



EDEBİYAT FAKÜLTESİ
Faculty of Letters

ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ / ATATÜRK UNIVERSITY

DÜNYA COĞRAFYASI VE KALKINMA PERSPEKTİFİ DERGİSİ

JOURNAL OF WORLD
GEOGRAPHY AND
DEVELOPMENT
PERSPECTIVES

ISSN: 2822-5589

Aralık/December 2022

Cilt/Volume 1

Sayı/Issue 2



ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
DÜNYA COĞRAFYASI VE KALKINMA PERSPEKTİFİ DERGİSİ

ATATURK UNIVERSITY

JOURNAL OF WORLD GEOGRAPHY AND DEVELOPMENT PERSPECTIVES

ULUSLARARASI HAKEMLİ DERGİ / INTERNATIONAL PEER-REVIEWED JOURNAL

Cilt / Volume: 1

Sayı / Issue: 2

Aralık / December 2022

ERZURUM

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/jwgdp>

ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
DÜNYA COĞRAFYASI VE KALKINMA PERSPEKTİFİ DERGİSİ

JOURNAL OF WORLD GEOGRAPHY AND DEVELOPMENT PERSPECTIVES

Cilt / Volume: 1 Sayı / Issue: 2 Haziran / December 2022

Yayımlayan / Publisher

Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü / Ataturk University Journal of Faculty of Letters Department of Geography

Sahibi / Owner

Yönetim Kurulu Adına Edebiyat Fakültesi Dekanı / On Behalf of the Board of Directors Dean of the Faculty of Letters
Prof. Dr. Dilaver Düzgün

Baş Editör / Editor-in-Chief

Dr. Öğr. Üyesi Çağlar Kıvanç KAYMAZ

Editor Yardımcıları / Co-Editors-in-Chief

Dr. Öğr. Üyesi Yusuf KIZILKAN

Kapak Tasarım / Cover Design

Atatürk Üniversitesi Marka Yönetim Birimi / Ataturk University Brand Management Unit

Yazışma Adresi / Correspondence Address

Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dekanlığı 25240 ERZURUM
Telephone: 0 442 231 8001 E-posta: edebiyatfakultesidergisi@atauni.edu.tr

Yasal Sorumluluk / Legal Responsibility

Makalelerin dil, üslup ve içerik sorumluluğu yazarlara aittir.

Yazılarda ifade edilen görüş ve düşünceler, dergimizi ve kurumumuzu bağlamaz.

The language, style and content responsibility of the articles belong to the authors.

The views and opinions expressed in the articles do not bind our journal and our institution.

Yayın dili Türkçe ve İngilizce'dir.

The publication languages of the journal are Turkish and English.

Haziran ve Aralık aylarında, yılda iki sayı olarak yayımlanan uluslararası, hakemli, açık erişimli ve bilimsel bir dergidir.

This is a scholarly, international, peer-reviewed and open-access journal published biannually in June and December.

EDİTÖRDEN

Değerli Bilim İnsanları,

Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisi (Journal of World Geography and Development Perspectives) zamana ve mekana bağlı fiziki ve beşeri problemler için çözüm üreten coğrafi yaklaşımlara ait (fiziki, beşeri, doğal çevre ve Coğrafi Bilgi Sistemleri) özgün ve yenilikçi bilimsel araştırmaların yayınlanmasına, bu yönüyle bilimsel bilginin paylaşılmasına imkan sağlayan bir yayın organı olarak 2022 yılından itibaren yayın hayatına başlamıştır. Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümünün bünyesinde kurulmuş olan dergi haziran ve aralık olmak üzere yılda iki kez yayımlanacaktır.

İlk sayısından itibaren DergiPark üzerinden yayımlanmaya başlayan derginin kısa süre içinde ülkemizdeki ve dünyadaki saygın akademik dergiler arasında yer alması planlanmaktadır. Bu doğrultuda derginin TR Dizin ve uluslararası indekslere girebilmesine yönelik olarak etik kurallara uygun, kaliteli ve düzenli bir yayın süreci takip edilecektir.

Derginin kuruluş aşaması ve ilk sayısının çıkarılması sürecinde kuşkusuz en büyük emek dergi kurulunda yer alan kişilere aittir. Bunun yanı sıra ilk sayıya makalelerini göndermek suretiyle katkı veren yazarlara ve yoğun mesaieleri arasında çalışmalarını değerlendiren hakemlere değerli katkıları için teşekkür ederiz.

Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisinin (Journal of World Geography and Development Perspectives) kaliteli ve özgün çalışmalarla nice sayılara ulaşması dileği ile....

Dr. Öğr. Üyesi Çağlar Kıvanç KAYMAZ

YAYIN KURULU / EDITORIAL BOARD

Prof. Dr. Saliha KODAY	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Kenan ARINÇ	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Zeki KODAY	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Mehmet ZAMAN	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. İbrahim KOPAR	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Mustafa ÖZDEMİR	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. İhsan BULUT	Akdeniz Üniversitesi
Prof. Dr. Füsün BAYKAL	Ege Üniversitesi
Prof. Dr. Zerrin KARAKUZULU	Sakarya Üniversitesi
Prof. Dr. Serhat ZAMAN	Uludağ Üniversitesi
Prof. Dr. Bayram ÇETİN	Uludağ Üniversitesi
Prof. Dr. Faruk ALAEDDİNOĞLU	Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi
Doç. Dr. Günay KAYA	Giresun Üniversitesi
Doç. Dr. Mehmet DENİZ	Uşak Üniversitesi
Doç. Dr. Salih BİRİNCİ	Atatürk Üniversitesi
Doç. Dr. Emre ÖZŞAHİN	Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi
Do. Dr. Atilla KARATAŞ	Marmara Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Cemal SEVİNDİ	Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Çağlar Kıvanç KAYMAZ	Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Yusuf KIZILKAN	Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Halil HADİMLİ	Akdeniz Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Kübra ERHAN	Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Çağlar ÇAKIR	Akdeniz Üniversitesi
Arş. Gör. Zeynep YILMAZ	Atatürk Üniversitesi

2. SAYININ HAKEMLERİ / REFEREES OF ISSUE 2

Prof. Dr. Saliha KODAY	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Zeki KODAY	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Mustafa ÖZDEMİR	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. Alperen KAYSERİLİ	Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi
Prof. Dr. Tülay ÖCAL	Mustafa Kemal Üniversitesi
Doç. Dr. Adnana ALKAN	Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi
Doç. Dr. Günay KAYA	Giresun Üniversitesi
Doç. Dr. Namık Tanfer ALTAŞ	Atatürk Üniversitesi
Doç. Dr. Üzeyir YASAK	Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Evren ATIŞ	Kastamonu Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Kübra ERHAN	Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Yusuf KIZILKAN	Atatürk Üniversitesi
Dr. Öğr. Üyesi Taner AYDIN	Iğdır Üniversitesi

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

JENERİK / GENERIC

EDİTÖRYAL / EDITORIAL

MAKALELER / ARTICLES

Hüseyin ŞAHBAZ	2012-2021 Döneminde Türkiye’de Ölüm veya Yaralanmayla Sonuçlanan Trafik Kazalarına Coğrafi Bir Bakış	1-20
	A Geographical Overview of Traffic Accidents Leading to Death or Injury in Türkiye Between the Period of 2012-2021	
Hümevra KIZILTUNÇ	Pasinler ’de Değişen Nüfus Yapısı	21-43
	Changing Population Structure in Pasinler	
Samet ALKAN Salih BİRİNCİ İhsan BULUT	Nehir Tipi Hidroelektrik Santrallerin (HES) Çevresel Etkilerine Bir Örnek: Katıklı Çayı Havzası	44-54
	An Example of The Environmental Impacts of River Type Hepps: Katıklı Stream Basin	
Sinan DENİZ Günay KAYA	Başiskele İlçesinde Sanayi Faaliyetleri	55-66
	Industrial Activities in Başiskele District	
İrem Nur GÜRBÜZ	Yerleşme Coğrafyası Açısından 6360 Sayılı Büyükşehir Yasasının Konyaaltı Mahallelerindeki Sosyo-Ekonomik Etkiler	67-79
Halil HADİMLİ	Socio-Economic Effects of The Metropolitan Law No. 6360 In Terms of Settlement Geography in Konyaalti Neighborhoods	
Oğuzhan GÜRGEN Kenan ARINÇ	Ardeşen’de Ekonomik Faaliyetlerin Mekânsal Analizi ve Ekonomik Fonksiyonlar	80-106
	Spatial Analysis of Economic Activities and Economic Functions in Ardeşen	

Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisi

Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)

To Cite This Article: Şahbaz, H. (2022). A Geographical Overview of Traffic Accidents Leading to Death or Injury in Türkiye Between the Period of 2012-2021. *Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)*, 1(2), 1-20.

Submitted: September 24, 2022

Revised: November 24, 2022

Accepted: November 30, 2022

A GEOGRAPHICAL OVERVIEW of TRAFFIC ACCIDENTS LEADING to DEATH or INJURY in TÜRKİYE BETWEEN THE PERIOD of 2012-2021

2012-2021 Döneminde Türkiye’de Ölüm veya Yaralanmayla Sonuçlanan Trafik Kazalarına Coğrafi Bir Bakış

Hüseyin ŞAHBAZ¹

Öz

2012-2021 döneminde Türkiye’deki ölümlü yaralanmalı trafik kazalarını, coğrafi açıdan incelenmeyi amaçlayan bu çalışmadan elde edilen bulgular şunlardır: Belirtilen dönemde Türkiye’de 1.710.652 ölümlü yaralanmalı trafik kazası meydana gelmiştir. Bu trafik kazalarında 55.592 kişi ölmüştür. Trafik kazası sebebiyle hayatını kaybedenlerin sayısı, neredeyse Grönland’ın 2020 yılındaki nüfusu kadardır. Kazalarda hayatını kaybedenlerin %77,12’si erkek, %22,88’i ise kadındır. Bu durum ülkede doğuştan beklenen ortalama yaşam süresinin erkeklerde kısa olmasının en önemli sebeplerinden birinin, trafik kazaları olduğunu göstermektedir. Yine bu trafik kazalarında 2.827.769 kişi de yaralanmıştır. Trafik kazalarında yaralanan insan sayısı ise neredeyse Arnavutluk’un 2020 yılındaki nüfusu kadardır. Trafik kazaları; en fazla %31,08 ile yaz, en az ise %19,09 ile kış mevsiminde meydana gelmiştir. Kazaların %75,82’si yerleşim yeri içinde, %24,18’i ise yerleşim yeri dışında gerçekleşmiştir. Kazalara karışan araçlar içinde de en büyük payı, %51,49 ile otomobiller almıştır. Buna göre trafik kazalarını azaltmak için gerek kamu ve gerekse vatandaşlar açısından yapılması gereken şey, toplu taşımaya öncelik verilmesidir. Milyon nüfus başına düşen kaza ortalamasının ülkede en yüksek olduğu illerle sırasıyla; Muğla, Kilis ve Burdur’dur.

Anahtar Kelimeler: Karayolu Trafik Kazaları, Ölümler, Yaralanmalar, Nüfus Özellikleri, Türkiye

Abstract

The findings obtained from this study, which aims to examine the fatal accidents and the accidents resulting in injuries in Turkey between the period of 2012-2021 geographically, are as follows: During the specified period, there were 1,710,652 traffic accidents with death and injury in Turkey. 55,592 people died in these traffic accidents. The number of people who lost their lives due to traffic accidents is almost as much as the population of Greenland in 2020. 77.12% of those who lost their lives in accidents are men and 22.88% are women. This shows that traffic accidents are one of the most important reasons for the short life expectancy at birth for men in the country. 2,827,769 people were injured in these traffic accidents. The number of people injured in traffic accidents is almost the same as the population of Albania in 2020. Traffic accidents occurred in summer with a maximum of 31.08% and in winter with a minimum of 19.09%. 75.82% of the accidents took place inside the residential zones and 24.18% occurred outside the residential zones. Among the vehicles involved in the accidents, automobiles took the biggest share with 51.49%. Accordingly, in order to reduce traffic accidents, what needs to be done by both the public and the citizens is to give priority to public transportation. The provinces with the highest accident rate per million population in the country are respectively; Muğla, Kilis and Burdur.

Keywords: Road Traffic Accidents, Deaths, Injuries, Population Characteristics, Turkey

¹ Dr., Coğrafya Öğretmeni, Ağrı İl Millî Eğitim Müdürlüğü, huseyiniyesuh@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-4808-0746

1. GİRİŞ

Tekerleğin icadıyla başlayan ulaşım ve ulaştırma, tarihin ilk dönemlerinden bugüne insanların en önemli faaliyetlerinden biri olmuştur. (Aydın ve Oral, 2018: 257). Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi farklı türleri olsa da Türkiye’de bunlardan yük ve yolcu taşımacılığında en fazla tercih edileni, karayolu ulaşımıdır. Bunda karayolunun; zemine, topografyaya, taşınacak yük miktarına ve zamana göre; esnek, kolay, hızlı ve aktarmasız taşımacılığa imkân tanımasının da etkisi vardır (Kaplukan, 2014: 427).

Bundan başka özellikle 1950’lerden sonra Türkiye’de karayolu ulaşımına ağırlık verilmesi (Karluk, 2009: 261), ülkenin ulaşım politikası belirlenirken, birincil münakalat sistemi olarak karayolunun tercih edilmesi de bunda etkili olan diğer hususlardır. Buna göre konuyla ilgili ülkede uygulanan politikanın; karayollarının geliştirilmesi, diğer ulaşım sistemlerinin de onu desteklemesi yönünde (Avcı, 2005: 92) olduğunu söylemek mümkündür. Ancak zaman zaman bu durum; karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve/veya zararlı sonuçlanan olaylar olarak tanımlanan trafik kazalarının (Karayolları Trafik Yönetmeliği..., 1997) yaşanmasına sebep olabilmektedir. Bundan başka trafik kazalarının diğer sonuçları ise ülke ekonomisinde oluşturdukları; doğrudan, dolaylı, sosyal ve toplumsal kayıplardır (Çağlar-Kuyumcu ve Aslan, 2018: 1221).

Trafik; yol, araç, hava durumu ve insan gibi farklı uzmanlık alanlarının ilgi alanına giren bir konudur (Uyurca, 2018: 17). Bu nedenle trafik kazaları da farklı disiplinlerin, ilgi alanına giren ve çalışması gereken bir mevzudur (Evren, 2013: 44). Buna göre trafik kazalarını coğrafya bilimi açısından da ele almak mümkündür. Zira trafik kazaları, ölümler yoluyla nüfusun azalmasına ya da yaralanmalar yoluyla aktif nüfusun iş göremez bir hale gelmesine sebep olan başlıca faktörler arasındadır. Nüfus miktarında; artış, azalış ya da belirli bir dengenin sağlanmasına neden olan; doğumlar, ölümler ve göçlerin her birinin ayrı ayrı incelenmesi ise demografinin başlıca konuları arasındadır (Tandoğan, 1998: 5). İşte bu çalışmada da belirtilen gerekçelerle Türkiye’deki trafik kazalarının coğrafi bir bakış açısıyla ele alınması amaçlanmıştır. Araştırma, 2012-2021 arasındaki, 10 yıllık zaman dilimini kapsamaktadır.

Yaklaşık 780.000 km²’lik bir yüzölçüme sahip olan (Doğanay, 1997: 73-89) ülkede, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)’nin Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre, çalışmanın başlangıç yılı olan 2012’de 75.627.384 kişi yaşıyorken 2021 yılında bu sayı 84.680.273 kişiye ulaşmıştır. Bu zaman dilimindeyse ülkede toplam 1.710.652 ölümlü yaralanmalı trafik kazası meydana gelmiştir (Tablo ve Şekil 1). Buna göre belirtilen süreçte ülkedeki yıllık ortalama ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının sayısı, 171.065’dir.

Tablo 1: Yıllara Göre Türkiye’nin Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kaza Sayılarını Gösterir Tablo (2012-2021)

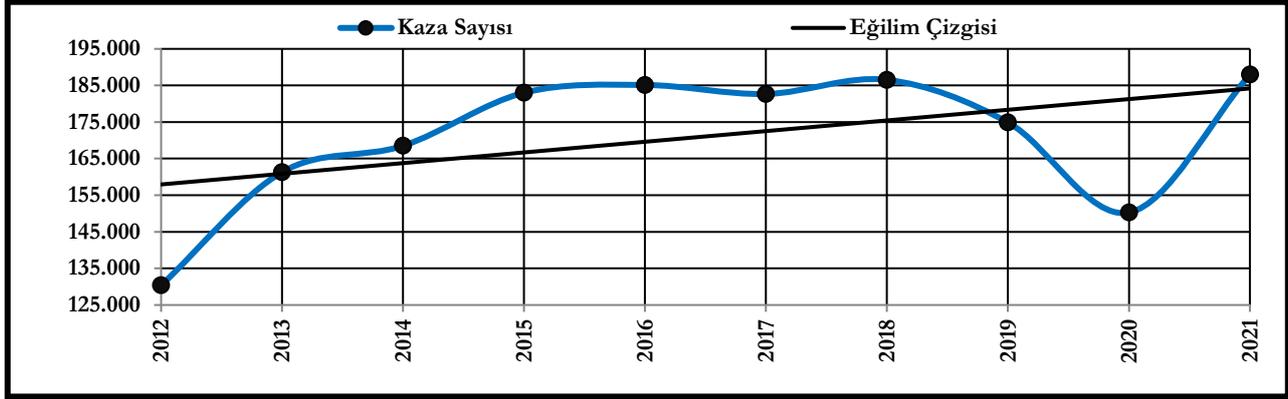
Yıl	Kaza Sayısı	Artış / Azalış Miktarı	Artış / Azalış %’si
2012	130.360	-	-
2013	161.306	30.946	23,74
2014	168.512	7.206	4,47
2015	183.011	14.499	8,60
2016	185.128	2.117	1,16
2017	182.669	-2.459	-1,33
2018	186.532	3.863	2,11
2019	174.896	-11.636	-6,24
2020	150.275	-24.621	-14,08
2021	187.963	37.688	25,08
Toplam	1.710.652	-	-

Kaynak: TÜİK’in “Trafik Kaza İstatistikleri” veri tabanından yararlanılarak hazırlanmıştır.

Bu 10 yıllık süreçte meydana gelen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının zaman içindeki seyrine bakıldığında, 2012 yılında 130.360 ile başladığı, 2013’te %23,74 oranında artarak 161.306’ya, 2014 yılında %4,47 artarak 168.512’ye, 2015 yılında %8,6 artarak 183.011’e, 2016 yılında %1,16 artarak 185.128’e ulaştığı görülmektedir. 2017 yılında % -1,33 oranında azalarak 182.669’a gerileyen ölümlü yaralanmalı trafik kaza sayısı, 2018 yılında %2,11 artarak 186.532 olmuştur. Bu kazaların sayısı; 2019 yılında % -6,24 oranında azalarak 174.896’e ve 2020 yılında -14,08 oranında azalarak 150.275’e kadar gerilemiştir.

2020 senesinde kazaların önemli ölçüde azalmasını; belirtilen yılda Covid-19 pandemisinin Türkiye’yi büyük ölçüde etkisi altına almasına ve buna bağlı olarak da ülke çapında kapanmaya ve ulaşımda kısıtlamaya gidilmesine bağlamak mümkündür. Nitekim sokağa çıkma yasağının ve şehirler arası seyahat kısıtlamalarının 1 Temmuz’da kaldırılmasına rağmen 2021 yılında (T.C. İçişleri Bakanlığı, 2021) ölümlü yaralanmalı trafik kaza sayısı, %25,08 oranında artarak, 187.963’e kadar çıkmıştır. Buna göre sözü edilen dönem boyunca ülkede ölümlü yaralanmalı trafik kaza oranı; en

düşük pandemi kısıtlamalarının uygulandığı 2020, en yüksekse bu kısıtlamalarının kaldırıldığı 2021 yılında meydana gelmiştir.



Şekil 1. Yıllara Göre Türkiye'nin Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazalarındaki Oransal Artış ve Azalışları Gösterir Grafik (2012-2021)

Dolayısıyla dönem dönem azalmalar olsa da genel olarak Türkiye'deki ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının, bir artma eğiliminde olduğunu söylemek mümkündür. Bundan başka ülkede belirtilen süreçte yaşanan trafik kazalarında 55.592 kişinin de hayatını kaybettiği görülmektedir (Tablo 2). Dünya Bankası verilerine göre 2020 yılı itibarıyla; *San Marino'nun 33.940, Lihtenştayn'ın 38.140 ve Monako'nun 39.240 ve Grönland'ın 56.370 nüfusa sahip* (The World Bank, t.y.) olduğu göz önünde bulundurulursa bu sayının ne kadar yüksek olduğu daha iyi anlaşılacaktır.

Dahası *karayolu trafik kazası istatistiklerindeki ölü sayılarında 2015 yılına kadar sadece kaza yerinde tespit edilen ölümlerin dikkate alındığı, bu yıldan itibaren kaza esnasında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde hayatını kaybedenlerin de tutulmaya başlandığı* (TÜİK, 2017) göz önünde bulundurulursa; 2015'ten önceki yıllarda trafik kazaları sonucunda hayatını kaybedenlerin gerçek sayısının, mevcut istatistiki verilerin çok daha üzerinde olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim durumun vahametini ortaya koymak amacıyla 2015-2021 dönemindeki ilgili TÜİK verilerinden yapmış olduğumuz hesaplamaya burada değinmekte fayda vardır. Buna göre 2016 ve sonrasında kapsayan 7 yıllık süreçte meydana gelen trafik kazalarında hayatını kaybeden 44.633 kişinin %47,87'si olay yerinde, %52,13'ü ise yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içerisinde hayatını kaybetmiştir. Buna göre 2015 yılına kadar gerçekleşen trafik kazalarındaki ölü sayısının gerçekte çok daha fazla olduğu çıkarımında bulunmak mümkündür. Hatta aynı oran çalışma döneminin ilk seneleri olan 2012, 2013 ve 2014'e uygulandığında; trafik kazası sonucunda ölenlerin toplamına yaklaşık 11.000 kişinin daha ilave edilmesi gerekmektedir. Bu durumda da 2012-2021 döneminde Türkiye'de trafik kazası sonucunda hayatını kaybedenlerin sayısı, 66.500 civarında olacaktır.

Sonuç olarak trafik kazalarının, Türkiye açısından oldukça önemli bir sorun olduğunu ve bu nedenle de iyi bir tahlile ihtiyaç duyduğunu söylemek mümkündür.

2. YÖNTEM

Bu çalışmanın amacı her yıl Türkiye'de binlerce vatandaşın ölümüne ve yüz binlercesinin de yaralanmasına sebep olan trafik kazalarını coğrafi açıdan ele alarak yaşanan can ve mal kayıplarını azaltma adına çözüm önerileri getirmektir.

Araştırmada; ölümler sebebiyle nüfusta azalmaya, yaralanmalar sebebiyle sürekli iş göremezliğe (yani kalıcı sakatlığa) ve her iki durumda da iş gücü kaybına neden olması yüzünden; ülkedeki trafik kazalarının sadece ölümler ve/veya yaralanmayla sonuçlananları dikkate alınmış, maddi hasarla neticelenenleri ise kapsam dışı bırakılmıştır.

Çalışma konusuyla ilgili yıllık olarak istatistiki bilgiler TÜİK'in "Trafik Kaza İstatistikleri" veri tabanında, 2012 yılından itibaren, mevcuttur. Bu nedenle çalışma, 2012 yılından başlayarak konuyla ilgili en son istatistiki verinin bulunduğu 2021 yılını da kapsayacak şekilde ele alınmıştır. Ayrıca yapılan literatür taramasıyla konuyla ilgili hazırlanan; tez, rapor, makale, kitap, dergi ve diğer kaynaklar temin edilmiştir.

Sonrasında da elde edilen bu verilerden yola çıkılarak ülkenin belirtilen yıllar arasındaki trafik kazaları; nicel araştırma ve sentez yönteminin yanı sıra coğrafya ilkeleri ile ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu yapılırken de istatistiki verilere dayalı olarak hazırlanan tablolarla bu tablolara bağlı olarak hazırlanan grafikler ve dağılım haritalarından istifade edilmiştir.

3. BULGULAR

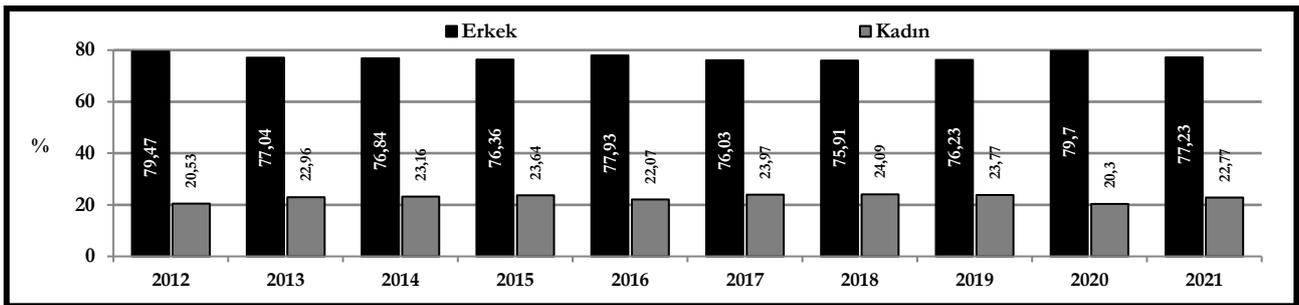
3.1. Trafik Kazalarında Ölen ya da Yaralananlar

Yıllara ve cinsiyete göre Türkiye'deki trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin durumunu ortaya koyabilmek için, TÜİK'in "Trafik Kaza İstatistikleri" veri tabanından istifade edilerek Tablo ve Şekil 2 hazırlanmıştır.

