprü yapımı ile 14 Kasım 1935 tarihinde hizmete açılır (Zaman, 2006:15; Karacakaya vd., 2013:27; <https://op.uab.gov.tr>).

Filyos-Ereğli demiryolu hattı, Filyos-Çatalağzı ve Çatalağzı-Zonguldak olmak üzere iki kısımdan oluşur. 14 km uzunluğundaki Filyos-Çatalağzı demiryolu hattı 1936'da 10 km uzunluğundaki Çatalağzı-Zonguldak demiryolu hattı 1937'de hizmete girmiştir (Zaman, 2006:17). Böylece 1927 yılında başlayan Ankara'dan Zonguldak'a uzanacak demiryolu hayali 1937'de gerçeğe dönüşür.



Resim 1: Karaelmas Ekspresi, Filyos-Çatalağzı arası Güzergahtan Kareler

Kaynak: Yazarın Kişisel Fotoğraf Arşivi

415 kilometrelik Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattında, Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği iş birliğiyle gerçekleştirilen ve yaklaşık 228 milyon avro bütçeyle desteklenen Rehabilitasyon ve Sinyalizasyon Projesi 2016 yılında tamamlandı. Proje kapsamında; hat boyunca özel raylar döşendi, mevcut makaslar yenileriyle değiştirildi, hemzemin geçitler güvenli hale getirildi, tünel girişleri yenilendi, istasyonların yolcu peronları ve duraklar engelli vatandaşların erişimine uygun hale getirildi. Projenin tamamlanmasıyla birlikte Irmak-Karabük-Zonguldak hattında demiryolu seyahati daha hızlı, konforlu ve güvenli hale geldi (<https://op.uab.gov.tr>).

Zonguldak ve Karabük hattında aktif olarak yolcu ve yük taşımacılığı yapan Karaelmas Ekspresi'nin turizm amaçlı hizmet vermesi ve hattın Zonguldak – Ankara arasında seferlere başlaması konusunda çalışmalar devam etmektedir. Öncelikle hattın Ankara – Karabük arası yolcu taşımacılığında yeniden işler hale getirilmesi amaçlanmaktadır. Bu konuda çeşitli haber kaynaklarında Karaelmas Ekspresi'nin öncelikle Ankara-Karabük arasında aktif hale geleceği sonrasında Zonguldak'ın da dahil edileceği belirtilmiş, seferlerin yapılacağı gün ve saatler ilan

edilmiş ancak bilinmeyen bir tarihe ertelenmiştir (<https://rayhaber.com>; www.olay18.com; www.cankiripostasi.com; www.pusulagazetesi.com.tr).

2022 yılı Ocak ayı tarifesine göre Zonguldak – Karabük - Zonguldak ve Zonguldak – Gökçebey - Zonguldak hattında karşılıklı seferler düzenlenmektedir. Zonguldak'tan Karabük'e her gün 07.30 – 11.30 – 13.30 – 18.30 saatlerinde, Karabük'ten Zonguldak'a her gün 07.10 – 13.05 – 16.05 – 18.10 saatlerinde olmak üzere karşılıklı dört sefer düzenlenmektedir. Zonguldak'tan Gökçebey'e her gün 09.30 - 16.30 - 17.35 - 20.30 saatlerinde, Gökçebey'den Zonguldak'a 05.40 – 06.30 – 12.25 – 18.30 saatlerinde olmak üzere karşılıklı dört sefer düzenlenmektedir (<https://ebilet.tcddtasimacilik.gov.tr>).

Tren Turizmi

Ulaşım ve turizm yakın ilişki içinde olan ekonomik faaliyetlerdir. Ulaşım altyapısını geliştirme konusunda gerçekleştirilen tüm adımlar doğrudan turizm sektörünün gelişimine de katkıda bulunmaktadır (Albalate ve Fageda, 2016:174; Yang ve Li, 2020:1975). Bu noktada, demiryolu ulaştırmasında meydana gelen gelişim ve değişimlerin tarihsel süreci incelendiğinde turist hareketliliğinin artmasına ve turizm sektörünün gelişmesine büyük bir katkıda bulunduğu da anlaşılmaktadır.

Turizm hareketliliğine katılım sebebi ne olursa olsun ulaşımda demiryollarını kullanan, turizm ve eğlence temelli gerçekleştirilen turistik seyahatler, tren (demiryolu) turizmi olarak adlandırılmaktadır (Blancheton ve Marchi, 2013:31). Turizm amaçlı gerçekleştirilen kitle seyahatlerinde kullanılan ilk ulaştırma aracı trenlerdir. 19. yüzyıl ortalarında Thomas Cook tarafından gerçekleştirilen ilk kitle seyahatlerin de ulaştırma aracı olarak tren kullanılmıştır (Hacıoğlu, 2006:7).

Gelişmiş ülkelerdeki demiryolu turizminin tarihsel sürecine bakıldığında; ilk biçiminin gezginlerin güzel dağlık veya kıyı manzaralarını aramasıyla 1870'lerde ortaya çıktığı; 1950'lerden itibaren tarihi ve kültürel miras ile nostalji arayışına dayalı ikinci bir demiryolu turizminin geliştiği; 1980'lerden itibaren ise yerel demiryolları ve lüks trenler gibi tarihi ve kültürel miras ile keşif arayışını birleştiren hibrit demiryolu turizm biçimi ortaya çıktığı görülmektedir. Böylece demiryolu turizminin, tarihi, kültürel, doğal keşif ve konforlu seyahat zevklerinden nostaljiye kadar artan bir deneyim yelpazesi ile giderek zenginleştiği anlaşılmaktadır (Blancheton ve Marchi, 2013:31).

II. Dünya Savaşı'ndan sonra havayolu ulaşımının daha çok tercih edilmesi ve karayollarına yapılan yatırımların artması nedeniyle geri planda kalan demiryolu ulaşımı, yüksek hızlı tren teknolojisiyle birlikte yeniden tercih edilmeye başlanmıştır. Tatil amaçlı seyahatlerde ana ulaşım aracı olarak tercih edilme oranı havayolu ve karayoluna kıyasla düşük olsa da özel konseptlere sahip trenlerle dünyanın farklı ülkelerinde, farklı rotalarda düzenlenen tren seyahatlerine yönelik ilgi devam etmektedir. Genel olarak gerek ulaştırma gerek turizm amaçlı tren seyahatlerinin tercih edilme nedenlerini şu şekilde sıralayabiliriz (Arıkan ve Ahıpaşaoğlu, 2005:55; Rota, 2012:62; Fletcher vd., 2018:423):

- Seyahat esnasında vagon içinde ve vagonlar arasında rahat hareket edebilme imkanı,
- Trenin farklı ihtiyaç ve beklentileri karşılayacak Vagonlara (yemek vagonu, oyun vagonu, kütüphane vagonu ve yataklı vagon vb.) sahip olması,
- Tren içerisinde ihtiyaçlarını rahat karşılayabilme ve yataklı vagonlarda uyuyarak seyahat edebilme imkanı sayesinde varış noktasına dinlenmiş olarak ulaşma,
- Çevre dostu bir ulaşım aracı olması,

- Farklı hava koşullarında ve arazi yapılarında rahat ve kesintisiz ulaşım hizmeti sağlaması,
- Trafik probleminin yaşanmaması,
- Garların veya istasyonların şehir merkezlerinde bulunması,
- Güvenli ve konforlu yolculuk imkanı,
- Geçtiği yerlerdeki farklı güzellikleri görme ve çevreyi izleyebilme olanağı,
- Uluslararası bağlantılar sayesinde ülke sınırlarını aşarak ülkeler ve kıtalar arası ulaşım sağlaması.

Demiryolunun ulaşımdan ziyade temel bir turizm çeşidi olarak tercih edilmesine verilebilecek eski ve en önemli örneklerden biri “Orient Express” veya bilinen diğer adıyla “Şark Ekspresi”dir. 1883 ve 1977 yılları arasında Paris-İstanbul arasında hizmet vermiş yataklı ve yemekli vagonlara sahip lüks bir trendir. Her vagona, vagondaki tüm yolculardan sorumlu ve özel kıyafetli bir kondüktör bulunurdu. Yataklı vagonlarda yer alan kompartimanların kadife kumaştan yapılmış perdeleri ve kanepeleri, özel lavabo ve vestiyeri bulunmaktaydı (Rota, 2012:64).

Günümüzde birçok ülkede temel ulaşım aracı olarak demiryolu kullanımının yanı sıra tren turizmi kapsamında değerlendirilebilecek farklı konseptlere ve rotalara sahip tren seferleri de hizmet vermektedir. Farklı bir deneyim yaşamak, manzara izlemek, dinlenerek seyahat etmek isteyenlerin tercih ettiği bu tren seferleri son yıllarda sosyal medyanın da etkisiyle daha çok talep edilmektedir.

Güney Afrika’da Cape Town ve Johannesburg arasında hizmet veren, lüks restoranı, altın renkli pencereleri ve romantikliğiyle ünlü olan Mavi Tren, Çin’in Xining şehrinde Tibet Platosu’nu ve Tangula Geçidi’ni geçip Lhasa şehrine ulaşan üç lokomotifli Gökyüzü Treni, Meksika’daki Copper Canyon, Hindistan’daki Palace on Wheels ve Avustralya’daki Hint-Pasifik Treni dünyadaki özel trenlere verilebilecek örneklerdir. Bu uzak mesafeli ve manzaralı trenlerin yanı sıra turistik amaçlı kullanılan tarihi trenler (Tavyan-Alishan Forest Demiryolu, Kanada-Kettle Valley Steam Demiryolu, Arjantin-La Trochita, Galler-Talylyn Demiryolu) de bulunmaktadır. Turistik demiryolları veya dünya mirası demir yolları olarak adlandırılan bu eski moda trenler nostalji seyahatleri kapsamında her yıl çok sayıda turist taşımaktadır (Cook vd., 2016:145).

Dünya’dan Tren Turizmi Örnekleri

Glacier Express / İsviçre

Zermatt’dan Saint-Moritz’e kadar uzanan, yüzlerce köprüden ve tünelden geçen bu tren, İsviçre’nin büyüleyici manzaralarını ve karlı Alp dağlarını görmek isteyenler için hazırlanan 8 saatlik yüksek konforlu bir tren yolculuğu sunarak, yolcuları İsviçre doğasına hayran bırakmakta ve 2044 metre yükseklikte bulunan Oberalp geçidini ve İsviçre Grand Kanyonu da gözler önüne sermektedir. 1930’dan beri hizmet veren bu tren, 36 km/s hızıyla dünyanın en yavaş treni olarak da bilinmektedir. Toplam seyahat uzunluğu 291 km’dir. Glacier Express, kış dönemi ve yaz dönemi olmak üzere yılın 10 ayı hizmet vermektedir. Kış dönemi 19 Aralık’ta başlayıp 7 Mayıs’ta, yaz dönemi ise 8 Mayıs’ta başlayıp 24 Ekim’de sona ermektedir. Bu tarihler dışında hizmet vermemektedir. Glacier Express’te toplam 4 tane ana durak vardır. Tren, 4400 metre yüksekliği olan Matterhorn Dağı’nın eteklerinde bulunan Zermatt’dan sabah saat 8.52’de hareket etmekte saat 11.46’da 2. durağı olan ve kış sporları ile tanınan Andermatt Bölgesi’ne varmaktadır. 14.35’te 5000 yıllık tarihi ve Alplerdeki konumu ile ünlü olan Chur şehrinin garına ulaşmaktadır. Bu duraktan sonra tren, Glacier Express’in sembolü haline 65 metre yüksekliğindeki Landwasser Viyadüğü’nden geçmektedir. Saat 16.58’de lüks otelleri, gastronomisi ve şık mağazaları ile

dünyaca ünlü bir şehir olan Saint-Moritze gelmektedir. 2022 yılı için bilet ücretleri 153-269 Avro (153 CHF – 268 CHF) arasında değişmektedir (www.routard.com; www.glacierexpress.ch).

