



Afyonkarahisar Şehri Örneği Üzerinden Aksaray Şehrini Ulaşım Kavşakları Açısından Ekonomik Potansiyelinin Değerlendirilmesi

Yüksek Mimar Mustafa KARAHANCI^{a1,*}, Dr. Öğr. Üyesi Zeynep KEREM ÖZTÜRK^{b2}

^a TRT Genel Müdürlüğü, Ankara, Türkiye

^b İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi, Mühendislik ve Doğa Bilimleri Fakültesi, Mimarlık Bölümü,, İstanbul, Türkiye

Istanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi (2025) 7 (1): 1:10

<https://doi.org/10.47769/izufbed.1565508>

¹0000-0003-0588-5998; ²0000-0001-7691-9126

YAYIN BİLGİSİ

Yayın geçmişi:

Gönderilen tarih: 11 Ekim 2024

Kabul tarihi:11 Aralık 2024

Anahtar kelimeler:

Aksaray,

Afyonkarahisar,

Ulaşım,

Ekonomi,

Kavşak Şehir.

ÖZET

Ulaştırma sistemleri, günümüz şehirleri ve bu şehirlerde yaşayan insanların günlük yaşamlarının vazgeçilmez bir ögesi olmanın yanı sıra, sosyal, ekonomik ve kültürel anlamda var olabilmelerine de olanak sağlayan bir duruma dönüşmüştür. Bu sistem içerisinde, birleştirici ve dağıtıcı işlevleri yönünden kavşak şehirler, geçiş güzergahlarındaki konumları nedeniyle, kültürel ve sosyal etkileşimin sağladığı potansiyeli ekonomik canlılığa dönüştürebilme yetenekleri açısından incelemeye değerli bulunmuştur. Trafik akımlarının bir veya birkaç düzlemde kesiştiği, birleştiği ayrıldığı alanlar olan kavşaklar ve buralarda yer alan şehirlere iki örnek seçilerek ekonomik potansiyelleri üzerinden değerlendirilmesi yapılmıştır. Örnek olarak seçilen iki kavşak şehirden birisi olan Afyonkarahisar, ülkemizin yedi coğrafi bölgesinden üçünde de yer almaktadır. Bu nedenle, Afyonkarahisar şehrinde yaşayanlar tarafından “Anadolu’nun kavşak noktası ve kilidiyiz” yorumları yapılmaktadır. Kavşak bir şehir olarak Doğu ile Batı’yı, Kuzey ile Güney’i bağlayan çok önemli bir ulaşım aksı üzerinde bulunan Afyonkarahisar, bu konumsal özelliğini ekonomik bir artı değere ulaştırabilmiştir. Değerlendirmeye alınan diğer şehir olan Aksaray, Afyonkarahisar gibi Doğu ile Batı’yı, Kuzey ile Güney’i birbirine bağlayan yine önemli bir kavşakta bulunmaktadır. Aksaray şehrinin de özelinde tespit edilen sorunlar araştırılmış, konumsal durumu ve potansiyel özellikleri ortaya konularak, buna dair geliştirilen çözüm önerileri ile ilgili değerlendirmeler karşılaştırmalı olarak yapılmıştır. Çalışmada, literatür inceleme sonuçlarına göre iki kavşak şehrin ekonomik potansiyelleri değerlendirilirken, konumları itibari ile kavşak noktalarında olmalarındaki farkındalık ve şehirlerin önemine değinilmiştir. Veri toplama yöntemi olarak, literatür taramaları, doküman ve kayıt incelemelerinin yapılması sonucu, Afyonkarahisar ve Aksaray şehirlerindeki karayolu, havayolu ve demiryolu gibi ulaşım yatırımlarına ilişkin bilgilendirmelerde bulunulmuştur.

Evaluation of the Economic Potential of Aksaray City in Terms of Transportation Intersections through the Example of Afyonkarahisar Crossed City

ARTICLE INFO

Article history:

Received: 11 October 2024

Accepted:11 December 2024

Key words:

Aksaray,

Afyonkarahisar,

Transportation,

Economy,

Crossroad Cities.

ABSTRACT

Transportation systems have become an indispensable element of modern cities and the daily lives of their inhabitants, providing opportunities for social, economic, and cultural existence. Within this system, junction cities have been found worthy of examination due to their integrative and distributive functions, as well as their positions along transit routes, which enable them to transform the potential for cultural and social interaction into economic vitality. This study evaluates two selected crossroad cities based on their economic potentials, focusing on junctions where traffic flows intersect, merge, and diverge. One of the selected crossroad cities, Afyonkarahisar, is located in three of Turkey's seven geographical regions. Consequently, residents of Afyonkarahisar often comment, "We are the junction point and key of Anatolia." As a crossroad city, Afyonkarahisar is situated on a crucial transportation axis connecting the East to the West and the North to the South, successfully leveraging this positional characteristic into an economic advantage. The other city evaluated, Aksaray, is also located at an important junction connecting the East to the West and the North to the South, similar to Afyonkarahisar. Specific problems identified in Aksaray have been researched, and its positional status and potential features have been delineated, leading to comparative assessments of proposed solutions.

*Sorumlu yazar.

E-mail adresi: mustafakarahaneci@yahoo.com, (Mustafa KARAHANCI)

** “Sanayi Dönüşüm Projelerinde Yerel Yönetimlerin Rolü: Aksaray Yeni Küçük Sanayi Sitesi Örneği” başlıklı Yüksek Lisans Tezinden üretilmiştir.

The study highlights the awareness of the significance of both crossroad cities regarding their economic potentials, based on literature review findings. As a data collection method, literature reviews and document and record examinations were conducted, providing information on transportation investments such as road, air, and rail in Afyonkarahisar and Aksaray.

1. Giriş

Ulaştırma; insan yaşamında vazgeçilmezlerden biri olmakla birlikte, sosyal ve maddi olarak var olabilmelerini de sağlayan, ihtiyaçlarının karşılanmasında farklı vasıtaları bir arada bulunduran sisteme denilmektedir. İlk çağlardan günümüze değin, bu sistemdeki gelişmeler, toplumsal alanla birlikte ticaret ve sanayi alanındaki değişimlerle benzerlikler göstermiştir (TMMOB, 2011). Ulaştırma denilince, ilk yaşamın başladığı günden bugüne kadar, zaman içinde teknolojik gelişme ve sınırı olmayan taleplerin karşılanma isteği arasında büyüyerek devam eden bir ikame sektör olarak akıllara gelmektedir (Özay,2019:16). Türk Dil Kurumu'nun (TDK) Genel Türkçe Sözlüğünde “ulaşım; ulaşma işi, bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma”, ulaştırma; “insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü” olarak tanımlanmıştır. Ulaşım, şehrsel mekanların üzerinde taşıtların geçtiği alanlardır (Çetiner, 1979). Keskin ise, insan ve eşyanın belirli gaye ile yer değiştirmesi olarak tanımlamaktadır (Keskin, 1975). Diğer hizmet sektörlerine, bulunduğu bölgenin ekonomi ve gelişmişlik durumuna, doğrudan ve dolaylı olarak mekânsal yapılanmaya, istihdama, çevreye ve GSYİH'ya etkileri bulunmaktadır. Ekonomik, politik, yönetsel, sosyal ve çevre boyutları ile bir sorun olarak değerlendirilebilecek ulaşım ayrıca, nüfus dağılımı, toplumsal hareketlilik, barınma talepleri, insan ve doğa yaşamının gereksinimleri ve çalışma koşullarını da etkileyici bir özelliğe sahiptir. Ulaşım türleri olarak değerlendirildiğinde; karayolu, demiryolu, deniz yolu, hava yolu taşımacılığında en büyük payı özellikle ülkemizde karayolu taşımacılığı almaktadır. Coğrafi konum, ulaşım şekillerinin de değişkenlik göstermesine neden olmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin ayrıca stratejik öneme haiz boğazlara da sahip olması, denizyolu ulaşımında da söz sahibi olmasının önünü açmıştır (Yurdakul, 2022:669). Toplumsal faktörler ve buna bağlı değişkenlikler de dikkate alındığında, kentsel alanda tüm arazinin %30'unun ulaşım sistemi tarafından kullanıldığı görülmektedir (Kılınçaslan, 2012). Kentsel ulaşım bir şehrin şeklini ve ekolojik ayak izini belirler. Kentsel ulaşım ana planlarında, arazi kullanım tercihlerinin birbiri ile bağlantısını da gösteren bir faktör olarak her türlü mekânsal planların tasarımı en önemli öğedir. Ancak ülkemizde, çoğunlukla imar planlarından sonra ulaşım planlarının hazırlanması sonucunda, planlamanın en önemli faktörlerinden biri olan ulaşım stratejisinin değişmesine ve öngörülemez problemlere neden olmaktadır (Tunçer, 2014:22). Bu doğrultuda yapılan yatırımlar, erişim kolaylığı sağlanması nedeniyle cazip yerleşme bölgeleri oluştururken, kentin şekillendirilmesini ve istenen yönde büyüüp gelişmesini de sağlamaktadır (Eryılmaz, 2013). Mekânsal etkileri bakımından çeşitliliklerin oluşmasında, ulaşım ile ilgili yatırımlar etkin rol üstlenmektedir. Örnek olarak, bir demiryolu yatırımı çevresel koşulları değiştirmekte, istasyon çevrelerinde ekonomik faaliyetleri oluşturmada, mevcut yerleşimleri geliştirmekte, yeni yerleşimlere konu olabilmekte ve yeni ekonomik süreçleri de ortaya çıkarmaktadır. Aynı zamanda şehirlerin fiziksel ve morfolojik oluşumlarında da baskın bir role sahiptir. Topoğrafik, doğal, iklimsel koşullara göre farklı gelişim gösterebilen ulaşım sistemleri kentlerin karakterinin oluşmasında önemli bir etkidir. Ekonomik coğrafya