İlgili tablo ve şekilde de görüleceği üzere sözü edilen dönem boyunca Türkiye'de trafik kazasında ölen 55.592 kişinin %77,12'sini erkekler, %22,88'ini ise kadınlar oluşturmaktadır. Kadınlara nazaran erkeklerin trafik kazalarında hayatını kaybetme oranının yüksek olmasını, ülkede egemen olan ataerkil toplumsal yapıyla açıklamak mümkündür. *Kadınların ikinci plana itildiği* (Karabulut, 2017: 12-14) *bu toplumsal yapıda erkeğe ailesinin geçimini sağlama; kadınyasa evinin işlerini yapma ve çocuklarına bakma rolü yüklenmiştir* (Moya, Expósito, Ruiz, 2000: 825). *Öyle ki bu toplumsal yapıda çok küçük yaşlardan itibaren; kız çocukları, bebek ve minyatür mutfak eşyaları gibi oyuncaklarla ev içi rollere ısındırılırken; erkek çocuklarıysa araba, uçak ve silah gibi saldırganlık simgelerini barındıran oyuncaklara yönlendirilmektedir* (Tolan, 1991: 1/209). Verilen bu eğitimin sonuçları da daha küçük yaşlardan itibaren erkeklerin trafikte daha çok rol oynamasına ve bu da onların kaza oranlarının yüksek çıkmasına sebep olmaktadır. Zira *mevcut veriler de kız çocuklarına oranla erkek çocukların, daha çok kazaya karıştığını göstermektedir* (Tombaklar, 2002: 4).

Yıl	Erkek	%'si	Kadın	%'si	Toplam	%'si
2012	2.980	79,47	770	20,53	3.750	6,75
2013	2.839	77,04	846	22,96	3.685	6,63
2014	2.708	76,84	816	23,16	3.524	6,34
2015*	5.750	76,36	1.780	23,64	7.530	13,55
2016	5.689	77,93	1.611	22,07	7.300	13,13
2017	5.647	76,03	1.780	23,97	7.427	13,36
2018	5.067	75,91	1.608	24,09	6.675	12,01
2019	4.172	76,23	1.301	23,77	5.473	9,84
2020	3.878	79,70	988	20,30	4.866	8,75
2021	4.141	77,23	1.221	22,77	5.362	9,65
Toplam	42.871	77,12	12.721	22,88	55.592	100,00

Kaynak: TÜİK'in "Trafik Kaza İstatistikleri" veri tabanından yararlanılarak hazırlanmıştır. *2015 yılına kadar sadece kaza yerinde tespit edilen ölümler dikkate alınırken, bu seneden itibaren kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde hayatını kaybedenler de istatistiki verilere dâhil edilmiştir (TÜİK, 2017).



Şekil 2. Yıllara ve Cinsiyete Göre Türkiye'de Trafik Kazalarında Hayatını Kaybedenlerin Oranlarını Gösterir Grafik (2012-2021)

Bundan başka sürücü cinsiyetinin trafik kazalarına etkisini araştıran bir çalışma, *normal sürüş koşullarında dikkat eksikliği ve sabırsızlık sebebiyle erkeklerin kaza oranlarının kadınlarınkinden yüksek olduğunu, ayrıca erkeklerin yaptığı trafik kazalarının sonuçları açısından da daha yıkıcı bir şekilde sonuçlandığını* (Al-Balbissi, 2003: 72-73) ortaya koymuştur. Yine konuyla ilgili yapılan bir diğer çalışma da; *kurallara uymama, aşırı hız yapma, gereksiz yere acele etme ve sollama yapma gibi sebeplerle erkeklerin kaza oranının kadınlarınkinden daha yüksek çıktığını göstermiştir* (Razi-Ardakani, Arianezhad ve Kermanshah, 2018: 1).

Ölümlerden başka trafik kazalarının sebep olduğu bir diğer yıkıcı sonuç da yaralanmalardır. Yıllara ve cinsiyete göre Türkiye'deki trafik kazalarında yaralananların durumunu ortaya koyabilmek için de yine TÜİK'in "Trafik Kaza İstatistikleri" veri tabanından yararlanılarak Tablo 3 hazırlanmıştır.

İlgili tabloda da görüleceği üzere sözü edilen dönemde ülkede trafik kazasında yaralananların sayısı çok ciddi boyutlardadır. Nitekim 10 yıllık süreçte ülkede meydana gelen trafik kazalarında 2.827.769 kişi yaralanmıştır. Bu sayı, aynı süreçte trafik kazası sonucunda ölenlerin 50,9 katına tekabül etmektedir. Dünya Bankası verilerine göre *2020 yılı itibarıyla; Moldova'nın 2.620.490, Litvanya'nın 2.794.890, Arnavutluk'un 2.837.850, Katar'ın 2.881.060 ve Ermenistan'ın 2.963.230 nüfusa sahip* (The World Bank, t.y.) olduğu dikkate alınırsa bu sayının ne kadar yüksek olduğu daha iyi anlaşılacaktır.

Tablo 3: Yıllara ve Cinsiyete Göre Trafik Kazalarında Yaralananların Sayı ve Oranlarını Gösterir Tablo (2012-2021)

Yıl	Erkek			Kadın			Toplam
	Sürücü	Yaya	Yolcu	Sürücü	Yaya	Yolcu	
2012	103.501	16.746	71.025	6.272	11.687	58.848	268.079
2013	106.514	18.718	67.609	6.831	13.984	61.173	274.829
2014	111.184	19.755	69.156	7.012	15.159	62.793	285.059
2015	119.963	19.458	72.919	8.073	15.262	68.746	304.421
2016	121.095	19.403	69.935	8.586	15.170	69.623	303.812
2017	119.560	18.461	68.872	9.112	14.576	69.802	300.383
2018	121.197	18.446	68.583	10.145	14.999	73.701	307.071
2019	110.862	18.232	61.106	9.995	15.196	67.843	283.234
2020	101.839	13.123	46.511	9.049	9.701	46.043	226.266
2021	126.050	17.376	50.081	11.942	14.183	54.983	274.615
Toplam	1.141.765	179.718	645.797	87.017	139.917	633.555	2.827.769
%'si	58,04	9,13	32,83	10,11	16,26	73,63	-
Genel Toplam	1.967.280			860.489			2.827.769
%'si	69,57			30,43			100,00

Kaynak: TÜİK'in "Trafik Kaza İstatistikleri" veri tabanından yararlanılarak hazırlanmıştır.

Bundan başka sözü edilen dönem boyunca ülkede meydana gelen trafik kazalarında yaralananların, %69,57'sini erkekler ve %30,43'ünü de kadınlar oluşturmuştur. Buna göre trafik kazası sonucunda; hayatını kaybedenler kadar olmasa da, yaralananlar içinde de yukarıda değinilen sebeplerle erkeklerin büyük bir paya sahip olduğu açıkça görülmektedir.

Ancak ilgili tablo da görüleceği üzere; sürücü, yaya ve yolcu olma durumuna göre yaralananlar içinde cinsiyetlere göre önemli oransal farklıklar bulunmaktadır. Zira trafik kazası sonucunda yaralanan 1.967.280 erkek içinde; sürücüler %58,04'lük, yayalar %9,13'lük, yolcular ise %32,83'lük bir bölümü oluşturmaktadır. Buna karşın trafik kazası sonucunda yaralanan 860.489 kadın içindeyse; sürücüler %10,11, yayalar %16,26, yolcular ise %73,63'lük bir paya sahiptir. Söz konusu kazalarda yaralanan erkekler içinde yayalara ve yolculara nazaran aktif ve üstün olarak nitelendirilebilecek bir konumda olan sürücülerin oransal açıdan yüksekliği (%58,04), ülkedeki ataerkil toplumsal yapının trafikteki bir başka tezahürüdür. Nitekim *geleneksel toplumlarda erkeğin benlik ve mülkiyet algısının bir uzantısı olarak ortaya çıkan "at-avrat-silah" kavrayışı, neoliberal kapitalist toplumlarda yerini "araba-avrat-silah" kavramına bırakmıştır* (Elitaş ve Keskin, 2015: 561).

3.2. Aylara Göre Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazaları

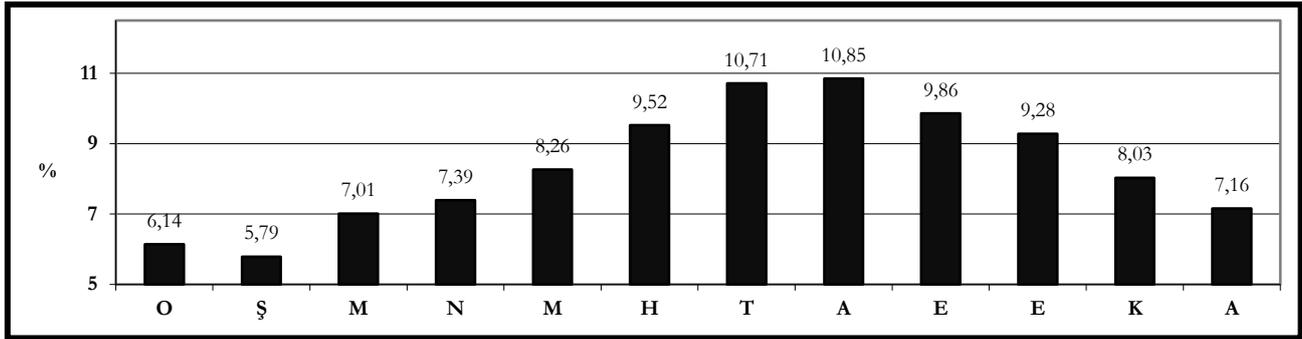
Yol trafik güvenliği, iklim ve meteorolojik koşullarla yakından ilgilidir. Nitekim yaz döneminde anormal sıcaklıklar, ani ve yerel sağanaklar, vadi rüzgârları, fırtına ve hortumlar; kış dönemindeyse kar yağışı, tipi, buzlanma, kürtün ve sis gibi meteorolojik olaylar, sürücülerini ve dolayısıyla da trafik güvenliğini olumsuz bir şekilde etkilemektedir (Gürer, 2004: 399). 2012-2021 döneminde ülkede meydana gelen ölümlü yaralanmalı trafik kazaları üzerindeki mevsimsel koşulların etkisini ortaya koyabilmek amacıyla, ilgili TÜİK verilerinden yararlanılarak, bu kazaların aylara göre dağılımını gösteren aşağıdaki tablo ve şekil hazırlanmıştır.

Tablo 4: Aylara Göre Türkiye’de Meydana Gelen Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazalarının Sayı ve Oranlarını Gösterir Tablo (2012-2021)

Yıl	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A
2012	7.611	6.815	7.913	9.699	11.007	13.383	13.419	14.237	13.671	12.332	10.205	10.068
2013	9.811	9.180	11.296	12.667	14.495	15.367	15.382	18.267	16.067	15.161	12.610	11.003
2014	10.443	10.057	12.352	13.309	14.365	15.603	16.872	18.249	15.855	15.380	13.155	12.872
2015	11.159	10.254	12.302	13.763	16.795	16.284	20.049	19.004	17.887	15.859	15.815	13.840
2016	10.891	11.110	12.952	15.533	16.388	16.692	19.857	19.704	18.344	17.006	14.857	11.794
2017	10.553	10.251	13.073	14.729	16.148	16.991	20.024	18.882	17.931	16.783	13.991	13.313
2018	12.447	11.136	13.880	16.393	16.215	19.358	20.340	20.075	16.955	15.157	12.938	11.638
2019	10.861	10.179	12.981	13.133	14.418	17.476	17.498	18.416	16.473	15.938	14.612	12.911
2020	11.880	10.925	10.705	5.776	8.133	14.121	17.716	17.741	15.596	15.661	12.297	9.724
2021	9.417	9.098	12.355	11.483	13.265	17.606	22.083	21.042	19.935	19.443	16.872	15.364
Toplam	105.073	99.005	119.809	126.485	141.229	162.881	183.240	185.617	168.714	158.720	137.352	122.527
%’si	6,14	5,79	7,01	7,39	8,26	9,52	10,71	10,85	9,86	9,28	8,03	7,16

Kaynak: (TÜİK, 2013: 29), (TÜİK, 2014: 26), (TÜİK, 2014), (TÜİK, 2015), (TÜİK, 2016), (TÜİK, 2017), (TÜİK, 2018), (TÜİK, 2019), (TÜİK, 2020), (TÜİK, 2021) ve (TÜİK, 2022)’den yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 4 ve Şekil 3’te de görüleceği üzere Türkiye’de belirtilen dönemde gerçekleşen 1.710.652 ölümlü yaralanmalı trafik kazasının en çok; %10,85 ile ağustos, %10,71 ile temmuz, %9,86 ile eylül ve %9,52 ile de haziran ayında meydana gelmiştir. Genel olarak bunlar, ülkede yaz şartlarının etkili olduğu aylardır. En az ise; %5,79 ile şubat, %6,14 ile ocak, %7,01 ile mart ve %7,16 ile de aralık ayında ölümlü yaralanmalı trafik kazası yaşanmıştır. Genel olarak bunlar da ülkede kış şartlarının etkili olduğu aylardır.

**Şekil 3.** Aylara Göre Türkiye’de Meydana Gelen Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazalarının Oranlarını Gösterir Grafik (2012-2021)

Gerçekten de ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının mevsimlere göre dağılımını göstermek amacıyla hazırlanan tabloda (Tablo 5) da görüleceği üzere ülkede; en fazla trafik kazası %31,08 ile yaz, en az ise %19,09 ile kış mevsiminde meydana gelmiştir. Buna göre *kötü hava koşullarının da etkisiyle kış mevsiminde çok fazla trafik kazası olduğu yönündeki kamuoyu algısının gerçeği yansıtmadığını söylemek mümkündür* (Karakuş, t.y.).

Tablo 5: Mevsimlere Göre Türkiye’de Meydana Gelen Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazalarının Sayı ve Oranlarını Gösterir Tablo (2012-2021)

Mevsim	İlkbahar	Yaz	Sonbahar	Kış
Kaza Sayısı	387.523	531.738	464.786	326.605
%’si	22,65	31,09	27,17	19,09

Kaynak: Tablo 4’teki veriler kullanılmak suretiyle hazırlanmıştır.

Söz konusu kazaların yaz aylarında fazla olmasında hava şartlarının uygunluğu nedeniyle; bisikletliler, motosikletliler ve yayaların mutlak trafiğe dâhil olması yüzünden karayollarını kullananların yelpazesinin genişlemesi ve buna bağlı olarak da trafik yoğunluğunun artması etkilidir. Bundan başka yaz aylarında; okulların kapanmasıyla çocuk ve gençlerin trafikte daha çok boy göstermesi; tatillerin, gezilerin, düğünlerin, akraba ziyaretlerinin, festival gibi halka açık etkinliklerin daha çok bu mevsimde yapılması nedeniyle de yazın yollarda kışa oranla daha fazla trafik yoğunluğu yaşanmaktadır. Belirtilen sebeplerle daha fazla sürücünün aşına olduğu yerleşim alanından çıkarak yabancısı olduğu yollarda boy göstermesiyle de trafik kazalarında artışlar meydana gelmektedir (Balgores Motor Group, t.y.).

Kış mevsiminde ülkede kaza oranlarının düşük olmasını ise genel olarak yukarıda yaz mevsimi için değinilen nedenlerin tersi bir durumun yaşanmasına bağlamak mümkündür. Bundan başka *hava şartları nedeniyle sürücülerin bu*

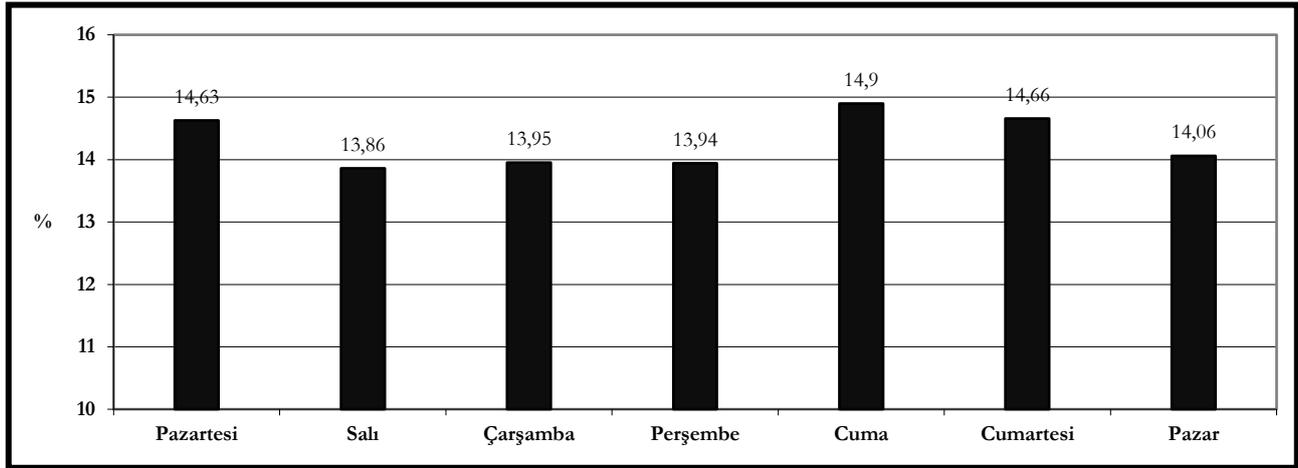
mevsimde daha dikkatli ve duyarlı olmasının da kaza oranlarının düşmesinde etkisi olduğunu söylemek mümkündür (Uyurca, 2018: 14).

3.3. Günlere Göre Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazaları

2012-2021 döneminde meydana geldiği güne göre Türkiye'deki ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının durumunu ortaya koyabilmek amacıyla Tablo 6 ve Şekil 4 hazırlanmıştır.

Yıl	Pazartesi	Salı	Çarşamba	Perşembe	Cuma	Cumartesi	Pazar
2012	18.990	18.122	17.593	18.076	19.024	19.712	18.843
2013	23.301	22.388	22.176	21.960	23.697	24.191	23.593
2014	24.392	23.041	23.683	23.042	24.999	24.877	24.478
2015	26.152	24.928	25.678	25.199	26.753	27.305	26.996
2016	26.826	25.370	25.215	25.113	27.873	27.842	26.889
2017	25.922	24.984	24.988	25.096	26.979	27.561	27.139
2018	27.141	25.502	25.883	26.259	27.222	27.697	26.828
2019	25.411	24.506	24.294	24.312	25.959	25.746	24.668
2020	22.753	21.083	21.965	21.735	23.240	20.342	19.157
2021	29.455	27.134	27.161	27.605	29.173	25.531	21.904
Toplam	250.343	237.058	238.636	238.397	254.919	250.804	240.495
%'si	14,63	13,86	13,95	13,94	14,90	14,66	14,06

Kaynak: TÜİK'in "Trafik Kaza İstatistikleri" veri tabanından yararlanılarak hazırlanmıştır.



Şekil 4. Günlere Göre Türkiye'de Meydana Gelen Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazalarının Oranlarını Gösterir Grafik (2012-2021)

İlgili tablo ve şekle göre ülkede belirtilen dönemde gerçekleşen 1.710.652 ölümlü yaralanmalı trafik kazasının sırasıyla en yüksek olduğu günler; %14,9 ile cuma, %14,66 ile cumartesi, %14,63 ile pazartesi ve %14,06 ile de pazardır. %13,86 ile salı, %13,94 ile perşembe ve %13,95 ile de çarşamba ise sırasıyla bu kazaların en az olduğu günlerdir.

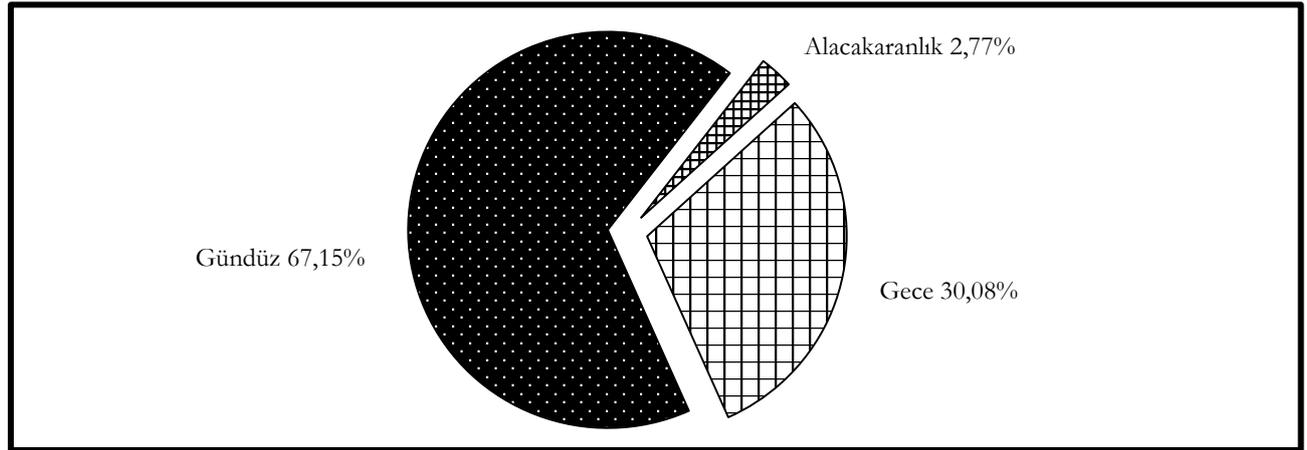
Ölümlü yaralanmalı trafik kaza oranlarının cuma ve cumarteside çok yüksek olmasında, muhtemelen ülke vatandaşlarının bu günlerde hafta sonu tatili nedeniyle; gezmek, eğlenmek, dinlenmek, ziyaret etmek ya da alışveriş yapmak gibi maksatlarla; mutlak trafiğe dâhil olması ve buna bağlı olarak da trafik yoğunluğunu artırması etkilidir. Diğer iki gündeki trafik kaza oranlarının yüksek olmasındaysa haftanın son günü olan pazardan başlayarak ülke vatandaşlarının çıkmış oldukları tatilden dönmeleri ve/veya haftanın ilk çalışma günü olan pazartesiye işe yetişmeye çalışmalarının etkisinin olduğunu söylemek mümkündür. Nitekim Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) verilerine göre ülkede *trafik yoğunluğu, cuma günü en yüksek seviyeye ulaşmaktadır. Taşıt bazında bakıldığında otomobil sınıfının cuma, cumartesi ve pazar günlerinde daha yoğun olduğu, otobüs sınıfının da otomobile benzer bir eğilim sergilediği görülmektedir* (KGM, 2009: 17).

3.4. Günüşiği Durumuna Göre Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazaları

Trafik kazalarına etkisi olduğu düşünölen diğer bir çevre faktörü de gün ışığıdır (Uyurca, 2018: 15). 2012-2021 döneminde Türkiye meydana gelen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının gün ışığına göre durumunu ortaya koyabilmek amacıyla Tablo 7 ve Şekil 4 hazırlanmıştır.

Yıl	Gündüz	Gece	Alacakaranlık
2012	84.747	41.887	3.726
2013	107.465	48.904	4.937
2014	111.149	52.540	4.823
2015	122.166	55.389	5.456
2016	125.092	55.345	4.691
2017	123.128	54.737	4.804
2018	126.196	55.406	4.930
2019	118.658	51.407	4.831
2020	100.578	45.623	4.074
2021	129.444	53.403	5.116
Toplam	1.148.623	514.641	47.388
%’si	67,15	30,08	2,77

Kaynak: (TÜİK, 2013: 38), (TÜİK, 2014), (TÜİK, 2014), (TÜİK, 2015), (TÜİK, 2016), (TÜİK, 2017), (TÜİK, 2018), (TÜİK, 2019), (TÜİK, 2020), (TÜİK, 2021) ve (TÜİK, 2022)’den yararlanılarak hazırlanmıştır.



Şekil 4. Günüşiği Durumuna Göre Türkiye’de Meydana Gelen Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazalarının Oransal Dağılımını Gösterir Grafik (2001-2020)

İlgili tablo ve şekilde de görüleceğı üzere ölkede belirtilen dönemde gerçekleşen 1.710.652 ölümlü yaralanmalı trafik kazasının %67,15’i gündüz, %30,08’i gece ve %2,77’si ise alacakaranlıkta meydana gelmiştir. Kazaların bariz bir şekilde gündüz yüksek olması, bu vakitte trafik yoğunluğunun fazla olmasından kaynaklanmaktadır. Nitekim KGM verilerine göre genel olarak taşıt yoğunluğunun, gece saatlerinde azaldığı ve gündüz saatlerindeyse arttığı gözlenmektedir. Daha ayrıntılı bir şekilde ifade edilecek olursa karayolları; 03.00-05.00 saatlerinde en az, 17.00-18.00 saat dilimindeyse hem sınıf bazında hem de toplamda en yoğun değere ulaşmaktadır (KGM, 2009: 15).

3.5. Meydana Geldiğı Yere Göre Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazaları

Karayolları Trafik Yönetmeliğı’ne göre yerleşim yeri, kendisine ulaşan karayolları üzerinde sınırının başlangıcı ve bitimi bir işaret levhası ile belirlenmiş olan yerleşme, çalışma ve barınma amacı ile insanların yararlandıkları yapı ve tesislerin bir arada bulunduğu ve karayolu trafiğine etkileri tespit edilmiş ve idari taksimatla belirlenmiş olan il, ilçe, köy veya mezra gibi yerlere denmektedir (Karayolları Trafik Yönetmeliğı..., 1997). Buradan hareketle yerleşim yeri dışında kalan alanların ise söz konusu yönetmelikte belirtilenlerin haricindeki sahaları kapsadığını söylemek mümkündür.

Bu bakış açısıyla 2012-2021 döneminde ölkede gerçekleşen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarını meydana geldikleri yere göre ortaya koyabilmek amacıyla Tablo 8 hazırlanmıştır.