El Transcantábrico/ İspanya

İspanya'nın kuzeyinde, Atlantik Okyanusu'nun kıyısında bulunan Bask ve Galice Bölgelerini birbirine bağlayan El Transcatabrico Treni, tarih, kültür, doğa ve uzun yolculuk sevenlerin tercih edebilecekleri bir trendir. İspanya'nın dağlarını ve Atlantik Okyanusu'nun harika manzaralarını yolculara sunan ve 7 gece 8 gün süren tren seyahati, San Sebastian'dan başlayıp Santiago de Compostela'da sona ermektedir. Seyahat boyunca tren, Bilbao, Santander, Gijón, Oviedo ve Ferrol gibi büyük şehirlerde durmaktadır. Böylece yolcular bu şehirlerin sembolleri haline gelen tarihi, kültürel ve doğal alanları (Bilbao'daki Guggenheim Müzesi, Altamira'daki Taş Devri Sanat Müzesi ve Katedraller Plajı gibi) ziyaret edebilmektedirler. 20. yüzyıl konseptine uygun olarak dekore edilmiş tren, lüks ve tarihi bir tren olması nedeniyle ilgi görmektedir. Yolculuk boyunca, gastronomik yemeklerin ve içeceklerin sunulduğu trende, akşam yemeğinden sonra sinema, dans ve oyunlar gibi aktivitelerden de faydalanılabilmektedir.

El Transcatabrico Treni, nisan ayından ekim ayına kadar toplam 12 sefer hizmeti sunmaktadır. 2022 yılı için bilet ücretleri 5770 Avro'dan başlamaktadır (www.traindeluxe.com).

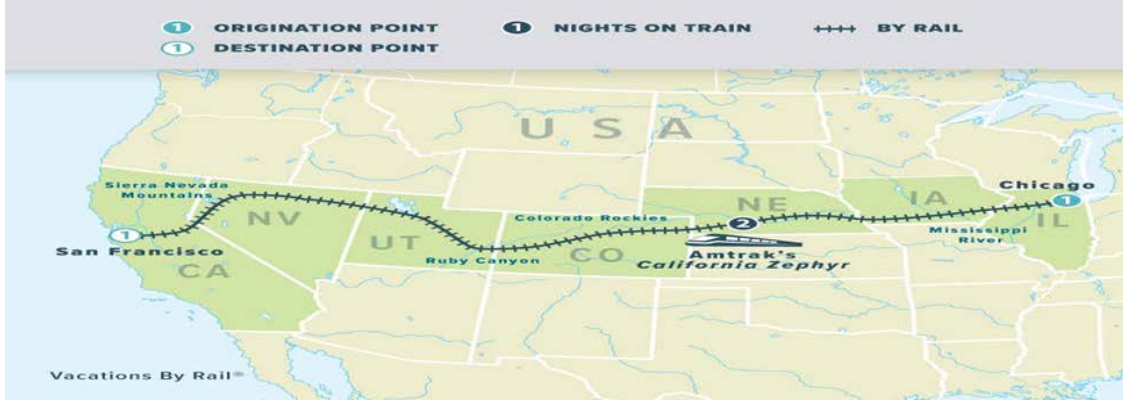


Resim 2: El Transcatabrico Tren Rotası

Kaynak: <https://www.luxurytrainclub.com/fr/trains/el-transcantabrico-gran-lujo>

California Zephyr/ABD

California Zephyr Treni, Chicago ile San Francisco şehirlerini birbirine bağlamaktadır. Toplam 51 saat 20 dakika süren bu tren seyahatinde yolcular, Omaha, Denver, Salt Lake ve Sacramento gibi şehirlerin eşsiz doğa güzelliklerini, Rocky Dağları'nı, Sierra Nevada Dağları'nı, Colorado Irmağı'nı ve Nebraska Ovaları'nı görebilmektedir. 1983 yılından beri hizmet veren bu tren, yolculara farklı oda seçenekleri sunmaktadır. 3924 kilometre boyunca toplam 33 durakta duran tren, yılın her günü hizmet vermektedir. Fiyatlar koltuk veya oda seçeneklerine göre farklılık göstermektedir (<https://francais.amtrak.com>).



Resim 3: California Zephyr Tren Rotası

Kaynak: <https://www.vacationsbyrail.com/tours/amtrak-california-zephyr-experience-chicago-san-francisco/>

Shongololo Express/ Afrika

Shongololo Express, Namibya, Güney Afrika, Swaziland (Esvatini), Mozambik ve Zimbabve'den geçerek Güney Afrika'nın tropikal ve savana manzaralarını bir arada barındıran bir tren turudur. Shongololo Express 3 farklı tur rotasından oluşmaktadır. "Dune Adventure" rotası, Walvis Bay ve Pretoria başlangıç ve bitiş iki seçenek sunuyor. 12 gün süren bu tren yolculuğu süresince yolcular farklı turistik, kültürel ve doğal alanları görme, ziyaret etme, farklı etkinliklere katılma şansına sahip olurlar. Bu turda ziyaret edilen bazı yerler şunlardır; Etosha Ulusal Parkı, Balık Nehri Kanyonu, Au-grabies Şelalesi, Upington şehri, Keetmanshoop şehri, Dune 45 ve Sesriem Kanyonları, Lüderitz ve Kolmanskop kasabaları, Elmas Müzesi (<https://shongololo.com>).



Resim 4: Shongololo Express - Dune Adventure Tren Rotası

Kaynak: <https://shongololo.com/route/dune-express/>

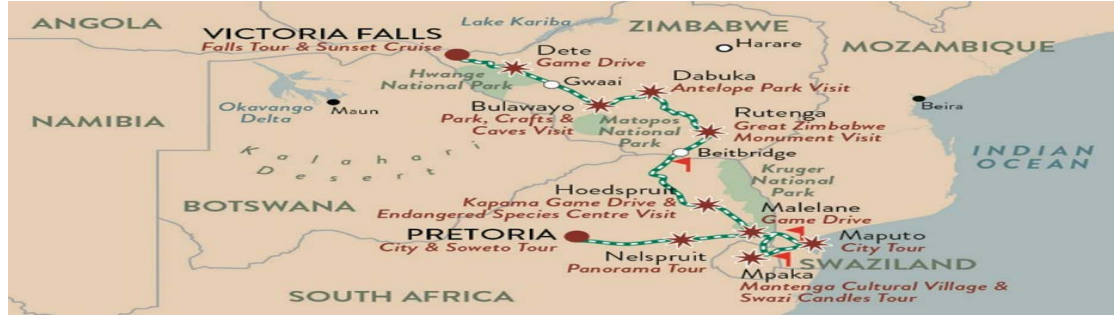
Shongololo Express tarafından sunulan ikinci tren rotası "Good hoop" dur. Pretoria'dan başlayan ve Cape Town da sona eren bu 15 günlük turun özelliği ise Güney Afrika'daki turistik şehirlerde durmasıdır. Bu tren turunda yolcuların göreceği Kruger Parkı, Hluhluwe-Umfolozi Parkı ve Mozambik parkları, Elmas Müzesi, botanik bahçeleri, şehir turları gibi çok sayıda destinasyon bulunmakta ve farklı etkinlikler yer almaktadır (<https://shongololo.com>).

Shongololo Express tarafından sunulan üçüncü tren rotası ise "Southern Cross" tur. Zimbabve, Victoria Falls'dan başlan bu tur, Mozambik Tabiat Parklarından ve Swaziland'dan (Esvatini) geçip, Pretoria'da sona ermektedir. 12 gün süren bu seyahatte, yolcular eşsiz Güney Afrika manzaralarını görmekte ve farklı aktivitelere katılmaktadırlar (<https://shongololo.com>).



Resim 5: Shongololo Express – Good Hoop Tren Rotası

Kaynak: <https://shongololo.com/route/good-hope/>



Resim 6: Shongololo Express – Southern Cross Tren Rotası

Kaynak: <https://shongololo.com/route/southern-cross/>

Registan Treni / Özbekistan, Kazakistan ve Türkmenistan

Registan Treni, ipek yolu üzerinde seyahat etmek, Özbekistan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın misafirperverliğini, turistik alanlarını ve doğa harikalarını görmek isteyenler için cazip bir seçenektir. Registan Treni, 3200 km boyunca, yolculara Özbekistan'ın eşsiz mimarisini, camilerini, medreselerini, Özbekistan'ın başkenti Taşkent'i, Özbekistan'ın Khiva, Buhara ve Şehr-i-Sebz şehirlerini, Kazakistan'ın Almaty şehrini, Türkmenistan'ın başkenti Aşkabat'ı, Merv şehrini, Nisa Antik Kenti'ni ve Büyük İskender'in "Semerkant ile ilgili duyduğum her şey doğruymuş, tek fark hayal ettiğimden daha güzel olması" şeklinde övgüyle bahsettiği Semerkant şehrini görme imkanı sunmaktadır. Yolcuların, seyahat boyunca müzelere, nekropollere, saraylara, kalelere, türbelere ve Orta Asya'nın doğa manzaralarına doydıkları bu seyahat için farklı rotalar bulunmaktadır. Ortalama seyahat süresinin 13 gün olduğu bu tren seferlerinin düzenlendiği dönemler Nisan, Eylül ve Ekim ayları olup ortalama fiyatlar 5000 Avro civarındadır (www.train-registan.fr; www.routard.com).



Resim 7: Registan Tren Rotası

Kaynak: <http://luxurytrainstravel.com/registan-great-silk-road-2020-2021.php>

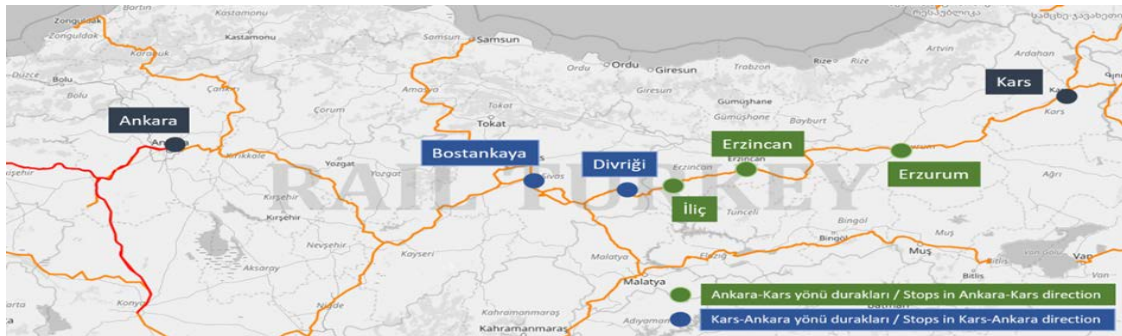
Türkiye’den Tren Turizmi Örnekleri

Doğu Ekspresi Hattı olarak bilinen Ankara – Kars demiryolunun inşası kademeli olarak gerçekleştirilmiştir. Ankara- Kayseri hattı 1927 yılında (Ceylan vd., 2018:137), Kayseri-Sivas hattı 1930 yılında (Küçükkuşurlu ve Saylan, 2008:313), Sivas-Erzincan hattı 1938 yılında, Erzincan-Erzurum Hattı 1939 yılında hizmete açılmıştır (Karadeniz ve Akpınar, 2014:24). Ruslar tarafından, 60 km’lik Kars-Sarıkamış hattı 1913 yılında normal hat olarak, 170 km’lik Sarıkamış – Erzurum hattı 1918 yılında dar hat (dekovil hat) olarak inşa edilmiştir. Sarıkamış-Erzurum hattının 1957 yılında normal hatta dönüştürülmesiyle Ankara- Kars demiryolu hattı tamamlanmıştır (Yavuz ve Tavukçu, 2012:295).

