

TURİZMİN KENTSEL GELİŞİM ÜZERİNE ETKİLERİ: BİR ÖRNEK İNCELEME ANTALYA-TÜRKİYE

The effects of tourism on urban development: A case study on Antalya-Turkey

Yrd. Doç. Dr. Ayhan AKIŞ*



ÖZET

Bu çalışmanın **amacı**; turizmin Antalya kentine olan etkilerini ortaya koymak ve turizmin kent üzerindeki olumsuz etkilerinin nasıl bertaraf edilebileceği üzerinde çözüm önerileri sunmaktır. Araştırma ortaya konulurken turizmin kent üzerinde en fazla etkilerinin görüldüğü bölgelerde kentte birçok arazi çalışması yapılmıştır. Kentle ilgili gerek belediye gerekse diğer kuruluşların görüşlerine başvurularak ilgililerle mülakatlar yapılmıştır. Bu çalışma Antalya Büyükşehir Belediyesi, Döşemealtı, Kepez, Aksu, Muratpaşa ve Konyaaltı belediyelerinin sınırlarını kapsamaktadır.

Bulgular: Antalya Türkiye’de meydana gelen 1980’li yıllardaki turizm patlamasından en fazla etkilenen kentlerden birisidir. Antalya il olarak yaklaşık 9 milyon (2008) turist almaktadır. Önemli bir kısmı şehirde ya da şehre yakın yerlerde konaklayan turistler ulaşım nedeniyle kent merkeziyle bağlantılıdır. Bu da, daha çok ulaşım anlamında kente en fazla yükü oluşturan etkidir. 1980’li yıllarda kentteki turizm patlamasının etkisiyle kente yapılan iş göçü sonucunda kentin nüfusunda da bir patlama yaşanmıştır. Şöyle ki, kent nüfusu 1927 yılında 36 324 iken, 1970 yılında 164 950’ye, 1985 yılında 338 817’ye, 2007’de 913 568’e ulaşmıştır. Özellikle yaz aylarında kent merkezindeki nüfus (yaklaşık 2 milyon) kentsel alanlara ciddi bir baskı oluşturmaktadır. Bu baskı daha çok trafik üzerine olurken aynı zamanda ihtiyaç duyulan kentsel alanların eksikliğini de ortaya koymaktadır. Turizmde çalışmak için Antalya kentine yapılan göçler, daha çok kentin kuzey kesiminde yerleşmektedir. Bunun sonucunda bu bölgelerde kentsel fonksiyonlar eksik kalmakta ve bu bölgelere çok sayıda gece kondu yapılmaktadır.

Sonuç: Antalya kentinin üç temel sorunu vardır. Birincisi bazı semtlerin kentsel anlamda kullanım problemi. Bu problemi ortadan kaldırmak için mevcut kent yönetimleri, Cumhuriyet Meydanı, Doğu Garajı, Eski Otopark, Kaleiçi, Kale Kapısı, Demirciler ve Sobacılar çarşıları gibi bazı semtlerde kentsel dönüşüm projeleri uygulamaya koymuşlardır. Bu çabalar kentsel dönüşüm gerektiren diğer semtler için de uygulanmalıdır. İkincisi kentin trafik problemidir. Özellikle yaz aylarında turistlerin fazlaca kente geldiği mevsim olması dolayısıyla, yolların trafik yükünü çekememesi açısından alternatif ulaşım sistemleri geliştirilmelidir. Kentte, kentin zemini sağlam olmadığı için metro yapılamamakta, bu nedenle yapımı devam

* Selçuk Üniversitesi Ahmet Keleşoğlu Eğitim Fakültesi Orta Öğretim Sosyal Alanlar Bölümü Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı (ay_body@yahoo.com, ayhanakis@yahoo.com)

eden tramvay çalışmasına hız verilmelidir. Ayrıca, Antalya'da kent içi trafiği hızlandırmak için kent içindeki doğu-batı istikametli ana yola canlılık kazandırılmalıdır. Bunlara ilaveten, kentte şu anda yetersiz olan çevre yoluna yenisi eklenerek kentte etkin bir kent içi ulaşımı sağlanabilir. Üçüncü problem ise halkın ihtiyacı olan kentsel alanların eksikliğidir. Antalya'da meydana gelen hızlı kentleşmeyle beraber şuana kadar yapılan kent planlarında halkın ihtiyaçlarını karşılayacak kentsel alanlara yeterince yer verilmemiştir. Bu nedenle bundan sonra belediyelerin uygulayacağı kent planlarında halkın kullanabileceği park, alışveriş merkezi, yeşil alan, sinema, tiyatro gibi alan ve tesislerin artırılması kaçınılmazdır.

Anahtar Kelimeler: Antalya, Kent, Turizm, Turizmin Etkileri, Kentsel Gelişim.

ABSTRACT

The aim of this research is to determine the effects of tourism on Antalya and to offer solutions to defeat the negative effects of tourism on Antalya. This research includes the limits of Antalya Metropolitan, Döşemealtı, Kepez, Aksu, Muratpaşa and Konyaaltı Municipalities.

Findings: Antalya is one of the cities that was most affected from the tourism boom occurred in 1980s in Turkey. As local, Antalya province receives approximately 9 million foreign tourists (2008). A considerable part of tourists who lodge in the city or places close to the city are related with the city centre owing to transportation. And also this situation is the factor that composes most of the bulk in aspect of transportation. There happened to be boom of population of the city resulted from labors immigration by the effects of tourism boom in 1980s. That is to say; city population rose to 912 568 in 2007, 338 817 in 1985, 164 950 in 1970 while it was 36 324 in 1927. The population in the city centre (approximately 2 million) seriously coerces the urban areas especially in summer months. In the meantime, that coercion that focuses on traffic also manifests the lack of urban areas needed. The immigrants who come to Antalya in order to work in tourism sector accommodate mostly in the north side of the city. As a result, urban functions are insufficient in these areas and a great number of shanty houses are built.