denilen, bölgeler arasındaki etkileşimin artma aşamalarında, ulaştırma ile coğrafi yerleşim arasında önemli ilişkiler bulunmaktadır (Gonzales, 2021: 16-17). Ekonomik fonksiyon olarak da ele alındığında ekonomide üretim sonrası oluşan mal ve hizmet ile üretim fonksiyonları arasında bağlantı, bu sayede sağlanmaktadır (Meçik,2012). Erişimi kolay olan bir bölgenin, ticaretini geliştirmesinin de daha kolay olduğunun en iyi örneğini İpek Yolu ve Baharat Yolu gibi önemli yolların çevresinde kurulan şehirlere bakarak söylemek mümkündür. Bir bölgenin etrafında gerçekleşen ekonomik faaliyetler, o bölgenin gelişmesinde en önemli etkenlerden biri olmaktadır (URL-3). Ulaşım sistemi içinde planlamada en önemli yere sahip olan kavşaklar doğru planlama ile karayollarında trafik akımlarının yönlendirilmesinde büyük rol oynamaktadır.

Son dönemde, uzun dönem ekonomik büyümelerde belirleyici bir unsur olarak, ulaşım altyapıları da kabul görmektedir. Zaman tasarrufu sağlaması, erişim kolaylığı ile taşıma maliyetlerini azaltarak ekonomik performansı artırması, ek taşıma kapasitesi üretmesi yönüyle piyasaların da genişlemesini sağlayan ulaşım yatırımları, şehirlerin kendi kabuklarını çatlatma süreçlerinde önemli bir işlev üstlenmektedir. Günümüzde başlayan veya gelecekte yapılması planlanan Trans Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T), Bir Kuşak Bir Yol Projesi (One Road One Belt), Trans-Avrasya Kemer Projesi (Trans-Eurasian Belt Development), Avrupa – Kafkasya - Asya Ulaşım Koridoru Projesi (Europe - Caucasus - Asia International Transport Corridor - TRACECA), Asya - Pasifik Bilgi Süperyolu Projesi (The Asia - Pasific Information Superhighway), Uluslararası Kuzey - Güney Ulaşım Koridoru Projesi (International North - South Transport Corridor – INSTC), Bölgesel Kablo Ağı Projesi (Regional Cable Network - RCN), Trans-Asya Demiryolu Projesi (Trans - Asian Railway - TAR), Trans-Avrasya Bilgi Süperyolu Projesi (The Trans - Eurasian Information Super Highway - TASIM), Hazar Denizi - Basra Körfezi Kanal Projesi (The Caspian - Persian Gulf Navigation Canal) projeleri, çevrelerine etkileri bakımından dikkate alınacak projelere örnek olarak verilebilir. (Eren, 2019: 38-53)

Kentsel ulaşım planlaması, sürekliliği olan ve değişen koşullara göre yenilenen bir süreç olarak, kentlerin büyümesi ile yenilenmektedir. Bunun sonucunda yeni yollar ve ulaşım yüzeyini oluşturan diğer bileşenler devreye girmektedir. Bu bileşenlerden en önemlisi olan kavşaklar; çeşitli yönlerde doğru planlanan yolların bir noktada kesişmesidir. Kavşak şehirler ise önemli yollar ve kavşaklar üzerinde bulunan şehirleri tanımlamaktadır. Bu makalede kavşak şehir olarak seçilmiş olan Aksaray ve Afyonkarahisar şehirleri üzerinden, ulaşımın ekonomiye katkısı incelenmiş ve iki farklı şehrin potansiyellerini ne kadar kullanabildikleri ve bu potansiyellerin ekonomiye sağladığı katma değer anlatılmıştır. Yolların kesişmesi olan kavşak kelimesi, İngilizce'de 'crossroad', junction, intersection olarak geçmektedir. Bu çalışmada kullanılan crossroad kelimesinin, yabancı literatür taramalarında aynı zamanda mecazi olarak 'dönüm noktası' ve 'yol ayrımı' anlamında kullanıldığı da görülmektedir, ayrıca bu doğrultudaki bazı makaleler de incelenmiştir. (Harper ve Milbrandt, 2016), (Juan David Echeverry Tamayo, 2020) (Kazepov, Ahn, Cucca, 2023) nın çalışmaları buna örnek olarak verilebilir. Harper ve Milbrandt, Kanada'nın soğuk iklim

koşullarında yer alan Edmonton şehri ile ilgili çalışmalarında, kuzey rotalarında petrol sahasında çalışan işçilerin kesişme noktası olduğunu ve bu şehrin işçilerin geçiş yeri olarak kullanıldığını belirtmektedir (Harper, Milbrandt, 2016: 165). Tamayo ise, Medellin şehrinden sefalet, kentsel model ve yeşil kuşak projesinin sosyal değişimi ile dönüm noktasında bir kent olduğundan bahsetmektedir. (Tamayo, 2020: 8) Kazepov, Ahn ve Cucca, dönüm noktasındaki Avrupa Kentlerinin ortak ve ayırt edici özelliklerini anlamak için 4 analitik unsurun kullanımını araştırmıştır. (Kazepov, Ahn, Cucca, 2023:275-276) Sosyolojik, ekonomik ve analitik bileşenlerin yer aldığı çalışmalardan yararlanılmış ve sonucunda bu çalışma, fiziksel bağlamda yolların kesiştiği kavşak alanlarında yer alan iki şehrin karşılaştırmalı ekonomisi doğrultusunda sürdürülmüştür.

2. Materyal ve Yöntem

Kavşak veya köprü şehir olarak isimlendirilen, karayollarının kesişim noktasında bulunan şehirlerin, konumsal avantajlarını ekonomik avantaja çevirip çevirmedikleri hususunda yapılan incelemede, şehirlerin kendi özelliklerinde değerlendirmeler yapılmasına rağmen, birbirleri ile kıyaslama olarak değerlendirmelerde bulunulmadığı görülmektedir. Literatür taramaları yapılırken, Karadal ve Gündoğdu'nun "Kültürel Turizmin Kümelenme Potansiyeli: Aksaray Örneği" isimli çalışmasında şehrin potansiyeli hakkında bilgilendirmede bulunduğu, ancak konumsal avantajının turizm açısından değerlendirilmesine dair bir hususa değinilmediği saptanmıştır. Kervankıran ve Özdemir'e ait "Turizm Yönüyle Gelişmekte Olan Afyonkarahisar İlinde Turist Algısı Üzerine Bir Araştırma" isimli çalışmada da kavşak kent konumunda olan bir şehre dair bulgular yer almamaktadır. Ayrıca Kavşak Şehirler bağlamında yabancı literatür taramaları da yapılmıştır. Literatür inceleme sonuçlarından hareketle, bu makalede kavşak şehirler fiziksel bağlamda ele alınmış Afyonkarahisar ve Aksaray kavşak şehirlerinin ekonomik potansiyelleri ve konumları itibari ile kavşak noktalarında yer almalarındaki farkındalık araştırılmıştır. Bu nedenle kavşak şehirlerin öneminin ortaya konulması için iki şehir örneği üzerinden bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Örnek olarak seçilen Afyonkarahisar ve Aksaray şehirlerinin durum tespiti ve birbiri ile kıyaslaması, her iki şehre ait elde edilen bulgular üzerinden değerlendirilmiştir. Veri toplama yöntemi olarak, doküman ve kayıt incelemeleri, literatür taramaları yapılmıştır.