Turistik Doğu Ekspresi, Ankara ve Kars arasında çarşamba ve cuma günleri Ankara kalkışlı, cuma ve pazar günleri Kars kalkışlı olmak üzere karşılıklı düzenlenen (sefer günleri 2021 Aralık ayında başlayan tren seferleri için geçerlidir) bir tren seyahatidir. Turistik Doğu Ekspresi, yemekli ve 2 kişilik yataklı vagonlardan oluşmaktadır. Yemekli vagona kesintisiz kahvaltı, çorba, sıcak yiyecekler, soğuk sandviçler ve sıcak/soğuk içecek hizmeti verilmektedir. Ankara ve Kars arasındaki 1310 km mesafeyi 32 saatte alan Turistik Doğu Ekspresi, Ankara – Kars yönünde İliç, Erzincan ve Erzurum’da, Kars-Ankara yönünde Divriği ve Bostankaya’da insanların çevre gezileri yapabilmeleri ve yöresel lezzetleri tadabilmeleri için uzun molalar vermektedir (www.tcddtasimacilik.gov.tr; https://tr.railturkey.org).

Turistik Doğu Ekspresi, yolculuğu deneyimlemek, Kars ilini, bölgedeki doğal güzellikleri ve tarihi yapıları görmek (Ceylan vd., 2018:134), karayoluna göre daha konforlu bir seyahat yaşamak, bunları uygun fiyatlarla ve nostaljik bir havada gerçekleştirmek gibi nedenlerle yerli turistlerin yanı sıra yabancı turistlerce de rağbet görmektedir (Buluk ve Eşitti, 2019:164). Türkiye’nin Doğu Anadolu Bölgesi’nde hüküm süren ağır kış şartlarına ve eksi otuz dereceye ulaşan soğuğa rağmen demiryolu ulaşımı bu kış koşullarından etkilenmeden hizmet vermektedir. Bu sayede ağır kış koşullarında dahi güvenli seyahat imkanı bulan insanlar gezilerine devam edebilmektedir. Seyahat acentalarının hazırladığı, gidiş-dönüş tren seyahatini veya tek yön tren, tek yön havayolu gibi ulaştırma alternatiflerini, konaklama, gezi ve rehberlik hizmetlerini içeren Turistik Doğu Ekspresi paket turları bulunmaktadır. Turları tercih etmek istemeyenler, münferit olarak da bilet alıp seyahat edebilmektedir (Çakmak ve Altaş, 2018:394).

Ankara, Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars hattında gerçekleştirilen demiryolu ulaşımı, “Turistik Doğu Ekspresi” ve “Doğu Ekspresi” olarak 2 farklı şekilde hizmet vermektedir. Turistik Doğu Ekspresi, haftanın belirli günlerinde gerçekleştirilen seferini bazı duraklarda uzun molalar vererek ve daha az sayıda durakta durarak 32 saatte tamamlarken, Doğu Ekspresi haftanın her günü karşılıklı düzenlenen seferlerle çok sayıda durakta kısa sürelerle durarak 25 saatte tamamlamaktadır.



Resim 8: Turistik Doğu Ekspresi Rotası

Kaynak: <https://tr.railturkey.org/seyahat/trenler/anahat/doguturistik/>

Son yıllarda sosyal medyanın da etkisiyle oldukça ön plana çıkan Doğu Ekspresinin yanı sıra turistik olarak değerlendirilebilecek başka bir demiryolu hattı da Kurtalan Ekspresi'dir. Ankara'dan başlayıp Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Malatya, Elazığ, Diyarbakır, Batman illerini geçen ve 70'den fazla durağı olan Kurtalan Ekspresi, Siirt ili Kurtalan ilçesinde son bulmaktadır. 29 Ekim 1944'te ilk seferine başlayan ve Türkiye'nin en eski hatlarından olan Kurtalan Ekspresi, 1212 kilometrelik bu yolculuğu 23 saat 47 dakikada tamamlamaktadır. Ankara ve Kurtalan arasında haftanın 5 günü karşılıklı seferleri olan Kurtalan Ekspresi'nde pulman, örtülü kuşetli, yataklı ve yemekli vagonlar bulunmaktadır (www.tcddtasimacilik.gov.tr; www.kurtalan.gov.tr).

Kurtalan Ekspresi'nin turistik olarak değerlendirilmesi ve bu hat üzerinde ziyaret edilebilecek turistik destinasyonlar kapsamında Alkan (2018)'in "Alternatif Bir Turizm Rotası: Kurtalan Ekspresi" isimli çalışması önemli fikirler vermektedir. Alkan (2018) bu çalışmasında, Kurtalan Ekspresi güzergahında yer alan turizm destinasyonlarını, bu destinasyonlarda ziyaret edilebilecek noktaları ve yapılabilecek turizm aktivitelerini ele alarak Kurtalan Ekspresi'nin turistik bir tren yolculuğu olarak değerlendirilebilmesi noktasında birtakım öneriler sunmuştur.

Turizm Rotaları

Turizm rotaları, kitle turizminin neden olduğu kalabalıktan uzaklaşarak daha az turist yoğunluğunun olduğu yerlerde doğal, tarihi ve kültürel varlıkları keşfetmek, farklı ve yerel deneyimler yaşamak isteyen turistlerin isteklerine ve yönelimlerine cevap verebilecek şekilde; turizmde sürdürülebilirliği sağlamak, farklı şehirleri ve bölgeleri ekonomik açıdan desteklemek amacıyla farklı kurum, kuruluş ve dernekler tarafından yerel, bölgesel, ulusal veya uluslararası kapsamda oluşturulmuş çeşitli güzergahlar ve temalar ekseninde gerçekleştirilen seyahatlerdir.

Turizm rotaları, geçmişte belirli bir dönem kullanılmış veya günümüzde turistik amaçlarla oluşturulmuş, somut ve soyut kültürel miras zenginliklerini ve doğal güzellikleri barındıran, turizmin ülke çapına yayılması ve kırsal kalkınmanın da desteklenmesi amacıyla geliştirilen ulaşım koridorları olarak tanımlanabilmektedir (Karataş, 2015:12). Turizm rotaları, seçilen güzergah üzerinde belirli yerlerde gecelemlerin yapıldığı, gezme-görme-keşfetme amaçlı etkinliklerin gerçekleştirildiği seyahatler şeklinde de ifade edilebilmektedir. Likya Yolu, Akdeniz Zeytin Rotası, Hitit Yolu, St. Paul Yolu gibi belirli rotalar, turizm rotalarına örnek verilebilir. Bu rotalar zamanla gelenekselleşip kalıplaşarak turizm koridoru haline gelirler. Turizm destinasyonlarına doğru, turistlerin akışını sağlayan turizm koridorlarının planlanması, geliştirilmesi, tanıtımı ve pazarlaması turizmde sürdürülebilirliğin sağlanması noktasında önem arz etmektedir (Baykal, 2015:60). Nitekim, Türkiye Turizm Stratejisi 2023'te "Turizm Gelişim Koridorları'nın oluşturulması hedeflenmiş ve Zeytin Koridoru, Kış koridoru, İnanç Turizmi Koridoru, İpek Yolu Turizmi Koridoru, Batı Karadeniz Koridoru, Yayla Koridoru, Trakya Kültür Koridoru olmak üzere 7 tane tematik turizm gelişim koridoru önerilmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007:31).

Turizm rotaları konusunda ilk çalışmalar 1987 yılında Avrupa Konseyi'nin, farklı ülkelerin ve kültürlerin mirasının, ortak kültürel mirasa katkılarını, mekan ve zamanda gerçekleştirilen seyahatler yoluyla göstermek amacıyla 'Avrupa Kültürel Rotalar Programı'nı hayata geçirmesiyle başlamıştır (COE, 2021a). Avrupa Kültürel Rotalar Programı ile ilk olarak 1987 yılında İspanya'da bulunan "Santiago de Compostela Hac Yolu" ilk Avrupa Kültür Rotası olarak ilan edilmiş, 1993 yılında da UNESCO Dünya Miras Komitesi tarafından "dünya mirası" listesine alınmıştır. 1997'de düzenlenen Dünya Miras Komitesi toplantısında "kültür rotası" kavramı gündeme alınmış, 1997 yılında Avrupa Konseyi'nin kültürel rotalar programını hayata geçirmek amacıyla Avrupa Kültürel Rotalar Enstitüsü, 1998 yılında ICOMOS üyelerinin çabalarıyla "ICOMOS Kültür Rotaları Uluslararası Komitesi" kurulmuştur. Turizm rotalarının dünya

çapında öneminin artması ve bu konuda yapılan çalışmaların hız kazanması ise 2005 yılında kültür rotalarının, UNESCO tarafından Dünya Mirası Konvansiyonu kapsamında 4 ana miras kategorisinden biri olarak ilan edilmesiyle başlamıştır (Karataş, 2015:14-15).

2021 yılı itibariyle Avrupa Konseyi'nin, Avrupa çeşitliliğine katkıda bulunan ve Avrupa'nın hafızası, tarihi ve mirasının çeşitli temalarını kapsayan, farklı ülke ve şehirlerden geçen 45 Sertifikalı Kültür Rotası bulunmaktadır. Bu rotalardan 7 tanesi Avrupa Yahudi Mirası Güzergahı (2004), Zeytin Ağacı Rotası (2005), Avrupa Tarihi Termal Kentleri Rotası (2010), Avrupa Seramik Rotası (2012), Avrupa Endüstriyel Miras Rotası (2019), Demir Perde İzi (2019), Aeneas Rotası (2021) Türkiye'den geçmektedir. Türkiye'nin 2018'de imzaladığı Avrupa Konseyi Kültür Yolları Genişletilmiş Kısmi Anlaşması'nın üye ülke sayısı Mart 2021 itibariyle 35'e ulaşmıştır (COE, 2021b).

Turizm rotalarının oluşturulması, rota üzerinde yer alan diğer kültürel varlıkların (anıtlar, şehirler, kültürel peyzajlar, endüstriyel miras vb.) potansiyelini azaltmaz. Aksine bu kültürel varlıkları, daha önemli bir konuma getirecek ortak bir sisteme dahil eder (ICOMOS, 2008). Turizm rotalarının oluşturulmasının temel amacı; turistlerin ziyaret etmesi, vakit geçirmesi ve harcama yapması için tek başına yeterli çekiciliğe sahip olmayan turistik ürün ve aktiviteleri birbirine bağlayıp sinerjik bir güç yaratmak ve bu turizm noktalarını kolektif bir turizm destinasyonu olarak konumlandırabilmektir (Kervankıran ve Çuhadar, 2014:578).