Tablo 8: Yıllara ve Meydana Geldiği Yere Göre Türkiye’de Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kaza Sayılarını Gösterir Tablo (2012-2021)

Yıl	Yerleşim Yeri İçi	%'si	Yerleşim Yeri Dışı	%'si	Toplam
2012	104.278	79,99	26.082	20,01	130.360
2013	120.095	74,45	41.211	25,55	161.306
2014	126.537	75,09	41.975	24,91	168.512
2015	137.311	75,03	45.700	24,97	183.011
2016	138.716	74,93	46.412	25,07	185.128
2017	135.853	74,37	46.816	25,63	182.669
2018	139.922	75,01	46.610	24,99	186.532
2019	132.683	75,86	42.213	24,14	174.896
2020	113.863	75,77	36.412	24,23	150.275
2021	147.733	78,60	40.230	21,40	187.963
Toplam	1.296.991	75,82	413.661	24,18	1.710.652

Kaynak: TÜİK’in “Trafik Kaza İstatistikleri” veri tabanından yararlanılarak hazırlanmıştır.

İlgili tabloda da görüleceği üzere sözü edilen dönemde ülkede gerçekleşen 1.710.652 trafik kazasının %75,82’si yerleşim yeri içinde, %24,18’i ise yerleşim yeri dışında meydana gelmiştir. Buna göre ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının daha çok, araç ve yaya trafiğinin yoğun olduğu alanlarda meydana geldiğini söylemek mümkündür.

3.6. Taşıtların Cinsine Göre Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazaları

Trafik kazalarında önemli olan faktörlerden bir diğeri de kazaya karışan taşıtların türüdür. 2012-2021 döneminde Türkiye’de trafik kazasına karışan araçların cinsine göre durumunu ortaya koyabilmek amacıyla, TÜİK’in “Trafik Kaza İstatistikleri” veri tabanından yararlanılarak Tablo 9 hazırlanmıştır.

İlgili tabloya göre Türkiye’de belirtilen dönemde meydana gelen trafik kazalarına 2.770.806 araç karışmış ve bunlar içinde en büyük payı da %51,49 ile otomobiller almıştır. Başka bir deyişle otomobiller, trafik kazasına karışan araçların yarısından biraz fazlasını oluşturmuştur.

Bireyselliğin, özgürlüğün ve gücün simgesi olarak algılanan otomobil, sağladığı kolaylıklar kadar fetiş (tapınılacak kadar çok sevilen) bir nesne olarak da toplumu kendine bağlamıştır. Otomobilin yarı kamusal konumu, onu hem görüntü üzerinden kurgulanan statik bir iletişim aracına çevirmiş, hem de bireylerin kendilerini dışa vurma ihtiyacını kısmen tatmin eden dinamik bir obje haline getirmiştir. Türkiye’de kronik bir sorun olan gelir uçurumu nedeniyle otomobil, bir statü sembolü ve sınıflandırma hevesinin toplumdaki bir yansıması olarak görülmektedir (Güneş, 2012: 229). Konuyla ilgili yapılan çalışmalar, farklı ülke ve toplumlarda da araba ve araba kullanımıyla ilgili benzer düşüncelerin hâkim olduğu göstermiştir. Nitekim bu çalışmalardan biri; insanların; kendilerini araba seçimleri ve kullanma şekilleriyle ifade ettiklerini ve araba kullanımını başkaları üzerinde kontrol veya üstünlük duygusuna kapılmalarına neden olduğunu ve buna göre araba kullanımının psikolojik ve kültürel açıdan pek çok anlam ifade ettiğini göstermiştir. Tüm bunların sonucunda da araba sahibi olan bireyler, sadece ihtiyaç duydukları için değil, aynı zamanda zevkli, maceralı, heyecan verici buldukları için de araçlarını kullanmakta (Steg, 2003: 33-34) ve bu da trafikte yoğunluğa ve dolayısıyla da kazalara sebep olmaktadır.

Otomobillerden sonra %16,63 ile motosikletler ve %15,6 ile de kamyonetler, trafik kazalarında payı büyük olan diğer araçlardır. Bunları; %2,97 ile minibüsler, %2,83 ile kamyonlar, %2,31 ile çekiciler, %2,27 ile otobüsler ve %1,09 ile de traktörler takip etmektedir.

Trafik kazalarına karışan taşıtlar içinde ikinci büyük paya sahip olan motosiklet sürücülerinin, trafikte daha çok yer işgal eden otomobil ve otobüslere oranla az görünür olmaları sebebiyle çarpışmalara maruz kalma riskleri daha yüksektir. Buna ek olarak çarpışma sırasında da fiziki korunmadan yoksun olmaları, onları yaralanmaya karşı daha hassas ve riskli yapmaktadır (FIA Otomobil ve Toplum Vakfı, 2011: 3). Bundan başka motosiklet kullanan kimi sürücülerin risk algısı ve kişilik özellikleri, bu taşıtların tehlikeli bir şekilde kullanımına yol açabilmektedir. Zira motosiklet kullanım tarzı, özellikle de hız ihlali ve akrobatik hareket yapma gibi hususlar, sürücünün kişilik özellikleri ve risk algısıyla yakından ilişkilidir (Alavcı, Gümüş, Tekin, Tekeş ve Üzümcüoğlu, 2021: 313-314). Ayrıca büyük şehirlerde giderek büyüyen bir iş kolu olan motosikletli kuryelik de bu taşıtların kazaya karışma oranının artmasına sebep olmaktadır. Nitekim konuyla ilgili İstanbul’da yapılan

bir araştırma motosikletli kuryelerin %90,2'sinin mesleğini icra ederken trafik kazası geçirdiğini göstermiştir. Kuryelerin işe başladıktan sonra ilk kaza geçirmeleri için geçen ortanca süre ise 12 aydır. Bu kazaların oluşmasında kuryelerin, uzun süre çalışma ve dinlenme olanağı bulamamalarının da önemli etkisi bir etkisi vardır (Solakoğlu-Uçar, Bakırcı ve Harmancı, 2006: 48).

Tablo 9: Yıllara ve Cinsine Göre Türkiye’de Ölümlü Yaralanmalı Trafik Kazasına Karışan Taşıtların Sayı ve Oranlarını Gösterir Tablo (2012-2021)

Yıl	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Traktör	Çekici	Diğer	Toplam
2012	123.065	7.976	7.228	40.123	9.212	36.701	2.853	5.760	7.938	240.856
2013	126.738	8.157	7.230	40.648	8.645	40.699	2.910	5.615	11.087	251.729
2014	134.041	8.410	6.935	42.047	8.275	43.059	2.878	5.863	13.428	264.936
2015	149.449	9.140	6.843	45.452	8.596	46.310	3.194	6.684	14.404	290.072
2016	154.096	9.116	6.775	46.402	8.460	46.481	3.263	7.024	14.110	295.727
2017	155.291	9.004	6.414	46.156	8.562	44.855	3.195	7.616	13.422	294.515
2018	160.078	9.196	6.597	46.105	7.545	46.545	3.174	6.820	14.644	300.704
2019	149.111	8.395	6.036	41.849	6.342	45.711	2.914	5.839	14.503	280.700
2020	122.493	5.726	3.918	36.987	6.007	45.753	2.997	5.851	13.393	243.125
2021	152.420	7.206	4.893	46.439	6.742	64.479	2.863	6.997	16.403	308.442
Toplam	1.426.782	82.326	62.869	432.208	78.386	460.593	30.241	64.069	133.332	2.770.806
%si	51,49	2,97	2,27	15,60	2,83	16,63	1,09	2,31	4,81	100,00

Kaynak: TÜİK’in “Trafik Kaza İstatistikleri” veri tabanından yararlanılarak hazırlanmıştır.

Her ne kadar Tablo 9’da yer almasa da motosikletlere benzer özellikler taşıyan ve gün geçtikçe onlar kadar trafikte görünürlüğü artan elektrikli bisiklet ve scooterlara da burada değinmek yerinde olacaktır. Nitekim *kullanımlarının pratik olması ve bakım maliyetlerinin düşük olması gibi nedenlerle tercih edilen bu araçlar, hızlı olmaları ve sessiz çalışmalarından dolayı, trafikteki diğer paydaşlar tarafından yeterince fark edilememektedir. Bu da sözü edilen ulaşım araçlarının karıştığı kazaların (Altun, t.y.) günden güne artmasına ve bunlardan kimilerinin de ölüm veya yaralanmayla sonuçlanmasına sebep olmaktadır. Buna göre sözü edilen ulaşım araçlarının yakın gelecekte trafik kazalarında daha belirgin bir paya sahip olacağını ve bunun da istatistiki verilere yansıtacağını söylemek mümkündür.*

Trafik kazalarına karışan taşıtlar içinde üçüncü büyük paya sahip olan *kamyonetler ise, otomobillere kıyasla büyük vasıtalar olmasına rağmen, onlar kadar atik ve hızlı sürüş kabiliyetine sahiptirler. Bu durum sebebiyle de kamyonet sürücülerini, özellikle dikkatsiz sürüş yüzünden gerçekleşen kazalara karışabilmektedirler* (İslamoğlu, 2019).

Yukarıdaki tabloda cinslerine göre verilen taşıtların gün içerisinde toplam trafik içerisindeki payları da onların kazaya karışma zamanlarının değişiklik göstermesine neden olmaktadır. Nitekim KGM verilerine göre ülkede otomobil sınıfının gündüz saatlerinde toplam trafik içindeki payları yükselmekte, özellikle de 18.00-19.00 saat diliminde %65,3 ile en yüksek değere ulaşmaktadır. 07.00-08.00 saat diliminde, hafif yüklü ticari taşıtların %15,4, orta yüklü ticari taşıtların %9,4 oranı ile toplam trafik içindeki payları en yüksektir. Otobüs sınıfı ise trafikte özellikle gece saatlerinde yoğun olarak görülmekte ve 03.00-04.00 saat diliminde %9,1 ile en yüksek değere ulaşmaktadır. Otobüs sınıfına benzer bir eğilim içerisinde olan ağır taşıtların da (kamyon, kamyon + römork, çekici + yarı römork) 02.00-04.00 saat diliminde trafikteki toplam payları %40’ın üzerine çıkmaktadır (KGM, 2009: 13).

3.7. Trafik Kazalarında Hayatını Kaybedenlerin İllere Göre Dağılışı

2012-2021 döneminde Türkiye’de trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin illere göre durumunu ortaya koyabilmek amacıyla, Tablo 10 hazırlanmıştır. Sözü edilen tablo, illere göre trafik kazalarında ölenlerin 10 yıllık toplamı bulunduktan sonra bunların en fazla olandan en az olana doğru sıralanmasıyla oluşturulmuştur. Ardından da bu tablodaki sayıların derecesine göre ülkedeki illerin 5 gruba ayrıldığı bir dağılım haritası (Harita 1) çizilmiştir.

sahip olan ve bununla Türkiye nüfusunun %18,71'ini bünyesinde barındıran (TÜİK, 2022) söz konusu mega şehrin, gerek insan ve gerekse taşıt sayısı ile doğru orantılı bir şekilde ülkedeki trafiğin en yoğun olduğu il olmasından kaynaklandığını söylemek mümkündür. Bundan başka İstanbul'un; Türkiye'nin her bölgesi ve yerleşim alanıyla ve de ülkenin yurt dışına açılmada her türlü ulaşım imkânlarının en yoğun ve en etkin şekilde kullanıldığı bir yer olması; hinterlandı oldukça geniş bir alan içinde uluslararası merkez özelliği taşıması ve bir dünya kenti olması gibi hususlar (Ekren, 1999: 56) da bu ildeki trafik yoğunluğunu ve buna bağlı ölümleri artıran diğer faktörlerdir.

Trafik kazasında hayatını kaybedenlerin ülkede yüksek derecede olduğu diğer illerse; Ankara (2.887 ölümler), İzmir (2.526 ölümler) ve Konya (2.469 ölümler)'dir. Sözü edilen illere nüfusları açısından bakıldığında TÜİK'in 2021 yılı ADNKS verilerine göre; 5.747.325 kişi ile başkent Ankara'nın ülkedeki 2., 4.425.789 kişi ile İzmir'in ülkedeki 3. ve 2.277.017 kişi ile de Konya'nın ülkedeki 6. büyük il olduğu görülmektedir.

Trafik kazasında hayatını kaybedenlerin ülkede orta derecede olduğu illerse; Akdeniz Bölgesi'nde bulunan ve nüfus açısından ülkenin 5. büyük ili olan Antalya ile nüfus açısından ülkenin 11. büyük ili olan Mersin; Ege Bölgesi'nde bulunan ve nüfus açısından ülkenin 14. büyük ili olan Manisa'nın bu kategoride yer aldığı görülmektedir.

10 yıllık süreç boyunca ülkede trafik kazasında hayatını kaybedenlerin en düşük olduğu il ise 72 ölümlerle Tunceli'dir. Sırasıyla bu ili Bayburt, Ardahan, Kilis, Hakkâri, Siirt, Batman, Iğdır, Yalova, Bartın, Bingöl ve Kars gibi iller takip etmektedir. Bunlardan Tunceli, 2021 yılı itibarıyla ülkenin en küçük ilidir. Bundan başka yine nüfus açısından bakıldığında; Bayburt'un ülkenin 2., Ardahan'ın ülkenin 3., Kilis'in ülkenin 4., Hakkâri'nin ülkenin 18., Siirt'in ülkenin 24., Iğdır'ın ülkenin 9., Yalova'nın ülkenin 21., Bartın'ın ülkenin 8., Bingöl'ün ülkenin 20. ve Kars'ın ülkenin 19. küçük ili olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak buradan, genel olarak il nüfusları ile trafik kazalarında ölenlerin sayıları arasında doğru orantılı bir ilişki olduğu yönünde bir çıkarımda bulunmak mümkündür. Bundan başka konuyla ilgili haritada da görüleceği üzere; Doğu Anadolu Bölgesi'nin tamamında; Samsun ili hariç Karadeniz Bölgesi'nin tamamında; Şanlıurfa ve Gaziantep illeri hariç Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin tamamında; Ankara, Konya ve Kayseri illeri hariç İç Anadolu Bölgesi'nin tamamında trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin sayısı, en düşük seviyededir. Ayrıca Akdeniz Bölgesi'ndeki Burdur ve Isparta illeri, Ege Bölgesi'ndeki Kütahya ve Uşak illeri, Marmara Bölgesi'ndeki Sakarya, Bilecik, Çanakkale, Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli illerinde de trafik kazası sebebiyle ölenlerin sayısının en düşük derecede olduğu görülmektedir. Buna karşın genel olarak ülkenin Çatalca-Kocaeli Bölümü'nden başlayarak (Çanakkale hariç) Güney Marmara, Ege ve Akdeniz kıyıları boyunca uzanan ve Güneydoğu Anadolu'da da Gaziantep ve Şanlıurfa'yı içine alan hat üzerindeki bütün illerde, trafik kazası sebebiyle hayatını kaybedenlerin sayısının bariz derecelerde olduğunu söylemek de mümkündür.

3.8. Milyon Nüfus Başına Düşen Trafik Kaza Sayısının İllere Göre Dağılışı

Literatürde trafik güvenliğini analiz etmek ve değerlendirmek için çeşitli ölçütler kullanılmaktadır. Milyon kişi başına düşen kaza, bir kişinin trafik kazasına karışma riskini ifade etmektedir (Özen ve Zorlu, 2018: 8590). 2012-2021 döneminde Türkiye'de bir milyon nüfus başına düşen kazaların illere göre dağılımını ortaya koyabilmek amacıyla, Tablo 11 hazırlanmıştır. Sözü edilen tablo, illere göre bir milyon nüfus başına düşen kaza sayılarının 10 yıllık ortalamaları bulduktan sonra bunların oranlarına göre, en fazla olandan en az olana doğru sıralanmasıyla oluşturulmuştur. Ardından da bu tablodaki kaza ortalamalarına göre ülkedeki illerin 5 gruba ayrıldığı bir dağılım haritası (Harita 1) çizilmiştir.

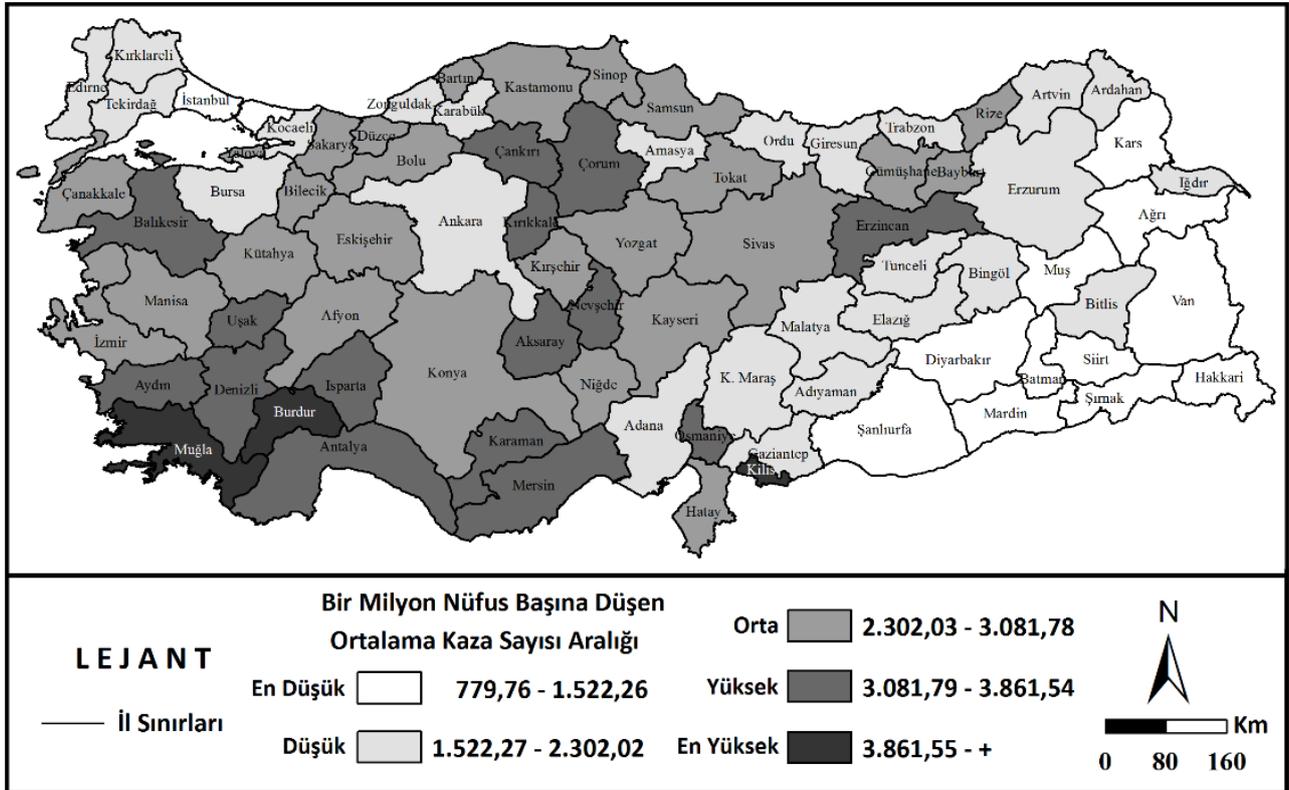
Türkiye'de illere göre trafik kazalarında bir milyon nüfus başına düşen kaza sayılarının 10 yıllık ortalamalarına bakıldığında, 4.641,3 ile Muğla'nın ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Bundan başka 4.006,6 ortalama ile Kilis ve 3.912,8 ortalama ile de Burdur, milyon kişi başına düşen kaza sayısının ülkede en yüksek olduğu diğer illerdir.

Bunlardan Muğla ili, *Toros Kıvrımlı Dağ Sistemi ile Batı Anadolu Kıvrımlı Dağ Sistemi'nin iç içe girdiği bir mevkide bulunmaktadır. Dağlık ve engebeli bir topoğrafyaya sahip olduğu için Menteşe Dağlık Yöresi olarak adlandırılan bu sahada kısa mesafelerde dahi; yükselti, bakı ve eğim şartları sıkça değişmektedir (Kahraman, 2018: 40-41). Bundan başka söz konusu il, sahip olduğu arz kaynakları ile ülke turizmde çok önemli bir yere sahiptir. Nitekim 1.124 km kıyı uzunluğu ile Türkiye'nin en uzun sahil şeridinde sahip ili olan Muğla, oda ve yatak sayısının oranı açısından da Antalya'dan sonra ülkede 2. sırada yer almaktadır. Gelen yabancı turist sayısı açısından da, Antalya ve İstanbul'dan sonra ülkede 3. sıradadır (Bahar, 2008: 77). Dolayısıyla genel olarak engebeli bir yüzey şekline sahip olan Muğla'da özellikle turizm sezonunda nüfus oldukça fazla bir şekilde artmakta ve bu da ildeki trafik yoğunluğunun ve buna bağlı olarak da kazaların yaşanmasına sebep olmaktadır.*

Tablo 11: Milyon Nüfus Başına Düşen Trafik Kaza Ortalamalarının İllere Göre Dağılımını Gösterir Tablo (2012-2021)

Sıra No	İl Adı	Ortalama	Sıra No	İl Adı	Ortalama	Sıra No	İl Adı	Ortalama
1	Muğla	4.641,30	28	Sakarya	2.801,20	55	Artvin	2.159,30
2	Kilis	4.006,60	29	Kırşehir	2.797,00	56	Tekirdağ	2.132,00
3	Burdur	3.912,80	30	Kayseri	2.735,40	57	Bursa	2.096,10
4	Erzincan	3.481,80	31	Bilecik	2.727,50	58	Trabzon	2.091,90
5	Osmaniye	3.396,30	32	Yozgat	2.684,90	59	Kocaeli	2.085,70
6	Nevşehir	3.302,50	33	Tokat	2.646,40	60	Malatya	2.006,00
7	Kırıkkale	3.300,50	34	Bayburt	2.561,40	61	Tunceli	1.900,80
8	Uşak	3.299,50	35	Sinop	2.518,90	62	Ardahan	1.896,30
9	Aksaray	3.286,90	36	Bartın	2.511,90	63	Bingöl	1.885,10
10	Isparta	3.283,00	37	Samsun	2.494,80	64	Adıyaman	1.874,90
11	Antalya	3.262,30	38	Sivas	2.492,80	65	Gaziantep	1.863,70
12	Mersin	3.216,00	39	Kastamonu	2.460,10	66	Erzurum	1.811,20
13	Karaman	3.196,70	40	Gümüşhane	2.443,40	67	Zonguldak	1.783,00
14	Balıkesir	3.167,60	41	Eskişehir	2.442,10	68	İğdir	1.561,50
15	Denizli	3.160,60	42	İzmir	2.431,80	69	Bitlis	1.532,50
16	Çorum	3.146,30	43	Hatay	2.389,50	70	Siirt	1.519,30
17	Aydın	3.143,50	44	Kütahya	2.343,20	71	Kars	1.453,90
18	Çankırı	3.104,50	45	Rize	2.311,80	72	Şanlıurfa	1.372,10
19	Amasya	3.079,20	46	Kırklareli	2.268,20	73	Ağrı	1.332,60
20	Manisa	3.052,80	47	Giresun	2.266,20	74	Diyarbakır	1.329,70
21	Bolu	2.949,40	48	Karabük	2.253,50	75	Mardin	1.311,70
22	Konya	2.949,00	49	K. Maraş	2.226,50	76	Van	1.236,30
23	Çanakkale	2.884,70	50	Elazığ	2.224,50	77	Batman	1.190,40
24	Düzce	2.863,40	51	Ankara	2.207,00	78	Şırnak	1.167,80
25	Afyon.	2.822,80	52	Adana	2.204,60	79	Muş	1.105,30
26	Yalova	2.817,80	53	Ordu	2.187,70	80	İstanbul	1.104,20
27	Niğde	2.803,00	54	Edirne	2.161,40	81	Hakkâri	742,50

Kaynak: TÜİK'in "Trafik Kaza İstatistikleri" veri tabanından yararlanılarak hazırlanmıştır.



Harita 2. Milyon Nüfus Başına Düşen Trafik Kaza Ortalamalarının İllere Göre Dağılımını Gösterir Harita (2012-2021)

Milyon nüfus başına düşen kaza ortalaması açısından ülkede 2. sırada yer alan Kilis, nüfusuna oranla Türkiye’de en fazla Suriyeli sığınmacının barındığı ildir. Nitekim Göç İdaresi Başkanlığına göre 23 Aralık 2021 tarihi itibarıyla adı geçen ildeki geçici koruma kapsamında kaydedilen Suriyelilerin il nüfusuna oranı, %75,51’dir (Göç İdaresi Başkanlığı, 2021). Dolayısıyla Suriyeli mültecilere bağlı olarak bu ilin gerek nüfusu ve gerekse de trafik yükü önemli ölçüde artmıştır. İlde; Suriye plakalı araçların çoğunun sigortasız ve belgesiz olması nedeniyle muhtemel bir kazada mağduriyetler yaşanmakta, plakalar Arapça olduğu için kolayca okunamamakta, bu araçlara ait belge bulunmadığından çalıntı olup olmadıkları anlaşılamamakta, polisler Arapça bilmediği için de mültecilere ait ehliyet ve belgeleri incelerken ciddi sıkıntılar yaşamaktadır. Suriye’deki alışkanlıklarını Türkiye’de de devam ettiren bazı sürücüler, hatalı park başta olmak üzere trafikte ciddi ihlaller yapmaktadır (Paksoy, Kılınc ve Koçarlan, 2015: 33). Dolayısıyla Suriyeli mültecilerin gelmesiyle mevcut nüfusa ve araç sayısına bir o kadarının daha ilave olmasıyla bu ildeki trafik; sorununun, yoğunluğunun ve kazalarının önemli ölçüde arttığını söylemek mümkündür.