3. İki Kavşak Şehrin Mevcut Durum Analizi

Makale kapsamında, bölgesel ekonomik gelişmeye etkisi bakımından, kavşak iki şehir incelemeye konu edilmiştir. Örnek olarak seçilen Aksaray ve Afyonkarahisar'ı incelemeye önce ulaşımın öneminden pay alan bazı şehirlere bakıldığında görülen özellikler aşağıda belirtilmektedir.

Konya: Lokasyon itibariyle ülke ulaşımında önemli bir konumda olması nedeniyle, kuzey-güney ve doğu-batı istikametlerinde geçiş güzergahlarında yer almaktadır. Konya'nın bu durumu, şehri ulaşım imkanları yönünden stratejik bir geçiş konumuna yükseltmiş, bu durum da ulaşım yatırımlarında ön gündemlerde yer almasına imkan sağlamıştır. (Gonzales, 2021: 58)

Kocaeli: Çevresine göre konumu ve ulaşım imkanlarının gelişmesi, sanayi ve transit geçiş şehri olmasını sağlamış, bu da ekonomisini ve yerleşimini etkilemiştir. Tüm ulaşım sistemlerine sahip olması, sanayileşmesini de sağlamıştır. Kara yolu, demir yolu ve liman bağlantıları, İstanbul ve Bursa gibi sanayi ve ticaret merkezlerine olan yakınlığı, yatırımlarında öncelikli şehir olmasını sağlamıştır. Şehirdeki zengin ekonomik çeşitlilik, yüksek iş gücü

talebinin nedeni sayılmaktadır. Bu durum nüfusu artırmakta ve yerleşim alanlarının büyümesine de sebep olmaktadır. (URL-3) Çanakkale: İstanbul, Kocaeli ve Bursa gibi ticaret ve sanayi şehirlerine yakın olmasına rağmen, ulaşım imkanlarının kısıtlı olması nedeniyle ekonomik faaliyetleri az ve nüfus açısından yetersiz bir durumdur. Uluslararası transit geçiş güzergahında önemli bir boğaza sahiptir, fakat ulaşım yollarına uzak kalması nedeniyle, bu avantajını kullanamamaktadır. İnşası yeni tamamlanan 1915 Çanakkale Köprüsü, şehrin ekonomik gelişimine katkısını ileriki zamanlarda daha net ortaya çıkacaktır. (URL-3)

3.1. Afyonkarahisar

Tarihi geçmişli M.Ö 3000'li yılları bulan şehir, konumunun getirdiği özellik ile, ticaret yolları ve ulaşım yönünden şehirleri birbirine bağlayan köprü ve kilit bir şehir olmuştur (Yaşar, 2007: XI). "Afyonkarahisar, matematik konum olarak 38 C 45' kuzey enlemi ile 30 C 32' doğu boylamının birleştiği yerde bulunmaktadır. İlin yüzölçümü 14.295 km2 olup, Türkiye topraklarının % 1.8'ini oluşturmaktadır" (Kervankıran, 2011:8). Ülkemizin yedi coğrafi bölgesinin üçünde birden bulunan Afyonkarahisar şehri (Şekil 1), Afyon şehrinde yaşayanlar tarafından "Biz Anadolu'nun kavşak noktası ya da kilitliyiz" yorumlarını yapmalarını da sağlamıştır.

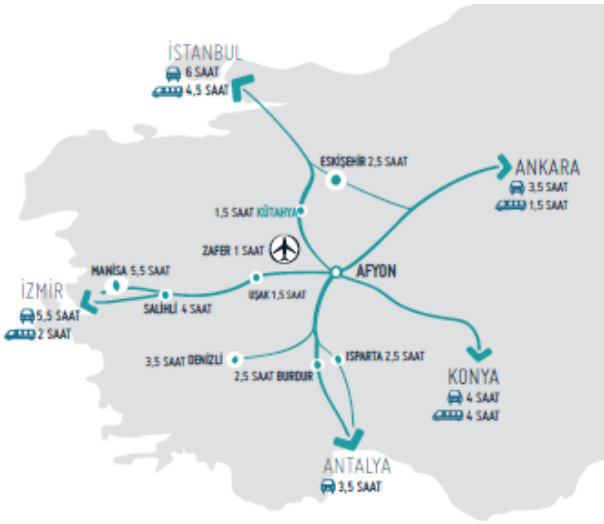


Şekil 1. Türkiye coğrafi bölgeler haritası
(<https://www.efc.name.tr/turkiyenin-cografi-bolgeleri/>)

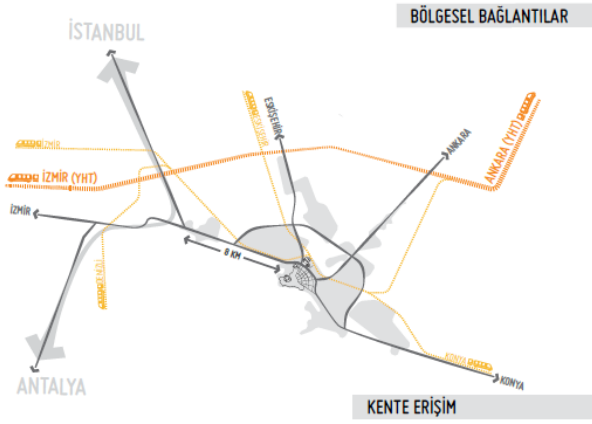
Afyonkarahisar, ülkedeki konumu itibariyle, doğu-batı ve kuzey-güney doğrultusunda kavşak bir konumda olması nedeniyle, farklı tiplerde araç geçişlerine konu bir şehir vasfındadır. Yaklaşık 700 bin kişilik il nüfusuna oranla düşünüldüğünde, 150 binlerde seyreden araç yoğunluğu ile dikkat çekmektedir. İstanbul ve Ankara gibi en kalabalık şehirlerin tatil yörelerine ulaşımında, gidiş ve dönüş güzergahı üzerinde yer almaktadır (Gülenç, 2011:48). Kurtuluş savaşının bir kısmının da geçtiği bu bölge, büyük zaferlere tanıklık etmiş olmakla birlikte, Frig Vadisi gibi antik yerleşimlerin bulunduğu alan, jeotermal turizminin getirmiş olduğu potansiyel ile kaymak, sucuk vb. bazı gıda türlerindeki çeşitlilik ve ulaşım yollarının kavşak noktasında olmasının ayrıcalığını, özellikle iç turizm anlamında katma değere dönüştürebilmiş ender kentlerden birisidir.

3.1.1 Ulaşım Alternatifleri

Afyonkarahisar, hareketli bir trafik güzergahı üzerinde bulunmaktadır. (Şekil 2) (Şekil 3)



Şekil 2. Afyonkarahisar şehrinin civar iller ile ulaşım ilişkisi
(https://www.kentselstrateji.com/wp-content/uploads/03_Afyon_vizyonplani_small.pdf)



Şekil 3. Afyonkarahisar şehrinin civar iller ile ulaşım ilişkisi
(https://www.kentselstrateji.com/wp-content/uploads/03_Afyon_vizyonplani_small.pdf)

Dört bir taraftan gelen demiryollarının kesiştiği kavşak bir noktada bulunan Afyonkarahisar şehri, ulaşım ağları açısından merkez bir konuma sahiptir. (Şekil 4)

TCDD DEMİRYOLU ŞEBEKESİ



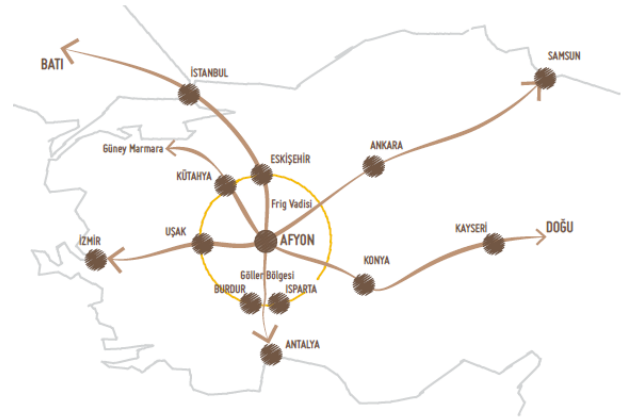
Şekil 4. Şehrin demiryolu bağlantıları
(<https://rayhaber.com/2019/07/tcdd-demiryollari-haritasi-2019-yuksek-cozunurluk/>)

Toplamda demiryolu uzunluğu 395 km, il merkezi içerisinde ise demiryolu hat uzunluğu ise 35 km'dir.