Turizm rotalarının gelişmesi ve yaygınlaşması; çeşitli aktiviteleri ve turistik çekicilikleri belirli temalar altında bir araya getirerek rota üzerinde yardımcı ürün ve hizmetlerin geliştirilmesi yoluyla girişimcilik fırsatları ve istihdam alanları yaratma; değerli kültürel kaynaklara sahip, az keşfedilmiş alanların gelişmesine olanak sağlayarak yerel kalkınmayı destekleme; ziyaretçileri bir yerden diğerine seyahat etmeye motive ederek yerel turizmi geliştirmek için bir dizi turistik çekicilikleri birbirine bağlama ve böylece destinasyonlar arasındaki iş birliğini ve ortaklığı teşvik etme; daha uzun süre konaklayan ve daha fazla harcama yapan özel ilgi alanlarına sahip turistlere hitap etme gibi çeşitli faydalar sağlamaktadır (Briedenhann ve Wickens, 2004; Lourens, 2007:475).

Turizm rotaları, ürüne ve temayı dayalı olmak üzere iki farklı şekilde ele alınmaktadır (Rogerson, 2007:53). Ürüne dayalı rotalar, belirli bir ürünün pazarını geliştirmek ve satışını arttırmak amacıyla oluşturulan rotalardır. Güney Afrika şarap rotaları (Bruwer, 2003), Bavyera Almanya Bira Rotası, İskoçya Malt Viski Rotası (Flognfeldt, 2005:37), ürüne dayalı rotalara örnek verilebilir. Temaya dayalı rotalar ise doğa, tarih, kültür, sanat, din, endüstriyel miras, gastronomi vb. temaları yansıtacak şekilde oluşturulan rotalardır. Örneğin Belçika Tekstil Rotası, Almanya Romantik Yol (Flognfeldt, 2005:37), Pireneler Demir Rotası, Avrupa Mozart Rotası, Avrupa Endüstriyel Miras Rotası, Avrupa Mezarlıklar Rotası, temaya dayalı rotalardır.

Türkiye'de turizm rotalarıyla ilgili gerçekleştirilen çalışmaların son yıllarda gerek akademik alanda gerek dernekler aracılığıyla gerekse kamu ve özel sektör desteğiyle hız kazandığı görülmektedir. Turizm rotalarının oluşturulmasına (Çakır vd., 2017; Alkan, 2018; Durlu Özkaya vd. 2018; Arslan, 2019; Gül ve Yılmaz, 2020; Çakmak, 2021), geliştirilmesine (Kervankıran ve Çuhadar, 2014; Erşen vd. 2016; Selim ve Sönmez, 2017; Büyük ve Can, 2020) ve tanıtılmasına (Halaç ve Benzer, 2019) yönelik hazırlanan makaleler, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinasyonunda çalışmalar yürüten Kalkınma Ajanslarının desteklediği projelerle gerçekleştirilen turizm rotalarına yönelik çalışmalar özellikle son yıllarda artış göstermektedir. 2012 yılında kurulan Kültür Rotaları Derneği, Türkiye'de yeni kültür rotalarının oluşturulması, mevcut kültür rotalarını korunması, geliştirilmesi ve rotaların tanıtımının yapılması konularında çalışmalarını sürdürmektedir. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın desteğini de alan Kültür Rotaları Derneği, çalışmalarını Avrupa Kültür Rotaları Enstitüsü (EICR) ve Dünya Yürüyüş

Yolları Ağı (World Trails Network) gibi uluslararası oluşumlarla iş birliği içerisinde yürütmektedir. 2021 Aralık ayı itibarıyla Kültür Rotaları Derneği'ne bağlı 21 tematik kültürel rotanın isimleri şu şekildedir: Likya Yolu, Aziz Paul Yolu, Evliya Çelebi Yolu, Karia Yolu, Kaçkarlar, Frig Yolu, Sultanlar Yolu, Hz. İbrahim Yolu, Via Egnatia, Hitit Yolu, Gastronomi Yolu, Ağrı Dağı, Küre Dağları, İstiklal Yolu, İdyma Yolu, Sarıkamış Parkurları, Fethiye Yürüyüş Parkurları, Yenice Orman Yolları, İki Deniz Arası, Ephesus-Mimas Yolu ve Hoşgörü Yolu (CRS, 2021).

Turizm rotalarının oluşturulması, geliştirilmesi, tanıtılması ve turistleri bu rotalarda seyahat etmeye yönlendirecek motivatörlerin devreye girmesi sektör açısından; turizmin tüm yıla yayılması, destinasyonların taşıma kapasitelerinin aşılması, kırsal alanlarda kalkınmanın desteklenmesi, yöresel ürünlerin tanıtılması ve pazarlanması, unutulmaya yüz tutmuş el sanatlarının canlandırılması ve destinasyonlarda istihdam alanlarının oluşması faydalarını sunarken turistler açısından da kalabalıktan uzaklaşma, farklı yolculuklarla kendini keşfetme, otantik ortamları keşfetme, farklı kültürleri görme ve deneyimleme gibi faydalar sunmaktadır. Bu nedenle dünyanın farklı ülkelerinde, turizm rotalarıyla ilgili çalışmalara ağırlık verilmektedir. Bu rotalar üzerindeki seyahatler, rotanın özelliğine göre yürüyerek, atla, bisikletle, motorlu araçla, demiryoluyla veya bunlardan birkaç tanesini kombine ederek de gerçekleştirilebilmektedir.

YÖNTEM

Araştırmanın Modeli

TR 81 bölgesinde kültürel miras ve doğal güzellikler eşliğinde tren turizmine yönelik tur programlarının hazırlanmasının amaçlandığı bu çalışmada, nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi yöntemi kullanılmıştır. Doküman analizi hem basılı hem elektronik materyallerin incelenmesi veya değerlendirilmesini kapsayan sistemli bir süreçtir (Yıldırım ve Şimşek, 2016:191). Tüm nitel çalışmalarda olduğu gibi doküman analizinde de verilerin anlamlandırılması için incelenmesi ve yorumlanması önemlidir (Corbin ve Strauss, 2008:87). Doküman analizinde incelenen dokümanlar verinin kaynağını oluşturmaktadır. Dokümanlar nitel araştırmada kullanılması gereken önemli bilgi kaynaklarıdır. Araştırmacı, ihtiyacı olan veriyi gözlem ve görüşme yapmaya gerek kalmadan elde edebilir. Doküman incelemesinin genel tarama ve içerik çözümlemesi şeklinde iki ayrı amaçlı türü vardır. İçerik çözümlemesi belli bir kitap veya metnin belli bir takım özellik ve öğeleri içerip içermediğinin belirlenmesi amacıyla yapılır (Karasar, 2017:184). Böylelikle bu çalışmada kullanılan yöntemin doküman incelemesi içerisinde içerik çözümleme türüne daha yakın olduğunu söylemek mümkündür.

Güvenirlilik ve Geçerlik

Nitel araştırmalarda inandırıcılık, aktarılabilirlik, tutarlık ve teyit edilebilirlik kavramları araştırmanın geçerliği ve güvenilirliğinin sağlanması için önemli ölçütler arasında görülmektedir. Nicel araştırmalardan farklı olarak nitel bir araştırmada geçerliğin sağlanmasında, toplanan verilerin ayrıntılı bir şekilde rapor edilmesi ve araştırmacının sonuçlara nasıl ulaştığını açıklaması önemli ölçütlerden biridir (Yıldırım ve Şimşek, 2016:270). Bu sebeple araştırmada elde edilen bulgular, ayrıntılı bir şekilde rapor edilmiş ve daha sonra tartışılmıştır. Konu ile ilgili alan yazın incelemesi yapılarak kavramsal bir çerçeve oluşturulmuş ve bu kavramsal çerçeve doğrultusunda veriler elde edilerek araştırmanın güvenilirliği artırılmaya çalışılmıştır.

Verilerin Toplanması ve Analizi

Verilerin toplanması aşamasında öncelikle konuyla ilgili alanyazın taraması yapılmıştır. Konuyla ilgili kitaplar, tezler, bilimsel makaleler, proje çalışmaları, istatistikler vs. incelenmiştir. Veriler doküman analizi tekniğine uygun olarak toplanmıştır. Bu işlem sırasında (Yıldırım ve Şimşek, 2016:194) edilen beş aşamalı (dokümanlara ulaşma, özgünlüğü kontrol edilmesi, dokümanları anlama, veriyi analiz etme, veriyi kullanma) bir sıra izlenerek veriler toplanmıştır. Elde edilen veriler betimsel analiz yöntemiyle yorumlanmıştır. Bu kapsamda çalışmada öncelikle dünyada, Türkiye’de ve TR 81 bölgesinde demiryollarının gelişimi ile yurt içinde ve dışında yürütülen tren turizmi örnekleri incelenmiştir. Bölgenin sahip olduğu turizm değerleri; tarihi yol izleri, arkeolojik izler, kırsal doku, tarihi kentler, somut olmayan kültür mirası, doğal değerler, endemik değerler, korunan doğal alanlar, müzeler ve endüstriyel miras başlıkları altında temalaştırılmış ve bu değerler harita üzerinde gösterilmiştir. Elde edilen verilerden hareketle, tren turizmini de içerecek şekilde seyahat acentaları ve bireysel turistler tarafından kolaylıkla uygulanabilecek, farklı gün ve alternatiflere sahip tur programları hazırlanmıştır.

BULGULAR

Karaelmas Ekspresi’nin Tr81 Bölgesindeki Güzergahında ve Yakın Çevresinde Yer Alan Turizm Destinasyonları

Ankara- Sivas demiryolu hattı üzerinde yer alan Irmak istasyonundan Çankırı’ya oradan da Çerkeş üzeri Karabük’e ve Zonguldak’a uzanan Karaelmas Ekspresi 1937 yılında faaliyete geçmiştir (Resim 12). TR 81 bölgesinde yer alan Bartın, Karabük ve Zonguldak illerinden iki tanesi bu demiryolu hattında yer alsa da turistik amaçla gerçekleştirilecek bir tren seyahatinde Bartın ilinin turizm değerleri de karayolu bağlantısının entegre edilmesiyle tur programlarına dahil edilebilir. Dolayısıyla Karabük, Bartın ve Zonguldak destinasyonları ve bu destinasyonların sahip olduğu turizm ürünleri birlikte ele alınmalıdır.

Karaelmas Ekspresi veya daha nostaljik adıyla “Kömüre Giden Demiryolu”, yolcu taşımacılığının yanı sıra Türkiye’nin önemli enerji kaynağı olan kömürün taşınması amacıyla da kullanılmaktadır. Turistik Doğu Ekspresi’nde olduğu gibi Karaelmas Ekspresi’nin de turizm amaçlı kullanılması turistlerin bu bölgenin doğal, tarihi ve kültürel değerleriyle tanışmalarının önünü açacak ve TR 81 Bölgesinin gelişmesine önemli derecede katkıda bulunacaktır.

Tarihi Kentler Birliği tarafından 2015 yılında yayınlanan Kültür Rotaları Planlama Rehberi’nde turizm rotasının ana temasına, işlevine ve kapsamına göre değişiklik gösterse de rotalar üzerinde yer alan temel bileşenlerin belirlenmesi gerektiği belirtilmektedir. Bu noktada rota kapsamına alınacak bölgenin değerleri; tarihsel ve kültürel bağlam (Tarihsel rol, konum, komşular, üretim deseni, kültürel ve ekonomik ilişkiler), tarihi yol izleri (Döşeme izleri, mil taşları, köprüler), Arkeolojik izler (Antik kentler ve/veya tekil yapı kalıntıları), Kırsal doku (Kırsal mimari, geleneksel yaşam, tarım ve hayvancılık), Tarihi kentler (Sivil mimari, anıtsal yapılar, çarşılar, meydanlar vb.), Somut olmayan kültür mirası (El sanatları, yemek kültürü, göç ritüelleri, üretim ritüelleri, hikâyeler vb.), Sembolik değerler (önemli kişiler, olaylar veya mekânlar), Doğal değerler (göl, nehir, dere, şelale, mağara, vadi, kanyon gibi görülmeye değer oluşumlar), Endemik değerler (Yöreye özgü bitki ve yaban hayatı), Korunan doğal alanlar (Milli parklar, tabiat parkları, sulak alanlar, anıt ağaçlar) başlıkları altında toplanmıştır (Karataş, 2015:47). Bu çalışmada da TR 81 Bölgesinin turizm değerleri aşağıda belirtilen başlıklar altında il ayrımına gidilmeden verilmektedir (Tablo 1).