Results: There are three affairs of Antalya city. First is the problem of using some districts in urban aspect. In order to tackle that problem, the present urban management has carried out urban transformation projects in some districts like Cumhuriyet Meydanı, Doğu Garajı, Eski Otogar, Kaleiçi, Kale Kapısı, Demirciler and Sobacılar Çarşısı. Second is the traffic problem of the city. Since summer is the season when tourists come affluently to the city, alternative transportation systems must be enhanced to tackle the traffic problem that increases in the season. The ongoing tramway construction in the city must be expedited. Besides, the traffic in main road with east-west directions must be regulated to make it gain alacrity and expedite inner traffic in the city. And the third problem is the lack of urban areas public need. From now on, it is inevitable for the municipalities to enhance the public areas such as parks, shopping centers, green fields, cinemas, and theatres.

Key Words: Antalya, Urban, Tourism, Tourism Effects, Urban Development.

GİRİŞ

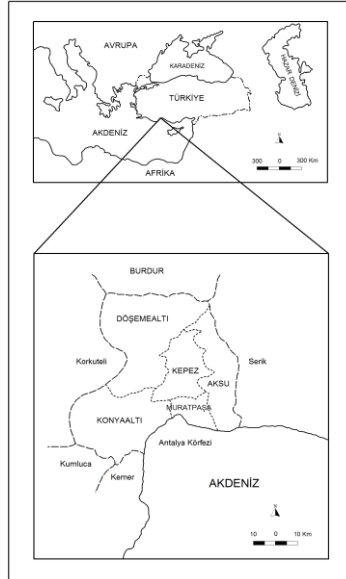
“En iyimser tanımla kent, bir eko-topluluktur. Bu karşı konulmaz gerçeği görmezden gelmek, modern çağın en ciddi fenomenlerinden birinin yol açtığı yıkımı görmezden gelmek demektir. Söz konusu fenomen, gezegenimizin bir çok doğal özelliğinin yanı sıra kentleri de silip süpüren muazzam kentleşmedir” (Bookchin, 1999, s. 9-10).

“Kentler, bağlı oldukları ekonomik ve toplumsal dizgelerin birer parçası, minyatürü, aynasıdır. Genel yapının tüm özellikleri, güzellikleri ve hastalıklarıyla birlikte onlara da yansır. Roma’da İtalya’yı, Londra’da İngiltere’yi, Jakarta’da Endonezya’yı, İstanbul’da Türkiye’yi tüm özellikleriyle kolayca bulabilirsiniz” (Keleş, 2009, s. 9).

“Ulus-devletin kentleşmesi (1923-1950), emek gücünün kentleşmesi (1950-1980) ve sermayenin kentleşmesi (1980 sonrası) süreçlerini Türkiye’nin diğer yerleri olduğu gibi Antalya da yaşamıştır” (Güçlü, 2007, s. 374). “İster ekonomik olarak izah edilsin ister sosyolojik olarak izah edilsin Türkiye’de kentleşme 1950’lerde başlayıp gelişen bir olaydır” (Es ve Ateş, 2004, s. 216).

Araştırma Sahasının Sınırları, Materyal ve Metot

Antalya kenti 20 591 km²’lik bir ilin merkezi durumundadır. Antalya anakentine 5 merkez belediyesi ve 14 ilçe bağlıdır. Kent 36° 53’ kuzey enlemleri ve 30° 42’ doğu boylamlarında yer almaktadır. Kent; güneybatısından Kemer ve Kumluca (Antalya), batısından Korkuteli (Antalya), kuzeyinden Burdur, doğusundan Serik (Antalya) ve güneyinden Akdeniz ile çevrilmiştir (Şekil 1).



Şekil 1: Antalya Kentinin Lokasyon Haritası

Bu çalışmanın amacı; turizmin Antalya kentine olan etkilerini ortaya koymak ve turizmin kent üzerindeki olumsuz etkilerinin nasıl bertaraf edilebileceği üzerinde çözüm önerileri sunmaktır. Araştırma yürütülürken turizmin kent üzerinde en fazla etkilerinin görüldüğü bölgelerde kentte birçok arazi çalışması yapılmıştır. Kentle ilgili gerek belediye gerekse diğer kuruluşların görüşlerine başvurularak ilgililerle mülakatlar yapılmıştır. Bu çalışma Antalya Büyükşehir Belediyesi, Döşemealtı, Kepez, Aksu, Muratpaşa ve Konyaaltı belediyelerinin sınırlarını kapsamaktadır.

BULGULAR ve YORUMLAR

Antalya, 1950 yılına kadar göç veren bir şehir iken, bu tarihten sonra göç alan bir şehir olmuştur. Bunun birkaç temel nedeni vardır. Birincisi, şehrin 1950'li yıllardan sonra tarımsal anlamda gelişerek tarıma dayalı bir ticaret merkezi haline gelmesidir. İkinci neden kırsaldan il merkezine yapılan göçtür. Çünkü bu yıllar, Türkiye genelinde olduğu gibi, Antalya kırsalında da tarımda makineleşmeyle beraber kırdan kente göç hareketi artmıştır. Antalya Türkiye'de meydana gelen 1980'li yıllardaki turizm patlamasından en fazla etkilenen kentlerden birisidir.