Bir milyon nüfus başına düşen kaza ortalaması açısından ülkede 3. sırada yer alan Burdur iline bakıldığında; %60,6’sının dağlık, %19,1’inin ovalık, %17,6’sının dalgalı ve %2,7’sinin ise yayla niteliğindeki arazilerden oluştuğu görülmektedir (Can, 2008: 18). Ayrıca TÜİK’in ADNKS verilerine göre 2021 yılında 273.716 kişinin ikamet ettiği Burdur, nüfus açısından da ülkenin en küçük 16. ildir. Burdur şehri ise Ege kıyıları ve Anadolu’nun iç kesimlerini Akdeniz kıyılarındaki Antalya’ya bağlayan her dönemde önemini korumuş bir karayolunun üzerinde bulunmaktadır (Tuncel, 1992: 426). Bundan başka Coğrafi Bilgi Sistemleri kullanılarak Isparta-Antalya-Burdur Karayolu’nun kara nokta analizini belirlemeye yönelik yapılan bir çalışma, ölümlü kazaların büyük bir kısmının, ilin Antalya girişinde meydana geldiği göstermiştir (Karaşahin ve Terzi, 2003: 310). Dolayısıyla genel olarak engebeli bir yüzey şekline sahip ve nüfus açısından ülkenin en küçük illerinden birisi olan Burdur’da Türkiye’nin en önemli turizm destinasyonlarının bulunduğu Antalya karayolunun da üzerinde bulunması nedeniyle meydana gelen kazaların, bu ilin milyon nüfus başına düşen kaza ortalamasını yükselttiğini söylemek mümkündür.

Milyon kişi başına düşen kaza sayısının Türkiye’de en düşük olduğu il ise 742,5 ortalama ile Hakkâri’dir. Bundan başka sırasıyla; İstanbul, Muş, Şırnak, Batman, Van, Mardin, Diyarbakır, Ağrı, Şanlıurfa, Kars ve Siirt, milyon nüfus başına düşen trafik kaza ortalamalarının ülkede en düşük olduğu diğer illerdir. Adı geçen illerin hepsi ülkenin doğu ve güneydoğusunda iken burada İstanbul’un da bulunması dikkat çekicidir.

Sözü edilen illerden Hakkâri, Doğu Anadolu Bölgesi’nin en dağlık ve engebeli yerlerinden biri olan Hakkâri Bölümü’nde yer almaktadır. Kısa mesafelerde dahi ildeki yeryüzü şekilleri önemli ölçüde değişmektedir. İlde yüksekliği 3.000 m’nin üzerinde olan 32 dağ bulunmaktadır. Arazinin yüksek ve engebeli olmasının yanında ikliminin de sert olması sebebiyle ildeki ulaşım yeterince gelişmemiştir. Gerek Türkiye içerisindeki ve gerekse sınır komşusu olduğu İran ve Irak gibi ülkelerdeki önemli şehir merkezlerine uzak olması da ilin; ulaşım, turizm, ticaret ve pazar olanaklarını olumsuz bir şekilde etkilemiştir (Sadıkoğlu, 2021: 420-425). Bundan başka TÜİK ADNKS verilerine göre 2021 yılında 278.218 kişinin yaşadığı Hakkâri, nüfus açısından ülkenin en küçük 18. ildir. Tüm bunların bir sonucu olarak da Hakkâri’de milyon kişi başına düşen trafik kazaları oldukça düşük çıkmaktadır.

Trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin sayısı açısından İstanbul’un ülkede ilk sırada olduğuna daha önce değinilmişti. Milyon nüfus başına düşen trafik kaza ortalamaları açısından İstanbul, ülkede 80. sırada yer almaktadır. Bunda İstanbul’un ülkenin en fazla nüfus ve araç sayısına sahip ili olmasının etkisi vardır (Arıkan-Öztürk, 2016: 411). Şöyle ki, nüfus ve araç sayısındaki fazlalıklara rağmen bir mega şehir olması nedeniyle İstanbul’da özel araçların ulaşımında kullanımı, hem zaman, hem de ekonomik açıdan büyük kayıplara sebep olmaktadır. Bu durum vatandaşları; metro, tramvay ve metrobüs gibi hem daha güvenli ve hem de daha ekonomik olan; toplu taşıma araçlarına yönlendirmektedir. Bundan başka hayat pahalılığını ölçmek amacıyla Türkiye’deki 26 il grubu üzerinde yapılan bir çalışma, ülkenin hayat pahalılığı en yüksek ilinin İstanbul olduğunu (Tülyüoğlu ve Albayrak, 2010: 63) göstermiştir. Bu durum nedeniyle de söz konusu ilde ikamet eden vatandaşların geneli, zaruri bir durum olmadıkça özel araçlarını kullanamamaktadır. Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesine (İBB) bağlı Ulaşım Yönetim Merkezince kentin farklı noktalarına yerleştirilen trafik ölçüm ve gözlem sistemleri ile Tünel İşletim Merkezi’nden alınan görsel ve sayısal tüm bilgilerin analiz edilmesinin; kentte sosyal yaşamı ve ulaşımı etkileyebilecek ilgili verilerin toplanarak, şehir trafiğinin 24 saat gerçek zamanlı olarak gözlemlenmesinin ve yönetilmesinin (İBB, 2020: 115-116) de bunda önemli bir rolü vardır. Tüm bunların bir sonucu olarak da ilin, kişi başına düşen trafik kaza ortalamaları oldukça düşük çıkmaktadır.

Hakkâri ve İstanbul’dan başka milyon kişi başına düşen kaza ortalamasının en düşük olduğu diğer illerin Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde bulunduğu yukarıda değinilmişti. Bunlardan Doğu Anadolu, insan hayatını olumsuz bir şekilde etkileyen doğal çevre faktörlerinin varlığına bağlı olarak, çeşitli sosyal ve ekonomik göstergeler açısından ülkenin geri kalmış bir bölgesidir. İller düzeyinde bir takım farklılıklar olmakla birlikte, bölgede genellikle doğum oranları yüksek, eğitim, sağlık hizmetleri ve istihdam olanakları ise yetersizdir. Bölgenin en belirgin nüfus karakteristiği, yüksek seviyede seyreden doğumlar ve yirmili yaşlardan başlayarak bölge dışına gerçekleştirilen yoğun göçlerdir. Bunlara bağlı olarak

bölgenin bütün illerindeki nüfus yoğunluğu, ülke ortalamasının altındadır (Başbüyük, 2005: 67-72). Güneydoğu Anadolu ise refah düzeyinin düşük, ekonomik faktörlerin yetersiz, işsizliğin ileri düzeyde olmasına rağmen doğurganlığın ve buna bağlı olarak da doğal nüfus artışının ülkede en yüksek olduğu bölgedir. Hızlı nüfus artışının beraberinde getirdiği istihdam ihtiyacı yanında bölücü örgüt faaliyetlerinin yol açtığı güvensizlik ortamı yüzünden Güneydoğu Anadolu halkının bir bölümü, çareyi bölgeden göç etmekte bulmaktadır (Çoban, 2014: 338). Tüm bunlara bağlı olarak da her iki bölgede de gerek nüfus ve gerekse trafik yoğunluğu azalmakta ve bu da milyon nüfus başına düşen trafik kaza ortalamalarının düşük çıkmasına neden olmaktadır.

Bundan başka konuyla ilgili haritadan da anlaşılacağı üzere genel olarak milyon nüfus başına düşen trafik kaza ortalaması açısından Türkiye’de en yüksek değerler, ülkenin güneybatı ve batısında görülmektedir. Buradan ülkenin doğu ve güneydoğusuna doğru gidildikçe ise söz konusu ortalama kademeli bir şekilde azalmaktadır.

4. TARTIŞMA VE SONUÇ

2012-2021 döneminde Türkiye’deki trafik kazalarını coğrafi bir bakış açısıyla ele almayı amaçlayan bu çalışmadan elde edilen bulgular ve bu bulgulara ilişkin öneriler şunlardır:

Belirtilen dönemde Türkiye’de 1.710.652 ölümlü yaralanmalı trafik kazası meydana gelmiş ve bunlarda 55.592 kişi hayatını kaybetmiştir. Trafik kazası sebebiyle ölen insan sayısı, neredeyse Grönland’ın 2020 yılındaki nüfusu kadardır. Trafik kazası sebebiyle yaşamını yitirenlerin %77,12’sini erkekler, %22,88’ini ise kadınlar oluşturmaktadır. Bu durum ülkede doğuştan beklenen ortalama yaşam süresinin erkeklerde kısa olmasının en önemli sebeplerinden birinin, trafik kazaları olduğunu göstermektedir.

Yine 10 yıllık süreçte ülkede meydana gelen trafik kazalarında 2.827.769 kişi de yaralanmıştır. Trafik kazası sonucunda yaralanan insan sayısı ise neredeyse Arnavutluk’un 2020 yılındaki nüfusu kadardır. Bundan başka sözü edilen dönem boyunca ülkede meydana gelen trafik kazalarında yaralananların, %69,57’sini erkekler ve %30,43’ünü de kadınlar oluşturmuştur.

10 yıllık süreçte trafik kazaları en az, şubat (%5,79) ve ocak (%6,14) gibi, kış aylarında meydana gelmiştir. Buna göre kötü hava koşullarının etkili olduğu kış mevsiminde daha fazla trafik kazası olduğu yönündeki kamuoyu algısı, gerçeği yansıtmamaktadır (Karakuş, t.y.). Buna karşın belirtilen dönemde ülkede meydana gelen ölümlü yaralanmalı trafik kazaları en çok, ağustos (%10,85) ve temmuz (%10,71) gibi, yaz aylarında meydana gelmiştir. Bunda tatillerin, gezilerin, düğünlerin, akraba ziyaretlerinin, festival gibi halka açık etkinliklerin daha çok yazın yapılması ve bu mevsimde kışa oranla trafikte daha fazla yoğunluk yaşanması etkilidir (Balgores Motor Group, t.y.). Bu nedenle yaz aylarında meydana gelen kazaları azaltabilmek için söz konusu mevsimde karayolu trafik denetimlerinin maksimum düzeye çıkarılması oldukça önemlidir (Karadayı, 2002: 15). Bundan başka yine bu mevsimde trafik kazalarına karşı daha dikkatli olunması hususunda kamu spotlarıyla halkın bilinçlendirilmesine yönelik çalışmalar yapılabilir.

Ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının sırasıyla en yüksek olduğu günlerse; %14,9 ile cuma, %14,66 ile cumartesi, %14,63 ile pazartesi ve %14,06 ile de pazardır. %13,86 ile salı, %13,94 ile perşembe ve %13,95 ile de çarşamba ise sırasıyla bu kazaların en az yaşandığı günlerdir. Söz konusu kaza oranlarının cuma ve cumarteside çok yüksek olmasında, muhtemelen ülke vatandaşlarının bu günlerde hafta sonu tatili nedeniyle; gezmek, eğlenmek, dinlenmek, ziyaret etmek ya da alışveriş yapmak gibi maksatlarla; mutut trafiğe dâhil olması ve buna bağlı olarak da trafik yoğunluğunu artırması etkilidir. Diğer iki gündeki trafik kaza oranlarının yüksek çıkmasındaysa muhtemelen haftanın son günü olan pazardan başlayarak ülke vatandaşlarının çıkmış oldukları tatilden dönmeleri ve/veya haftanın ilk çalışma günü olan pazartesideyse işe yetişmeye çalışmaları etkilidir.

Ülkede belirtilen dönemde gerçekleşen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının %67,15’i gündüz, %30,08’i gece ve %2,77’si ise alacakaranlıkta meydana gelmiştir. Kazaların bariz bir şekilde gündüz yüksek olması, bu vakitte trafik yoğunluğunun fazla olmasından kaynaklanmaktadır.

Sözü edilen dönemde ülkede gerçekleşen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının; %75,82’si yerleşim yeri içinde, %24,18’i ise yerleşim yeri dışında meydana gelmiştir. Buna göre söz konusu trafik kazaları, daha çok araç ve yaya trafiğinin yoğun olduğu alanlarda gerçekleşmektedir.

Yukarıda belirtilen nedenlerle sürücülerin; yaz ayları, hafta sonu tatilleri, gündüz vakitleri ve yerleşim yeri içleri gibi trafiğin yoğun olduğu yer ve zamanlarda zaruri olmadıkça trafiğe çıkmamaları; çıkanların da trafik kurallarına azami derecede uymaları yerinde bir davranış olacaktır. Bundan başka sürücülerin; araçlarının teknik bakımlarını muhakkak yaptırmaları; alkollü, yorgun, hız ve kural ihlali yaparak araç kullanmamaları da söz konusu kazaları azaltmak için yapılması gerekenler arasındadır.

Türkiye’de belirtilen dönemde meydana gelen trafik kazalarına 2.770.806 araç karışmış ve bunlar içinde de en büyük payı (%51,49), daha çok bireysel amaçlarla kullanılan, otomobiller almıştır. Buna göre trafik kazalarını azaltmak için gerek kamu ve gerekse vatandaşlar açısından yapılması gereken şey, toplu taşımaya öncelik ve ağırlık verilmesidir. Bu ise *toplu taşıma kalitesinin iyileştirilmesi, insanların çevresel nitelikleri ve kentsel yaşam kalitesini korumak için kolektif çıkarları dikkate alacak şekilde eğitilmesiyle mümkündür* (Steg, 2003: 33-34). Bundan başka toplu taşımaya önem verilmesi, ülkenin cari açığına sebep olan petrol tüketimini de büyük ölçüde azaltacaktır. Zira *Türkiye’deki cari açığın en önemli sebeplerinden biri, ülkenin petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynakları açısından dışa bağımlı olmasıdır* (Sarıtaş, Genç ve Avcı, 2018: 197). Ayrıca yine bu kapsamda *Türkiye’de özellikle 1950’li yıllarda başlayan ve hâlâ da devam eden karayolu ulaşımı merkezli politikanın revize edilerek, demiryolu başta olmak üzere, alternatif ulaşım ağlarının ön plana alınması ve bu ulaşım türleri arasında da entegrasyonun mutlaka sağlanması gerekmektedir* (Aydın ve Oral, 2018: 263-264).

Otomobillerden sonra %16,63 ile motosikletler, trafik kazalarında büyük pay sahibi olan diğer ulaşım araçlarıdır. *Gerek bu taşıtların karıştığı kazaların önlenmesi ve gerekse de kaza sonrası motosiklet sürücülerinin daha az zarar görmesi için; trafik denetimleri yoğunlaştırılmalı, ehliyetsiz motosiklet kullanımına izin verilmemeli, motosiklet sürücülerinin kask gibi koruyuculuğu ve reflektörlü giysi gibi geceleri görünürlüğü artıran ekipmanları kullanmaları sağlanmalıdır. Ayrıca diğer motorlu taşıt sürücülerini, motosiklet kullanıcılarının karayolundaki en riskli gruplar arasında yer aldığı ve trafikte motosikletlilere karşı daha dikkatli/özenli davranılması gerektiği* (Alicioğlu, Yalnız, Eşkin ve Yılmaz, 2008: 110) hususunda kamu spotlarıyla bilgilendirilmelidir. Bundan başka *motosiklet sürücülerini; bu taşıtların ne gibi riskler barındırdığının, trafikte seyir halindeyken herhangi bir kaza geçirmeleri durumunda bedenlerinin adeta bir kaporta görevi göreceğinin ve bunun da geri dönüşü olmayan sonuçlara yol açabileceğinin bilincinde olmalıdırlar* (Yeni Binyıl Sürücü Kursu, t.y.).

10 yıllık süreç boyunca Türkiye’de trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin illere göre durumuna bakıldığında, genel olarak il nüfusları ile trafik kazalarında ölenlerin sayıları arasında doğru orantılı bir ilişki olduğu görülmektedir. Nitekim nüfus açısından Türkiye’nin en büyük ili olan İstanbul, aynı zamanda ülkede trafik kazası sebebiyle hayatını kaybedenlerin en yüksek olduğu vilayettir. Sırasıyla bu vilayeti; nüfus açısından ülkenin en büyük diğer illeri olan; Ankara, İzmir, Konya, Antalya, Mersin ve Manisa takip etmektedir. Buna karşın ülkede trafik kazası sonucunda yaşamını yitirenlerin en düşük olduğu il ise 2021 yılı itibarıyla ülkenin en küçük ili olan Tunceli’dir. Sırasıyla bu vilayeti Bayburt, Ardahan, Kilis, Hakkâri, Siirt, Iğdır, Yalova, Bartın, Bingöl ve Kars gibi yine nüfus bakımından ülkenin diğer küçük illeri takip etmektedir. Sözü edilen illerin genelinde nüfusun az olmasındaysa onların, daha az gelişmişlik düzeyine sahip ve buna bağlı olarak da göç veren yerler olmaları etkilidir. Nitekim *Türkiye’de illerin ve bölgelerin farklı gelişmişlik seviyelerinde olmaları önemli bir sorundur ve bu sorunun alınacak tedbirlerle çözülmesi* (Kondu, 1975: 58-59), ülkenin belli başlı illerinin önemli nüfus toplanma alanları ve buna bağlı olarak da ölümle sonuçlanan trafik kazalarının fazla olduğu yerler olmasının önüne geçecektir.

Belirtilen dönemde Türkiye’de bir milyon nüfus başına düşen kazaların 10 yıllık ortalamalarına bakıldındaysa Muğla’nın ilk sırada yer aldığı, Kilis ve Burdur’un da bu ilin ardından geldiği görülmektedir. Bunlardan genel olarak engebeli bir topoğrafyaya sahip olan Muğla’nın kaza ortalamasının yüksek çıkması, özellikle turizm sezonunda bu il nüfusunun ve trafik yoğunluğunun oldukça fazla bir şekilde artmasından kaynaklanmaktadır. Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde bulunan Kilis ise nüfusuna oranla ülkede en fazla Suriyeli sığınmacının barındığı ildir. Suriyeli mültecilerin gelmesiyle mevcut nüfusa ve araç sayısına bir o kadarının daha ilave olmasıyla bu ildeki trafik; sorununun, yoğunluğunun ve kazalarının önemli ölçüde arttığını söylemek mümkündür. Akdeniz Bölgesi’nin Antalya Bölümü’nde bulunan Burdur’un ise; genel olarak engebeli bir yüzey şekline sahip olması, nüfus açısından ülkenin en küçük illerinden birisi olması ve turizm açısından Türkiye’nin en önemli ili olan Antalya karayolunun üzerinde bulunması sebebiyle milyon kişi başına düşen kaza ortalaması yüksek çıkmaktadır.

Karayollarındaki enine kesit unsurlarının can ve mal güvenliği üzerine etkilerini inceleyen bir araştırma; yolların, şeritlerin ve banketlerin daha geniş olduğu yollarda trafik kazası yaşanma olasılığının tersi durumdaki yollara nazaran daha az olduğunu da göstermiştir (Høye, 2021: i). Buradan hareketle Türkiye’de de özellikle trafik yoğunluğunun fazla olduğu yerlerdeki kaza riskini azaltabilmek için belirtilen araştırma sonucunun merkezi ve yerel yönetimlerce dikkate alınması uygun olacaktır.

Milyon nüfus başına düşen kaza ortalamasının Türkiye’de en düşük olduğu il ise Hakkâri’dir. Bundan başka sırasıyla; İstanbul, Muş, Şırnak, Batman, Van, Mardin, Diyarbakır, Ağrı, Şanlıurfa, Kars ve Siirt, milyon nüfus başına düşen trafik kaza ortalamalarının ülkede en düşük olduğu diğer illerdir. Adı geçen illerin hepsi ülkenin doğu ve güneydoğusunda iken bu grupta İstanbul’un da bulunması dikkat çekicidir.

Nüfus ve araç sayısındaki fazlalıklara rağmen bir mega şehir olması ve ülkenin hayat pahalılığı en yüksek ili olması nedeniyle İstanbul’da özel araçların ulaşımında kullanımı, hem zaman, hem de ekonomik açıdan büyük kayıplara sebep olmaktadır. Bu durum nedeniyle ildeki vatandaşlar; metro, tramvay ve metrobüs gibi hem daha güvenli ve hem de ekonomik olan; toplu taşıma araçlarını tercih etmektedir. Bundan başka İBB’ye *bağlı Ulaşım Yönetim Merkezince şehrin*

farklı noktalarına yerleştirilen trafik ölçüm ve gözlem sistemleri ile Tünel İşletim Merkezinden alınan görsel ve sayısal tüm bilgilerin analiz edilmesinin; kentte sosyal yaşamı ve ulaşımı etkileyebilecek ilgili verilerin toplanarak, şehir trafiğinin 24 saat gerçek zamanlı olarak gözlemlenmesinin ve yönetilmesinin (İBB, 2020: 115-116) de İstanbul'un, kişi başına düşen trafik kaza ortalamalarını oldukça düşürdüğünü söylemek mümkündür. Buna göre nüfus açısından ülkenin diğer büyük illerindeki trafik kazalarının azaltılmasında da, İstanbul'dakine benzer bir şekilde, akıllı ulaşım sistemlerinin hayata geçirilmesi ve etkin bir şekilde kullanılması önemli bir rol oynayabilir.

İstanbul haricinde milyon nüfus başına düşen kaza ortalamasının ülkede en düşük olduğu diğer illerin bulunduğu Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun durumuna bakıldığında her ikisinde de; doğum oranlarına bağlı olarak doğal nüfus artışının yüksek; eğitim, sağlık ve istihdam olanaklarınsa yetersizliği sebebiyle bölge dışına göç verdikleri görülmektedir. Tüm bunlara bağlı olarak da her iki bölgedeki gerek nüfus ve gerekse trafik yoğunluğu azalmakta ve bu durum nedeniyle de milyon kişi başına düşen trafik kaza ortalamaları düşük çıkmaktadır. Bundan başka genel olarak milyon nüfus başına düşen trafik kaza ortalaması açısından Türkiye'de en yüksek değerler ülkenin güneybatı ve batısında görülmekte, buradan doğu ve güneydoğuya doğru gidildikçe ise söz konusu ortalama kademeli bir şekilde azalmaktadır.

A Geographical Overview of Traffic Accidents Leading to Death or Injury in Turkey Between the Period of 2012-2021

In this study; because they cause a decrease in the population due to deaths, permanent incapacity (ie permanent disability) due to injuries; It is aimed to deal with traffic accidents resulting in death and/or injury in Turkey from a geographical point of view. The research covers the 10-year period between 2012-2021.

Annual statistical information on the subject of the study was obtained from the "Traffic Accident Statistics" database of the Turkish Statistical Institute. In addition, prepared on the subject; thesis, report, article, book, journal etc. resources have been provided. Based on these data obtained afterwards, the traffic accidents of the country between the specified years; In addition to the quantitative research and synthesis method, it has been tried to be revealed with the principles of human geography. Accordingly, the findings obtained from the study are as follows:

During the specified period, there were 1,710,652 traffic accidents with death and injury in Turkey. 55,592 people died in these traffic accidents. The number of people who lost their lives due to traffic accidents is almost as much as the population of Greenland in 2020.

77.12% of those who lost their lives in accidents are men and 22.88% are women. This shows that traffic accidents are one of the most important reasons for the short life expectancy at birth for men in the country.

2,827,769 people were injured in these traffic accidents. The number of people injured in traffic accidents is almost the same as the population of Albania in 2020.

Moreover, although there are decreases from time to time, it is seen that the traffic accidents with death and injury in Turkey in general tend to increase. This shows that traffic accidents are a very important problem for Turkey.

During the specified period, traffic accidents with death and injury occurred mostly in summer months such as August (10.85%) and July (10.71%). During the 10-year period, traffic accidents occurred at least in the winter months, such as February (5.79%) and January (6.14%).

The days with the highest number of fatal and injury traffic accidents are Friday (14.9%), Saturday (14.66%), Monday (14.63%) and Sunday (14.06%).

67.15% of traffic accidents with death and injury occurred during the specified period in the country, during the daytime, 30.08% at night and 2.77% at twilight. The fact that the accidents are obviously high during the daytime is due to the high traffic density at this time.

In the aforementioned period, traffic accidents with death and injury occurred in the country; 75.82% occurred inside the settlement and 24.18% occurred outside the settlement. Accordingly, the traffic accidents in question occurred mostly in areas with heavy traffic.

For the reasons stated above, it would be a good behavior for drivers not to go out on the road unless it is necessary in places and times of heavy traffic such as summer months, weekend holidays, daylight hours and inside residential areas.

2,770,806 vehicles were involved in traffic accidents that occurred in the specified period in Turkey, and automobiles took the biggest share with 51.49%. Accordingly, what needs to be done for both the public and the citizens in order to reduce traffic accidents is to give priority and weight to public transportation.

Looking at the 10-year averages of accidents per million population in Turkey in the specified period, it is seen that Muğla ranks first, followed by Kilis and Burdur.

Hakkari is the province with the lowest accident rate per million population in Turkey. Furthermore, respectively; Istanbul, Muş, Şırnak, Batman, Van, Mardin, Diyarbakır, Ağrı, Şanlıurfa, Kars and Siirt are other provinces with the lowest traffic accident averages per million population in the country. While all of the aforementioned provinces are in the east and southeast of the country, it is noteworthy that Istanbul is also included in this group.

Despite the excess population and number of vehicles, the use of private vehicles in transportation in Istanbul causes great losses in terms of both time and economy, since it is a mega city and the province with the highest cost of living in the country. Due to this situation, citizens in the province; which are both safer and more economical, such as metro, tram and metrobüs; prefers public transport. Moreover, *the monitoring and management of the city traffic for 24 hours by analyzing all the visual and numerical information obtained from the traffic measurement and observation systems placed at different points of the city by the Metropolitan Municipality* (İBB, 2020: 115-116) significantly reduces the traffic accident averages per capita in Istanbul.