Tablo 1: TR 81 Bölgesinin Turizm Değerleri

Tarihi Yol İzleri	Aşağı Tokatlı Köprüsü, Taşköprü, Çevrik Köprü, Konarı Köprüsü, Tokatlı Köprüsü, Kuşkayası Yol Anıtı
Arkeolojik İzler	Hadrianapolis Antik Kenti, Kimistene Antik Kenti, Ovacık Kaya Mezarları, Tios - Tieion Antik Kenti, İnönü Mağarası,
Kırsal Doku	Yörük Köyü, İncebacaklar Köyü, Yazıköy (Yenice), Yazıköy (Safranbolu), Sorkun Yaylası, Ulu Yayla, Sarıççek Yaylası, Boduroğlu Yaylası, Kokurdan Yaylası, Ardıç Yaylası, Gezen Yaylası, Zoni (Arıt) Yaylası, Katrovası Yaylası, Bölüklü Yaylası, Bacaklı Yaylası, Herkime Köyü Herkime Evleri.
Tarihi Kentler	Safranbolu, St. Stefanos Kilisesi (Ulu Cami), Gazi Süleyman Paşa Cami, Köprülü Mehmet Paşa Cami, Hidayetullah Cami, Taş Minare Cami, Dağdelen Cami, İzzet Mehmet Paşa Cami, Akçasu Cami, Küre-i Hadid Cami, Eski Hamam, Cinci Hamamı, Cinci Hanı, Safranbolu Saat Kulesi, İncekaya Su Kemer, Yemenciler Arastası, Safranbolu Evleri, Ahşap Bartın Evleri, Taşhan, Amasra Kalesi, Fatih Cami, Cenova Şatosu, Eski Şapel, Tekkeönü Kalesi, Amasra Bedesten, Kemere Köprüsü, Aya Nikolas Kilisesi, Kadioğlu Mozaikleri.
Somut Olmayan Kültür Mirası	El Sanatları: Eflani Çember Bezi, Sepetçilik, Kaşıkçılık, Bastonculuk (Devrek Bastonu), Bakırcılık, Demircilik, Yemencilik, İğne Oyası, Bartın İşi Tel Kıрма, Ağaç Oymacılığı, Taş Sac yapımı, Ereğli Elpek Bezi, Çaycuma Pelemet Bezi, Gastronomi: Gözleme, Safranbolu Bükmesi, Safranbolu Lokumu, Kuyu Kebabı, Kara Mancar Yemeği, Mancar Dolması, Yaprak Dolması, Yayım (Ev Makarnası), Peruhi, Bandırma, Isıt Yemeği, Tavuklu Börek, Kabak Burması, Sini Çöreği, Çullu Börek, Bazlama, Su Böreği, Ev Baklavası, Safranlı Zerde, Hışmerim, Haluşka, Ballı Yoğurt, Amasra Salatası, Pirinçli Bartın Mantısı, Bartın Ağda Tatlısı, Bartın Tatlı Böreği, Deli Oğlan Sarığı, Devrek Beyaz Baklavası, Devrek Cevizli Kömeci, Çaycuma Manda Yoğurdu, Ereğli Pidesi, Osmanlı Çileği, Kestane Balı, Safranbolu Safranı,
Doğal Değerler	Bulak (Mencilis) Mağarası, Bulak Kanyonu, İncekaya Kanyonu, Tokatlı Kanyonu, Düzce (Kirpe) Kanyonu, Yaci Kanyonu, Sakaralan Kanyonu, Sırçalı Kanyonu, Şeker Kanyonu, Baklabostan Şelalesi, Yenice Ormanları, Kdz. Ereğli Fetih Çınarları, Ulukaya Şelalesi, Göl Deresi Şelalesi, Gergece Şelalesi, Aksu Şelalesi, Arıkayası Şelaleleri, Bartın Irmağı, Güzelcehisar Lav Sütunları, Gürcüoluk Mağarası, Gököl Mağarası, Çayırköy Mağarası, İnağzı Mağarası, Kızilelma – Cumayanı Mağara Sistemi, Sofular Mağarası, Madencioğlu Şelalesi, Süzek Deresi Şelaleleri ve Kanyonu, Güneşli Şelalesi, Kayalıdere Vadisi ve Şelalesi, Değirmenağzı Şelaleleri, Harmankaya Kanyonu ve Şelaleleri,
Endemik Değerler	Yenice Ormanları (Dünya Doğayı Koruma Vakfı tarafından 1999 yılında Avrupa ölçeğinde korunması gereken 100 Sıcak Nokta'dan biri olarak ilan edilmiş Yenice Ormanları, Türkiye'nin en büyük blok ormandır. Anıt ağaçları, yaşlı ormanları, yaban hayatı çeşitliliği ve endemik değerleriyle Avrupa'nın biyolojik zenginliğe sahip değerli alanlarından biridir.) Küre Dağları (Dünya Doğayı Koruma Vakfı tarafından 1999 yılında Avrupa ölçeğinde korunması gereken 100 Sıcak Nokta'dan biri olarak ilan edilmiş Küre Dağları Milli Parkı, 2012 yılında Avrupa'nın Korunan Alanlar Ağı'na (PAN Parks Network) Türkiye'den kabul edilen ilk milli park olmuştur. Sahip olduğu jeolojik ve peyzaj değerleri, ormanları, yaban hayatı çeşitliliği ve endemik değerleri, biyolojik zenginliğe sahip bir milli parktır. TR81 Bölgesi, zengin florası, faunası ve endemik değerleriyle görülmeye değer bir bölgedir.
Korunan Doğal Alanlar	Çamlık Tabiat Parkı, Baklabostan Tabiat Parkı, Gürleyik Tabiat Parkı, Sırçalı (Düzce) Kanyonu Yaban Hayatı Geliştirme Sahası, Çitdere Tabiat Koruma Alanı, Kavaklı Tabiat Koruma Alanı, Türbeçamu Tabiat Anıtı, Küre Dağları Milli Parkı, Balamba Tabiat Parkı, Ahatlar Tabiat Parkı, Gürcüoluk Mağarası Tabiat Parkı, Sökü Yaban Hayatı Geliştirme Sahası, Anıt Porsuk Ağacı, Gümeli Tabiat Anıtı, Milli Egemenlik Tabiat Parkı, Danaağzı Tabiat Parkı, Göldeği Tabiat Parkı.
Müzeler	Safranbolu Kent Tarih Müzesi, Kaymakamlar Gezi Evi, Çikolata Müzesi, Kahve Müzesi, Tabakhane Müzesi, Yenice İhlamur Teras Tabiat Müzesi, Amasra Müzesi, Bartın Kent Müzesi, Kemal Samancıoğlu Etnografya Müzesi, Küre Dağları Milli Parkı Ulus Ziyaretçi Merkezi ve Etnografya Müzesi (Kocagöz Konağı), Devrek Baston Müzesi, Zonguldak Maden Müzesi, Çanakçılar Arkeoloji ve Etnografya Müzesi, Kdz. Ereğli Kent Müzesi, Gazi Alemdar Gemisi Müzesi, Kdz. Ereğli Belediyesi Kent Müzesi.
Endüstriyel Miras	Zonguldak Merkez Lavuarı, TTK Yayla Konağı Misafirhanesi, Konuk Evi A tipi, Fener Mahallesi, Deniz Feneri, Doktorlar Lokali, Mühendisler Lokali, Deniz Kulübü, Lojmanlar, Zonguldak Limanı, Varagel Tüneli, Üzülmez Kültür Vadisi, Maden Şehitleri Anıtı, Uzun Mehmet Anıtı, Çatalağzı Lavuarı, Aşağı Kandilli Alanı, TTK Amasra İşletme Alanı ve Yapıları, Ölüce Deniz Feneri, Köseağzı Plajı, TCDD Çatalağzı Demiryolu İşletmeleri, Işıkveren Termik Santrali* *Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nun 2021 yılında yürüttüğü "TR81 Batı Karadeniz Bölgesi Endüstri Mirası Ögelerinin Araştırılması" çalışmasında bölgedeki tüm endüstriyel miras ögeleri görülebilmektedir.

Kaynak: Karabük İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Zonguldak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Tarım ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü, Dünya Doğayı Koruma Vakfı, Batı Karadeniz Turizm Master Planı, BAKKA Kütüphane internet sayfalarından ve Türker ve Yaşar, (2019)'dan derlenmiştir.

TR81 Bölgesinde yer alan Karabük, Bartın ve Zonguldak illerine ait tarihi ve kültürel zenginlikler, doğal güzellikler ve endüstri mirası öğeleri (Tablo 1’de verilen değerlerin bazıları) Karaelmas Ekspresi’nin, Kırıkkale-Irmak Tren İstasyonu’ndan ayrılarak takip ettiği rota üzerinde (Çankırı, Çerkeş, Eskipazar, Karabük, Yenice, Çaycuma, Filyos, Zonguldak) işaretlenmiştir (Bkz. Resim 12).



Resim 9: Karaelmas Ekspresi Güzergahında ve Yakın Çevresinde Yer Alan Değerler

Kaynak: Yazar tarafından hazırlanmıştır.

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1PyMHZC6yCWMhVhCFr5vJaNFewebAO4KO&usp=sharing>¹

TR81 Bölgesinde Karaelmas Ekspresi Rotasında Alternatif Tur Programları

Karaelmas Ekspresi, henüz turistik anlamda hizmet vermediği için burada belirtilen tur programlarının oluşturulmasında mevcut yolcu taşımacılığı sefer saatleri dikkate alınmıştır. Karaelmas ekspresi, TR81 Bölgesinde Karabük ve Zonguldak illerinden geçmektedir. Ancak bölgede yer alan Bartın ilinin turizm değerlerine de tur programlarında demiryolu ve karayolu entegrasyonu dikkate alınarak yer verilmiştir. Programların içeriğinde verilen gezi noktaları ve ziyaret süreleri misafirlerin ilgi alanına göre değiştirilebilir. Tur programları sürelerine ve içeriklerine göre çok farklı alternatiflere sahiptir. Çalışma kapsamında bölgede gerçekleştirilebilecek tüm tur programlarına yer vermek mümkün değildir. Bu nedenle çalışmada bölgeye tur düzenlemek isteyen seyahat acentalarının ve münferit yolcuların gerçekleştirebilecekleri veya farklı içeriğe sahip tur programı düzenleme noktasında onlara fikir verebilecek günübürlük, bir gece konaklamalı ve iki gece konaklamalı tur programlarına yer verilmiştir.