1980'li yıllarda kentteki turizm patlamasının etkisiyle kente yapılan iş göçü sonucunda kentin nüfusunda da bir patlama yaşanmıştır. Şöyle ki, kent nüfusu 1927 yılında 36 324 iken, 1970 yılında 164 950'ye, 1985 yılında 338 817'ye, 2007'de 913 568'e ulaşmıştır. İl olarak yaklaşık 9 milyon (2008) yabancı turist alan Antalya'nın kent merkezindeki nüfus 2 milyonun üzerine çıkmakta ve bu da kentsel alanlara ciddi bir baskı uygulamaktadır. Bu baskı daha çok trafik üzerine olmasına karşın, turistlerin ihtiyaç duydukları; yürüyüş alanları, modern alışveriş merkezleri, otopark gibi diğer kentsel alanlarda da kendini göstermektedir.

Antalya kentinde kentsel politikaların geçerliliği ve sürdürülebilirliği, Türkiye'nin diğer kentlerinde olduğu gibi, son zamanlara kadar önemsenmemiş bir konudur. Bu konu; kentteki ulaşım, kentsel alanların yetersizliği ve kentin kullanılmayan kesimlerinin ortaya çıkmasından sonra dikkat çekmeye ve üzerinde durulmaya başlanmıştır. Bu sorunlar kentteki turizm patlaması sonucunda dikkat çekmiştir. Kentin sorunlarına çözüm üretmek için günümüz anakent ve diğer kent belediyeleri ciddi çalışmalar ortaya koymaktadır.

Kent Politikaları ve Vizyonu

Türkiye'deki birçok kentin en temel sorunu kentler üzerine düzgün politikalar üretilmemiş olmasıdır. Ülkede kentler üzerine yapılan politikalar detaylı bir araştırmanın sonucu olmadığı için on-on beş yıllık süreçlerde ihtiyaçları karşılayamaz duruma gelmiştir. Kent planlaması sıradan bir iş değil dolayısıyla planlamadan önce enine boyuna iyice düşünülmüş planlama yapılmalı ve kentin gelecekteki durumu önceden doğru bir şekilde kestirilerek planlamaya gidilmelidir. Antalya kentinin modern kentleşme sürecine uyum sağlayabilmesi için gelişmiş ülkelerin kentlerinden örnekler alınarak; kent geleceğe daha iyi hazırlanmalıdır.

Avrupa Birliği'nin devletler düzeyinde 24 Mayıs 2007 tarihinde Leipzig'de kabul ettiği, "Sürdürülebilir Avrupa Kentleri Şartı"nın aşağıdaki niteliklerine uyumlu hale

gelebilmesi için dikkate alınması gereken noktaları şunlardır (akt. Öztunalı Kayır, 2007, s. 2):

- Bütünleşik kentsel kalkınma politikası yaklaşımından daha fazla yarar sağlamak
- Kaliteli kamu alanları yaratmak ve korumak.
- Alt yapı kanallarını iyileştirmek ve enerji verimliliğini arttırmak.
- Eğitim konusunda aktif yenilikçi politika izlemek.
- Kentlerin bütünselliği içinde dezavantajlı bölgelere özel yararlar sağlamak.
- Kentsel kalite değerlerini ortaya çıkaracak stratejiler geliştirmek.
- Yerel iş gücü pazar politikalarını ve yerel ekonomiyi güçlendirmek.
- Gençler ve çocukların eğitimi ve formasyonu için aktif politikalar oluşturmak.
- Performansı yüksek bir ulaşım sisteminin kurulması.

Kent planlarının oluşumuna halkın katılımı kentlerde birçok sorun yaşandıktan sonra başvurulmuş bir konu olmuştur. Bu aşamaya kadar **siyasal** anlamda kentte yaşayanlara kent üzerinde görüşleri sorulmamış kent planları oluşturulurken bu insanların yaşadıkları yer hakkındaki görüşleri görmezlikten gelinmiştir. Hâlbuki günümüz kentçilik anlayışının en temel özelliklerinden birisi kenttaşların da yaşadıkları yer olan kentler hakkında söz hakkının olmasıdır. Çünkü kentler o kentte yaşayan kenttaşlara aittir.

Kentsel Dinamikler

Kentler nüfusun fazla bulunduğu sahalar olduğu için kentsel alanlarda hem ihtiyaçların hem de hizmetlerin fazlalığı dikkat çeker. Zaten kentsel dinamiği ortaya çıkaran asıl neden de budur.

Modern ülkelerde olduğu gibi modern kentlerde de farklı etnik gruptaki insanların fazlalığı bir kentin kent karakteri kazanmış olmasında büyük önem arz etmektedir. Antalya kenti turizmle sadece ülke içinden değil aynı zamanda ülke dışından da çok farklı etnik unsuru bünyesinde barındırmaktadır. Antalya'ya turizm nedeniyle gelip yerleşmiş yaklaşık 120 bin yabancı kökenli vatandaşımız vardır. Yabancı kökenli bu vatandaşlarımız aynı zamanda Antalya'dan arazi, iş yeri ya da konut satın alarak kentte sürekli olarak yaşamaya başlamışlardır. Bu durum zaten "ırkların ülkesi (Pamfilya Antik Kenti)" anlamındaki Antalya'ya uygunluk gösterir. Antalya kenti, daha ileriki dönemlerde farklı ülkelerden çok sayıda insanın yaşamak için seçeceği dünyanın önemli kentlerinden birisi olacaktır. Buna bağlı olarak kent, muhtemelen yakın gelecekte farklı bir **sosyo-ekonomik** ve **kültürel yapı** oluşturacaktır.