Uşak, Afyonkarahisar ve Kütahya illeri için yapımına başlanan, büyüklük itibarıyla 4.sırada bulunan ve Türkiye'nin ilk bölgesel havalimanı olma özelliği ile 2012 yılında hizmete açılan Zafer Havalimanı, Afyonkarahisar il merkezine 60 km mesafede bulunmaktadır. İlde bulunan termal tesislere yabancı turist çekmesi, Avrupa'da bulunan gurbetçi hemşehrilere rahat ulaşım imkanı sağlaması ve özellikle hac dönemlerinde İstanbul'da oluşan yoğunluğu hafifletmek amaçlarıyla yapımı tamamlanan havalimanı, Afyonkarahisar il merkezine olan uzaklığı sebebiyle, istenilen verime ulaşamamıştır.

3.1.2 Taşıdığı Potansiyelin Şehir Ekonomisine Etkileri

Afyonkarahisar, coğrafi özellik bakımından dağlık bir alanda olması ve bu yüzden ulaşım engellerine rağmen, Türkiye'nin 7 bölgesinin 3'üne ve 7 ile komşu sınırları ile, kuzeyden güneye, batıdan doğuya köprü olma özelliğine sahip olmuştur. (Şekil 5) Dikey istikamette İstanbul-Antalya aksı, yatay istikamette İzmir-Konya ve Ankara aksı, kapalı bir coğrafyanın olumsuz imkânlarını konum açısından önemli bir avantaja çevirmiştir.



Şekil 5. Köprü şehir Afyon (https://www.kentselstrateji.com/wp-content/uploads/03_Afyon_vizyonplani_small.pdf)

Çevre yolunu kullanan sürücülerin tesislerde konaklayarak, şehrin ürettiği Afyon sucuğu, lokumunu ve kaymağını satın alarak kent ekonomisine önemli katkılar sağlaması, şehrin ulaşım kavşağı konumunu fırsata çevirebildiğine gösterilebilecek önemli bir örneklerden birisidir.

Afyonkarahisar, kavşak ve köprü kent olma özellikleri ile, çevresindeki iller ile turizm ve ticaret yönünden önemli iş birlikleri içerisinde girmiştir.

Hititler dönemindeki Boğazkale yol ağı, Persler dönemindeki Kral yolu güzergahı, Roma- Bizans- Selçuklu ve Osmanlı dönemlerindeki yol ağları, tarih boyu ticaret yolları üzerinde olduğunun göstergesidirler. Kavşak şehir olma özelliği nedeniyle, Hititler Arzava seferinde Afyon'dan geçmiş, Büyük İskender'in komutanları burada savaşıp Anadolu'yu paylaşmışlardır. Miryakefalon Zaferi bu topraklarda kazanılmış, Araplar ve Yunanlılar Anadolu'nun alınmasının buradan geçtiğini düşünerek şehri almaya çalışmışlardır. (Yaşar, 2007: 279-280)

Başkomutanlık Meydan Muharebesi gibi, Kurtuluş Savaşı'nın en önemli zaferinin şehri hüviyetinde bulunan Afyonkarahisar (Şekil 6), aynı zamanda tarihi açıdan Frig Vadisi gibi turizm potansiyeli

yüksek olan bir alanı kendi sınırları içerisinde bulundurmaktadır.
(Şekil 7)



Şekil 6. Başkomutanlık Meydan Muharebesi Türk Kuvvetleri Taarruz Haritası

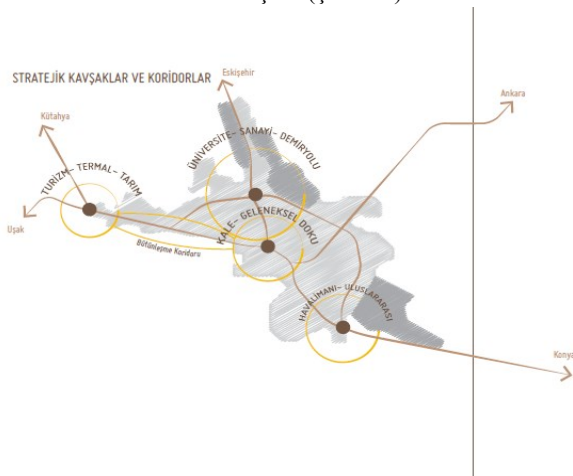
(<https://www.kulturportali.gov.tr/portal/30agustoszaferbayrami>)



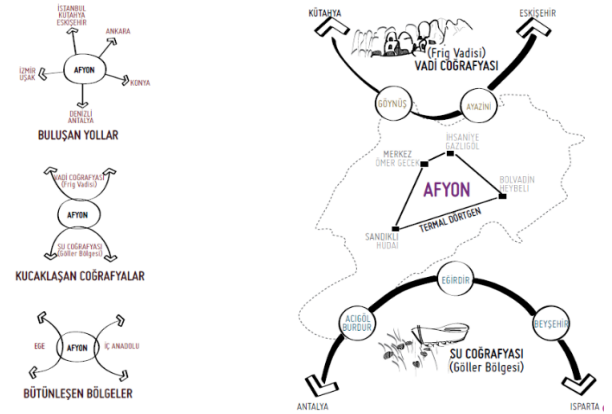
Şekil 7. Frig Yolu, Ankara, Afyonkarahisar, Eskişehir ve Kütahya illeri arasında kalan Frig Vadilerinde Friglerin izlerini günümüz gezginlerinin sürmesi için oluşturulmuş uluslararası standartlarda uzun yürüyüş ve bisiklet yoludur.

(<https://culturerolesinturkey.com/tr/frig-yolu/>)

Kültürel ve doğal turizm potansiyelinin yüksek olması (Şekil 8), kolay ulaşılabilir bir noktada bulunması (Şekil 9), en önemli turizm ürünü olan termal kaynaklara (Kervankıran, Özdemir,2013: 138) yönelik yatırımların yıllara göre artışı, ekonomik gelişiminin de yükselmesine katkıda bulunmuştur. (Şekil 10)



Şekil 8. Afyonkarahisar şehrinin odak noktaları üzerinden ulaşım ilişkisi haritası (https://www.kentselstrateji.com/wp-content/uploads/03_Afyon_vizyonplan_i_small.pdf)



Şekil 9. Afyonkarahisar şehrinin konum üstünlüğü
(https://www.kentselstrateji.com/wp-content/uploads/03_Afyon_vizyonplani_small.pdf)



Şekil 10. Afyon'daki termal turizm merkezleri
(<http://afyonkarahisar.gov.tr/kurumlar/afyonkarahisar.gov.tr/Dosyalar/termal.pdf>)

Şehir, jeotermal yatırımlarıyla ve bu alanda dünyada örnek gösterilen buluşlarıyla dikkat çekmektedir. Özellikle jeotermal ve güneş enerjisi alanında uzmanlaşan ve başkent kabul edilen şehirde, inovatif projeler bütçesi 1 milyar dolara yaklaşmış bulunmaktadır. 25 bin yatak kapasitesine ulaşan şehirde, 5 yıldızlı 8 otel hizmet vermektedir.

Yol ağlarının (demiryolu ve karayolu) kesişme noktasında yer alan şehir, konaklama ve kongre turizmi yönüyle de öne çıkmaktadır. Nüfus artış hızının yavaş olması nedeniyle, gecekondulaşmanın olmadığı şehir, Büyük Zafer'e ev sahipliği yapmış ve Cumhuriyetin temelleri burada atılmıştır (Yaşar, 2007:1).

Doğu ile batı arasında, kuzey ile güney arasında doğal bir kapı konumunda bulunan kent, arkeolojik alanlar, asırlık yapılar, milyon yıllık mağaralar, kaplıcalar, zengin tabiat güzellikleri, ören yerleri, el sanatları, peri bacaları ile turizm potansiyelini kullanma açısından son dönemde önemli bir mesafe kat etmiştir.

“Afyonkarahisar ili gelecekte özellikle termal turizm yönüyle Türkiye’nin önde gelen merkezlerinden birisi olmaya adaydır. Bölgede son yıllarda yapılan yatırımlar ve özellikle il dışından gelen özel sektör temsilcilerinin bölgeye olan ilgisi bunun önemli bir göstergesidir. Bölgedeki kaynakların potansiyelinin tespit edilip taşıma kapasitesinin belirlenerek, buna göre altyapı (elektrik, su,

iletişim, ulaşım olanakları, v.b.) ve üstyapı (turistik tesisler, aktivite, alışveriş olanakları v.b) yatırımların planlanması, bölgedeki turizmin geleceği açısından gereklidir” (Özdemir, Kervankıran, 2012: 18).