Günübürlük Alternatif Tur Programları

Yenice – Safranbolu (1. Alternatif): Yeniçağ, Mengen, Devrek, Yenice istikametinden karayoluyla gerçekleştirilecek seyahatle Yenice’ye varış ve Ihlamur Teras’da alınacak kahvaltıyla güne başlama (07.30 veya 08.00). Ihlamur Teras’da bulunan Tabiat Müzesi gezisi ve eşsiz manzarada çekilecek fotoğraflar için serbest zaman sonrası 09.44’te hareket edecek Karabük treni için en geç 09.15’te Ihlamur Teras’dan Yenice garına hareket. Yenice Ormanları eşliğinde 51 dakika sürecek tren yolculuğu ile 10.35’te Karabük garına varış. Garda bekleyen otobüsle Safranbolu gezisine Yörük Köyü ile başlama (11.00-12.30). Ardından Tokatlı Kanyonu’nda yer

¹ Harita üzerinde işaretlemeler yazar tarafından kategoriler bazında yapılmıştır. İlgili link ile işaretlemelerin ait olduğu değerlerin lokasyonunu görmek mümkündür.

alan Cam Teras, İncekaya Su Kemerı gezisi (13.00-13.30) ve Bulak Mağarası ziyareti (14.00-15.30) gerçekleştirilir. Eski Safranbolu çarşısında yapılacak gezi (tarihi camiler, Cinci Han, Kaymakamlar Gezi Evi, müzeler, arasta ve çarşılar) ve serbest zaman sonrası otobüsle geri dönüş yolculuğuna başlanır (16.00-19.00). Bu program Safranbolu başlangıç noktası olarak da gerçekleştirilebilir. Bu durumda Karabük'ten 16.05'te hareket eden tren seferi kullanılabilir.

Yenice – Safranbolu (2. Alternatif): Yeniçağ, Mengen, Devrek, Yenice istikametinden karayoluyla gerçekleştirilecek seyahatle Yenice'ye varış ve İhlamur Teras'da alınacak kahvaltıyla güne başlama (08.00). İhlamur Teras'da bulunan Tabiat Müzesi gezisi ve eşsiz manzarada çekilecek fotoğraflar için serbest zaman sonrasında Yenice Ormanları'nın eşsiz güzelliğinde yerel rehber eşliğinde gerçekleştirilecek Trekking etkinliği (09.30-13.00). Saat 13.36'da hareket edecek Karabük treni için Yenice garına hareket (13.00). Yenice Ormanları eşliğinde 50 dakika sürecek tren yolculuğu ile 14.26'da Karabük garına varış. Garda bekleyen otobüsle Safranbolu gezisine eski çarşı ile başlama (15.00). Gezi ve yemek molası ardından 17.30'da eski çarşıdan hareket. Hıdırlık Tepesi ve Yörük Köyü gezisi sonrası otobüsle dönüş yolculuğuna başlanır (17.45 - 19.30). Bu program Safranbolu başlangıç noktası olarak da gerçekleştirilebilir. Bu durumda erken saatlerde Safranbolu gezisine başlanması gerekmektedir. Karabük'ten 13.05'te hareket eden tren seferi kullanılabilir.

Zonguldak – Filyos (1. Alternatif): Zonguldak merkezde alınacak kahvaltı sonrası Maden Müzesi, Eğitim Ocağı, Gökgöl Mağarası, Fener Mahallesi, Varagel Tüneli gezisi sonrasında 13.30'da Zonguldak garından trene binerek Filyos'a hareket edilir. Karadeniz kıyısında doğa, deniz manzarası ve endüstriyel miras öğeleri eşliğinde gerçekleştirilecek 42 dakikalık tren yolculuğu ile Filyos'a varış (14.12). Filyos'da deniz kenarında alınacak yemek ve serbest zaman sonrasında otobüsle Tios Antik Kenti'nin de akropolü olan Filyos Kalesi'ne hareket (16.00). Filyos Kalesi gezisinden sonra Devrek – Mengen istikametinden dönüş için yola çıkış (17.00). Geri dönüş yolu üzerinde önce Çaycuma'nın meşhur manda sütü ürünleri için bir durak noktası olacak (17.40 – 18.00) daha sonra Devrek ilçesinin ünlü bastonlarını görebilmek için Devrek Baston Park'ta Baston Müzesi gezisi ve baston alışverişi (18.20-19.00) için ikinci bir durak noktası olacaktır.

Zonguldak – Filyos (2. Alternatif): Zonguldak merkezde alınacak kahvaltı sonrası (08.00-09.00) şehir merkezine 4 km mesafede bulunan Harmankaya Şelaleleri Tabiat Anıtı'nda yaklaşık 2.5 saatlik Trekking etkinliği gerçekleştirilir. Maden Müzesi, Eğitim Ocağı, Gökgöl Mağarası (12.00-14.15), öğle yemeği, Fener Mahallesi, Varagel Tüneli (14.30- 16.00) gezisi sonrasında 16.30'da Zonguldak garından trene binerek Filyos'a hareket edilir. Karadeniz kıyısında doğa, deniz manzarası ve endüstriyel miras öğeleri eşliğinde gerçekleştirilecek 42 dakikalık tren yolculuğu ile Filyos'a varış (17.12). Otobüsle Tios Antik Kenti'nin de akropolü olan Filyos Kalesi'ne hareket (17.30). Filyos Kalesi gezisinden sonra Devrek – Mengen istikametinden dönüş için yola çıkış (18.15). Geri dönüş yolu üzerinde zamana göre Çaycuma'nın meşhur manda sütü ürünleri alışverişi ve Devrek Baston Park'ta Baston Müzesi gezisi ve baston alışverişi için iki ayrı durak noktası eklenebilir. Bu program, Filyos başlangıç noktası olarak da gerçekleştirilebilir. Bu durumda Filyos'dan saat 09.26'da hareket edecek trene yetişmek için Filyos Kalesi gezisinin 07.30-08.00 saatleri arasında gerçekleştirilmesi, kahvaltının da Filyos'da 08.15 ve 09.10 saatleri arasında alınması gerekmektedir.

Bir Gece Konaklamalı Alternatif Tur Programları

Zonguldak – Filyos – Amasra – Çaycuma – Safranbolu: Zonguldak merkezde alınacak kahvaltı (09.00-10.00) ile başlayan tur programı, Maden Müzesi ve Eğitim Ocağı (10.15-11.45), Gökgöl Mağarası (12.00-13.15), öğle yemeği, Fener Mahallesi, Varagel Tüneli (13.15- 16.00) gezisi

sonrasında 16.30'da Zonguldak garından trene binerek Filyos'a hareket edilir. Varış saati 17.12. Otobüsle Tios Antik Kenti'nin de akropolü olan Filyos Kalesi'ne hareket (17.30). Filyos Kalesi gezisinden (17.40-18.15) sonra karayolu ile Amasra'ya yolculuk (18.15 – 19.30). Konaklama Amasra'da gerçekleşiyor. Erken alınacak sabah kahvaltısı ardından Amasra Kalesi, Kemere Köprüsü, Fatih Cami, Ceneviz Şatosu, Amasra Müzesi gezisi, serbest zaman ve Çaycuma'ya hareket (11.00). 12.45'te Çaycuma garından Karabük yolculuğumuz için trene binmeden önce Çaycuma süt ürünleri alışverişi yapılabilir. 14.26'da Karabük'e varış ve otobüsle Safranbolu'ya hareket (14.45). Eski Safranbolu çarşısında yemek molası (15.15-16.00) sonrasında 16.00- 18.30 saatleri arası eski çarşıda gezi gerçekleştirilir ve serbest zaman verilir. 18.30'da dönüş yolculuğu başlar.

Kdz. Ereğli – Zonguldak – Filyos – Devrek: Kdz. Ereğli sahilinde alınacak kahvaltı (09.00-10.00) sonrası Alemdar Gemi Müzesi gezisi ile tur programına başlanır (10.15-10.45). Karadeniz Ereğli Müzesi (11.00-11.30), Osmanlı çileği ürünleri ve Elpek bezi satış noktaları (11.30-12.00), Cehennemağzı Mağaraları (12.10-13.10), Kdz. Ereğli sahilinde bulunan Fetih Çınarları ve Bozhane gezisi (13.20-14.00), öğle yemeği (14.00-15.00) ve sonrasında Zonguldak'a hareket (15.00-16.00). Harmankaya Şelaleleri Tabiat Anıtı'nda yaklaşık 2,5 saatlik Trekking etkinliği gerçekleştirilir (16.00-18.30). Konaklama Zonguldak merkezde. Ertesi gün sabah kahvaltısından sonra Gökgöl Mağarası gezisi (08.30-09.45), Maden Müzesi ve Eğitim Ocağı gezisi (10.00-11.30), Fener Mahallesi ve Varagel Tüneli gezisi (11.45-13.00). 13.30'da hareket edecek Filyos treni için 13.00'de Zonguldak garına hareket, 42 dakikalık tren yolculuğu ile Filyos'a varış (14.12). Filyos'da deniz kenarında alınacak yemek ve serbest zaman sonrasında otobüsle Tios Antik Kenti'nin de akropolü olan Filyos Kalesi'ne hareket (16.00). Filyos Kalesi gezisinden sonra Devrek – Mengen istikametinden dönüş için yola çıkış (17.00). Geri dönüş yolu üzerinde önce Çaycuma'nın meşhur manda sütü ürünleri için bir durak noktası olacak (17.40 – 18.00) daha sonra Devrek ilçesinin ünlü bastonlarını görebilmek için Devrek Baston Park'ta Baston Müzesi gezisi ve baston alışverişi (18.20-19.00) için ikinci bir durak noktası olacaktır.

Safranbolu – Yenice – Devrek: Gerede-Karabük yolu üzerinde yer alan Eskipazar'da Hadrianapolis Antik Kenti gezisiyle programa başlanır (08.00-08.45). Eskipazar'dan 1 saatlik yolculuk sonunda saat 09.45'te Safranbolu'ya ulaşılır. Kahvaltı (09.45-10.45) ardından eski çarşı gezisi ve serbest zaman (10.45-13.30). Hıdırlık tepesi (13.40-14.10), Yörük Köyü (14.30-16.00), Cam Teras ve İncekaya Su kemeri (16.30-17.30), Konaklama Safranbolu. Sabah kahvaltısı (08.15-09.15), Bulak Mağarası gezisi (09.45-12.00), saat 13.05'te hareket edecek tren için Karabük garına hareket (12.00-12.45). 55 dakika sürecek tren yolculuğu sonrası Yenice'ye varış (14.00). Otobüsle Ihlamur Teras'a gidiş, öğle yemeği ve serbest zaman (14.00-16.30). 16.30'da Yenice-Devrek-Mengen istikametinden dönüş yolculuğu başlar. 17.30'da Devrek Baston Park'ta Baston Müzesi gezisi ve baston alışverişi için verilen mola sonrası 18.15'te hareket edilir.