Antalya kentinin **ekonomik dinamikleri** arasında turizm ve tarım dikkat çekicidir. Tabii ki, her kentte olduğu gibi ticaret kentin vazgeçilmez unsurudur. Sanayi, bu kentte turizmden sonra gelmektedir. Kentte bütün ekonomik faaliyeti tetikleyen en önemli sektör turizm olarak karşımıza çıkmaktadır. Antalya kenti yıllık toplam 2 milyon yabancı turist ve bir o kadar da yerli turist çekmektedir. Böylece kente her yıl toplam 4-5 milyon yerli ve

yabancı turist gelmektedir. Bu nüfusa kentin sürekli nüfusu da eklendiği zaman kentin gerçek nüfus potansiyeli ortaya çıkar. Bu da, kentte her türlü potansiyeli harekete geçirebilecek bir nüfustur.

Şu anda mevcut kent yönetimi kentin rehabilitasyonu için büyük bir gayret içerisinde. Kent yönetimi bu çalışmayı başarılı bir şekilde sağlarsa kentin ekonomik potansiyelinin her geçen gün artacağına sinyallerini vermektedir.

Bilindiği gibi, Antalya kenti tarihten beri bir **liman kenti**dir. Ancak kent bu potansiyelini tam olarak ortaya koyamamıştır. Kentin bu özeliği geliştirilip gerek Akdeniz ülkeleri, gerekse uzak ülkelerle ekonomik ilişkiler sağlanırsa, kent Antalya körfezinde bu özeliğiyle de başarılı bir ekonomik faaliyet yürüterek ülke ekonomisine ciddi katkı sağlayabilecektir.

Antalya kentindeki halk tipik bir Akdeniz kültürüne sahiptir. Kent yabancı turizmin etkisiyle Türkiye'deki en modern kentlerden birisi olmuştur. Kentte, gelişmiş kentlerde görülen sanatsal ve kültürel aktiviteler yapılmakta olup, sinema, tiyatro, bale, ulusal ve uluslararası konferanslar gibi etkinlikler bu sanatsal ve kültürel aktivitelerin başında gelir.

Coğrafi Unsurların Kentsel Planlamadaki Etki Durumu

Türkiye'de kentçilik bölgesel bir yaklaşımla değil daha çok dar kapsamlı bir plan olarak ele alınmaktadır. Geniş bir ufuk ortaya koymayan bu planların, hiç olmaması gereken, ana amaçlarından birisi çıkar çevrelerini de memnun etmek olmuştur. Bu amaç ve dar ufuklarla yapılan şehir planlarında kentin coğrafi özelliklerinden yeterince yararlanılmamıştır. Bunun sonucunda da bazen kentin rüzgâr almasına dikkat edilmezken bazen kentin içerisinde kalan fabrikaların kente zararları olmuştur. Türkiye'de bu gibi onlarca örneğe rastlamak sıradandır. Bu ve benzeri hatalar sonucunda kentlerde sonradan engellenemez sorunlar yaşanmaktadır. Bu hatalar ülke bütçesine milyonlarca liraya mal olmaktadır. Bu hataları engellemek için kent plancıları bazı kentleri planlamadan önce coğrafi esaslara dikkat etmelidir. Bunun için kent plancıları özellikle konunun uzmanı coğrafyacıların görüşüne başvurmalıdırlar.

Keleş'e (2008, s. 175) göre; kent planlaması yapılırken "*kentin bölgesi ve ülke içindeki coğrafi durumu, iklimi, jeolojik yapısı, toprak kaynakları, tarihsel gelişimi, eski yapıları, kent nüfusu yapısı, konut ve gece kondu alanları, kentin ekonomik yapısı, istihdam, gelir ve gelişme özellikleri*" gibi konulara dikkat edilmesi gerekmektedir. Ancak sadece Antalya kentinde değil aynı zamanda Türkiye'nin diğer birçok şehrinde kentsel planlamada coğrafi unsurlara tam anlamıyla dikkat edilmediği gözlenmektedir.

ANTALYA KENTİNİN BAŞLICA SORUNLARI ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Ulaşım, gecekondulaşma, bazı kentsel alanların işlevini kaybetmesi Antalya kentinin en önemli sorunları olarak dikkat çekmektedir. Kentte ulaşım sadece kent içi değil aynı zamanda kentin dışarıyla olan bağlantısının sağlanmasında da önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Antalya bazı dönemlerde Türkiye'deki "aşırı kentleşmenin (hyper urbanization)" olduğu yerlerden birisidir. "Antalya'da 1975-1980 yıllarında çarpıcı boyutta kentleşme görülmüştür. Antalya kenti Türkiye'de 1990-2000 yıllarında kentsel nüfusu (% 43) en fazla artan kentlerden biridir" (Keleş, 2008, s. 67-68). Nüfusu fazla artan birçok yerde olduğu gibi Antalya'da da fazla nüfus kentsel problemleri beraberinde getirmiştir. Bu problemlerin başında gece kondu sorunu, ruhsatsız yapılan konutlar ve konutların sağlıksız oluşu gelmektedir.

Antalya kentinde imar, alt yapı ve ulaşım en önemli sorunlardır. Kentin problemlerine bunlardan başka sosyo-kültürel ve kent peyzajı gibi sorunlar da eklenebilir.

Çağdaş kentlerin en önemli gereksinimlerinden birisi kent konseyleridir. Çünkü kentin yönetimi o kentte yaşayan bireylerin doğrudan müdahale hakkı olan bir konudur. Modern kentlerde kenttaşlar kentin yönetimine sadece seçimlerde oy vermekle değil doğrudan kent hakkında alınan kararlar üzerinde etkin rol alarak katılırlar. Türkiye'de kent konseyine örnek olabilecek en önemli kent konseylerinden "Antalya Kent Konseyi"dir. Kentin en önemli gereksinimlerinden birisi kent konseyinin kentte yaşayan bütün etnik grupları temsil edecek şekilde yapılandırılması gerekmektedir.