Keywords: Road Traffic Accidents, Deaths, Injuries, Population Characteristics, Turkey

KAYNAKÇA

- Alavcı, T., Gümüş, G., Tekin, M. E., Tekeş, B. ve Üzümcüoğlu, Y. (2021). "Kişilik Özellikleri ve Risk Algısının Motosiklet Kullanım Tarzı İle İlişkisi". *DEÜ SBE Dergisi*, 23(1). 299-320.
- Al-Balbissi, A. H. (2003). "Role of Gender in Road Accidents". *Traffic Injury Prevention*, 4(1), 64-73. doi: 10.1080/15389580309857
- Alicioğlu, B., Yalnız, E., Eşkin, D. ve Yılmaz, B. (2008). Injuries associated with motorcycle accidents. *Acta Orthopaedica et Traumatologica Turcica*, 42(2), 106-111.
- Altun, A. H. (t.y.). *Elektrikli Bisiklet ve Scooterlara Dikkat*. Erişim adresi <https://www.mmo.org.tr/konya/basin-aciklamasi/elektrikli-bisiklet-ve-scooterlara-dikkat>
- Arıkan-Öztürk, E. (2016). "Türkiye'deki İllerin Trafik Risk Endeksi". *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 22(6), 405-412. doi: 10.5505/pajes.2015.93446
- Avcı, S. (2005). "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları". *Ulusal Coğrafya Kongresi Bildiri Kitabı*, İstanbul, 87-96.
- Aydın, F. ve Oral, M. (2018). "Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi". *Journal of Awareness*, 3, 257-266. doi: 10.26809/joa.2018548635
- Bahar, O. (2008). "Muğla Turizminin Türkiye Ekonomisi Açısından Yeri ve Önemi". *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21, 61-80.
- Balgores Motor Group (t.y.). *Are accidents more common in the summer than in the winter?*. <https://www.balgores.com/are-accidents-more-common-in-the-summer-than-in-the-winter/> (7 Haziran 2022).
- Başıbüyük, A. (2005). "Doğu Anadolu Bölgesinde Nüfusun Cinsiyet ve Yaş Yapısı". *Doğu Coğrafya Dergisi*, 14, 67-94.
- Can, A. (2008). *Gelişen Burdur*. Burdur Ticaret ve Sanayi Odası.
- Çağlar-Kuyumcu, Z. C. ve Aslan, H. (2018). "Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarının Parametrik Veri Madenciliği Analizi: Sakarya Örneği". *Academic Perspective Procedia*, 1(1), 1221-1231. doi: 10.33793/acperpro.01.01.193
- Çoban, A. (2014, Ekim). "Güneydoğu Anadolu Bölgesinde Nüfus ve Nüfus Hareketleri". *TÜCAUM VIII. Coğrafya Sempozyumu*, 329-340. Ankara Üniversitesi, Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi.
- Doğanay, H. (1997). *Türkiye Beşeri Coğrafyası*. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- Ekren, N. (1999, Şubat). Büyük şehirlerin ekonomik gelişimi ve geleceği: İstanbul'a ilişkin bir değerlendirme. İ. Öztürk (Ed.), *Kent Yönetimi ve Çevre Sorunları Sempozyumu (Cilt: 2)* içinde (50-61 ss.). İBB, İSTAÇ Genel Müdürlüğü.
- Elitaş, T. ve Keskin, S. (2015). "At, Avrat, Silah" Kavrayışı Bağlamında Dan Bilzerian'ın Sosyal Medyadaki "Erkek" Profili". *Tarih Okulu Dergisi*, 8(XXIV), 561-574. doi: <http://dx.doi.org/10.14225/Joh771>

- Evren, M. (2013). *Trafik Kazalarının Soruşturulmasında Kusur Tespitine Yardımcı Disiplinler Arası Ekip Çalışmasının Gerekliliği*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Ankara.
- FIA Otomobil ve Toplum Vakfı. (2011). *Kasklar Karar Organları ve Uygulayıcılar İçin Karayolu Güvenliği El Kitabı*. Ankara: Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları.
- Göç İdaresi Başkanlığı. (2021). *İkamet İzinleri, Geçici Koruma*. Erişim adresi <https://www.goc.gov.tr/ikamet-izinleri> (20 Şubat 2022).
- Güneş, S. (2012). "Türk Toplumunu ve Otomobil". *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25, 213-230.
- Gürer, N. (2004). "Trafikte Yol, Çevre ve Meteorolojik Faktörler". *II. Trafik Şurası*. Ankara: 385-399.
- Høyve, A. K. (2021). *Safety Effects of Cross Section Elements*. Oslo: Institute of Transport Economics.
- İBB. (2020). *2020 Faaliyet Raporu*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- İslamoğlu, G. (2019, Mart). Trafik ve Kaza Veri Analitikleri. *AUSDER 1. Uluslararası Akıllı Ulaşım Sistemleri Zirvesi*. Akıllı Ulaşım Sistemleri Derneği. doi:10.13140/RG.2.2.30627.27685
- Kahraman, M. (2018). *Menteşe Yöresinde Şehirler ve Şehirleşme: Muğla Şehri*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Kapluhan, E. (2014). "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı". *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(33), 426-439.
- Karadayı, E. (2002). "Türkiye'deki Trafik Kazalarının Oluşma Sebeplerinin Araştırılması ve Eskişehir-Bozüyük Karayolunun Geometrik Standartlarının Yol Güvenliği ile Olan İlişkinin İncelenmesi." *Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*, 110. Ankara.
- Karakuş, O. (t.y.). *Türkiye'deki Trafik Kazalarına İstatistiksel Bir Bakış*. https://www.cagipolisi.com.tr/eski_sitemiz/117/7-8-9-10-11-12.htm (4 Haziran 2022).
- Karavaşin, M. ve Terzi, S. (2003). "Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Isparta-Antalya-Burdur Karayolunun Kara Nokta Analizi". *Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 9(3), 305-311.
- Karayolları Trafik Yönetmeliği. (1997). *TC Resmî Gazete* (23053, 18 Temmuz 1997).
- Karluk, S. R. (2009). *Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisinde Yapısal Dönüşüm*. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- KGM. (2009). *Devlet Yolları Trafik Akımı Özellikleri ve Trafik Parametreleri*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü.
- Kondu, M. (1975). *Türkiye'de Planlı Dönemde Yatırımların Dağılımı ve Dengeli Kalkınma*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı.
- Moya, M., Expósito, F. ve Ruiz, J. (2000). "Close Relationships, Gender, and Career Saliency". *Sex Roles*, 42(9), 825-846. doi: 10.1023/A:1007094232453
- Özen, M. ve Zorlu, F. (2018). "Türkiye'de Devlet Karayollarında Kaza Oranlarının ve Kaza Örüntüsünün Analizi". *Teknik Dergi*, 29(5), 8589-8604.
- Paksoy, H. M., Kılınc, E. ve Koçarlan, H. (2015). *İç Savaştan Kaçarak Kilis'te Yaşamını Sürdüren Suriyelilerin Kilis'in İktisadi, Ticari ve Sosyal Yaşamına Etkileri*. Kilis: Kilis 7 Aralık Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Yönetim Birimi.
- Razi-Ardakani, H., Arianneshad, A. ve Kermanshah, M. (2018, Haziran). "A Study of Sex Differences on Road Crash Severity". *Proceedings of the 3rd International Conference on Civil, Structural and Transportation Engineering*. Niagara Falls, Canada, 113, 1-14. doi: 10.11159/iccste18.113
- Sarıtaş, H., Genç, A. ve Avcı, T. (2018). "Türkiye'de Enerji İthalatı, Cari Açık ve Büyüme İlişkisi: Var ve Granger Nedensellik Analizi". *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 14(2), 181-200.
- Solakoğlu-Uçar, M., Bakırcı, N. ve Harmancı, H. (2006). "İstanbul'daki Motosikletli Kuryelerde İş Kazası Niteliğindeki Trafik Kazaları". *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, 7(25), 48-52.
- Steg, L. (2003). "Can Public Transport Compete With The Private Car?". *IATSS Research*, 27(2), 27-35. doi: 10.1016/S0386-1112(14)60141-2
- TC İçişleri Bakanlığı (2021). *81 İl Valiliğine Kademeli Normalleşme Tedbirleri Genelgesi Gönderildi*. <https://www.icisleri.gov.tr/81-il-valiligine-kademeli-normallesme-tedbirleri-genelgesi-gonderildi> (7 Haziran 2022).

- The World Bank. (t.y.). *All Countries and Economies*. https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?most_recent_value_desc=false (30 Mayıs 2022).
- Tolan, B. (1991). "Aile, Cinsiyet ve Cinsel Roller". *Türk Aile Ansiklopedisi* 1. Cilt. Ankara: T.C. Başbakanlık Aile Araştırma Kurumu, 208-214.
- Tombaklar, Ö. H. (2002). "Çocuklar ve Trafik Kazaları". *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*. Ankara: Gazi Üniversitesi, 1-17.
- Tuncel, M. (1992). Burdur. *İslâm Ansiklopedisi*. 6, 426-429. İstanbul: TDV İSAM.
- TÜİK. (2013). *Trafik Kaza İstatistikleri (Karayolu) 2012*. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu.
- TÜİK. (2014). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2013*. Erişim adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Road-Traffic-Accident-Statistics-2013-18510>
- TÜİK. (2014). *Trafik Kaza İstatistikleri (Karayolu) 2013*. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu.
- TÜİK. (2015). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2014*. Erişim adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Road-Traffic-Accident-Statistics-2014-18760>
- TÜİK. (2016). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2015*. Erişim adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2015-21611>
- TÜİK. (2017). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2016*. Erişim adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2016-24606>
- TÜİK. (2018). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2017*. Erişim adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu%20-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2017-27668#:~:text=%C3%9Ckemiz%20karayolu%20a%C4%9F%C4%B1nda%202017%20y%C4%B1l%C4%B1nda,ise%20%C3%B6l%C3%BCml%C3%BC%20yaralanmal%C4%B1%20trafik%20kazas%C4%B1d%C4%B1r>
- TÜİK. (2019). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2018*. Erişim adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2018-30640>
- TÜİK. (2020). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2019*. Erişim adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2019-33628>
- TÜİK. (2021). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları*. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> (27 Mayıs 2022).
- TÜİK. (2021). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2020*. Erişim adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2020-37436>
- TÜİK. (2022). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları*. <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=95&locale=tr> (20 Haziran 2022).
- TÜİK. (2022). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2021*. Erişim adresi <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2021-45658>
- Tüylüoğlu, Ş. ve Albayrak, A. S. (2010). "Hayat Pahalılığı ve Türkiye'de İllerin Hayat Pahalılığı Sıralamasını Belirleyen En Önemli Faktörlerin Ridge Regresyon Analiziyle İncelenmesi". *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 15(2), 63-91.
- Uyurca, Ö. (2018). *Ankara İlinde Meydana Gelen Trafik Kazalarının Mekânsal ve Mekânsal Olmayan Analizi*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Yeni Binyıl Sürücü Kursu. (t.y.). *Motor Ehliyetleri*. Erişim adresi <https://yenibinyil.net/motor-ehliyetleri/>

To Cite This Article: Kızıltunç, H. (2022). Changing Population Structure in Pasinler. *Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)*, 1(2), 21-43.

Submitted: June 29, 2022

Revised: December 10, 2022

Accepted: December 10, 2022

CHANGING POPULATION STRUCTURE in PASINLER

Pasinler 'de Değişen Nüfus Yapısı*

Hümeyra KIZILTUNÇ¹

Öz

Nüfus; sınırları belirli olan ve belirli bir zamanda yaşayan insan sayısına denilmektedir. Nüfusun niceliği, niteliği, cinsiyet ve yaş yapısı bulunduğu yere göre avantaj ve dezavantajlara sebep olmaktadır. Bu çalışmanın amacı Tarihi İpek Yolu üzerinde bulunan Pasinler ilçesinin nüfusunun Cumhuriyet tarihinin ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılından 2021 ADNKS 'ye kadar olan doksan dört yıllık süreç içindeki değişimini incelemektir. Konu, nicel ve nitel verilere ulaşılarak karma desenli bir yöntemle ele alınmıştır. Yıllar içinde meydana gelen sosyo-ekonomik ve politik uygulamalara bağlı olarak değişen cinsiyet, yaş gibi özelliklerin değişimi çeşitli kaynaklardan yararlanılarak çıkarımlarda bulunulmuştur. Araştırmada özellikle TÜİK verilerinden yararlanılmış ayrıca belirli aralıklarla çalışma alanında gezi düzenlenerek kaymakamlık ve nüfus müdürlüğü verilerinden yararlanılmıştır. Pasinler ilçesinde nüfusun değişiminin sebepleri araştırılmış, konuyla ilgili yorumlar yapılmıştır. Bulduğu konumun avantajları, dezavantajları araştırılmıştır. Türkiye genelinde olduğu gibi ilçede de nüfus ilk sayımdan son sayıma kadar azalma eğilimde olmuştur. 1927 yılında 34901 olan ilçenin nüfusu 2021 yılında ise 27697 kişi olmuştur (TÜİK). Çalışmada Türkiye İstatistik Kurumunun Genel Nüfus Sayımı, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi ve Pasinler İlçe Kaymakamlığı verilerinden yararlanılarak tablolar ve grafikler oluşturulmuştur. Elde edilen veriler ışığında oluşturulan tablo ve grafiklere göre çalışma sahasının nüfusunun, zaman içinde çeşitli değişikliklere uğradığı ve nüfusunun düşüş eğiliminde olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Pasinler, Nüfus, Nüfus Değişimi, Cinsiyet Yapısı, İpekyolu.

Abstract

Population; It is defined as the number of people with certain boundaries and living in a certain time. The quantity, quality, gender and age structure of the population cause advantages and disadvantages depending on the location. The aim of this study is to examine the change in the population of Pasinler district, located on the Historical Silk Road, in the ninety-four-year period from 1927, when the first census was held in the history of the Republic, to 2021 ABPRS. Changes in characteristics such as gender and age, which have changed depending on the socio-economic and political practices that have occurred over the years, have been made inferences by using various sources. The subject was handled with a mixed pattern method by reaching quantitative and qualitative data. In the research, especially the data of TÜİK was used, and the data of the district governorship and population directorate were used by organizing trips in the study area at regular intervals. The reasons for the change in the population in Pasinler district were investigated and comments were made on the subject. The advantages and disadvantages of its location have been researched. As in the whole of Turkey, the population in the district has tended to decrease from the first census to the last census. The population of the district, which was 34901 in 1927, increased to 27697 in 2021 (TURKSTAT). In the study, tables and graphs were created by using the data of the General Population Census, Address Based Population Registration System and Pasinler District Governorship of the Turkish Statistical Institute. According to the tables and graphs created in the light of the data obtained, it has been concluded that the population of the study area has undergone various changes over time and its population has tended to decrease.

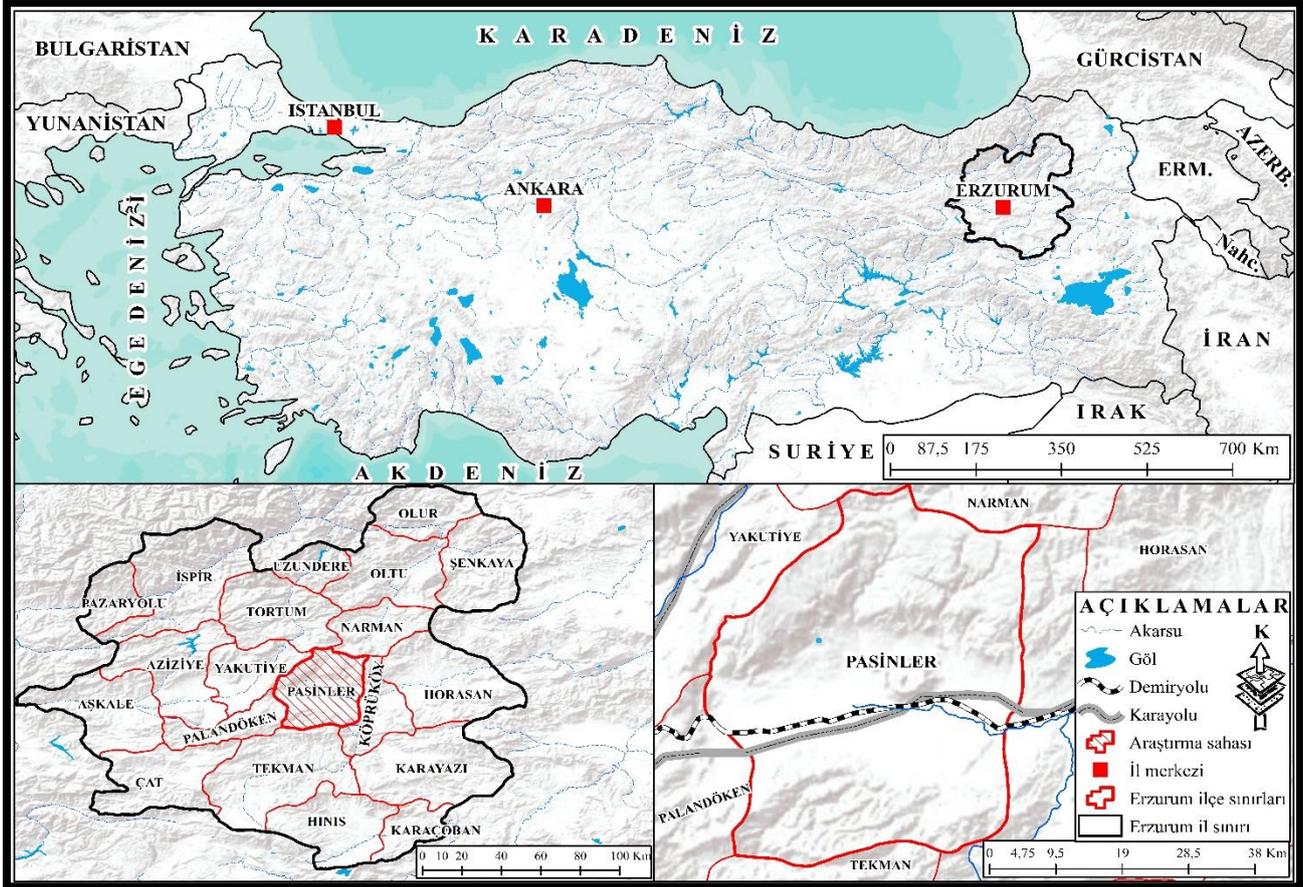
Keywords: Pasinler, Population, Population Change, Gender Structure, Silk Road.

* Bu çalışma, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Bilim Dalında hazırlanmış olan İpek Yolunda Tarihi Bir Yerleşme: Pasinler İlçesi ve Köylerinin 1927-2021 Yılları Arasındaki Nüfusu'' adlı yüksek lisans tezindeki çeşitli bilgilerin detaylandırılmasıyla oluşturulmuştur.

¹ Sorumlu Yazar, Yüksek Lisans Öğrencisi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakutiye, Erzurum.
kiziltunchumeyra@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-5277-6500

1. GİRİŞ

Araştırma sahası olan Pasinler ilçesi doğudan; Köprüköy, batıdan; Yakutiye ve Palandöken ilçeleri kuzeyden, Narman, Tortum güneyden ise Karayazı ve Tekman ilçeleriyle çevrilidir. Pasinler ilçesi, bulunduğu konum itibariyle oldukça önemli bir ilçedir. Doğu Anadolu Bölgesi'nin Erzurum-Kars bölümünde yer alan ilçe, Doğu-Batı Transit yolu üzerinde bulunmaktadır. İlçe, Erzurum ilinin yaklaşık olarak 40 km doğusunda ve yaklaşık olarak 1200 km²'lik bir alan kaplar (Ünal, 1996: 1).



Harita 1. Pasinler İlçesinin Lokasyon Haritası

Kuzey Anadolu kıvrımları ile Güney Anadolu kıvrımlarının birbirine en çok yaklaştığı alanda yer almaktadır. Kuzeyden ve güneyden yüksek kütlelerle çevrili olan sahanın bu nedenle yükseklik ortalaması fazladır. Kuzeyde derin vadilerle birbirinden ayrılmış dağlık alanlar bulunmaktadır. Kuzeybatıda bulunan Kargapazarı (3288m) dağlarının yükseltisi 3000m fazladır. İlçenin güneyinde ise Palandöken dağlarının uzantısı olan Şahveled dağları (3050m), Alibaba dağları (2750m), Nalbant dağları (2950m), Sakaltutan dağları (3070m) ve Akbaba dağları (2230m) bulunmaktadır (Sür, 1961: 112-114). Bir depresyon ovası olan Pasinler Ovası, araştırma sahasının hemen hemen merkezi kısmında yer alır ve doğu-batı doğrultuda uzanır. İlçe ve çevresi yaklaşık olarak 1700 metre yüksekliktedir. Alanın topografik özelliklerine ve bulunduğu konumun özelliklerine bağlı olarak sert karasal iklim şartları hüküm sürmektedir. Alanın en önemli akarsuları Pusu Deresi, Hamam Deresi, Müceldili Çayı ve ilçenin merkezinden geçe Hasankale çayıdır (Ünal, 1-12-24: 1994).



Fotoğraf 1. Hasanbaba Dağı eteklerinde kurulmuş olan Pasinler (Hasankale) Kalesi.

İlçe tarihi İpekyolu üzerinde, Hasanbaba Dağı eteklerinde kurulmuştur. Doğu-batı transit yolu üzerinde olmasından dolayı tarihin her döneminde önemli bir yerleşim alanı olmuştur. Yüzyıllar boyunca, birçok kavmin istilasına uğradığından bu coğrafyada pek çok medeniyetin izleri bulunmaktadır. Eski adı "Hasankale" olan ilçenin adını Akkoyunlu hükümdarı Hasan'dan aldığı bilinmektedir. İlçenin Türklerle tanışması Büyük Selçuklularla Bizans arasında 1048 yılında yapılan Pasinler savaşına dayanmaktadır (Günaşdı, 2016: 113-115).



Fotoğraf 2. Pasinler Kalesinden İlçe Merkezinin Görünüşü.

En dar anlamıyla nüfus, bir kişi ya da birey demektir. Daha geniş anlamda ise bir aileyi oluşturan aile bireylerinin sayısı (ev halkı, efrad-ı aile) anlamına gelir. En geniş anlamda nüfus terimi; belirli bir yılda saptanan insan sayısı demektir (Özçağlar,2009:96). Bir yerin nüfus miktarı, cinsiyet yapısı ve yaş dağılımı gibi özellikleri o yerin doğal ve beşerî coğrafya özellikleriyle bağlantılı olmaktadır (Doğanay ve Orhan, 2014: 31). Bir alanda nüfusun var olabilmesi için ilk önce yerleşme faaliyetlerine elverişli alanlar olması gerekmektedir. Yerlerin bulunduğu konum özellikleri insanların yerleşme faaliyetleri açısından oldukça önemli bir unsur teşkil etmektedir. Nüfusun gelişimi ve yoğunluğu çoğunlukla o yerin fiziki ve beşerî özellikleri tarafından belirlenir fakat tek başına belirleyici bir unsur olmamaktadır.

Pasinler ilçesi bulunduğu konum itibarıyla kuzey yarım kürede, yengeç dönencesinin kuzeyinde ve yaklaşık olarak 1600-1700 m yükseklikte olması nedeniyle sert iklim şartları yaşamaktadır. Bu iklim koşullarına rağmen tarih boyunca çeşitli medeniyetlerin ev sahipliğini yapmıştır. Özellikle ilçenin en önemli ekonomik unsuru olan Pasinler ovasına sahip olması ilçenin bir tarım ilçesi olmasını sağlamıştır. Başta Aras nehri olmak üzere birçok akarsuya sahip olması da tarım alanlarının önemini arttırmış ve ilçenin nüfusu tutmasında önemli bir özellik olmuştur. Her ne kadar da nüfus halen daha bu alanda barınsa da iklim şartlarının yılda bir kez ürün alınmasına sebep olması ilçede ekonomik ve sosyal hayatı etkilemekte ve göç olayına sebep olmaktadır. Fiziki coğrafyanın sosyo-ekonomik hayatı olumsuz yönde etkilediği Türkiye'nin ekonomik anlamda geri kalmış bölgelerindedir. 1950'li yıllardan bu yana yoğun bir şekilde göç vermektedir. Bölge dışına yaşanan

göçler, bölge içerisinde köylerden il ve ilçe merkezlerine yönelen nüfus hareketliliği, nüfusun çeşitli özelliklerini de etkilemektedir. Öncelikle nüfusun cinsiyet ve yaş yapısı sorun oluşturabilecek karaktere dönüşmektedir (Başbüyük, 2005: 72).

2. YÖNTEM

Bu çalışma üç aşamadan oluşmaktadır: Birinci aşamada hazırlık yapılmıştır. Konu ile ilgili yazılmış olan tez, makale, rapor gibi çalışmalar incelenmiş ve konu bütünlüğüne göre ayrılıp sentez oluşturulmuştur. İkinci aşamada arazi çalışması yapılmıştır. Belirli aralıklarla araştırma sahasında gezi-gözlem uygulamaları yapılmış elde edilen veriler fotoğraflarla desteklenmiştir. Üçüncü aşamada ise elde edilen bulgular bilgisayar ortamına aktarılmış, alınan sayısal veriler tablo ve grafiklere dönüştürülerek yazım aşamasına geçilmiştir. Bu çalışmalardan elde edilen veriler; harita, literatür, arazi gözlemleri göz önünde bulundurularak ve yorumlara gidilerek sonuca varılmaya çalışılmıştır. Daha sonra yapılan değerlendirmelerin metne dökülmesiyle makalenin konusu oluşturulmuştur. Çalışmanın amacı Tarihi İpekyolu'nda bulunan Pasinler ilçesinin, 1927-2021 yılları arasındaki nüfus miktarı, nüfus artışı, nüfusun yaş-cinsiyet yapısı, bağımlılık oranı, eğitim, kültürel-ekonomik-sosyal ve göç olgusu özelliklerini doksan dört yıllık bir süreçte meydana gelen değişiklikleri ve bu değişikliklerin sebep-sonuç ilişkisini incelemektir. Nüfusun değişen çeşitli özelliklerine göre ilçenin tarım-hayvancılık potansiyeli dikkate alınarak yapılması gereken plan ve projelerle bu alanda nüfusun tutulmasını sağlamaktır.