İki Gece Konaklamalı Alternatif Tur Programı

Safranbolu – Yenice – Amasra – Filyos - Zonguldak: Gerede-Karabük yolu üzerinde yer alan Eskipazar'da Hadrianapolis Antik Kenti gezisiyle programa başlanır (08.00-08.45). Eskipazar'dan 1 saatlik yolculuk sonunda saat 09.45'te Safranbolu'ya ulaşılır. Kahvaltı (09.45-10.45) ardından eski çarşı gezisi ve serbest zaman (10.45-13.30). Hıdırlık tepesi (13.40-14.10), Yörük Köyü (14.30-16.00), Cam Teras ve İncekaya Su kemeri (16.30-17.30), ilk gece konaklama Safranbolu. Sabah kahvaltısı (08.15-09.15), Bulak Mağarası gezisi (09.45-12.00), saat 13.05'te hareket edecek tren için Karabük garına hareket (12.00-12.45). 55 dakika sürecek tren yolculuğu sonrası Yenice'ye varış (14.00). Otobüsle Ihlamur Teras'a gidiş, öğle yemeği ve serbest zaman (14.00-16.30). 16.30'da Yenice'den Amasra'ya hareket ve 18.15'te Amasra'ya varış. İkinci gece konaklama Amasra. Erken

alınacak sabah kahvaltısı ardından Amasra Kalesi, Kemere Köprüsü, Fatih Cami, Ceneviz Şatosu, Amasra Müzesi gezisi, serbest zaman ve Filyos'a hareket (11.00). Filyos Kalesi gezisi (12.15-12.45), 13.18'de hareket edecek trenle 44 dakikalık yolculuk sonrasında 14.02'de Zonguldak garına ulaşıyoruz. Öğle yemeği (14.15-15.15) sonrasında Maden Müzesi ve Eğitim Ocağı gezisi (15.30-17.00) ile Gököl Mağarası gezisi (17.15-18.30) gerçekleştirilip dönüş yoluna çıkılır.

SONUÇ ve TARTIŞMA

Tren turizminin, son yıllarda oldukça tercih edilen bir alternatif turizm çeşidi olarak ön plana çıktığı görülmektedir. Trenle gerçekleştirilen seyahatler bazen turizm olayına katılmanın temel amacı olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin dünyanın ünlü ve lüks trenleri olarak bilinen Maharajas Ekspresi (Hindistan), Palace On Wheels (Hindistan), Rovos-Pride of Africa (G. Afrika), Blue Train (G. Afrika), Golden Eagle Trans Sibiry Ekspresi (Rusya) ile gerçekleştirilecek seyahatlerde temel motivatör yolculuğun trenle gerçekleştirilecek olmasıdır.

Dünya genelinde her yıl daha fazla talep görmeye başlayan tren seyahatleri, misafirlere keyifli bir yolculuk eşliğinde güzergah üzerinde ve yakın çevresinde yer alan doğal güzellikler, tarihi ve kültürel zenginlikler ile buluşma, farklı deneyimler yaşama, yöresel değerleri tanıma şansı sunmaktadır. Türkiye'de turistik amaçla belirli dönemlerde hizmet veren Turistik Doğu Ekspresi'nin yanı sıra turistik adını taşımasa da yerli ve yabancı turistler tarafından tercih edilen Doğu Ekspresi, Van Gölü Ekspresi, Göller Ekspresi, Güney Kurtalan Ekspresi, Erciyes Ekspresi, Toros Ekspresi, Ege Ekspresi, Pamukkale Ekspresi, Ankara Ekspresi gibi diğer ana hat trenleri de turizmin canlanmasına önemli katkılarda bulunmaktadır. Doğal güzellikler içinde ilerleyen Karaelmas Ekspresi'nin hizmete başlaması, Batı Karadeniz Bölgesi'nde de turizmin canlanmasına ve bölgenin kalkınmasına destek olacaktır. Farklı bir tren rotası olmasının yanı sıra Yenice blok ormanlarının içinden geçmesi, Filyos – Zonguldak arasında deniz kıyısında ilerlemesi de bu hattı özel kılan nedenlerdir.

Dünya genelinde demiryolu ulaşımının, nostaljik oluşunun yanı sıra hız ve konfor olarak da turizm sektöründe tercih edilme oranının giderek artması Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nın bu alanda uzun yıllardır gerçekleştirdiği yatırımların hızlanmasını sağlamıştır. TCDD'nin yatırımlarının yanı sıra demiryolu ulaşımını konu alan turizm projelerini desteklemesi de bu noktada önem arz etmektedir. Türkiye Seyahat Acentaları Birliği'nin hazırladığı 'Gastronomi Treni Projesi' tren turizmiyle birlikte destinasyonların gastronomik kimliklerini ön plana çıkarmaya katkıda bulunmayı hedeflemektedir. Proje kapsamında charter yemekli vagonların, TCDD Taşımacılık AŞ.'nin Türkiye'de gerçekleştirdiği ekspres trenlerine bağlanarak yerel lezzetlerin duraklarda trenlere ulaştırılması, böylece gastronomik değerlerin tanıtımının gerçekleştirilmesi ve yerel esnafın kalkınması amaçlanmaktadır. Projenin öncelikle Erciyes Ekspresi'nde başlaması sonrasında Pamukkale Ekspresi ve Ege Ekspresi'nin de devreye girmesi planlanmaktadır. Gastronomi Treni Projesi'nin, Karaelmas Ekspresi hattında da ilerleyen dönemlerde hayata geçirilebilecek bir proje olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Tren turizmi, güzergah üzerindeki destinasyonların yanı sıra yakın çevresindeki destinasyonların tanıtımı ve pazarlanması noktasında da önemlidir. Bu nedenle turizm rotalarının oluşturulmasında destinasyondaki iş birliğinin yanı sıra yakın destinasyonlar arasında da iş birliğinin gerçekleştirilmesi, altyapı, araştırma-değerlendirme, planlama, gerçekleştirme-tanıtım süreçlerinin birlikte ele alınması çalışmaların devamlılığı ve başarıya ulaşması açısından gereklidir. Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini kapsayan TR 81 Bölgesinde bu iş birliğinin sağlanması, bölgenin bütün olarak turizm potansiyelinin arttırılmasına katkıda bulunacaktır. Karabük ilinin Unesco Dünya Miras listesinde bulunan Safranbolu ilçesine sahip

olması, Bartın ilinin doğal güzele ve tarihi zenginliğe sahip Amasra ilçesine sahip olması bu iller için önemli avantajlar sunmaktadır. Ancak mevcut destinasyonların yakın destinasyonlarla iş birliği yapması, ürün çeşitlendirmesi ve tekrarlanan seyahatlerin artmasına da katkıda bulunmaktadır.

Çalışma kapsamında demiryolu ve karayolu ulaşımını entegre şekilde içeren günübirlik dört farklı tur programı, bir gece konaklamayı içeren üç farklı tur programı, iki gece konaklamayı içeren bir tur programı hazırlanmıştır. Bu tur programları, TR 81 Bölgesine tur düzenlemek isteyen veya farklı programlar uygulamak isteyen seyahat acentalarının ve bireysel olarak seyahat eden turistlerin rahatlıkla uygulayabilecekleri tur programlarıdır. Alan çalışması esnasında araştırmacı tarafından bizzat uygulanmalarının yanı sıra günübirlik tur programlarından iki tanesinin ve konaklamalı tur programlarından bir tanesinin seyahat acentaları tarafından bizzat uygulanmasında da sorun yaşanmamıştır. Bir aksaklık yaşamamak adına tur programlarının uygulama döneminde geçerli olan tren saatlerinin dikkate alınması gerekmektedir. TR 81 Bölgesi'ne yönelik hali hazırda uygulanabilecek farklı tur programlarının olması bölgeye yönelik turizm hareketlerinin artmasına hizmet etmenin yanında, kültürel ve doğal mirasa olan hassasiyetin artırılması, koruma bilincinin yaygınlaştırılması ve yerel ekonominin canlanması açısından da katkı sağlayacaktır.

Bir destinasyonun, sahip olduğu turizm değerlerini bölgeyi bilmeyen seyahat acentalarına ve münferit misafirlere kolaylıkla sunabilmesi noktasında kültür, doğa, sağlık, gastronomi gibi seyahat amaçlarına göre değişen, günübirlik ve farklı sayıda geceleme içeren, farklı güzergah, ulaşırma ve ziyaret noktalarını kapsayan alternatif tur programlarına sahip olması önemli bir avantajdır. Farklı alternatifleri içeren tur programlarının hazır olması seyahat acentalarını destinasyona yönelik tur organize etme noktasında motive edici bir unsur olabilmektedir. Bu nedenle TR 81 Bölgesi için trekking, gastronomi, kültür, sağlık vb. seyahat amaçlarına yönelik farklı tur programlarının hazırlanması ve bu programların ilgili destinasyonların İl Kültür Turizm Müdürlüklerinin ve turizmle ilgili kuruluşların internet sitelerinde, varsa destinasyona ait internet sitesinde sunulması önem arz etmektedir. İlerleyen dönemlerde yapılacak çalışmalar da TR 81 Bölgesi dışında kalan ancak bu illere sınır olan Kastamonu, Çankırı, Bolu, Düzce illerini de kapsayan tur programlarının hazırlanması önerilmektedir.

KAYNAKLAR

- Akagündüz, Ü. (2016). Demiryollarının Dünyadaki Gelişimi ve Bu Gelişimin Türkiye'ye İlk Yansımaları, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4(36): 452-472.
- Albalate, D. and Fageda, X. (2016). High Speed Rail and Tourism: Empirical Evidence from Spain, *Transportation Research Part A*, 85, 174-185.
- Alkan, A. (2018). Alternatif Bir Turizm Rotası: Kurtalan Ekspresi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 6(4), 1016-1038.
- Arıkan, İ. ve Ahıpaşaoğlu, S. (2005). *Ulaşırma İşletmeleri*, Ankara: Gazi Kitapevi.
- Arslan, E. (2019). Burdur'da Doğa Turizmi ile İlişkili Alternatif Rotaların Belirlenmesi, *International Journal of Geography and Geography Education*, (40), 332-346.
- BAKKA, (2013). Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, Batı Karadeniz Turizm Master Planı, Cilt 1, Mevcut Durum Analizi, <https://bakkakutuphane.org/kategori/bolge-planlari/23>, [Erişim Tarihi: 20.12.2020].
- BAKKA Kütüphane, <https://bakkakutuphane.org/>, [Erişim Tarihi: 20.12.2021].