"İmar Yasası'nda 1972 yılında yapılan değişikliğe göre kentlerde kişi başına 7 metrekare yeşil alan istenmektedir. 3194 sayılı yasa ile bu yeşil alan miktarının daha aşağıya düşmemesi ve belediye ve komşu alan sınırları dışında ise 14 metrekareye yükseltileceği gösterilmiştir" (Keleş, s. 239-240). Ancak, Antalya kentinde kişi başına düşen yeşil alan bu kadar değildir. Bu nedenle de modern bir kentte yaşayan kenttaşlar için gerekli olan yeşil alan Antalya kentinde de kent yönetimleri tarafından oluşturulmalıdır.

Ulaşım Sorunu

Kentsel sorunların başında; Antalya kent merkezinin ulaşım problemi gelmektedir. Antalya'da ulaşım probleminin giderilebilmesi için yapılması gereken ilk unsurlardan birisi doğu-batı ulaşım aksının güçlendirilmesidir. Çünkü bu yol Antalya'yı doğu yönünde; Serik-Manavgat-Alanya ve Mersin gibi kentlerle bağlarken batı yönünde Burdur ve Isparta gibi kentlerle bağlamaktadır. Bu nedenle bu yolun ulaşım yoğunluğu oldukça fazladır.

Antalya'da kent içi trafik sıkışıklığını azaltmanın en kolay yollarından birisi kentin gelişiminde "desantralizasyon" stratejisinin uygulanmasıdır. Buna göre kent merkezinde bulunması zorunlu olmayan iş yeri merkezleri ve resmi kuruluşların bir kısmı kent merkezinin dışında uygun bir yere taşınmalıdır.

Antalya'daki ulaşım problemi sadece kentin bir ulaşım problemi değildir. Bu problem il özeğinin yanında bazı ilçe ve özeğlerinin de problemidir. "Antalya, Döşemealtı, Aksu, Gebiz, Serik, Manavgat ve Alanya arasında bir an önce raylı sisteme geçilirken; Antalya, Kemer, Finike ve Kaş arasında ise deniz taşımacılığına geçilmelidir" (Ekin, 2007, s. 640). Günümüz olanakları düşünüldüğü zaman; Antalya kent merkezinin doğusunda yer alan; Serik, Manavgat, Alanya ve Gazipaşa ilçeleri "hızlı tren hattıyla" birbirlerine bağlanabilir. Böylelikle bu yerleşmelerde turizmin yanı sıra diğer ekonomik faaliyetlerin gelişimi de hız kazanacaktır.

Kent Ulaşım Ağlarının Kullanışlılığı ve Yeniden Yapılandırılması: Gerek yeni ulaşım ağları geliştirilirken gerekse eskisi iyileştirilirken gözden kaçırılmaması gereken temel özelliklerden birisi Keleş'in (2008, s. 107) de belirttiği gibi; "*kent merkezlerinin siyasal, kültürel ve yönetsel bir kimliği*"nin olmasıdır. Çünkü kentler insanların ortak kullandığı ve özellikle o kentte yaşayan insanların ortak malıdır. Bu nedenle bir kente müdahale edilirken hangi konuda olursa olsun orada yaşayanların hepsinin birden maksimum yararı dikkate alınarak kent üzerinde müdahaleler yapılmalıdır.

Antalya'nın ulaşım probleminin çözülmesi için yapılması gerekenlerin en başında mevcut kaldırımların ve yolların yaya, bisiklet ve motorlu taşıtlara yeterli kapasitede olmasının sağlanmasıdır. Çünkü bu kaldırımlar ve yollar Antalya'ya yaz aylarında yeterli gelmemektedir. Buna ilaveten kentte, şimdiden, gelecek 20-30 yılın trafik kapasitesine yetebilecek ulaşım ağları geliştirilmelidir.

Kentte toplu taşıma araçlarının işlevine önem verilerek toplu ulaşım araçlarından en üst kapasitede akılcı bir şekilde yararlanılmalıdır. Bu konuda halk otobüsleri ve tramvay etkin bir şekilde kullanılmalıdır. Şu anda anakent belediyesinin uygulamaya koyduğu tramvay kentin taşıma ihtiyacı için son zamanlardaki en akılcı uygulamalardandır.

Toplu taşıma araçlarının kentte trafiği yavaşlatan unsur olmamaları için bu araçların kent içi duraklama yerlerinde trafiği yavaşlatmayan nitelikte çalıştırılmaları sağlanmalıdır. Toplu ulaşım araçlarının durak yerlerinde yolcu indirip bindirmeleri sıkı bir şekilde denetlenerek kent trafiğini yavaşlatıcı faktör olmalarının önüne geçilmelidir. Ayrıca kentteki araç sayısının azaltılması gerekmektedir. Bunun için yapılması gereken birinci husus; kentteki motorlu taşıt sayısını azaltmak için iki ya da üç minibüsün yerini bir midibüs alacak şekilde minibüsler şehir trafiğinden kaldırılmalıdır. Bu da, şehirdeki araç sayısını azaltacağı için kentin trafiğinde bir azalma meydana getirecektir. Kentteki motorlu taşıt trafiğini azaltmanın ikinci yolu ise, bisiklet kullanımını artırıcı tedbirlerin alınmasıdır. Bunun için yapılması gereken ilk şey yolların bisiklet kullanımına hazır hale getirilmesidir.