Araştırma sahasında meydana gelen nüfus değişimleri araştırılmış, konuyla ilgili gerekli kurum ve kuruluşlardan çeşitli verilere ulaşılmıştır. Bulduğu konumun avantajları, dezavantajları değerlendirilmiş, sosyo-ekonomik sebeplere bağlı olarak ilçede meydana gelen nüfus değişimleri görselleştirilmiştir. Genel sayım yıllıkları, ADNKS sonuçları ve ilçe kaymakamlığından konuyla ilgili kaynaklara ulaşılmıştır.

3.BULGULAR

Araştırma sahasında da hemen hemen her yerleşmede olduğu gibi doğum, ölüm ve göçlere bağlı olarak nüfusta değişiklikler meydana gelmiştir. İlçenin köylerinin ilçe statüsüne getirilmesi ve çoğu köyünün bu ilçelere bağlanması nüfus kayıplarının yaşanmasına sebep olmuştur. Son zamanlarda özellikle aile fertlerinin hepsinin göçe katılmasına bağlı olarak nüfusunun giderek azaldığı gözlenmiştir.

3.1. Cinsiyet ve Yaş Yapısı

3.1.1. Cinsiyet Yapısı

Bir yerleşim yerindeki 100 veya 1000 kadına düşen erkek sayısına "cinsiyet oranı" denilir (Tümertekin&Özgüç,2016:366). Bir ülkedeki nüfusun cinsiyet yapısı, yıllar itibariyle değişebildiği gibi o ülkenin bölgeleri arasında da çeşitli farklılıklara sebep olmaktadır. Cinsiyet özellikleri incelenen bir bölge veya ülkenin sosyal kimliği ortaya çıkmakta ve yine aynı alanın beşerî ve ekonomik yapısı hakkında bir görüş oluşmaktadır. Belirlenen Cinsiyet yapısı sosyal hayatın hemen hemen bütün özelliklerine önemli etkileri olmaktadır (Başbüyük, 2005: 69).

Türkiye'de ikamet eden nüfus, 31 Aralık 2021 tarihi itibarıyla bir önceki yıla göre 1 milyon 65 bin 911 kişi artarak 84 milyon 680 bin 273 kişiye ulaşmıştır. Erkek nüfus 42 milyon 428 bin 101 kişi olurken, kadın nüfus 42 milyon 252 bin 172 kişi oldu. Diğer bir ifadeyle toplam nüfusun %50,1'ini erkekler, %49,9'unu ise kadınlar oluşturmuştur. Bu sayı Erzurum ilinde 2021 yılı sayımına göre 377.261 erkek, 379.632 kadın olmak üzere toplamda 756.893 olmuştur (TÜİK, 2021).

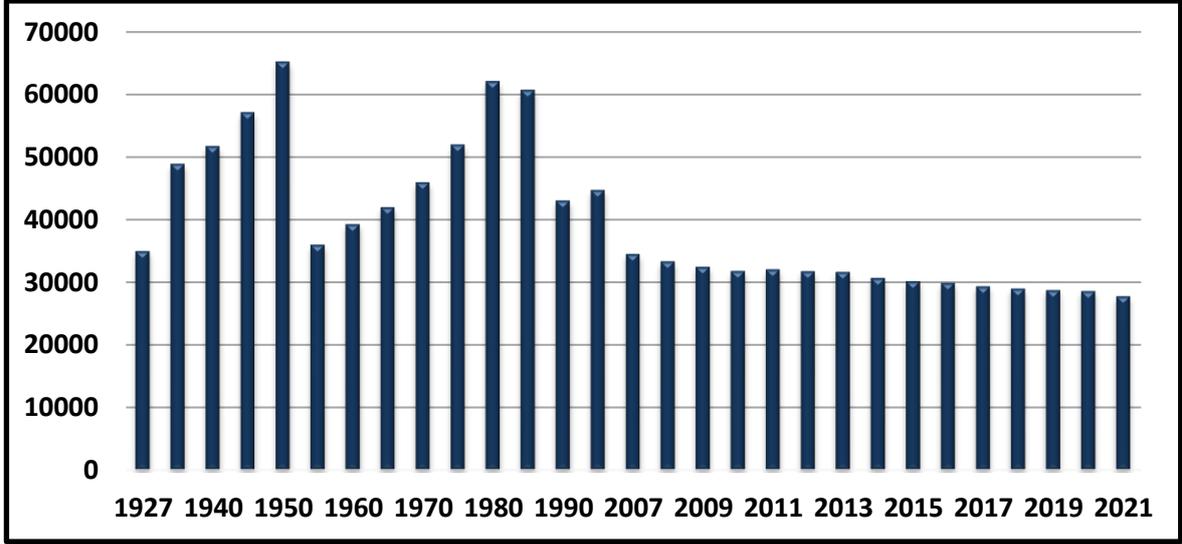
Araştırma sahasında kadın ve erkek nüfus arasındaki fark çok fazla olmamakla beraber 2021 ADNKS sayımına göre 14.091 erkek, kadın 13.606 bulunmaktadır.2021 yılı itibariyle %49 kadın, %51 erkek nüfus oranı bulunmaktadır. Yıllar arasındaki dalgalanmalar göz önüne alınırsa 1927 yılında 17.535 erkek,17.366 kadın nüfusun olduğu görülmektedir. Bazı yıllarda nüfusun artışı dikkat çekse de özellikle 2007(ADNKS) yılından sonra kadın ve erkek nüfusta azalmalar dikkat çekmektedir. Bunun sebebi hiç şüphesiz sosyo-kültürel değerler ve ekonomik sebepler olarak yorumlanabilir. Ayrıca 2007 yılında ADNKS'ye geçildiği için bu sayım yöntemi daha doğru sonuçların elde edilmesine sağlamıştır.

Tablo 1: Pasinler İlçesi'nin Toplam Nüfusun Değişimi (1927-2021)	
Sayım Yılları	Toplam Nüfus
1927	34901
1935	48839
1940	51645
1945	57048
1950	65125
1955	35937
1960	39196
1965	41917
1970	45880
1975	51918
1980	61984
1985	60616
1990	42991
2000	44663
2007	34453
2008	33267
2009	32383
2010	31763
2011	31984
2012	31717
2013	31581
2014	30646
2015	30113
2016	29853
2017	29302
2018	28961
2019	28691
2020	28513
2021	27697

Kaynak: TÜİK, Sayım Yıllıkları ve ADNKS verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

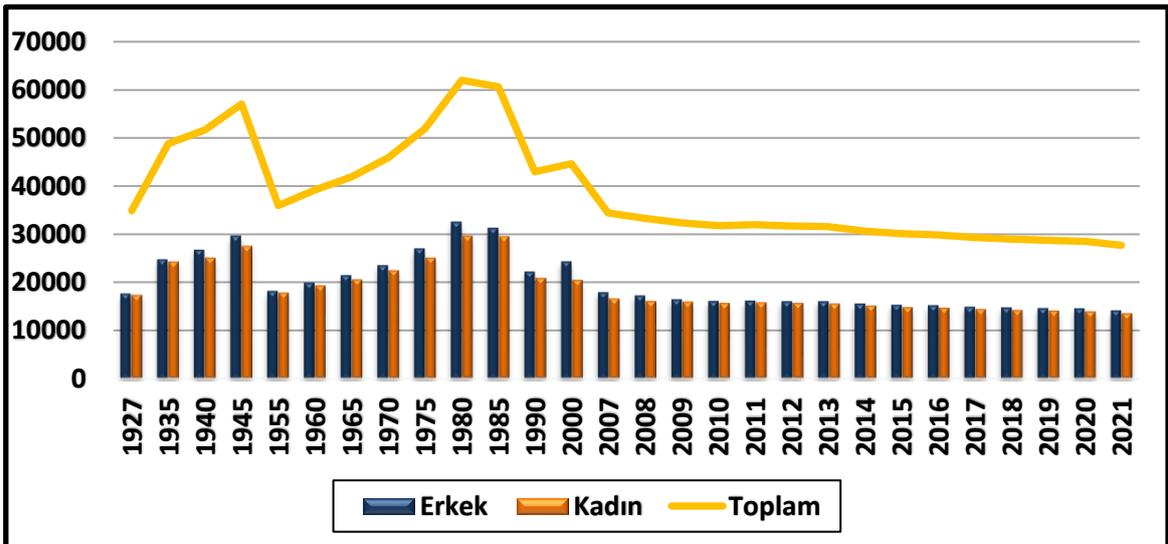
Cumhuriyet döneminin ilk nüfus sayımında **1927** yılında ilçe merkezi ve köyleri ve nahiyeleri dahil olmak üzere toplamda 34.901 (kadın-erkek), **1935** yılında 48.839 kişi olarak sayılmıştır. **1940** yılında 51.645, **1945**'de 57.048 kişi, **1950** yılında 65.125, **1955** yılında nüfus 29.188 kişi azalarak 35.937 kişiye düşmüştür. Bu düşüşte Horasan Köyünün 4 Aralık 1953'te 6191 sayılı kanunla ilçe statüsüne getirilmesi ve bazı nahiyelerin Pasinler ilçesinden ayrılarak başka ilçelere bağlanması da sebep olmuştur (Gök, 2006: 113). **1960** yılında 39.196, **1965** yılında 41.917 kişi, **1970**'de 45.880, **1975**'te 51.918, **1980** yılında ise 61.984 olmuş ve toplam nüfusta belirgin miktarlarda artış meydana gelmiştir. **1985** yılında nüfus 60.616 kişi olmuştur. 1980 yılından başlayan nüfusun azalması 2021 yılına kadar devam etmiştir. **1990** nüfusu 42.991, **2000**

yılında 44.663, **2007**(ADNKS)'de 34.453 olmuştur. Bu yıldan sonra nüfus sayımları her yıl yapılmıştır ve aynı sayım sistemi devam etmektedir. **2008** yılında 33.267 kişi, **2009**'da 32.383, **2010** yılında 31.763, **2011**'de 31.984, **2012** yılında 31.717, **2013**'de 31.581, **2014** yılında 30.646, **2015**'de 30.113, **2016**'da 29.853, **2017** yılında 29.302, **2018**'de 28.961, **2019** yılında 28.691, **2020**'de 28.513 ve **2021** yılı son sayımına göre ise 27.697 kişi olarak ilçe nüfusu sayılmıştır. Bu sayıma 2012 yılına kadar köy nüfusu, 2012 yılından sonra ise mahalle nüfusu dahil edilerek veriler oluşturulmuştur (Tablo 1).



Şekil 1. Pasinler İlçesi'nin Toplam Nüfus Değişimi (1927-2021).

Sayımların yapıldığı 1927-2021 yılları arasındaki doksan dört yıllık süreçte en fazla nüfus miktarı 1950 yılında 65.125 kişi olurken en az nüfus miktarı ise 2021 yılında 27.697 kişi olmuştur. Bazı dönemlerde meydana gelen dalgalanmaların sebebi devletin yapmış olduğu nüfusu artırıcı ve azaltıcı politikaların etkisinden kaynaklanmaktadır. Son zamanlarda ise nüfus sayılarının düşüş göstermesinin sebepleri hiç şüphesiz şehirleşme hareketleri, teknolojik gelişmeler, kadının çalışma hayatına atılması ve özellikle 1980 yılından sonra büyük şehirlere yapılan göçlerdir. Ayrıca çalışma alanının Horasan Köyü 4 Aralık 1953'te 6191 sayılı kanunla ilçe yapılmış ve bazı nahiyelerin ilçeden ayrılarak başka ilçelere bağlanması bu alanda önemli ölçüde nüfus kayıplarına sebep olmuştur (Şekil 1.).



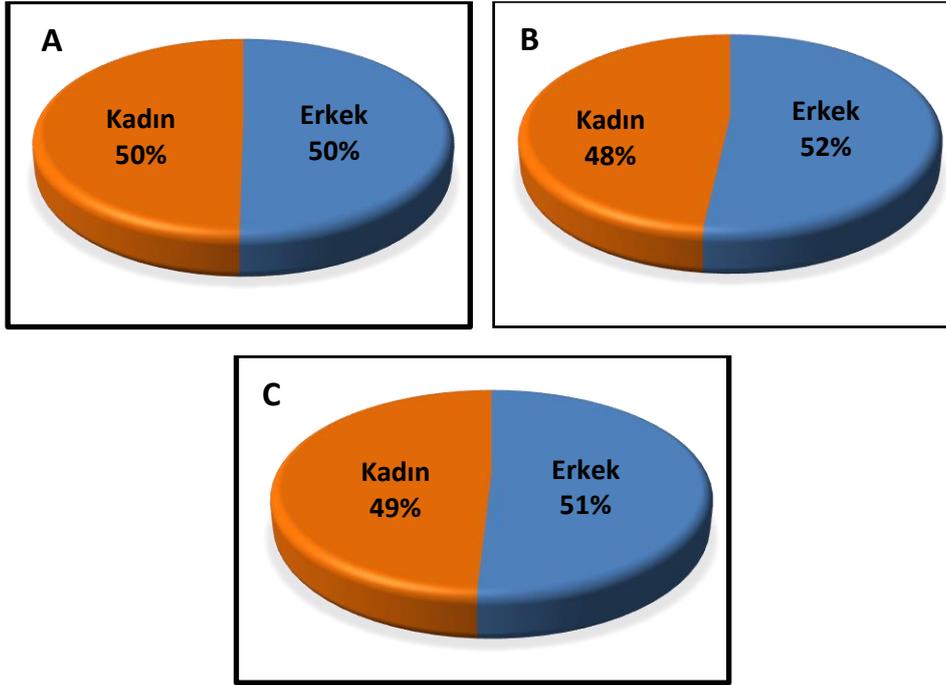
Şekil 2. Pasinler İlçesi'nin Erkek-Kadın ve Toplam Nüfusun Değişimi (1927-2021).

Şekil 2'de kadın ve erkek nüfusunun artış ve azalışında belirli bir paralellik olduğu görülmektedir. Bütün nüfus sayımlarında erkek nüfusu kadından fazla olmuştur. 1940-2009 yılları arasında cinsiyet miktarında belirgin bir fark

görüldükten 2009 yılından sonra belirgin bir fark görülmemektedir. Erkek-kadın nüfus sayıları özellikle 2017 yılından sonra birbirine yakın sayılardan oluşmaktadır. Her iki cinsiyette de toplam nüfusa paralel bir düşüş söz konusu olmuştur (Şekil 2.).

Doğu Anadolu Bölgesi'nde bulunan Pasinler İlçesi geri kalmış bir bölgede yer almasına ve yoğun bir şekilde göç vermesine rağmen, erkek nüfus hemen hemen her sayım döneminde, kadın nüfustan fazla olmuştur. Doğum oranlarının yüksek olması hiç şüphesiz bu durumun oluşmasına sebep olmaktadır.

Çalışma alanının nüfusu araştırılırken karşılaştırma yapılması amacıyla bağlı olduğu Erzurum ilinin nüfusuna da ihtiyaç duyulmuştur. Çalışmada burada da benzer sonuçlar olduğu gözlemlenmiştir. Nitekim en gerçekçi sonuçların alındığı 2007 yılından itibaren erkek-kadın nüfuslarının birbirine yakın olduğu görülmüştür. 2007 yılında Erzurum ilinde erkek nüfus 393.589 kişi, kadın nüfus ise 391.352 kişi olarak sayılmış, oransal olarak da aynı şekilde %50, %50 olarak hesaplanmıştır. Toplam nüfus bu yılda 784.941 kişi olarak sayılmıştır.



Şekil 3. Pasinler İlçesinin Erkek-Kadın Nüfus Oranları (A-1927, B-2007, C-2021).

Daha öncede belirtildiği üzere çalışma alanı olan Pasinler İlçesi'nin 1927 ve 2021 yılları arasındaki kadın-erkek nüfus oranlarında hemen hemen bir eşitlik söz konusudur. Doksan dört yıllık süreç içerisinde erkek ve kadın nüfus arasında oransal olarak çok fazla bir değişiklik yaşanmadığı görülmektedir. 1927 sayımından elde edilen sonuca göre erkek-kadın oranı %50-%50 olarak eşittir(A), 2007 yılı sayımına göre %52 erkek, %48 kadın oranı bulunmaktadır (B). 2007 en sağlıklı sonuçların elde edildiği yıl olmuştur.2021 yılında ise %51 erkek, %49 kadın nüfus oranı bulunmaktadır (C). Bütün sayım yıllarında erkek ve kadın nüfus arasında çok az bir fark bulunmaktadır. Hemen hemen bütün sayım yıllarında erkek nüfus oranı kadın nüfus oranından fazladır (Şekil 3.).

3.1.1. Erkek Nüfusun Yıllara Göre Değişimi

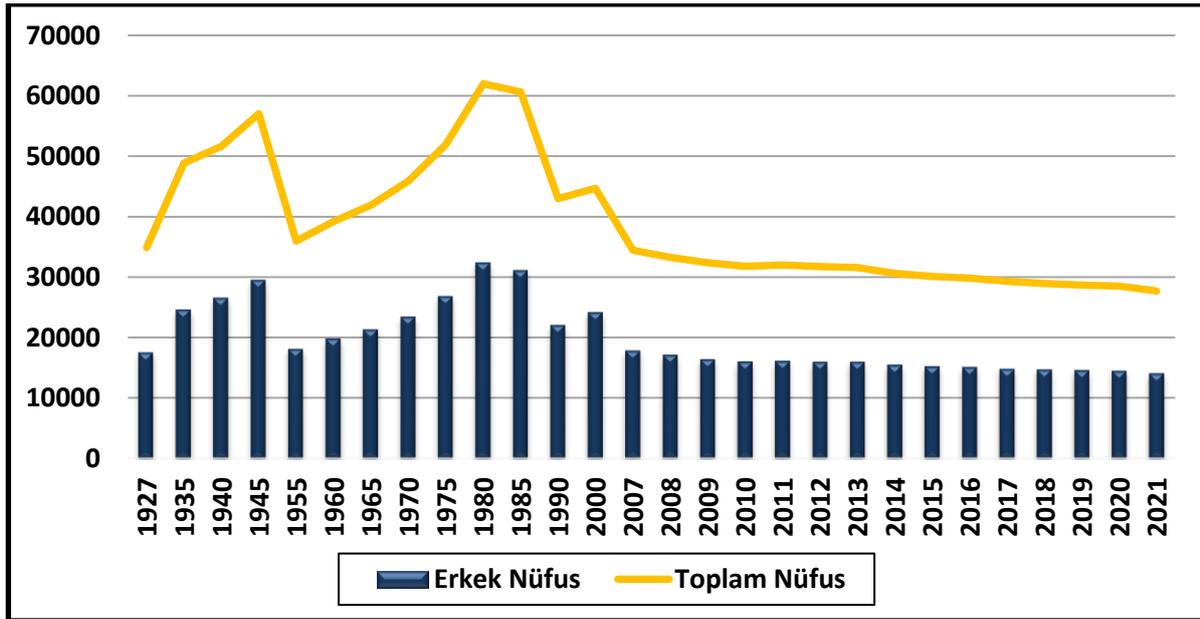
1927 sayımlarından 2021 yılı sayımlarına kadar olan dönemde ilçede toplam nüfus miktarında olduğu gibi erkek nüfus miktarında da giderek azalan bir durum söz konusudur. Göç olayının yaşanması ve doğum oranlarında meydana gelen düşüş toplam nüfusun ve doğal olarak erkek nüfusunun azalmasına sebep olmuştur.

Tablo 2: Pasinler İlçesi'nde Erkek Nüfus Değişimi (1927-2021)

Sayım Yılları	Erkek Nüfus	Toplam Nüfus	Sayım Yılları	Erkek Nüfus	Toplam Nüfus
1927	17535	34901	2008	17175	33267
1935	24597	48839	2009	16394	32383
1940	26573	51645	2010	16067	31763
1945	29529	57048	2011	16135	31984
1955	18093	35937	2012	15976	31717
1960	19821	39196	2013	15974	31581
1965	21334	41917	2014	15495	30646
1970	23416	45880	2015	15254	30113
1975	26845	51918	2016	15158	29853
1980	32348	61984	2017	14834	29302
1985	31114	60616	2018	14713	28961
1990	22075	42991	2019	14594	28691
2000	24174	44663	2020	14511	28513
2007	17840	34453	2021	14091	27697

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

1927 yılında çalışma alanında köyler-mahalleler dahil olmak üzere erkek nüfus 17.535 kişi, 1935'de 24.597 kişi, 1940'da 26.573, 1945'te 29.529, 1950 yılındaki verilerde cinsiyet ayrımı paylaşılmadığı için bu yılın verileri erkek nüfusta kullanılmamıştır. 1955 yılında 18.093 erkek nüfus, 1960'da 19.821 kişi, 1965 yılında 21.334 erkek nüfus, 1970'de 23.416 kişi, 1975 yılında 26.845, 1980'de 32.348, 1985'de 31.114, 1990'da 22.075, 2000 yılında 24.174 kişi erkek nüfus, 2007 yılı (ADNKS) sonuçlarına göre 17.840 erkek, 2008 yılında 17.175, 2009'da 16.389, 2010'da 16.067, 2011 yılında 16.135, 2012'de 15.976, 2013'de 15.974, 2014 yılında 15.495, 2015'de 15.254, 2016'da 15.158, 2017'de 14.834, 2018 yılında 14.713, 2019'da 14.594, 2020'de 14.511 ve son ADNKS sayımı olan 2021 yılında ise ilçede toplamda 14.901 kişi erkek nüfus sayılmıştır. 1927-1945 yılları arasında normal artış seyrinde olan erkek nüfusu en yüksek miktarı 1955 yılında düşüş yaşamış ve bu yıldan 1980 yılına kadar periyodik olarak tekrar artmaya başlamış ve 1980 yılında en fazla miktara ulaşarak 32.348 kişi erkek nüfus olmuştur. Göç olayının hızlanmasına bağlı olarak erkek nüfus miktarı son sayım döneminde de görüldüğü gibi azalma eğilimindedir. 2021 ADNKS sayımlarına göre erkek nüfus 14.091 kişi olarak en az miktarı görmüştür (Tablo 2).



Şekil 4. Toplam Nüfus İçinde Erkek Nüfusun Değişimi (1927-2021).

Pasinler ilçesinin ekonomisinin genellikle tarım ve hayvancılığa dayalı olması özellikle erkek nüfusun ilçe dışına göç etmesine sebep olmaktadır. Daha önceleri bireysel yapılan göç son zamanlarda özellikle aile bireylerinin hepsinin birlikte şehirlere yerleşme amacıyla göçüne sahne olmaktadır. Özellikle kırsal alanda bu durum oldukça fazlaşmıştır. İtici ve çekici nedenlere bağlı olarak bölge genelinde olduğu gibi Pasinler ilçesinde de göç olayı devam etmektedir (Şekil 4.).

3.1.2.Kadın Nüfusun Yıllara Göre Değişimi

2010'lu yılların başında dünyanın birçok ülkesinde kadınların erkeklerden fazla olduğu görülmektedir (Tümertekin&Özgüç,2017:277). Bu durum araştırma sahasında farklılık göstermektedir. Her ne kadar geri kalmış bir alan olsa da erkek nüfus Pasinler ilçesinde her dönemde kadın nüfustan fazla olmuştur.1950 yılı verilerinde cinsiyet ayrımı yapılmadan toplam nüfusa ulaşılmıştır.