3.2.Aksaray

On bin yıllık insan yaşamı ve iskanına konu Aksaray şehri, Anadolu’nun da en önemi arkeolojik merkezlerinden biri olma hüviyeti taşımaktadır. (Karahancı, 2013: 28)

Aksaray, Ulurmak (Melendiz) nehrinin oluşturmuş olduğu Büyük Aksaray Birikinti Konisi üzerine kurulmuştur. Ulurmak nehrinin bol su barındırması, tarıma uygun toprak yapısı ve uygun topografya, şehrin antropo coğrafya yani insanın yaşam alanı olarak uygun bir zeminde kurulup gelişmesine katkı sağlamıştır. (Arıbaş, 2015:12)

“Orta Anadolu’nun ortasında kuzey-güney, doğu-batı doğrultusundaki karayollarının kesişme noktasında yer alan, 1989 yılında yeniden il olan Aksaray yurt içi ve yurt dışına mal ve hizmet üreten ve üretmeye devam eden, Türkiye’nin Anadolu’daki sanayi kentlerinden birisidir. Aksaray, 1998 yılı içerisinde kalkınmada 1. derece de öncelikli iller arasında yer alarak bu önceliklerin vermiş olduğu avantajlardan teşvik tedbirleri gibi desteklerle daha da gelişen, göç alan cazibe merkezi bir il olarak sanayi ve ekonomisiyle gelişen bir ildi” (T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı, 2006: 65).

1987 yılında, DPT tarafından kuruluşu kabul edilen, 1991 yılında da Bölge Müdürlüğü oluşturulan Aksaray Organize Sanayi Bölgesi, 12.04.2000 tarihinde tüzel kişiliğine kavuşmuştur. (Karahancı, 2023: 35)

Kolay ulaşılması bakımından E-90 karayolu üzerinde, toplam 800 Ha üzeri bir alanda kurulu ve 11.000 kişilik istihdama sahip Organize Sanayi bölgesi, doluluk oranı ve yatırıma olan taleplerin çoğalması sebebiyle, ilave 550 Ha bir alanın, OSB genişleme bölgesi olarak ayrılması kararı alınmıştır. Yine Aksaray şehrinde istihdam sağlamakta olan, Süttaş, Brisa, Doğuş Çay, Mercedes gibi yerli ve yabancı büyük yatırımlara ev sahipliği yapmaktadır. (Aksaray Yatırım Destek ve Tanıtım Stratejisi, 2017: 6)

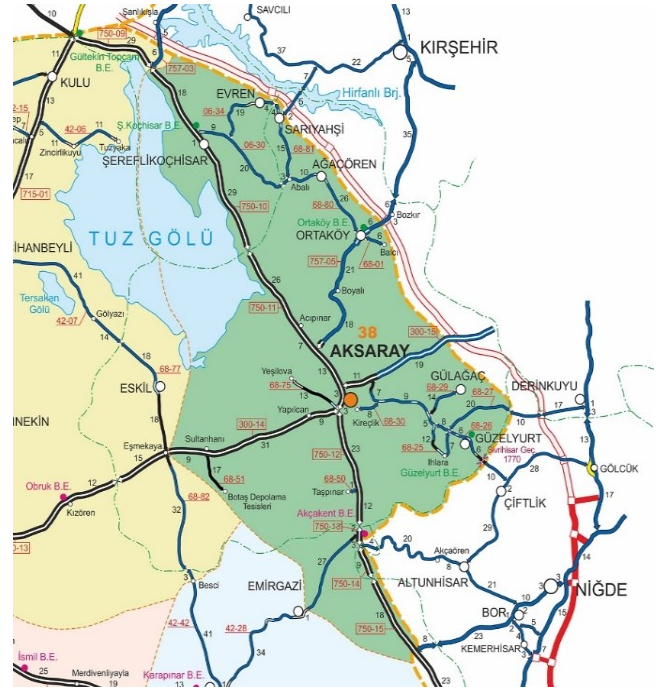
Aksaray OSB alan büyüklüğü, Türkiye sıralamasında 12. Sıradadır. Talep fazlalığı nedeniyle, Sultanhanı ve Yenikent sınırlarında 2.OSB kurulması hazırlıkları devam etmektedir. (Karahancı, 2023: 35)

3.2.1. Ulaşım Alternatifleri

Doğu’dan Batı’ya, Kuzey’den Güney’e kavşak konumunda bir il olan Aksaray, çevresinde bulunan sanayi ve ticaret kentlerine kolay ulaşılabilir bir mesafede bulunmaktadır (Sayılarla Aksaray, 2014: 12).

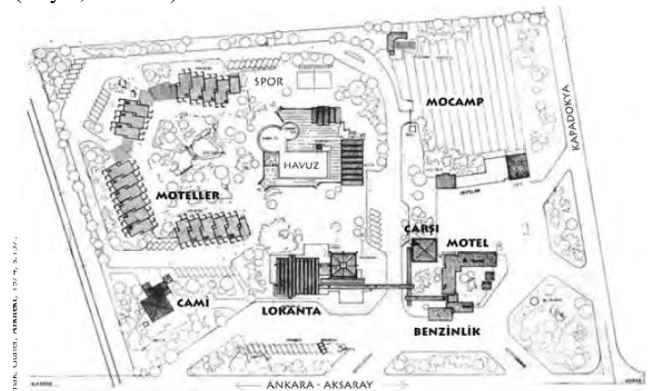
2015 yılı Mart ayı itibariyle Aksaray, 248 km devlet yolu, 249 km il yolu olmak üzere 497 km bir yol ağına sahiptir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2016: 46).

Aksaray kent merkezi, ülkemizdeki diğer bölge ve çevre illere 4 devlet yolu ile bağlantı kurmaktadır. Aksaray kentinin gelişim sağlaması, odak bir konumda olma özelliğini kısmen kullanabilmesi nedeniyle (Şekil 11).



Şekil 11. Dört yolun kesişiminde Aksaray
(<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/3Bolge/Subeler/SbAksaray.aspx>)

Avrupa’da oldukça yaygın olan yol üstü turistik tesislerinin Türkiye’deki en önemli örneklerinden biri olan ve yerli girişimci Orhan Ağaçlı tarafından hayata geçirilen Ağaçlı Tesisleri (Şekil 12), Aksaray’da kavşak yolların birleşim noktasında yer almaktadır. 1964 yılında kurulan Ağaçlı Tesislerinin, Güneydoğu ve Doğu Akdeniz illerini, Konya, Kayseri, Ankara ve İstanbul’a bağlayan önemli bir yol güzergahında olması ile birlikte, Kapadokya’nın güzelliklerine yakın olması, tesisin lokasyon seçiminde önemli bir rol üstlenmiştir. Günümüzde hala etkin bir şekilde kullanılması, bilinirlik noktasında tesisin isminin şehrin ismi ile yarışır halde olması, tesisin konumlandırılması ve iyi bir marka olarak işletilmesinin ne denli öneme sahip olduğunun bir göstergesidir. (Naycı, 2019:62)



Şekil 12. Orhan Ağaçlı Tesisleri Vaziyet Planı (Nihat Güner tarafından tasarlanmıştır) (Naycı (2019)

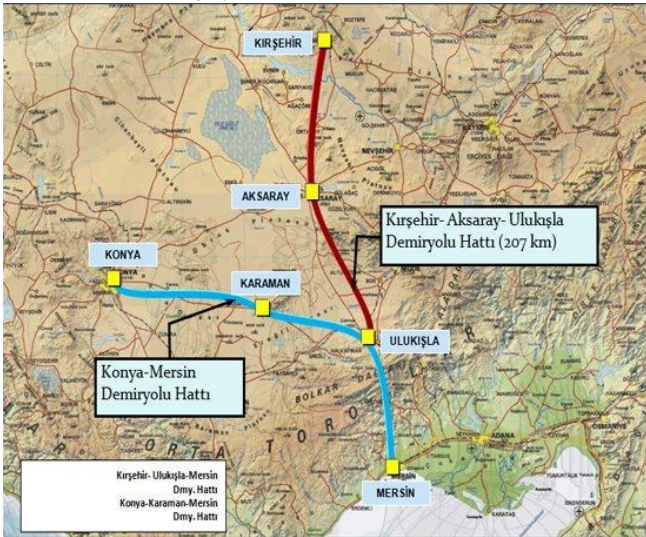
Antalya-Kayseri arasında Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılması planlanan 640 km’lik hızlı tren hattı ve Kırşehir-Aksaray-Ulukışla Demiryolu Projesi ile, Aksaray’ın yıllardır beklediği demiryolu yatırımlarının gelmesini ve şehir ekonomisinin gelişimi, turizm potansiyelinin değerlendirilmesine olanak sağlayacaktır (Şekil 13).