Gecekondu Sorunu

"Antalya şehrinin 1950-1980 döneminde hızla göç alarak büyümesi kentin gecekondulaşma olgusunu da ortaya çıkarmıştır. Antalya'da her yıl yaklaşık olarak 1,3-2 milyon m²'lik, 3.500-5.000 adet, yapı inşa edilmiştir" (Güçlü, 2007, s. 376-384). Buna karşın, Antalya'da gecekondulaşmanın önüne geçilememektedir. Antalya kenti Türkiye'de en fazla gece kondu bulunduran kentlerdendir.

Antalya Büyükşehir Belediyesi Raporu'na (2008, s. 1) göre; Antalya kentinde gecekondulaşma en fazla kentin kuzeyindeki bölgelerde yer almaktadır. Başlangıçta, kuzeyde Burdur yolu çevresinde kurulan fabrikaların çevresinde yayılan gecekondu 1980 sonrası kentin doğusunda ve Varsak yolu çevresinde gelişmiştir. Bu bölgede gecekondu alanları büyük ölçüde tescil dışı kamu arazileri, hazine ve vakıf arazileri üzerinde gelişmektedir. Sütçüler-Habibler bölgesinde olduğu gibi sulanabilir tarım alanları üzerinde gelişen gecekondu alanları da bulunmaktadır (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 2: Varsak Mahallesinde Bir Gece Kondu Bölgesi ve Toplu Konutlar

Yine aynı rapora (2008, s. 2-3) göre; Antalya'daki gecekondu, genelde düzlüklerde kurulmakla birlikte, Masadağı eteklerindeki eğimli alanlara da yayılmışlardır (Fotoğraf 2).



Fotoğraf 2: Masadağı Eteklerinden Varsak Mahallesine Doğru Bir Görünüş
(Kuzeybatı-Güneydoğu)

Kamu arazisi üzerinde işgal yolu ile yapılmaları nedeniyle düşük yoğunluklu ve organik dokulu bir gelişme göstermişlerdir. Antalya gecekondu alanlarının ıslah imar planları ve plan uygulamaları 1985'ten sonra ele alınarak 1990'larda tamamlanmış olmasına rağmen kentte gece kondu sorunu kentin en önemli problemlerindedir.

Kent belediyeleri bazı gecekondulu bölgelerinde kentsel dönüşüme olanak verecek biçimde toplu gelişmeyi özendirici ve uygulamalara yönelik plan revizyonları yapmışlardır. Sütçüler-Habibler, Fevzi Çakmak, Düdenbaşı ve Gebizli imar planı revizyonları bu yönde plan kararlarını da içermektedir. Kentte 1980’li yıllardan günümüze kadar yürütülen gecekondulaşmayı önleme çalışmalarının bir kısmı başarıya ulaşırken bir kısmı başarısız olmuştur. Bunlardan; Masadağı ve Yamansız başarılı olurken Kütükçü başarısız olmuştur.

Antalya’da Kentsel Dönüşüm Projeleri

Antalya kentinde özellikle 1980’li yıllardaki turizm patlamasından sonra meydana gelen hızlı kentleşmeyle beraber kentin bazı kesimleri kuruluşundan itibaren sorunlu bölgeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sorunlu bölgelerin ortadan kaldırılması için kent belediyeleri tarafından değişik çalışmalar düzenlenmiştir. Gecekondulaşmayı engelleme, gecekondulu bölgelerinin revizyonu ve kentsel dönüşüm çalışmaları bu çalışmaların en önemlileridir. Kentsel dönüşüm özellikle kentin ölü denilebilecek kesimlerindeki çalışmaları kapsamaktadır. Bu kapsamda kentte bazı kentsel dönüşüm projeleri uygulanmaktadır. Bu projelerden bazıları tamamlanmış bazıları ise devam etmektedir. Antalya kentinde uygulanmakta olan kentsel dönüşüm projeleri aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Cumhuriyet Meydanı Projesi: Bu projede Antalya Anakent Belediyesi’nin yaptığı en önemli kentsel dönüşüm projelerinden birisidir. Cumhuriyet Meydanı Antalya kentinin tam merkezinde yer alan ancak kentsel işlevini kaybettiği için bu kesimde gerek trafik yoğunluğu gerek görüntü kirlenmesi gerekse mekânın boşa harcanması anlamında önemli bir takım sorunlar ortaya koymaktaydı. Anakent Belediyesi tarafından yapılan bu projenin tamamlanmasıyla hem yaya hem de taşıt trafiğinde önemli bir rahatlama meydana gelmiştir (Fotoğraf 3).



Fotoğraf 3: Cumhuriyet Meydanı Kentsel Dönüşüm Alanından Bir Görünüş (Güney-Kuzey)

Kaleiçi-Yat Limanı Projesi: Burası turistlerin en fazla rağbet ettiği tarihi mekânlardan birisidir. Ancak, buranın gerek tarih dokusunda gerekse ekonomik işlevselliği konusunda bir takım bozulmalar meydana gelmiştir. Anakent Belediyesi, buranın tarih dokusunu korumak için başlattığı çalışmalarda başarılı olmuştur. Belediye bununla sadece bu kesimde yer alan tarih dokusunu korumamış aynı zamanda bu tarihi yapıların turistler tarafından kolaylıkla ziyaret edilmesini de sağlamıştır (Fotoğraf 4).