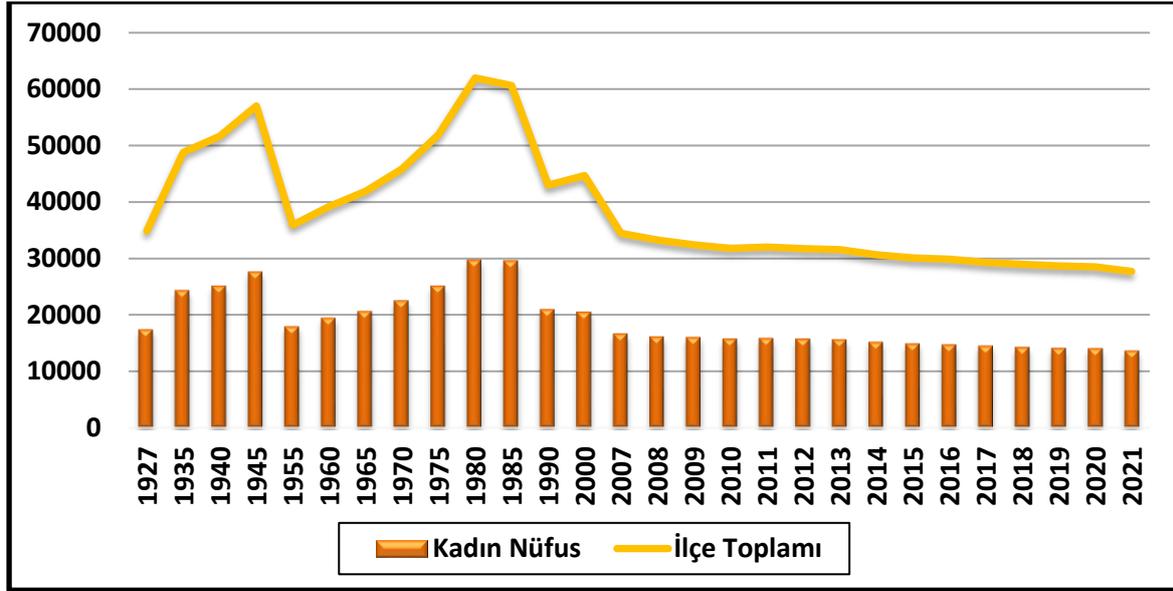
Tablo 3: Pasinler İlçesi'nde Kadın Nüfus Değişimi (1927-2021)

Sayım Yılları	Kadın Nüfus	İlçe Toplamı	Sayım Yılları	Kadın Nüfus	İlçe Toplamı
1927	17366	34901	2008	16092	33267
1935	24242	48839	2009	15989	32383
1940	25072	51645	2010	15696	31763
1945	27519	57048	2011	15849	31984
1955	17844	35937	2012	15741	31717
1960	19375	39196	2013	15607	31581
1965	20583	41917	2014	15151	30646
1970	22464	45880	2015	14859	30113
1975	25073	51918	2016	14695	29853
1980	29636	61984	2017	14468	29302
1985	29502	60616	2018	14248	28961
1990	20916	42991	2019	14097	28691
2000	20489	44663	2020	14002	28513
2007	16613	34453	2021	13606	27697

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

1927 yılında kadın nüfus 17.366, 1935'te 24.242 kişi, 1940'da 25.072, 1945 yılında 27.519, 1955'de 17.844, 1960 yılında kadın nüfus 19.375 kişi, 1965'de 20.583, 1970 yılında 22.464 kişi, 1975'te 25.073, 1980 yılında 29.636 kişi, 1985 yılında 29.502, 1990'da 20.916 kişi, 2000 yılında 20.489, 2007 yılı sayımında 16.613, 2008'de 16.092 kişi, 2009 yılında 15.989 kişi, 2010'da 15.696, 2011 yılında 15.849 kadın nüfus 2012'de 15.741 kişi, 2013'de 15.607 kişi,2014'te 15.151 kişi, 2015 yılında 14.859, 2016'da 14.695, 2017 yılında 14.468 kişi, 2018'de 14.248, 2019 yılında 14.097, 2020 yılında 14.002 ve 2021 yılında ise kadın nüfus miktarı 13.606 kişi olarak sayılmıştır. Sayım yılları içinde en fazla kadın nüfus miktarı erkek nüfusta olduğu gibi 1980 yılında olmuş ve 29.636 kişi olarak sayılmıştır. En az nüfus ise erkek nüfusta olduğu gibi 2021 yılında 13.606 kişi kadın olarak sayılmıştır. Kadın nüfusta meydana gelen düşüşün nedeni sosyal hayatın, aile büyüklüğünün değişimi ve en önemlisi de kadının iş hayatına katılmasıdır. Ülkelerin bölgelerin sosyal-ekonomik hayatında meydana gelen değişiklikler ve uygulanan nüfus politikaları kadın nüfusu da etkilemiş ve ilçede de kadın nüfus miktarı düşmüştür (Tablo 3).

Cumhuriyet döneminde nüfusu artırmaya yönelik uygulanan politikalardan ilki 1927-1960 arasındaki nüfusun artırılması uygulamasıdır. Bu uygulamanın etkisi çalışma alanında kadın nüfusta da görülmektedir.



Şekil 5. Pasinler İlçesinde Kadın Nüfusun Değişimi (1927-2021).

1950 yıllarında şehirleşme hareketlerinin başlamış ve 1960-1970 döneminde daha da kuvvetlenmiştir. Bu dönemde kırdan kente gelenler yeni hayatlarına kolay adapte olmuş, kadının da iş hayatına atılması ve eğitime bağlı olarak da doğum oranlarında azalmalar meydana gelmiştir (Kasarcı,2018:255-259).

1960 yılında Devlet Plânlama Teşkilâtının kurulmasından sonra, bu teşkilâtın yetkilileri ile Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı ilgilileri arasında geleneksel nüfusu artırma politikasında değişiklik yapılması ve doğum artış hızının azaltılması hususunda anlayış birliği sağlanmıştır. İktisadî ve sosyal gelişme hızını istenilen düzeye çıkarabilmek, işsizlikle savaşılabilmek ve hızlı şehirleşmenin doğurduğu sorunların üstesinden gelebilmek için nüfus artış hızını azaltmanın bir zorunluluk olduğu ısrarla belirtilmiştir. 1960 yılından sonra nüfus politikasında değişiklik yapılması teklifleri yoğunluk ve yaygınlık kazanırken, nüfusu artırma politikasının değiştirilmesine gerek olmadığı fikri de güçlü biçimde savunulmuştur. İki karşıt fikir arasında 1960'larda başlayan çatışma, 1965 yılında Nüfus Plânlaması Hakkında Kanunun kabulünden sonra da şiddetli olmayan biçimde devam etmiştir. Böylece 1965 yılından sonra ülkemizde nüfus politikaları açısından ikinci dönem başlamış olmaktadır (Doğan,2010:299-300). Öyle ki alanda 1980 yılına kadar erkek nüfusta olduğu gibi kadın nüfusta da artış meydana gelmiştir. İlçenin doğum oranlarının fazlalığı nüfusunun devamlı artış eğiliminde olmasına sebep olmuştur. 2000 yılından sonra dengeli bir şekilde kadın nüfusunda azalma başlamış ve 2021 yılına kadar devam etmiştir. Göç olayı ve kadının iş hayatına atılmasına bağlı olarak kadın nüfusu azalmıştır (Şekil 5.).

3.1.1.2. Yaş Yapısı

Nüfusun herhangi bir mekân veya ülke düzeyinde değişen özelliklerinden biride yaş yapısıdır. Belirli bir mekândaki nüfusun miktarı yanında, onun çeşitli yaş gruplarına göre durumu ve özellikle çalışabilir ya da **faal nüfus** olarak adlandırılan 15-65 yaş arasındaki nüfus miktarı önem taşımaktadır (Tümertekin&Özgüç,2017:366). Ülke nüfuslarındaki yaş yapısı özellikleri zaman içinde değişiklikler göstermektedir. Bu değişmelerin ana sebepleri arasında; savaşlar, doğal afetler, doğum oranlarının değişmesi ve göçler sayılabilir. Doğum oranlarının hızının azalması veya artması yaş yapısının ve nüfus yapısının değişmesine önemli etkilerde bulunmaktadır. Bir ülkenin, bir bölgenin yaş yapısı o ülkenin veya bölgenin gelişmişlik kriterlerinden en önemli özelliğini oluşturmaktadır. Nüfusunun yaş yapısı aktif ve pasif nüfusun belirlenmesinde oldukça önemlidir. Nüfusun yaş yapısını hakkında bilgi edinebilmek için yaş gruplarının nüfusu incelenir. Geniş aralıklı ve dar aralıklı olarak gruplandırılmalar yapılarak yaş yapısı hakkında daha detaylı bilgiler edinilmektedir. Bu gruplamalarda çalışma potansiyeli olan ve olamayan nüfus hakkında yorumlamalar yapılmaktadır.

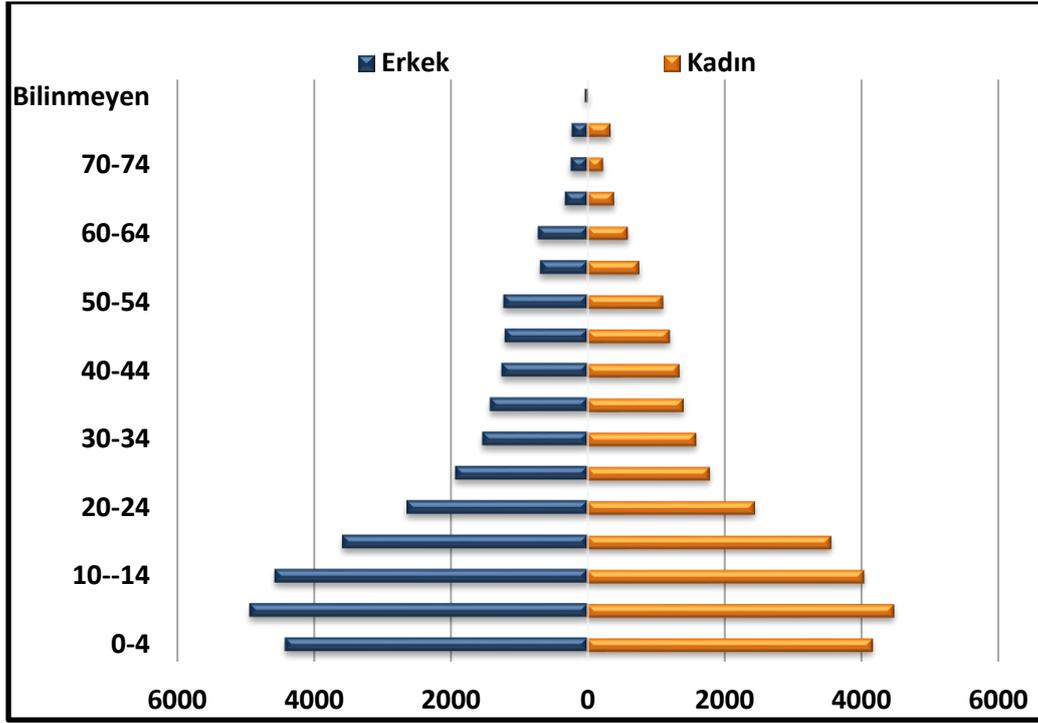
Tablo 4: Pasinler İlçe Nüfusunun Dar Aralıklı Gruplandırmaya Göre Yaş ve Cinsiyet Dağılımı (1985)

Yaş Aralığı	Erkek	Kadın	Toplam	İlçe Ortalaması%
0-4	4.427	4.171	8.598	14,18
5-9	4.943	4.479	9.422	15,54
10-14	4.579	4.044	8.623	14,22
15-19	3.589	3.564	7.153	11,8
20-24	2.650	2.449	5.099	8,42
25-29	1.940	1.788	3.728	6,15
30-34	1546	1594	3.140	5,18
35-39	1432	1410	2.842	4,68
40-44	1262	1349	2.611	4,3
45-49	1213	1209	2.422	3,99
50-54	1234	1110	2.344	3,81
55-59	696	760	1.456	2,4
60-64	732	594	1.326	2,19
65-69	335	393	728	1,3
70-74	252	233	485	0,8
75-79	239	340	579	0,95
Bilinmeyen	45	15	60	0,09
Toplam	31.114	29.502	60.616	100

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Çalışma alanı olan Pasinler ilçesi nüfusunun yaş yapısı belirli sayım dönemleri baz alınarak incelenmeye çalışılmıştır. En sağlıklı sonuçlar hiç kuşkusuz 2007 yılından sonra başlatılan ADNSK sayımlarına göre elde edilmektedir. Hem erkek hem kadın nüfusun yaş aralıkları TÜİK'ten elde edilen bilgiler ışığında tablo ve grafiklere dönüştürülerek yıllar içinde cinsiyete göre değişen yaş yapısı görselleştirilmiştir. 1985 yılı öncesi verilere ilçe bazında ulaşılamadığından dolayı daha sağlıklı veriler oluşturulması için 2007 ADNSK sayımlarına bağlı kalınarak veriler alınıp tablolar oluşturulmuştur. 1985 yılı öncesi yıllara ilişkin ilçe bazında yaş grubu bilgisi verilememektedir (TÜİK).

Pasinler ilçesinde dar aralıklı yaş ve cinsiyet dağılımı 1985 yılı sayımlarından itibaren bilinmektedir (TÜİK). Bu sayımlara göre 1985 yılında toplam 60.616 kişi içerisinde **0-4** yaş aralığında toplamda 8.598 kişi, **5-9** yaş aralığında toplamda 9.422 kişi, **10-14** yaş aralığında toplamda 7.153 kişi, **15-19** yaş aralığında toplamda 7.153 kişi, **20-24** yaş aralığında toplamda 5.099 kişi, **25-29** yaş aralığında toplamda 3.728 kişi, **30-34** yaş aralığında toplamda 3.140 kişi, **35-39** yaş aralığında toplamda 2.842 kişi, **40-44** yaş aralığında toplamda 2.611 kişi, **45-49** yaş aralığında toplamda 2.422 kişi, **50-54** yaş aralığında toplamda 2.344 kişi, **55-59** yaş aralığında toplamda 1.456 kişi, **60-64** yaş aralığında toplamda 1.326 kişi, **65-69** yaş aralığında toplamda 1.326 kişi, **70-74** yaş aralığında toplamda 485 kişi, **75-79** yaş aralığında toplamda 579 kişi, bilinmeyen olarak da 60 kişi sayılmıştır. 1985 yılı sayımına göre ilçede yaş aralıklarına göre erkek nüfus 31.114 kişi, kadın nüfus ise 29.502 kişi olarak sayılmıştır. Buna göre bu yılda erkek nüfus kadın nüfustan fazla olduğu görülmektedir. Hemen hemen bütün yaş aralıklarında erkek nüfus kadın nüfustan fazla olmuştur (Tablo 4.).



Şekil 6. Pasinler İlçe Nüfusunun Dar Aralıklı Gruplandırılmaya Göre Yaş ve Cinsiyet Dağılımı (1985).

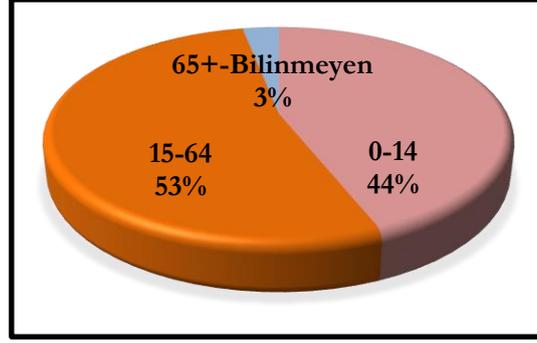
Ülke nüfuslarının yaşla birlikte cinsiyet yapılarını da çeşitli şekillerde grafik haline sokmak mümkündür fakat nüfusun yaş yapısını en ayrıntılı şekilde gösterdiği için bu konuda kullanılan yöntem “yaş ve cinsiyet grafikleri” yani “nüfus piramitleri” dir. Nüfus piramitlerine bakılarak bir ülkenin nüfus hareketleri hakkında bilgi sahibi olunabilir. Hatta nüfusun yaş ve cinsiyet yapısını bir arada gösteren bu piramitlerin o alanın demografik yapısı yanında, bir dereceye kadar toplumsal-ekonomik tarihi hakkında bilgi verdiği de kabul edilmektedir. Genel olarak geniş bir piramit tabanı hızlı bir nüfus artışı ve yüksek bir doğum oranıyla ilgilidir. Dar ve dik kenarlarla uzayan bir piramit doğum ve genç yaşlarda ölüm azlığına işaret eder. Eğer piramit şekil değiştirip oval bir hal almışsa, piramidin ait olduğu alanda yakın bir gelecekte nüfus azalması olacağı anlaşılır (Tümertekin ve Özgüç,2017: 267; Şekil 6).

Tablo 1: Pasinler İlçe Nüfusunun Geniş Aralıklı Gruplandırılmaya Göre Yaş ve Cinsiyet Dağılımı (1985)

Yaş Aralığı	Erkek	Kadın	Toplam	İlçe Ortalaması %
0-14	13.949	12.694	26.643	43,96
15-64	16.294	15.827	32.121	52,99
65+-Bilinmeyen	871	981	1.852	3,05
Toplam	31.114	29.502	60.616	100

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Geniş aralıklı gruplandırmada yine bu yılda 0-14 arası yaş grubunda 13.949 erkek, 12,694 kadın, 15-64 yaş grubunda 16.294 erkek, 15.827 kadın ve 65+-bilinmeyen nüfus içinde ise 871 erkek, 981 kadın nüfus bulunmaktadır (Tablo 5).



Şekil 7. Pasinler İlçe Nüfusunun Geniş Aralıklı Gruplandırılmaya Göre Yaş ve Cinsiyet Dağılımı (1985).

Geniş aralıklı gruplandırılmaya göre yine bu yılda 0-14 yaş aralığında %44, 15-64 yaş aralığında %53, 65+ ve bilinmeyen dahil olarak yaş aralığında ise %3'lük bir oran bulunmaktadır. Buna göre bağımlı nüfus (0-14,65+) %47, aktif olan nüfus ise %53 oranındadır (Şekil 7.).

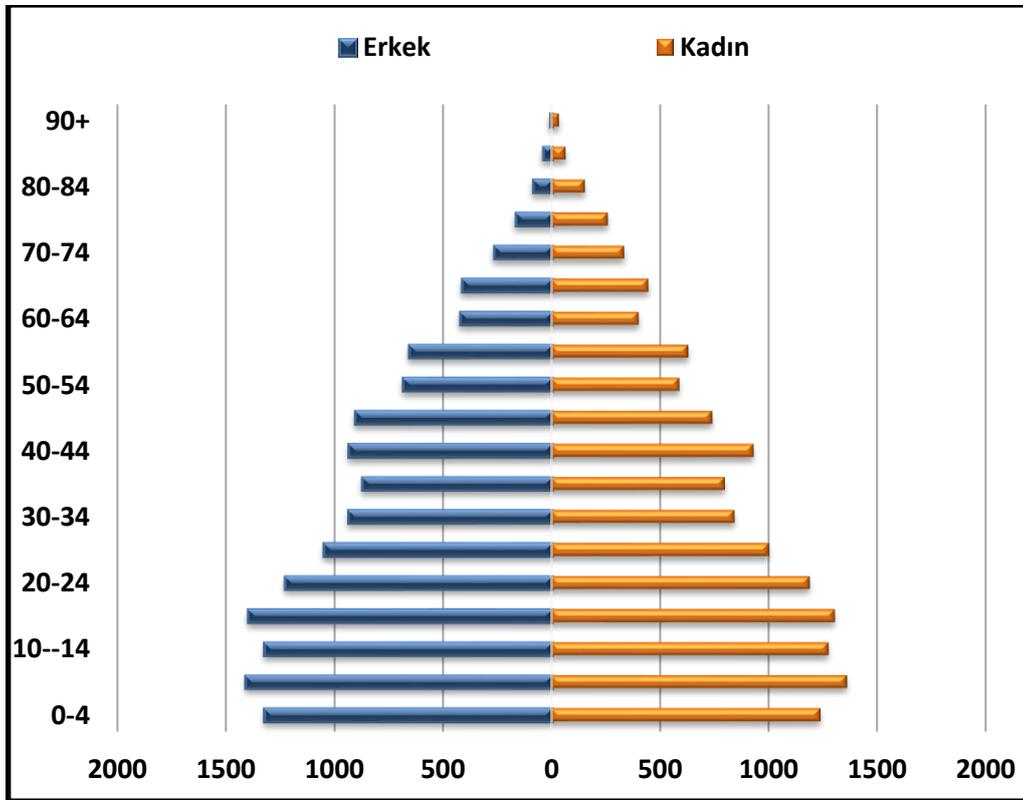
Tablo 6: Pasinler İlçe Nüfusunun Dar Aralıklı Gruplandırılmaya Göre Yaş ve Cinsiyet Dağılımı (2021)				
Yaş Aralığı	Erkek	Kadın	Toplam	İlçe Ortalaması %
0-4	1.320	1.238	2.558	9,23
5-9	1.406	1.360	2.766	9,99
10-14	1.319	1.276	2.595	9,37
15-19	1.394	1.304	2.698	9,74
20-24	1.224	1.189	2.413	8,71
25-29	1.047	1.002	2.049	7,4
30-34	934	843	1.777	6,41
35-39	871	798	1.669	6,02
40-44	932	931	1.863	6,72
45-49	903	740	1.643	5,93
50-54	683	590	1.273	4,61
55-59	656	631	1.287	4,63
60-64	422	403	825	2,99
65-69	413	447	860	3,1
70-74	265	336	601	2,16
75-79	166	261	427	1,54
80-84	87	155	242	0,89
85-89	41	66	107	0,4
90+	8	36	44	0,16
Toplam	14.091	13.606	27.697	100

Kaynak: TÜİK (2021) verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Pasinler İlçesi, Doğu Anadolu Bölgesi'nde Erzurum ilinin doğusunda bulunan bir ilçesidir. Bulunduğu bölge itibariyle ilçede olumsuz fiziki şartların etkisi altındadır. Hemen hemen her yönü itibariyle Türkiye'nin geri kalmış bölgelerindedir. Geri kalmış bölgelerde genellikle doğum oranları yüksek olduğu için genç nüfus fazladır. Nüfusun istihdam olanakları sınırlıdır, sağlık eğitim ve diğer hizmetlerde de eksiklik yaşanmaktadır. Bu durumda genellikle genç nüfusun göç olayına katılmaktadır (Tablo 6.).

Her hangi bir alandaki nüfusun belirli yaş aralıkları itibariyle gösterdiği dağılım gerekli olan yaş yapısı , nüfusun miktarı ve cinsellik oranı yanında çeşitli yaş gruplarının ve her yaş grubuna dağılmış nüfus miktarlarının bilinmesi, özellikle çalışabilir ve faal nüfus olarak adlandırılan 15-64 yaş arasındaki nüfus miktarlarının işgücü kapasitesi, gıda ve çeşitli hizmetlere olan ihtiyaç, aile tipleri doğum ve ölüm oranları, nüfusun dinamiklik ve ortalama ömrü ile son olarak mekânda yaşanan göçleri algılamak bakımından son derece önemlidir(Tümertekin, 1994: 177).

Bir nüfusta çalışma çağı nüfusunun, toplam nüfus kitlesi içindeki sayı ve oranı ne kadar yüksekse böyle bir ülkenin ekonomisi o ölçüde büyük bir çalışma çağı nüfus kitlesine sahip demektir. İstihdam koşulları (iş bulma ve işe yerleştirme) de uygunsa, bu gibi ülkelerde nüfus bağımlılık oranı yani *kendileri çalışmayıp üretileni tüketen kitle* sayısı da o ölçüde azdır. Nüfusun ekonomik yapısı dediğimiz böyle bir olumlu tablonun ortaya çıkabilmesi için, 15-64 yaş grubu nüfusunun fazla olması uygun fakat ilk koşul değildir (Doğanay, 2014: 186).



Şekil 8. Pasinler İlçe Nüfusunun Dar Aralıklı Gruplandırılmaya Göre Yaş ve Cinsiyet Dağılımı (2021).

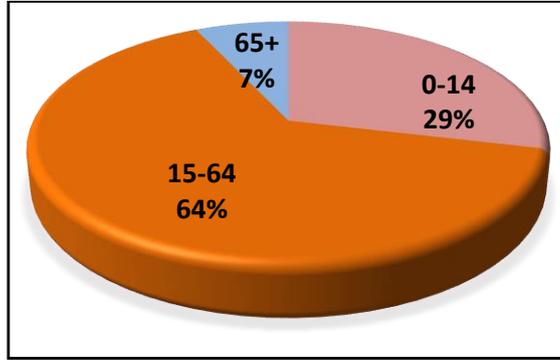
Otuz altı yıllık bir süreçten sonra oluşturulan Pasinler ilçesi nüfus piramidinde belirgin farklar dikkati çekmektedir. Özellikle tavan kısmına doğru bir genişleme olmuş taban kısmındaki daralma hemen hemen aynı kalmıştır. 30-34 yaş aralığından sonra tavana doğru genişleme meydana gelmiş, yaşlı nüfusta kadın erkek nüfusu paralel oranlarda artmıştır. Yine taban kısmının darlığı doğum oranlarının azalmasından etkilendiğinin bir göstergesidir (Şekil 8.).

Tablo 7: Pasinler İlçe Nüfusunun Geniş Aralıklı Gruplandırılmaya Göre Yaş ve Cinsiyet Dağılımı (2021)

Yaş Aralığı	Erkek	Kadın	Toplam	İlçe Ortalaması %
0-14	4.045	3.874	7.919	28,59
15-64	9.066	8.431	17.497	63,17
65+	980	1.301	2.281	8,23

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Geniş aralıklı yaş gruplamasında 0-14 yaş grubunda 4.045 erkek, 3.874 kadın nüfus olmak üzere %28,59 bir ortalama bulunmaktadır. 15-64 yaş grubunda 9.066 erkek, 8.431 kadın ve ortalama %63,17'dür, 65+ yaş grubunda ise 980 erkek, 1.301 kadın ve %8,23'lük bir ortalama olmuştur. 2021 yılı geniş aralıklı grafiğinde 65+ yaş aralığı 2007 yılına göre %2'lik bir artışla %7, 15-64 yaş aralığı %3'lük artışla %64, 0-14 yaş aralığı %5'lik azalışla %29 olmuştur. Yaşlı nüfus ve ortanca yani aktif nüfusta artış meydana gelmişken çocuk nüfusta azalma olmuştur (Tablo 7.).

**Şekil 9.** Pasinler İlçe Nüfusunun Geniş Aralıklı Gruplandırılmaya Göre Yaş ve Cinsiyet Dağılımı (2021).

2021 yılı geniş aralıklı grafiğinde 65+ yaş aralığı 1985 yılına göre %4'lük bir artışla %7, 15-64 yaş aralığı %11'lik artışla %64, 10-14 yaş aralığı %5'lik azalışla %29 olmuştur. Yaşlı nüfus ve ortanca yani aktif nüfusta artış meydana gelmişken çocuk nüfusta azalma olmuştur (Şekil 9.).

Grafikler ve tablolardan varılan sonuca göre yaş yapısında ciddi oranda olmasa da gelişme adına önemli değişiklikler söz konusudur. Her ne kadar alan gelişme adına önemli adım atılmayan bir yer olsa da nüfus adına gelişmeler olmaktadır. Nüfusun eğitim durumunun artması, kadının çalışma hayatına daha fazla karışması bu değişikliğin sebebi olmaktadır.

3.2. Nüfus Artış Hızı

Nüfus durağan olamayan devamlı bir devinim ve hareket halinde olan bir olgudur. Bu özelliğinden dolayı devamlı bir gelişme, değişme ve çoğalma eğilimindedir. Nüfusun artmasında doğurganlığın artması ve ölüm oranlarının azalmasının yanında göçlere bağlı olarak bir değişim söz konusudur. Devamlı artan nüfusun artış hızında yıllara, yaşanan çeşitli dünya geneli veya ülke geneli siyasi-sosyal olaylara bağlı olarak değişim göstermektedir. Ülkelerin uyguladıkları çeşitli politikalar da nüfus artış hızının değişmesine neden olmaktadır. Nüfus hareketleri, nüfus miktarında meydana gelen değişiklikleri kapsamaktadır.