Şekil 13. Antalya-Konya Aksaray-Nevşehir-Kayseri hızlı tren güzergahı (<https://beyazgazete.com/haber/2015/5/12/antalya-hizli-trenle-ankara-ve-istanbul-a-baglanacak-2680574.html>)

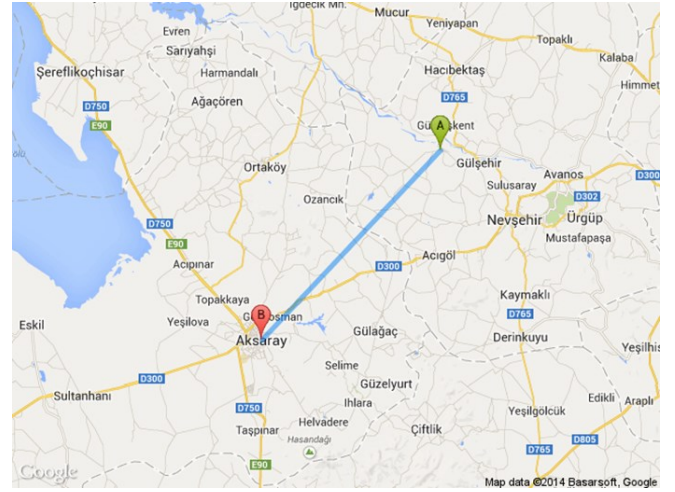
Antalya'ya gelen turistlerin, hızlı tren hattı ile Anadolu içlerine taşınacak olması, Mevlana Türbesi, Ihlara ve Göreme Vadisi, Kapadokya güzellikleri ve Erciyes'te kayak imkânlarının bölgenin alternatif turizm potansiyeli açısından ekonominin gelişiminde önemli katkılar sağlamış olacaktır.

Hat güzergahının, planlanma aşamasında olan diğer hat projeleriyle birleşimi sağlandığında ise, artacak insan ve mal aktarımlarında, kara taşımacılığında stratejik önem oluşturmasını sağlayacaktır. Özellikle Kırşehir-Aksaray-Ulukışla demiryolu projesi ile, bölge sanayisinde üretilen mallar Mersin Limanı'na aktarılacak, zaman israfını önleyip, ulaşım maliyetlerini düşürecek, Pazar imkanının artmasına olanak sağlayacaktır (Şekil 14).



Şekil 14. Kırşehir-Aksaray-Ulukışla Demiryolu Hattı Güzergahı (<https://www.investinkirsehir.com/assets/upload/dosyalar/kirsehir-ulasirma-raporu.pdf>)

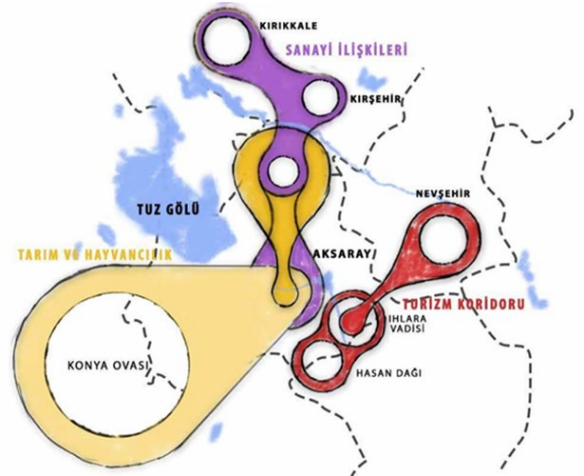
Aksaray Havalimanı projesi, önceki dönemlerde kamulaştırma problemleri çözülmüş olmakla birlikte, yeni dönem yatırım programlarına girememiş ve inşaat aşamasında yarım bırakılmıştır. Aksaray Nevşehir Kapadokya Havalimanı'na 82 km uzaklıkta olup, Acıgöl üzerinden yapılan bağlantı yolu ile, ulaşım süresi 45 dakikaya kadar indirilmiştir. (Şekil 15)



Şekil 15. Aksaray Nevşehir Kapadokya havalimanı kuşuçuşu mesafe (maps.google)

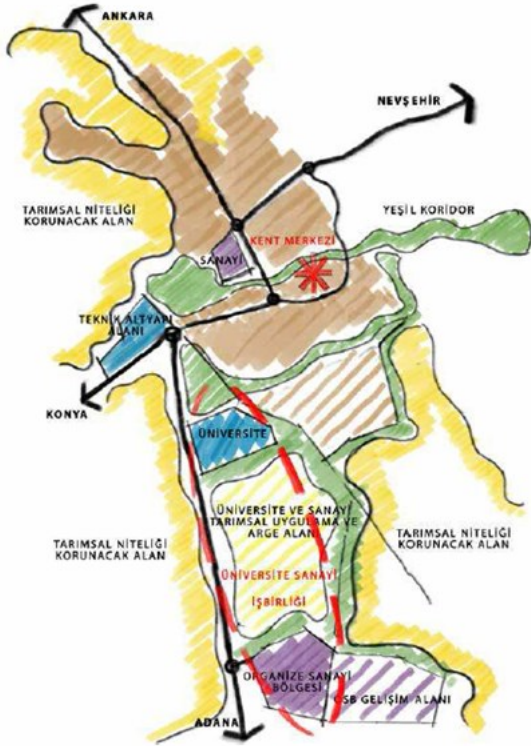
3.2.2 Taşıdığı Potansiyelin Şehir Ekonomisine Etkileri

Aksaray, yatırım yapmak isteyenler için, ulaşım kolaylığı açısından cazibe merkezi bir konumda bulunmaktadır. (Şekil 16)



Şekil 16. Aksaray'ın komşu şehirler ile kuracağı ilişki şekilleri (Kentsel Strateji- Aksaray Vizyon Planı)

Lojistik üs potansiyeli yüksek olan şehir, Çukurova ile Ankara-İstanbul hattı açısından değerlendirmeye müsait bir konumda bulunmaktadır (Şekil 17)



Şekil 17. Aksaray ekonomisindeki motor güçlerin kümelenmesi (Kentsel Strateji- Aksaray vizyon planı)

Tarım dışı ekonominin en önemli parçası durumunda olan, şehirdeki hayvancılık potansiyeli, süt ve süt ürünlerinde bölgenin lideri olma yönünde gelişim seyri göstermektedir. Sütas yatırımı, istihdam oluşturmaya ve bölge ekonomisine sağladığı katma değer açısından özellikle dikkate alınmalıdır.

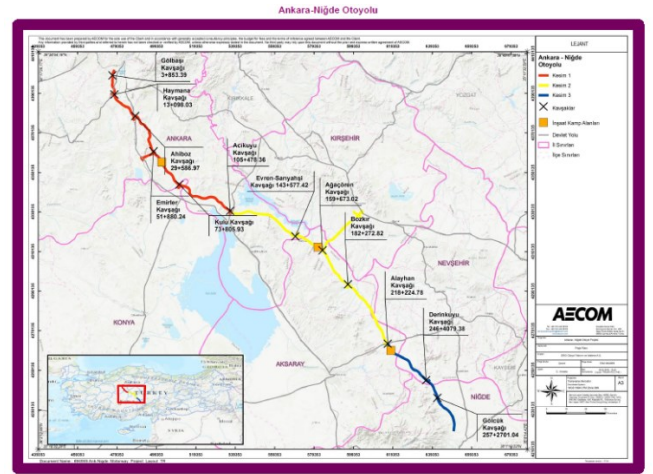
Aksaray, Kapadokya (Güzel Atlar Diyarı) olarak isimlendirilen bir bölge içerisinde bulunması nedeniyle, bu bölgeye gelen turlar için önemli bir ziyaret noktasıdır. Selime Peri Bacaları ve yerleşim alanları, Güzelyurt bölgesi tarih dokusu, Hristiyanlık için önemli bir merkez konumunda bulunan ve vadi yamaçlarında oluşan tüflerin oyularak kiliselere çevrildiği bir alanı barındıran doğa ve kültür rotası konumundaki İhlara ve Manastır Vadileri, şehre gelen turistlerin uğrak noktaları arasında örnek verilebilir (Karadal, Gündoğdu, 2012:6).

Kapadokya'nın en önemli parçası konumunda olan, yer yer 100-120 m derinliğine ulaşan 14 km uzunluğundaki İhlara Vadisi'ne, ulaşım kolaylığının sağlanması için, Nevşehir Havalimanı ulaşım imkânlarının artırılması yanında, bu bölgeye olan ulaşım demiryolu ağı ile de desteklenmelidir.