Fotoğraf 4: Kentsel Dönüşüm Uygulanan Kaleiçi Bölgesinden Bir Görünüş (Kuzey-Güney)

Antalya kentinde uygulanmakta olan kentsel dönüşüm projelerinden **Karaalioğlu Parkı Kentsel Müzesi Kompleksi** isimli proje büyük oranda tamamlanmış ve kentsel doku içerisinde güzel bir mekân olarak yerini almıştır. Kentte uygulanmakta olan diğer kentsel dönüşüm projelerden **Kalekapısı-Hanlar Bölgesi Projesi** ve **Toptancı Hal Kentsel Dönüşüm Alanı Uygulaması** büyük oranda tamamlanırken; **Doğu Garajı Projesi**, **Sobacılar Çarşısı** ve **Okullar Bölgesi Yarışma Projesi**, **Kentsel Tasarım** ve **Yamansız Gecekondu Önleme Bölgesi** projeleri devam etmektedir.

Kentsel Dönüşüm Projelerinin Amaçları

Diğer birçok kentsel dönüşüm projelerinde olduğu gibi Antalya'da yapılan kentsel dönüşüm projelerinin amaçları şu şekildedir:

- İşlevselliğini kaybetmiş alanların yeniden canlandırılmasının sağlanması.
- Kentte taşıt ve yaya trafik akışını düzenleyerek kentteki trafik sıkışıklığının ortadan kaldırılması.
- Kentin ilgili bölgelerinde kentin mekânsal anlamda amacına uygun bir şekilde kullanımının sağlanması.

- Kentsel dönüşüm fırsat bilinerek kentte eksikliği hissedilen modern tesis ve sanatsal mekânların yapılması.

- Kentin tarih dokusu özelliği olan yerlerin çevre düzenlemesi yapılarak turistlere daha kolay bir ziyaret şansının tanınması.

Günümüzde Antalya kent merkezindeki kentsel dönüşüm projeleriyle halkın tamamının kullanabileceği merkezler oluşturulmaktadır. Bu çaba Antalya kent merkezinin, Türkiye'deki diğer kent merkezlerinde olduğu gibi, iş merkezi olarak algılanmasının kısmen de olsa, dışına çıkılarak kentlerin birer kültürel toplanma merkezi olarak algılanmaya başlandığını göstermektedir.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Türkiye'nin diğer birçok kentinde olduğu gibi Antalya kentinde de sahanın coğrafi özelliklerinin göz ardı edilerek kent planları oluşturulması sonucunda kentle alakalı üç temel sorun ortaya çıkmıştır. Çarpık kentleşme, gecekondulaşma ve trafik problemi bu üç temel problemi oluşturmaktadır.

Kentin fiziki gelişimiyle alakalı olarak anakent belediyesi diğer belediyelerinde yardım ve görüşlerinden yararlanmalıdır. Kenti bir yamalı bohça haline dönüştürmemek için yeni kentsel alanları kentin kuzeyine kaydırmak kaçınılmazdır. Kentin kuzeyde Masadağı ve Varsak bölgesinde gelişmesi sağlanmalıdır. Çünkü kent merkezinde kentsel anlamda boş alan yok denecek kadar azdır. Ayrıca, bu durum sağlanırsa nüfusun ve trafiğin kent merkezine baskısından da kaçınılmış olunur.

Kentin ölü dokusunu ortadan kaldırarak işlevsellik kazandırmak için kentsel dönüşüm projeleri yapılmalıdır. Bunun için Antalya Anakent Belediyesi tarafından; Doğu Garajı ve Cumhuriyet Meydanı kentsel dönüşüm projeleri başta olmak üzere yedi tane kentsel dönüşüm projesi uygulanmıştır.

Kent merkezi sadece bir ticaret merkezi olarak değil aynı zamanda bir kültürel toplanma merkezi olarak değerlendirilmelidir. Bunun için de kentin merkezinde yapılmakta olan ve gelecekte yapılması muhtemel projelerde bu husus göz önünde tutulmalıdır.

Antalya'da trafik sorununun çözülmesi için anakent belediyesi öncelikle kent içi anayollarda trafiği hızlandıracak bazı kavşakları, alt ve üst geçitleri devreye sokmalıdır. Bu gerekliliği hisseden en önemli kavşak noktalarından birisi Düden Kavşağı'dır. İkinci olarak; kenti doğu-batı istikametinde geçmekte olan, aynı zamanda çevre yolu durumunda olan, karayoluna büyük önem vererek bu yoldaki tıkanıklıkları bir an önce giderip bu yolun daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamalıdır. Üçüncü olarak; kent içi toplu taşıma araçlarına önem verilerek toplu ulaşımın özendirilmesidir. Bunu yaparken, toplu ulaşım araçlarının kent trafiğini tıyacı rolünü ortadan kaldırmak için, dolmuş ve halk otobüslerinin durak yerleri daha kullanışlı duruma getirilmelidir. Dördüncü olarak; kentteki minibüslerin sayısı azaltılarak midibüse dönüştürülmelidir. Anakent belediyesinin bu yöndeki uygulaması devam ettirilmelidir. Bu durum kentteki motorlu araç sayısını azaltacaktır. Beşinci olarak; kentte bisiklet kullanımı arttırılmalıdır. Bunun için öncelikle kentteki yollar bisiklet kullanımına uygun olacak şekilde yapılmalıdır. Son olarak ise;

kentte ulaşım probleminin çözülebilmesi için kent içinde yolların ve kaldırımların daha kapsamlı bir şekilde kullanımının sağlanması gerekmektedir. Bunun için kent içi yol ve kaldırımların bir kısmı, genişletilerek modern bir onarım sürecinden geçirilmelidir.

Antalya kent merkezi ulaşım açısından, doğuda yer alan, Serik, Manavgat, Alanya ve Gazipaşa ile “hızlı tren hattı”yla bağlanmalıdır. Buna karşılık, Antalya kent merkezi, batıda yer alan, Kemer, Finike ve Kaş arasında deniz seferleri başlatılarak birbirine deniz yoluyla bağlanmalıdır.