- Bartın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, <https://bartin.ktb.gov.tr/>, [Erişim Tarihi: 20.12.2021].
- Batı Karadeniz Turizm Master Planı, <http://batikaradeniz.gov.tr/>, [Erişim Tarihi: 20.12.2021].
- Baykal, F. (2015). Uluslararası Turizm Ulaştırmasının Akış Yönü ve Dağılımı Dokusu, *Ege Coğrafya Dergisi*, 24(2), 57-68.
- Blancheton, B. and Marchi, J.-J. (2013). The Three Systems of Rail Tourism: French Case, *Tourism Management Perspectives* 5, 31-40.
- Borak, S. (1969). Demiryollarının Tarihi, *Hayat Tarih Mecmuası*, 12(98), 82-86.
- Briedenhann, J. and Wickens, E. (2004). Tourism Routes as a Tool for the Economic Development of Rural Areas—Vibrant Hope or Impossible Dream?, *Tourism Management* 25, 71-79.
- Bruwer, J. (2003). South African Wine Routes: Some Perspectives on the Wine Tourism Industry's Structural Dimensions and Wine Tourism Product, *Tourism Management* 24, 423-435.
- Buluk, B. ve Eşitti, B. (2019). Batıdan Doğuya Yavaş Seyahat: Doğu Ekspresi'nin Kars'ın Sürdürülebilir Turizm Gelişimine Etkisi. *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(2), 159-176.
- Büyükc, Ö. ve Can, E. (2020). Zeytinyağı Kültürel Rotalarının Turizm Potansiyeli Açısından Değeri ve Türkiye'de Uygulanabilirliği. *AHBVÜ Turizm Fakültesi Dergisi*, 23(1), 191-210.
- Ceylan, V., Ceylan, F. ve Yaman, M. (2018). 70 Yıl Sonra Gelen Değişim: Doğu Ekspresi Yolculuğunun Gastronomi Turizmi Kapsamında Değerlendirilmesi, *1. Uluslararası Turizmde Yeni Jenerasyonlar ve Yeni Trendler Konferansı* (01-03 Kasım) Sapanca, 134-144.
- COE, (2021a). Council of Europe, Cultural Routes of the Council of Europe Programme <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/home>, [Erişim Tarihi: 10.12.2021].
- COE, (2021b). Council of Europe, Explore all Cultural Routes by Theme, <https://www.coe.int/en/web/cultural-routes/by-theme>, [Erişim Tarihi: 13.12.2021].
- Cook, R. A., Hsu, C. H. C. ve Marqua, J. J. (2016). *Turizm, Konaklama ve Seyahat İşletmeciliği*, 5. Basımdan Çeviri (Çev. Edt. M. Tuna), Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Corbin, J. and Strauss, A. (2008). Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory, (3rd ed.), Sage Publications, Inc.
- CRS, (2021). Kültür Rotaları Derneği, Rotalar, <https://culturerolesinturkey.com/tr/tum-rotalar/>, [Erişim Tarihi: 18.12.2021].
- Çakır, A., Çiftçi, G. ve Çakır, G. (2017). Trakya Turizm Rotası Projesi: Lezzet Rotası Üzerine Bir Değerlendirme *Journal of Tourism and Gastronomy Studies* 5/Special issue 2, 194-205.
- Çakmak, V. ve Altaş, A. (2018). Sosyal Medya Etkileşiminde Tren Yolculukları: Doğu Ekspresi ile İlgili Youtube Paylaşım Videolarının Analizi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 6(1), 390-408.
- Çakmak, T. F. (2021). Zonguldak İlinin Endüstriyel Miras Turizmi Üzerine Bir Tur Rotası. *Turist Rehberliği Nitel Araştırmalar Dergisi*, 2(2), 150-161.
- Durlu Özkaya, F., Özkaya, M.T., Tunaliöglu, R., Bayar, R. ve Tunaliöglu E. (2018). Anadolu'da Zeytin ve Zeytinyağı Yemekler Rotası, *Journal of Tourism and Gastronomy Studies* 6(3), 263-274.
- Dünya Doğayı Koruma Vakfı, <https://www.wwf.org.tr/?1143/yeniceormanlarikorumaaltinaalinsin>, [Erişim Tarihi: 01.01.2022].

Erşen, G., Yüncü, H. R., Metin, T. C. ve Çabuk, A. (2016). Gastronomi Turizminde Yeni Açılımlar: Karaburun Zeytin Rotalarının Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Analizi, *Gastronomi Turizmi Kongresi*, Balıkesir.

Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D. and Wanhill, S. (2018). *Tourism: principles and practice*, 6. Baskı, United Kingdom: Pearson.

Flognfeldt, T. (2005). The Tourist Route System – Models of Travelling Patterns, *Belgian Journal of Geography*, 1-2, 35-58.

Gül, S. ve Yılmaz, A. (2020). Yerel Kalkınmanın Bir Aracı Olarak Kültür Turizmi ve Kültür Rotaları: Vezirköprü Yöresi Örneği, *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 8(3), 1855-1879.

Hacıoğlu, N. (2006). *Seyahat Acentacılığı ve Tur Operatörlüğü*, Ankara: Nobel Yayıncılık.

Halaç, H.H. ve Benzer, M. (2019). Küçük Yerleşim Yerlerinin Turizme Açılmasında Kültürel Mirasın Rota ile Kurgulanması, *Geomatik Dergisi*, 4(1), 23-29.

<https://op.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlarimiz/newsletter-ikz-tr.pdf>, [Erişim Tarihi: 27.03.2021].

<https://www.britannica.com/biography/George-Stephenson>, [Erişim Tarihi: 08.11.2021].

<https://www.routard.com/contenu-dossier/cid135527-15-voyages-en-train-dans-le-monde-a-decouvrir.html?page=2>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://www.glacierexpress.ch/fr/conception-voyage/tarifs/>, [Erişim Tarihi: 06.07.2022].

<https://www.glacierexpress.ch/de/reiseplanung/preise/>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://www.yonder.fr/destinations/grand-angle/le-glacier-express-le-train-rapide-le-plus-lent-du-monde-suisse>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://www.traindeluxe.com/compagnies/18-el-transcantabrico>, [Erişim Tarihi: 06.07.2022].

<https://www.luxurytrainclub.com/fr/trains/el-transcantabrico-gran-lujo/>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://francais.amtrak.com/california-zephyr-train>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://www.vacationsbyrail.com/tours/amtrak-california-zephyr-experience-chicago-san-francisco/>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://shongololo.com/>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://shongololo.com/route/southern-cross/>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://shongololo.com/route/dune-express/>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://shongololo.com/route/good-hope/>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://www.train-registan.fr/circuit-almaty-ashgabat-mars-avril/>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://www.routard.com/contenu-dossier/cid135527-15-voyages-en-train-dans-le-monde-a-decouvrir.html?page=5>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<http://luxurytrainstravel.com/registan-great-silk-road-2020-2021.php>, [Erişim Tarihi: 20.08.2021].

<https://www.australia.com/fr-fr/trips-and-itineraries/sydney-and-surrounds/4-days-on-board-the-indian-pacific-train.html>, [Erişim Tarihi: 21.08.2021].

<https://australie-a-la-carte.com/voyage-en-train-australie/train-indian-pacific-sydney-perth>, [Erişim Tarihi: 21.08.2021].

- <https://journeybeyontrain.com.au/guest-information/fares-and-timetables/indian-pacific-2021-fares-timetable/>, [Erişim Tarihi: 21.08.2021].
- <https://www.australia.com/fr-fr/trips-and-itineraries/trip-planner.html#dVb423KA>, [Erişim Tarihi: 28.11.2021].
- <https://tr.railturkey.org/seyahat/trenler/anahat/doguturistik/>, [Erişim Tarihi: 28.11.2021].
- <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/duyuru/153>, [Erişim Tarihi: 28.11.2021].
- <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/tren/guney-kurtalan-ekspresi/>, [Erişim Tarihi: 06.12.2021].
- <http://www.kurtalan.gov.tr/kurtalan-ekspresiii>, [Erişim Tarihi: 06.12.2021].
- <https://rayhaber.com/2021/12/karaemas-ekspresi-ankara-karabuk-tren-seferleri-basliyor/>, [Erişim Tarihi: 03.01.2022].
- <https://www.olay18.com/karaemas-ekspresi-yolcu-seferleri-baslamadan-bitti/>, [Erişim Tarihi: 03.01.2022].
- <https://www.cankiripostasi.com/gundem/karaemas-ekspresi-yolcu-tren-seferleri-ertelendi-h9970.html>, [Erişim Tarihi: 03.01.2022].
- <https://www.pusulagazetesi.com.tr/karaemas-ekspresi-basliyor-zonguldak-2021e-kaliyor-161774-haberler.html>, [Erişim Tarihi: 03.01.2022].
- <https://ebilet.tcddtasimacilik.gov.tr/view/eybis/tnmGenel/bolgeselSeferler.jsf?>, [Erişim Tarihi: 03.01.2022].
- ICOMOS, (2008). The Icomos Charter on Cultural Routes, http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_en0623812001536913379.pdf, [Erişim Tarihi: 13.12.2021].
- Karabulut, Y. (1997). Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı, Ankara Üniversitesi, *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 6, 163-187.
- Karabük İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, <https://karabuk.ktb.gov.tr/>, [Erişim Tarihi: 20.12.2021].
- Karacakaya, R., Yücedağ, İ. ve Yılmaz, N. (2013). *Arşiv Belgelerinde Karabük, Karabük Valiliği Kültür Yayınları*, ISBN: 97 -605-149-015-1, İstanbul: Seçil Ofset.
- Karadeniz, V. ve Akpınar, D. (2014). Sivas-Erzurum Demiryolunun Yapım Süreci, Sosyo-İktisadi Etkileri ve Geleceği, *Atatürk Dergisi*, 3(1), 13-40.
- Karasar, N. (2017). *Bilimsel Araştırma Yöntemi* (32. Basım). Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Karataş, E. (2015). *ÇEKÜL Vakfı Kültür Rotaları Planlama Rehberi*, ISBN: 978-975-92451-5-3, İstanbul: Tarihi Kentler Birliği Yayınları.
- Kervankıran, İ. ve Çuhadar, M. (2014). Turizm Rotalarının oluşturulmasında Coğrafi Bilgi Sistemlerinin Önemi, III. *Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi*, 04-05 Nisan, Kuşadası, Aydın, 576-589.
- Küçükkuşurlu, M. ve Saylan, G.F. (2008). Şimendiferin Erzurum Yolculuğu, Atatürk Üniversitesi, *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı 38, 313-342.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı (2007). Türkiye Turizm Stratejisi 2023, Eylem Planı 2007-2013. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları-3085.
- Lourens, M. (2007). Route Tourism: A Roadmap for Successful Destinations and Local Economic Development, *Development Southern Africa*, 24 (3), 475-489.

- Pektaş, İ. (2017). Raylı Ulaşım Sistemleri Sektör Analizi, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi Yayınları, Erişim: <https://www.anadoluraylisistemler.org/content/upload/document-files/rayli-sistemler-sektor-an-20180106120111.pdf>, Erişim Tarihi: 12.05.2021.
- Rogerson, C.M. (2007). Tourism Routes as Vehicles for Local Economic Development in South Africa: The Example of the Magaliesberg Meander, *Urban Forum*, 18, 49-68.
- Rota, Y. (2012). Demiryolu Ulaştırması, Turizm Ulaştırması içinde, Edt. Erdoğan Cavcar, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2763, Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1721, Eskişehir.
- Selim, S. ve Sönmez, N.K., (2017). Coğrafi bilgi sistemleri tabanlı rota planlama: Likya Bölgesi Idebessos Antik Kenti, *Turkish Journal of Forestry*, 18(4), 302-308.
- Tamçelik, S. (2000). Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasî, İktisadî ve Sosyal Etkiler. *Erdem*, 12(35), 483-535.
- Tarım ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü, <https://www.tarimorman.gov.tr/DKMP>, [Erişim Tarihi: 20.12.2021].
- Türker, N. ve Yaşar, Z. (2019). Batı Karadeniz Bölümü Antik Kentlerinin Kültürel Miras Turizmi Açısından Değerlendirilmesi, *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(1), 1-26.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Taşımacılık (2020). 2019 Faaliyet Raporu, TCDD Taşımacılık A.Ş. Yayın No: 2020-1, Ankara.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Taşımacılık (2021). 2020 Faaliyet Raporu, TCDD Taşımacılık A.Ş. Yayın No: 2021-1, Ankara.
- Yang, Z. and Li, T. (2020). Does High-Speed Rail Boost Urban Tourism Economy in China?, *Current Issues in Tourism*, 23(16), 1973-1989.
- Yavuz, M. ve Tavukçu, A.Y. (2012). Doğukapı-Akyaka-Kars-Sarıkamış-Erzurum Eski Demiryolu Hattı ve Mimari Yapılanması (I), *Hacettepe Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 29(1), 293-312.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2016). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. (10. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Zaman, E. M. (2006). Kömüre Giden Demiryolu, içinde Mühendislik ve Mimarlık Öyküleri-2, ss.11-22, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Yayını, ISBN:9944-89-127-4, Ankara.
- Zonguldak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, <https://zonguldak.ktb.gov.tr/>, [Erişim Tarihi: 20.12.2021].