Yine kent merkezinde bulunan Selçuklu döneminden kalma tarihi eserler, turizm açısından katma değer üretebilecek farklı alternatif rotalar olarak değerlendirilmektedir.

Karayolu üzerine konulan yönlendirme levhaları ile kentten gelip geçen araç sürücülerine, inanç turizmi bağlamında önemli bir uğrak noktası olan Somuncu Baba Türbesi ve yanında yapılan Külliye Projesini ziyaret etmeleri sağlanmıştır.

Ankara-Niğde otoyolunun (Şekil 18) ile projelendirme çalışmaları bitirilen Yeni Aksaray Çevre Yolu Projesinin (Şekil 19), E-90 Karayolu kenarındaki dinlenme tesisleri ile araç tamir bakım işleriyle uğraşan sanayi esnafının, dolayısıyla da Aksaray ekonomisine olumsuz tesirleri olacağı düşünülmektedir.



Şekil 18. Aksaray dışından geçen Ankara-Niğde Otoyolu (Ankara-Niğde Otoyolu Projesi, 2018)



Şekil 19. Aksaray Çevre Yolu projesi (<http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=176806&start=0>)

4. Sonuç

Kentsel yerleşimlerde gün geçtikçe daha fazla insan yaşamakta olup, bunun sonucu gıda, su ve enerji talepleri artmaktadır. Hızlı kentleşme o bölgede yaşayan insanların başta zorunlu günlük ihtiyaçları olmak üzere, alt yapı, ulaşım gibi pek çok zorluğu beraberinde getirmektedir. Kentsel ulaşım sistemi, bir şehrin şeklini belirlemektedir. Ulaşım, bir ülkenin sosyal ve ekonomik durumu açısından günlük aktivitelerinde çok önemli kabul edilen bir işlemdir. Daha iyi ulaşım hizmetlerine yönelik talep arttıkça, etkili önlemlerin sağlanması ile yeni ulaşım sistemlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu gibi önemli ulaşım sistemleri sayesinde ülke içindeki ve ülkeler arasındaki kentler birbirine bağlanmaktadır. Karşılaşılan en önemli zorluklardan biri ulaşım ile bağlantılı enerji tüketimindeki artış ve bunun olumsuz ekonomik, çevresel ve sosyal sonuçlarıdır. Şehirler ve kasabalar, ulaşım sistemleri tarafından desteklenen karmaşık mekansal yapılarıdır ve ulaşım sistemlerinden biri olan karayolu birçok kentsel planlama kararında ülkemizde birinci sıradadır. Karayollarında yer alan kavşaklar ise trafik yoğunluğunun ve sürecin azaltılması, kazaların önlenmesi, uzaktan algılanıp görülebilmesi gibi stratejilerle planlamada önemli bir yere sahiptir. Bu çalışmada,

kentleri birbirine bağlayan önemli ulaşım aksları üzerinde bulunan iki kavşak şehrin çeşitli kriterlere göre araştırılması sonucunda elde edilen bulgular değerlendirilmiştir. İki kavşak şehrin coğrafi ve topoğrafik konumlarının yanında ekonomik, kültürel, sosyo-ekonomik ve mevcut potansiyellerinin gelişimine bakıldığında farklılıklar olduğu görülmektedir. Kuzey-güney istikamette İstanbul-Antalya aksı, doğu-batı istikamette İzmir-Konya ve Ankara aksında bulunan Afyonkarahisar'ın potansiyellerini özellikle ekonomik katma değere çevirme açısından yapılan bu değerlendirme sonrasında başarabildiği sonucuna varılmıştır. Kavşak şehir olma özelliğini son 20 yılda yapmış olduğu kentsel gelişimdeki çabalarla, jeotermal kaynaklarla sağlanan kaplıca turizmindeki konaklama tesislerindeki nicel ve nitel artışlarla avantaja çevirmiştir. Çevre yolunu kullanan sürücülerin tesislerde konaklayarak, şehrin ürettiği meşhur Afyon sucuğu, lokumunu ve kaymağını satın alarak kent ekonomisine önemli katkılar sağlaması, şehrin ulaşım kavşağı konumunu fırsata çevirebildiğine gösterilebilecek önemli bir örneklerden birisidir. Kavşak şehir olma farkındalığı sayesinde, kapalı bir coğrafyada olmasına rağmen Afyonkarahisar, şehrin tanıtımı ve ekonomik canlılığı yönünden, benzer yönlelere sahip Aksaray şehrine göre çok ileri seviyelere ulaşabilmiştir.

İki kavşak şehirden diğeri olan Aksaray, kuzey-kuzeybatı istikametindeki İstanbul-Ankara aksından gelenleri güney-güneydoğu aksına, doğu ve kuzeydoğu aksından gelenleri ise güney-güneybatı aksına bağlantısını sağlamaktadır. Bu avantajlı konum ve ekonomik potansiyelini, Afyon şehri kadar katma değere çevirememiştir. Kavşak şehir olma özelliğini avantaja çevirememiş Aksaray, Ankara-Niğde otoyolu ve oldukça uzak bir bölgede konumlanacak Yeni Çevre Yolu nedeniyle, bu avantaj ve potansiyelini ileriki dönemde daha da kaybedeceği düşünülmektedir. Aksaray, önemli yolların kavşak noktasında olması nedeniyle E-90 ve diğer karayolları üzerinde eksikliği hissedilen bir diğer husus yönlendirme tabelalarıdır. Hasandağı kayak merkezi ve uluslararası yarışmalara konu olmuş yamaç paraşütü alanı, Ziga Kaplıcaları, İhlara Vadisi, Somuncu Baba gibi inanç ve kültür turizmi açısından önemli bir destinasyonda bulunan şehir, karayoluna konulacak yönlendirme tabelaları ile şehir içlerine yol üzerinde seyahat edenleri şehir merkezine çekip, ekonomik potansiyelini katma değere dönüştürmelidir. Aksaray şehir merkezinde bulunan Tuzlusu Termal Bölgesine yapılacak yatırımlarla, bölge içinde Ankara'ya en yakın şehir olması açısından, önemli bir kongre merkezi haline dönüştürebilecek potansiyeli barındırmaktadır. Mübadele sonrasında çevre ülkelere göç edenlerin her yılın yaz aylarında buluşma noktası olarak kabul ettikleri Güzeyurt ilçesi, ulaşım imkânlarının artırılması sonrasında, cazibesini daha da artırabilecek bir konuma yükseltebilecektir. Yine Aksaray Gülağaç sınırları içerisinde bulunan ve dünyada ilk beyin ameliyatının yapıldığı yer olarak kayıtlara geçen Orta Anadolu'nun en eski neolitik dönem yerleşkesi Aşıklıhöyük'teki kazıların hızlıca bitirilmesi, bu bölgenin Çatalhöyük gibi önemli bir uğrak noktası olmasını sağlayacaktır. Konya-Kayseri hattında bulunan Selçuklu dönemine ait 12 kervansarayın restorasyonlarının bitirilip turizme kazandırılması, bölgedeki ekonomik canlılığa ivme kazandıracaktır. Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte Atatürk'ün önderliğinde başlatılan kalkınma hamlesine destek vermek amacıyla kurulan ve Millet'in Azmi anlamına gelen Tarihi Azmi Milli Un Fabrikası binası, restore edilmiş olup (Özer, 2017:79), fabrika içine yapılması düşünülen Sanayi Müzesi fonksiyonu sonrasında, bu alanı kente ziyaret veya turizm amaçlı gelenler için önemli bir uğrak noktası haline dönüştürülebilecektir.

Bu çalışma, karayollarının kesişim ve kavşak noktasındaki Afyonkarahisar ve Aksaray şehirlerinin konum avantajlarını ekonomiye olumlu veya olumsuz çevirebilmeleri konusunda yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Süreç içinde ise, iki şehrin potansiyelleri gözlemlenmiş olacaktır.