Kentin bir diğer sorunu gecekondular sorunudur. Kentte 1980’li yıllarda turizm patlamasına bağlı olarak, özellikle, kentin kuzey kesimleri, fazlaca göç almıştır. Varsak yolu çevresi, Sütçüler-Habibler bölgesi ve Burdur yolu çevresi gecekonduların en yoğun olduğu sahalardır. Bu bölgelere göçle gelenler çoğunlukla Türkiye’nin doğu illerinden ve Antalya’nın kırsal bölgelerindedir. Bu nüfusun önemli kısmı bu sahada konut ihtiyacını yasal olmayan yollarla, yani gecekondularla karşılama yoluna gitmişlerdir. Bunun sonucunda da kentin en fazla gecekondular barındıran bölgesi burası olmuştur.

Kent belediyelerinin yaptığı Sütçüler-Habibler, Fevzi Çakmak, Düdenbaşı ve Gebizli imar planları bu gecekondulaşmayı engelleyici revizyonlar içerse de yeterli değildir. Gecekondular sorununu çözenin en temel yolu; devletin ve yerel yönetimlerin konut ihtiyacı olan kenttaşlar için çok ucuz krediyle konut üretmeleriyle mümkündür.

Konut sıkıntısı çekilen alanlarda müteahhitlerin konut üretebilmelerini sağlamak için bu bölgelerde talep artışına bağlı olarak konut satışlarında kârlılığı arttıracak, hastane ve okul gibi, bazı kamu hizmet binalarının bölgeye taşınması sağlanmalıdır.

İmar planları tamamlanan gecekondular bölgelerinde ana yollar bir an önce açılmalıdır ki buna bağlı olarak finansal anlamda kendine yetebilen vatandaşlar kendi binalarını yapabilmelidirler.

Günümüzde Kepez belediyesi sınırları içerisinde bulunan Burdur karayolunun hemen kuzeyindeki gecekondular bölgesi yaklaşık 25 yıldır burada yerleşmiş olan bir bölge olduğu için bu mahallede yaşayanlar bu mahalleyi oldukça yeşil bir alan haline getirmişlerdir. Burada yapılacak olan imar planları bu yeşil alanları koruyacak şekilde geliştirilmelidir.

Kent yönetimleri her ne kadar demokratik anlamda tek başına yönetme hakkıyla seçilse de ilgili yönetimler kenti yönetirken halkın görüşüne sıkça başvurmalıdır. Bunu sağlamak için; Antalya kent yönetimi kenti yönetmek için halkın değişik kesimlerinden oluşan bir kurul seçerek bu kurulun görüşlerinden yararlanmalıdır.

Antalya kentinin gerek trafik ve gerekse diğer kentsel yüklerini azaltmak için yapılması gereken en önemli şey Aksu’nun ve Serik’in “uydu kent” olarak değerlendirilmesidir. Bunun için en önce yapılması gereken bu ilçelerle Antalya kenti arasında hızlı tramvay hattının kurulmasıdır. Bu ilçelerle kent merkezi arasında ulaşım kolaylaştırıldığı zaman zaten bu ilçeler kendiliklerinden uydu kent görevi üstlenmeye başlayacaklardır.

YAZAR NOTU

“Turizmin Kentsel Gelişim Üzerine Etkileri: Bir Örnek İnceleme Antalya-Türkiye” (The Effects of Tourism on Urban Development: A Case Study on Antalya-Turkey) isimli bu çalışma Selçuk Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinatörlüğü tarafından 09701261 proje numarasıyla desteklenerek; “*An International Conference on Globalism and Urban Change City Futures '09 4-6 June Madrid-Spain*”nde sözlü olarak sunulmuştur.

KAYNAKLAR

- Antalya Büyükşehir Belediyesi. (2008). *Kent Raporu*.
- Bookchin, M. (1999). *Kentsiz Kentleşme*, Çev. Burak Özyalçın, Birinci Basım, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Ekin, H. (2007). Emekliler Kenti Antalya. *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu (Antalya, 22-007)*, Sempozyum Bildirileri Cilt: II, Haz. Doç. Dr. Mustafa Oral, Antalya: Akdeniz Üniversitesi Basımevi, 1. Baskı, s. 636-644.
- Es, M. ve Ateş, H. (2004). Kent Yönetimi, Kentleşme ve Göç: Sorunlar ve Çözüm Önerileri. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, Sayı: 48, İstanbul Ün. İktisat Fak. Yayını.
- Güçlü, S. (2007). Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Kentsel Dönüşüm ve Antalya. *20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu (Antalya, 22-24 Kasım 2007)*, Sempozyum Bildirileri Cilt: I, Haz. Doç. Dr. Mustafa Oral, Antalya: Akdeniz Üniversitesi Basımevi, 1. Baskı, s. 374-386.
- Kaplan, H. (1991). *Kentsel Ulaşım Planlaması*. Ankara.
- Keleş, R. (2008). *Kentleşme Politikası*. 10. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi.
- Resort Dergisi: Kongre - Toplantı Otel ve Merkezleri, 02.08.2008. Editör: Fehmi Köfteoğlu, Sayı: 45, İstanbul: Mask Matbaacılık ve Yayıncılık.
- Öztunalı Kayır, G. (2007). Coğrafi Bilgi Sisteminden Yararlanarak Antalya Kenti İçin Sürdürülebilirlik Projesi Geliştirilebilir. *TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Ulusal Coğrafi Bilgi Sistemleri Kongresi 30 Ekim - 2 Kasım 2007, KTÜ, Trabzon*.