Kaynaklar

- Ahiler Kalkınma Ajansı, (2014). *Sayılarla Aksaray (Yatırımcılar için anahtar veriler)*. Nevşehir
- Aksaray Yatırım Destek ve Tanıtım Stratejisi, (2017). Aksaray Yatırım Destek Ofisi, Ahiler Kalkınma Ajansı, Nevşehir.
- Arıbaş, K., (2015). Aksaray kentinin mekânsal değişim ve dönüşüm süreçleri. 16 Eylül 2024 tarihinde http://tucaum.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/280/2015/08/semp5_25.pdf adresinden erişilmiştir
- Çetiner, A. (1979). Şehir planlamasında çalışma yöntemleri ve ifade teknikleri. İstanbul: İTÜ Yayınları.
- Echeverry Tamayo, J. D. (2020). Medellín: City of crossroads. Poverty, urban model and social change of the green belt project. *Eco Cities*, 1(1): 9-16.
- Eren, F., (2019). Uluslararası mega projeler ve İstanbul'a olası etkileri. İçinde H.F. Alkan Meşhur, K. Ertuğay, F. Eren & C. Korkmaz (Ed.). *İstanbul'da Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Planlama Süreçleri* (ss. 35-62). Ankara: Nobel Akademi Yayıncılık. 978-605-7895-74-5
- ERG Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş., (2018). Ankara-Niğde otoyolu projesi, çevresel ve sosyal etki değerlendirmesi (ÇSED) çalışması teknik olmayan özeti (TOÖ). ERG Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş..
- Eryılmaz, Y., (2013). *Ulaşım altyapılarının arazi değer artışına etkileri-Tem otoyolu İstanbul Anadolu kesimi örneği*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gonzales, J.A. (2021). *Bölgesel ekonomi üzerine ulaşım yatırımlarının etkileri: Konya hızlı tren yatırımı örneğinde bir araştırma*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Konya.
- Gülenç, K., (2011). *Afyonkarahisar şehir için mevcut ulaşım altyapısının incelenmesi ve çözüm önerileri*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Afyonkocatepe Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Afyon
- Harper, D., & Milbrandt, T. (2016). Seen and imagined: A Northwestern crossroads city. *Imaginations: Journal of Cross-Cultural Image Studies*, 7(1): 160-175. <https://doi.org/10.17742/IMAGE.NBW.7-1.13>
- Karadal, H., & Gündoğdu, G., (2012). Kültürel turizmin kümelenme potansiyeli: Aksaray örneği. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 14 (22): 155-162.
- Karahancı, M., (2023). *Sanayi dönüşüm projelerinde yerel yönetimlerin rolü: Aksaray yeni küçük sanayi sitesi örneği*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul
- Kazepov, Y., Ahn, B., & Cucca, R. (2024). The 'European city' at the crossroads: Four analytical elements for understanding convergence and differentiation. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 115(2), 267-280. <https://doi.org/10.1111/tesg.12605>
- Kentsel Vizyon İle Kurgulanan Kentler, (2016a). *03 Afyonkarahisar vizyon planı (Anadolu'nun kilidi, kentsel vizyon platformu)*. İstanbul.
- Kentsel Vizyon İle Kurgulanan Kentler, (2016b). *68 Aksaray vizyon planı (Dönerek akan suyun kenti), Kentsel vizyon platformu*.

İstanbul.

- Rıvankıran, İ., & Özdemir, M.A., (2013). Turizm yönüyle gelişmekte olan Afyonkarahisar ilinde turist algısı üzerine bir araştırma. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 27: 117-142.
- Kervankıran, İ., (2011). *Afyonkarahisar ilinin başlıca doğal, tarihi ve kültürel kaynaklarının sürdürülebilir turizm açısından değerlendirilmesi*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Afyonkocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar.
- Keskin, A., (1975). *Ulaşım ve şehirsel yerleşme ilişkileri üzerine bir araştırma*. İstanbul: İTÜ Yayınları.
- Kılınçaslan, T., (2012). *Kentsel ulaşım*. İstanbul: Ninova Yayınları
- Meçik, O., (2012). Ulaşım ağlarının ekonomik entegrasyonlara etkisi ve Türk dünyası boyutu. *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 5 (2): 22-33.
- Naycı, N., (2019), Türkiye turizm tarihinde bir kavşak noktası: Aksaray ağaçlı turistik tesisleri. *Mimarlık Dergisi*, 56 (406): 61-66.
- Özay, D., (2019). *Ulaştırma yatırımları ve büyüme ilişkisi: Türkiye ekonomisi örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tekirdağ.
- Özdemir, M.A. & Kervankıran, İ., (2012). Afyonkarahisar ilinin turizm gelişimi ve çekicilikleri. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 14 (1): 123-141.
- Özer, M., (2017). *Aksaray ili kent merkezindeki erken Cumhuriyet dönemi mimari mirasının incelenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana.
- Tunçer, H.N., (2104). *Ulaşımın arazi kullanımı ve taşınmaz değerine etkilerinin analizi: Bursa ili Osmangazi ilçesi çevre yolu çevresi örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- T.C. Afyonkarahisar Valiliği, (2015). *Afyonkarahisar Vizyon Rehberi, Kentsel Vizyon Platformu*. Afyonkarahisar.
- T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı, (2006). *Kırşehir Nevşehir Niğde Aksaray 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı plan açıklama raporu, Kent yapı planlama*. Ankara.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı Konya Ovası Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, (2016). *KOP bölgesi Trafik güvenliği araştırma projesi hizmet alım işi Aksaray ili özelinde rapor*. MCE Bilişim Elektronik Mühendislik, Ankara
- TMMOB Makina Mühendisleri Odası. (2011). *Ulaştırmanın önemi. Ulaşımında demiryolu gerçeği*. 16 Eylül 2024 tarihinde http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/6a9e2da28c80651_ek.pdf?tipi=3&turu=X&sube=0 adresinden erişilmiştir.
- Yaşar, S., (2007). *Siyasal, sosyal, ekonomik yönleriyle Afyon (1923-1960)*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir
- Yurdakul, E. M. (2022). Türkiye’de ulaşım altyapısı ve ekonomik kalkınma ilişkisi: ARDL sınır testi. *Kent Akademisi*, 15(2), 666-680.

İnternet:

- URL-1. <https://www.aimsaddergisi.com/anadolunun-kilidi-zaferin-adi-afyonkarahisar/> - Erişim Tarihi: 10.10.2024
- URL-2. <http://www.hurriyet.com.tr/anadolunun-kilidi-afyon-40208718> - Erişim Tarihi: 05.03.2024
- URL-3. <https://www.dilimiz.net/ulasim-sistemlerinin-yerlesme-ve-ekonomik-faaliyetlere-etkisi-nedir/> - Erişim Tarihi: 10.10.2024
- URL-4. <https://www.efe.name.tr/turkiyenin-cografi-bolgeleri/> -

Erişim Tarihi: 09.12.2023

- URL-5. https://www.kentselstrateji.com/wp-content/uploads/03_Afyon_vizyonplani_small.pdf - Erişim Tarihi: 06.09.2021
- URL-6. <https://rayhaber.com/2019/07/tcdd-demiryollari-haritasi-2019-yuksek-cozunurluk/> - Erişim Tarihi: 04.05.2024
- URL-7. <https://www.kulturportali.gov.tr/portal/30agustoszaferbayrami> - Erişim Tarihi: 08.07.2023
- URL-8. <https://cultureroutesinturkey.com/tr/frig-yolu/> - Erişim Tarihi: 10.10.2024
- URL-9. <http://afyonkarahisar.gov.tr/kurumlar/afyonkarahisar.gov.tr/Dosyalar/termal.pdf> - Erişim Tarihi: 10.10.2024
- URL-10. <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/3Bolge/Subeler/SbAksaray.aspx> - Erişim Tarihi: 01.12.2023
- URL-11. <https://beyazgazete.com/haber/2015/5/12/antalya-hizli-trenle-ankara-ve-istanbul-a-baglanacak-2680574.html> - Erişim Tarihi: 10.10.2024
- URL-12. <https://www.investinkirsehir.com/assets/upload/dosyalar/kirsehir-ulasirma-raporu.pdf> - Erişim Tarihi: 17.11.2023
- URL-13. [maps.google](https://maps.google.com) - Erişim Tarihi: 10.10.2024
- URL-14. https://www.kentselstrateji.com/wp-content/uploads/68_Aksaray_vizyonplani_small.pdf - Erişim Tarihi: 06.09.2021
- URL-15. <http://www.mapsharita.com/ayrintili-harita/aksaray-ayrintili-haritasi> - Erişim Tarihi: 06.09.2021
- URL-16. <https://www.demiryoluhaber.com/30/07/2017/kurumlar/disisleri-bakanligi/mevlut-cavusoglu-antalya-burdur-isparta-yuksek-hizli-tren-projesini-acikladi/attachment/antalya-burdur-isparta-antalya-manavgat-aksaray-nevsehir-kayseri-yht-yuksek-hizli-tren/> - Erişim Tarihi: 09.11.2022
- URL-17. <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=176806&start=0> - Erişim Tarihi: 11.02.2022