Nüfus artış hızını belirleyen iki temel faktör bulunmaktadır. Bunlar, doğurganlık oranlarının artması ve ölüm oranlarının düşmesidir. Doğumların ölümlerden fazla olduğu değişime doğal nüfus artışı denilmektedir (Tümertekin, 2015: 230). Nüfus artışı ayrıca göçlere bağlı olarak değişmektedir. Göçlerin temel nedenlerinden birisi de hızlı nüfus artışlarının dünya genelinde az gelişmiş ülkelerde, ülke bazında da yine gelişmemiş bölgeler ve kırsal alanlarda meydana

gelmiş olmasıdır (Başel, 2007: 524). Doğurganlık oranının düşmesine bağlı olarak ülkelerde ve bölgelerde ve illerde de nüfus artış hızı azalma eğilimindedir.

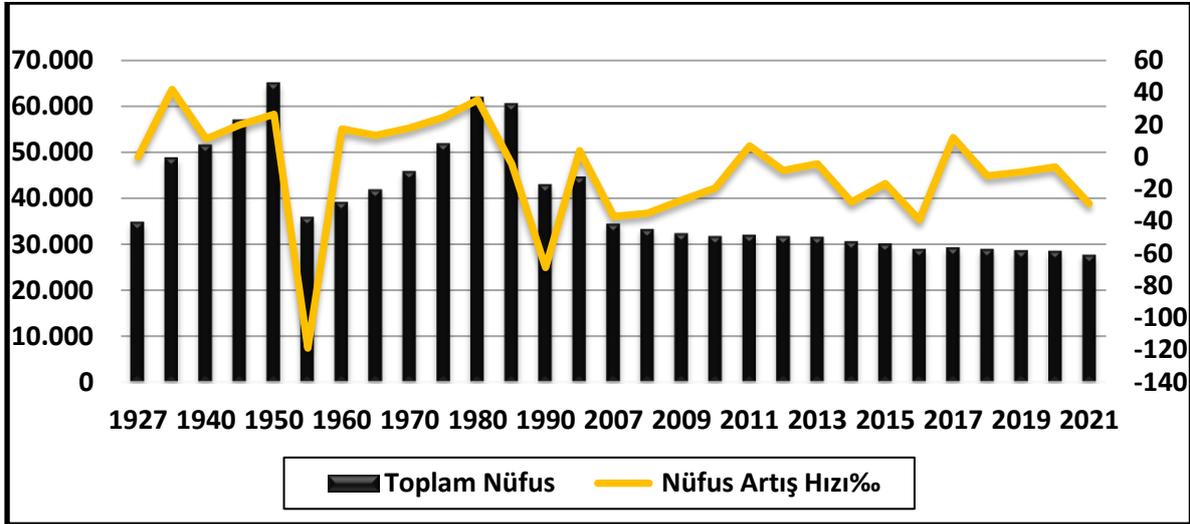
Doğurganlığı doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen söz konusu etmenler, bir olgular yumağı oluşturmaktadır. Ailenin, özellikle de kadının ekonomik ve sosyal statüsündeki değişimi çocuğa bakış açısı ve aile plânlamasında farklı yaklaşımların olması beraberinde doğum oranlarının azalmasına sebep olmuştur. Çünkü şehirde yaşayan, daha iyi eğitim fırsatları yakalayan ve şehirsiz faaliyetlerde çalışma hayatına katılan kadınların yeni konumları, daha az çocuğa sahip olmalarını zorunlu kılmakta, dolayısıyla doğum kontrol yöntemlerine ve ana/çocuk sağlığı hizmetlerine daha etkin şekilde yönelmelerini gerektirmektedir. Sonuçta bu ve benzeri bileşenler sayesinde, doğurganlıkta düşme yaşanmaktadır. Türkiye’de şehirleşme ile birlikte kadınların aile iççiliği dışında iş gücüne katılması, okuryazarlıktan başlamak suretiyle eğitim düzeyinin yükselmesi, kişi dolayısıyla aile gelirinin artması, çalışan şehirli kadının aile ve toplum içindeki statüsünün değişmesi, ailelerin çekirdek bir yapıya dönüşme arzusu, buna bağlı olarak doğum kontrol yöntemlerine erişim bilirliliğinin ve etkin kullanımının doğurganlık hızlarını aşağı çeken temel nedenler olduğu düşünülebilir (Özgür, 2004: 7).

Tablo 8: Pasinler İlçesinde Nüfus Artışı ve Nüfus Artış Hızı (1927-2021)

Sayım Yılları	Toplam Nüfus	Sayım Dönemleri	Toplam Nüfus Artışı	Toplam Nüfus Artış Hızı%
1927	34.901	-	-	-
1935	48.839	1927-1935	13.901	42
1940	51.645	1935-1940	2.806	11,17
1945	57.048	1940-1945	5.403	19,89
1950	65.125	1945-1950	8.077	26,48
1955	35.937	1950-1955	-29.188	-118,9
1960	39.196	1955-1960	3.259	17,36
1965	41.917	1960-1965	2.721	13,42
1970	45.880	1965-1970	3.963	18,06
1975	51.918	1970-1975	6.038	24,72
1980	61.984	1975-1980	10.066	35,44
1985	60.616	1980-1985	-1.368	-4,46
1990	42.991	1985-1990	-17.625	-68,71
2000	44.663	1990-2000	1.672	3,81
2007	34.453	2000-2007	-10.210	-37,07
2008	33.267	2007-2008	-1.186	-35,03
2009	32.383	2008-2009	-884	-26,93
2010	31.763	2009-2010	-604	-19,33
2011	31.984	2010-2011	221	6,93
2012	31.717	2011-2012	-267	-8,38
2013	31.581	2012-2013	-136	-4,29
2014	30.646	2013-2014	-935	-28,05
2015	30.113	2014-2015	-533	-16,56
2016	28.953	2015-2016	-1.160	-39,28
2017	29.302	2016-2017	-349	11,98
2018	28.961	2017-2018	-341	-11,7
2019	28.691	2018-2019	-270	-9,36
2020	28.513	2019-2020	-178	-6,22
2021	27.697	2020-2021	-816	-29,03

Kaynak: TÜİK (2021) verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Araştırma sahasının 1927-2021 yılları arasındaki nüfusunun değişimi göz önüne alınırsa **1927-1935** yılları arasında nüfus artışı sekiz yıllık bir süreçte 13.901, nüfus artış hızı %42,00 olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında nüfusun artırılmasına yönelik olan çalışmalar etkili olduğu görülmektedir. **1935-1940** yılları arasında 2.806 artış, %11,17 artış hızı, 1940-1945 yılları arası 5.403 nüfus artışı %19,89 nüfus artışı, **1945-1950** yılları arasında 8.077 artış, %26,48 nüfus artış hızı meydana gelmiştir. **1950-1955** yılları arası-29.188 nüfus artışı, %-118,9 nüfus artış hızı olmuştur. 1939-1945 yılları arasında meydana gelen 2.Dünya Savaşı'nın etkileri bu dönemde hissedildiğinden negatif bir artış meydana gelmiş olabilir. Nitekim bu dönemde seferberlik nedeniyle erkeklerin silâh altına alınması, bunun yanı sıra beslenme ve sağlık koşullarının bozulması bu duruma sebebiyet vermiştir. Ayrıca, o yıllarda ana-baba olacak yaştaki genç nüfusun azlığı buna katkı yapmıştır (Khalaf,2019:243). 2.Dünya Savaşının yaşanmış olmasından dolayı artışta ve artış hızında negatif değerler oluşmasına sebep olmuştur. Bu yıllar diğer sayım yıllarının en düşük nüfus artışının ve en düşük nüfus artış hızının yaşandığı yıllar olmuştur, Ayrıca bu yıllar arasında Horasan'ın ilçe statüsüne getirilmesi de artışta etkili olmuştur. Pozitif değerlerde seyreden nüfus artışı ve hızı negatif değerlere düşmüştür. **1955-1960** yılları arası 3.259 nüfus artışı ile tekrara pozitif değerler meydana gelmiş ve nüfus artış hızı %17,36 değere ulaşmıştır. Sağlık koşullarında meydana gelen gelişmeler, koşulların iyileşmesi artış hızının pozitif değerlere ulaşmasını sağlamıştır.**1960-1965** yılları arasında da pozitif değerler devam etmiş 2.721 nüfus artışı olmuş, %13,42 nüfus artışı meydana gelmiştir. **1965-1970** yıllarında 6.038 nüfus artışı ve %24,72 artış hızı görülmektedir. **1970-1975** arasında 6.038 nüfus artışı %24,72 artış hızı yaşanmıştır. **1975-1980** yılları arası 1927-1935 yıllarından sonra nüfus artışının ve nüfus artış hızının en yüksek olduğu zaman olmuş 10.066 nüfus artışı ve %35,44 nüfus artışı yaşanmıştır. Bu yıllar arasından sonra nüfus artışında 2011 yılı hariç hep negatif değerlerle nüfus artışı olmuştur. **1980-1985** yılları arasında-1.368 nüfus artışı, %-4,46 nüfus artış hızı olmuştur. **1985-1990** yılları arasında-17.625 nüfus artışı ile ikinci en düşük artış olmuş ve %-68,71 nüfus artış hızıyla da en düşük ikinci artış hızı yaşanmıştır. **1990-2000** yılları arası on yıllık bir aradan sonra ise bu yıllarda 1.672 nüfus artışı %3,81 nüfus artışı olmuştur. **2000-2007** yıllarına gelindiğinde üçüncü düşük değerlere karşılıklı bu yıllar arasında-10.210 nüfus artışı, %-37,07 artış hızı gerçekleşmiştir. 2007 yılından sonra sayımlar ADNKS'ye dönüşmüş ve her yıl sayımlar yapılmıştır.2007-2008 yılları arası çalışma alanında belki de en doğru sayım sonuçlarının olduğu yıl olmuştur bu zamanda-1.186 nüfus artışı, %-35,03 nüfus artış hızı yaşanmıştır. 2007-2008 yılları arasından sonra nüfus artışı ve artış hızında 2011 yılı hariç pozitif değerler görülmemiştir. 2011 yılında 221 nüfus artışı, %6,93 nüfus artış hızı yaşanmış, 2020-2021 yılları arasında ise -816 nüfus artışı ve %-29,03 nüfus artış hızı olmuştur. Toplam nüfusa paralel olarak araştırma sahasında nüfus artışı ve nüfus artış hızında değişiklikler meydana gelmekte ayrıca devletin uyguladığı politikalara bağlı olarak da nüfusun değişkenlerinde azalmalar veya artmalar olmaktadır (Tablo 8.).



Şekil 10. Pasinler İlçesinde Nüfus Artış Hızı (1927-2021).

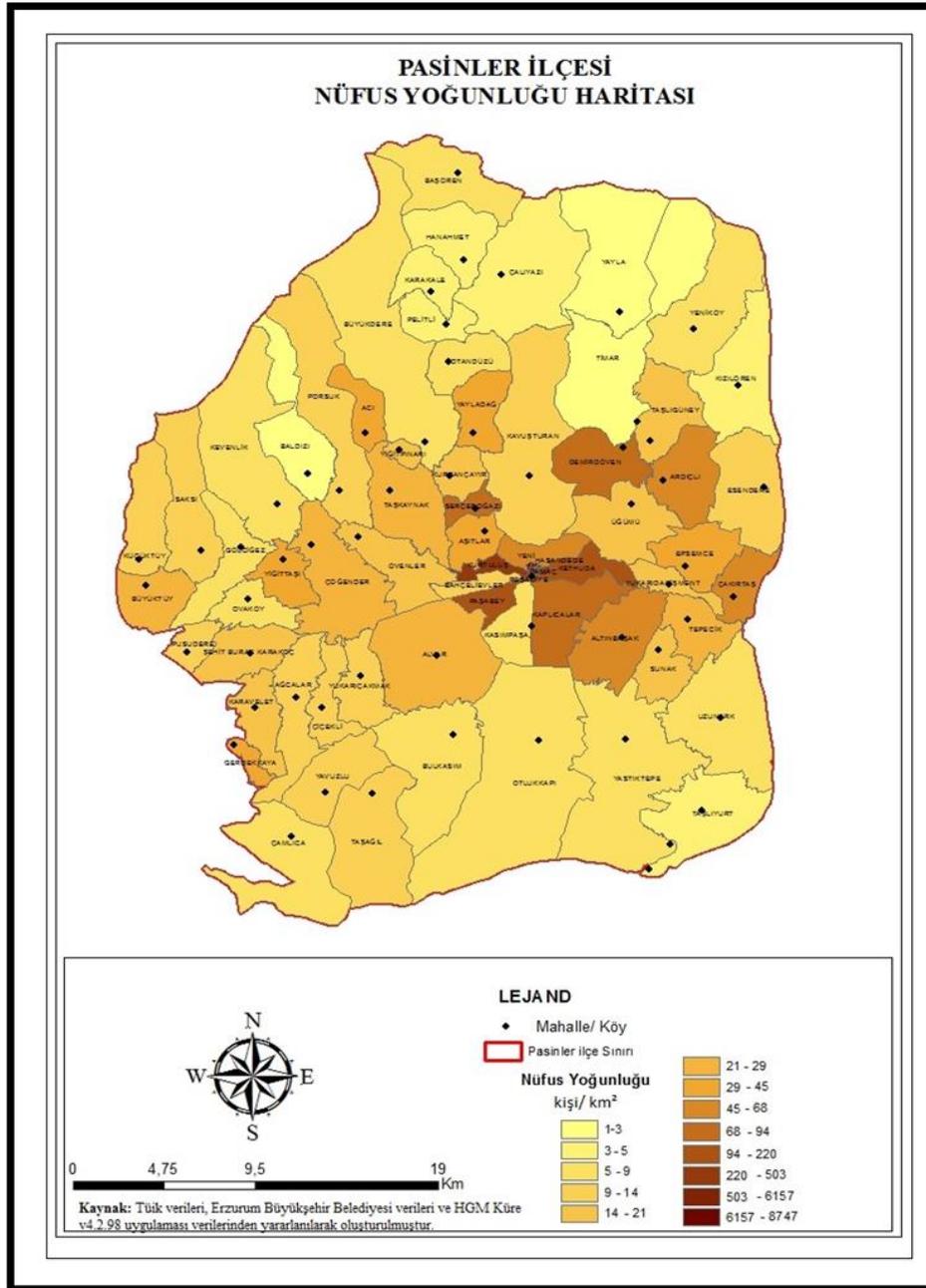
Toplam nüfusta 2007 yılına kadar meydana gelen dalgalanmalı seyir nüfus artış hızına da yansımaktadır.1927 yılından 1950'ye kadar olan dönemde toplam nüfus kademeli şekilde artış göstermişken 1955 yılında toplam nüfusta meydana gelen ani düşüş, artış hızının eksi değerlere düşmesine sebep olmuştur. 1955 yılından 1980 yılına kadar olan dönemde de yine toplam nüfusta artış olmuş ve artış hızının artı değerlerde seyretmesini sağlamıştır. Değişen sosyo-ekonomik olaylara bağlı olarak ilçede 1985 yılından sonra artış hızı yine eksi değerlerde devam etmiştir. 2007 yılından sonraki dönemde ise nüfus artışında ve nüfus artış hızında aynı seyrinde ama bu defa daha kademeli değerlerde düşüş eğilimi devam etmektedir. Ülkenin içinde bulunduğu şartlarla birlikte Pasinler ilçesinde nüfusun artışında ve artış hızında

değişiklikler yaşanmakla birlikte yerel özelliklere ve özellikle ekonomik şartlarına bağlı olarak düşüşler gözlenmektedir (Şekil 10.).

3.4. Nüfus Yoğunluğu ve Dağılışı

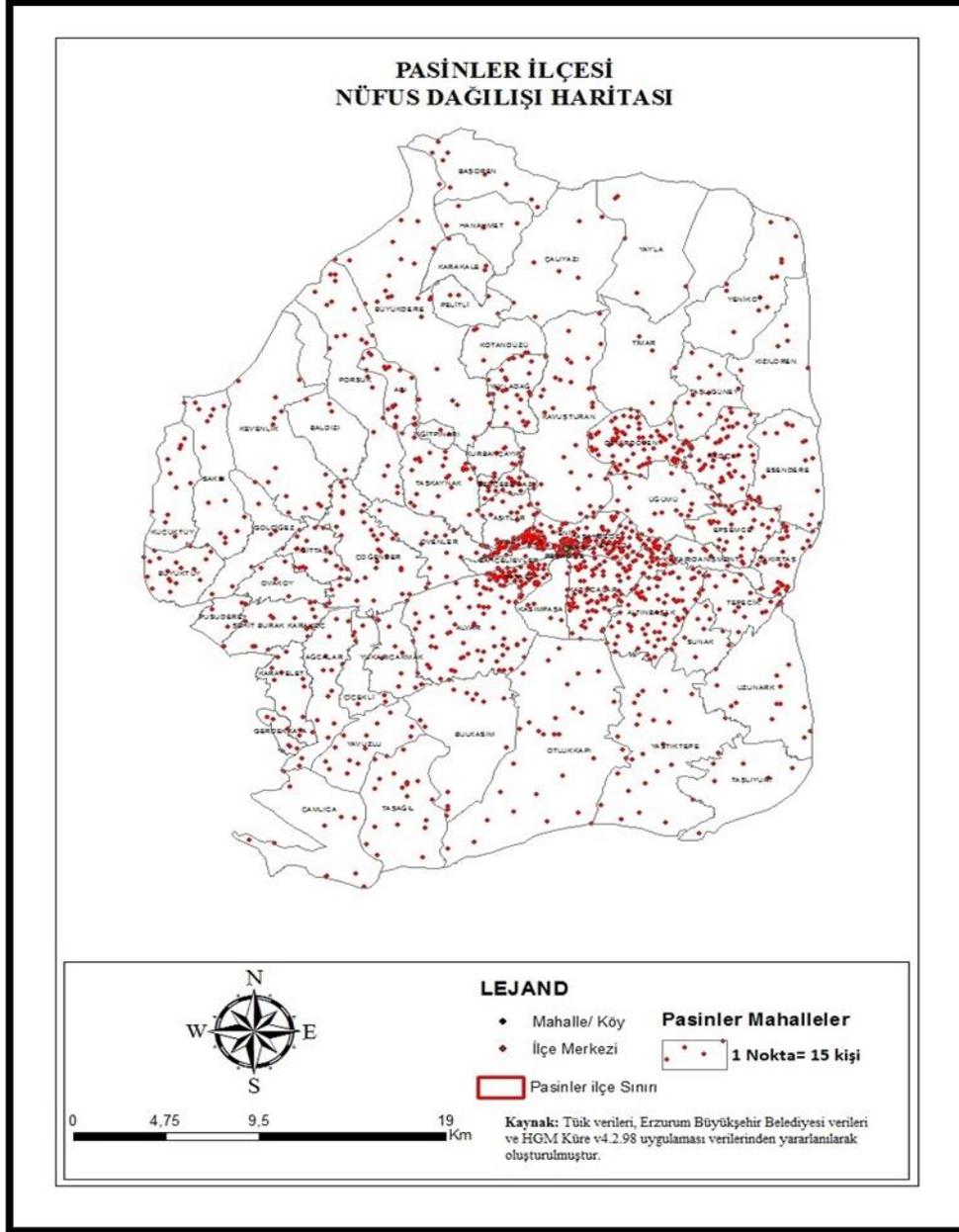
Nüfus yoğunluğu, esas konusu insan topluluklarının belirli bir çevre içinde ve bu çevre ile ilişkilerini inceleyen coğrafyanın temel kavramlarından biridir. Nüfus yoğunluğunun coğrafi manası ve öneminin yanında ayrıca sosyal ekonomik ve politik önemi olduğu ve kendine has bir anlamının olduğu unutulmamalıdır (Tanoğlu,1969:54). Belirli bir alanda sayılan kişi sayısının alanın yüz ölçümüne bölünmesiyle nüfus yoğunluğu ortaya çıkmaktadır.

Çalışma alanı 1200km² bir alan kapladığından km² yaklaşık olarak 24 kişi düşmektedir. Nüfusun yoğun olduğu alanları ve seyrek olduğu alanları çeşitli faktörler belirlemektedir. Bu faktörler fiziki ve beşerî olarak değişir. Fiziki faktörlerin başında yer yüzü şekilleri, iklim, bitki örtüsü ve toprak örtüsü gelmektedir. Çalışma alanına genellikle dağ eteklerindeki mahallerde ve ova mahallelerinde nüfus yoğun şekilde bulunur ayrıca ekip biçme faaliyetlerine uygun olan yerler de nüfus yoğunluğu bakımından önemli alanlardır.



Harita 2. Pasinler İlçesinin Nüfus Yoğunluğu Haritası (2021).

72 mahallenin bulunduğu ilçe nüfusunun yoğunluk haritası incelendiğinde genellikle merkeze yakın mahallelerin daha yoğun nüfusa sahip olduğu görülür. Özellikle Hasandede, Kaplıcalar, Kethüda, Paşabey ve Kurtuluş gibi merkez mahalleler; Ardıçlı, Demirdöven, Serçeboğaz, Altınbaşak gibi uzak mahallelerinde yoğun nüfuslu olduğu anlaşılmaktadır. Büyük oranda göç veren bir alan olmasına karşın merkeze yakın mahalleler halen yoğun nüfusludur.



Harita 3. Pasinler İlçesinin Nüfus Dağılışı Haritası (2021).

Nüfus ile çevre arasındaki ilişkiyi en iyi şekilde ortaya koyan belirleyicilerden birisi de nüfus dağılışıdır (Bulut,200:32) Çalışma sahasının nüfus yoğunluğu ve dağılışı üzerinde iklim, yeryüzü şekilleri, su kaynakları ve toprak gibi fiziki faktörlerin etkisinin ilk sırada olduğu görülmektedir (Yılmaz ve Sevindi,2021:302). Türkiye genelinde olduğu gibi çalışma alanında da nüfus dengeli bir dağılışı göstermemektedir. Doğal ve beşerî şartların uygun olduğu alanlarda nüfuslanma fazla olmuşken bu şartlara uygun olmayan alanlar az nüfuslanmıştır.

Doğal çevre etmenleri iklim, yeryüzü şekilleri, hidrografya özellikleri, toprak özellikleri olarak sıralanabilir (Akbaş,2021:32). Verimli tarım ve hayvancılık potansiyelinin bulunduğu alanlar çalışma alanında fazla nüfuslanmıştır. İlçede Kargapazarı dağlarının güney yamaçlarındaki yerleşmeler fazla iken Palandöken dağlarının uzantısı olan dağların kuzey yamaçlarda az olmuştur. Bakı faktörüne bağlı olarak nüfusun dağılışı ve yoğunluğu önemli farklar göstermektedir.

Ayrıca doğal çevre etmenlerinden akarsuların varlığı, toprak özellikleri ilçede nüfusun dağılışı üzerinde etkili olan diğer faktörlerdir.

Nüfusun dağılışı üzerinde sadece doğal faktörler değil, insan faaliyetlerine bağlı olarak gelişen beşerî faktörlerde belirleyicidir (Akbaş,2021:34).

3.5.Göçler

Türkiye'nin hemen her açıdan dinamik bir yapısı olan nüfusunu, etkileyen önemli olayların başında göçler gelmektedir. Eski devirlerden beri ülkemizde insanların daimî olarak yer değiştirmesi olayı, var olmuştur. Bu olay özellikle Cumhuriyet döneminde ve II. Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda hız kazanmıştır. Göçler ve özellikle iller arası göçler, ülke nüfusunda büyük öneme sahiptir ve yapısal olarak değişikliklere sebep olmaktadır (Özgür,1999:159).

Nüfusun, devamlı yaşama alanlarından kişisel olarak, aileler veya gruplar halinde terk edip, geçici veya sürekli olarak yaşamak amacıyla bir başka yere gitmesi hareketine, göç etmek denilmektedir (Doğanay,1997,172,173). Günümüz Türkiye'sinde köylerden şehirlere ve kasabalara doğru değil kasaba ve küçük şehirlerden metropollere doğru bir göç hareketi olmaktadır. Bu süreç aynı şekilde devam ettiği takdirde metropoller başta olmak üzere büyük şehirler içinden çıkılmaz hukuki, toplumsal, siyasal ve kültürel problemler üretmeye devam edecektir (Sağlam,2006:43-44).

Fiziki coğrafyanın sosyo-ekonomik hayatı olumsuz yönde etkilediği Türkiye'nin ekonomik anlamda en geri kalmış bölgesi olan Doğu Anadolu Bölgesi, 1950'li yıllardan bu yana yoğun bir şekilde göç vermektedir. Bölge dışına yaşanan göçler, bölge içerisinde köylerden il ve ilçe merkezlerine yönelen nüfus hareketliliği, nüfusun çeşitli özelliklerini de etkilemektedir. Öncelikle nüfusun cinsiyet ve yaş yapısı sorun oluşturabilecek karaktere dönüşmektedir (Başbüyük, 2005:73).

Gelişmemiş alanlardan hemen hemen her konuda daha gelişmiş olan yerlere devam eden göç olgusu çalışma alanında da büyük bir hızla devam etmektedir. Daha önceleri bireysel olan göçler son zamanlarda hane halkının tamamının katıldığı bir hal almış durumdadır. Göç olayı özellikle ilçenin uzak mahallelerinde daha fazla gerçekleşmekte olup bazı mahalleler kısmen boşalmış durumdadır. Daha çok Erzurum merkezine yapılan göçler dikkat çekici olmakla birlikte yıl içinde bir mahalleden üç dört ailenin göç etmesi kayda değer bir durumdur.

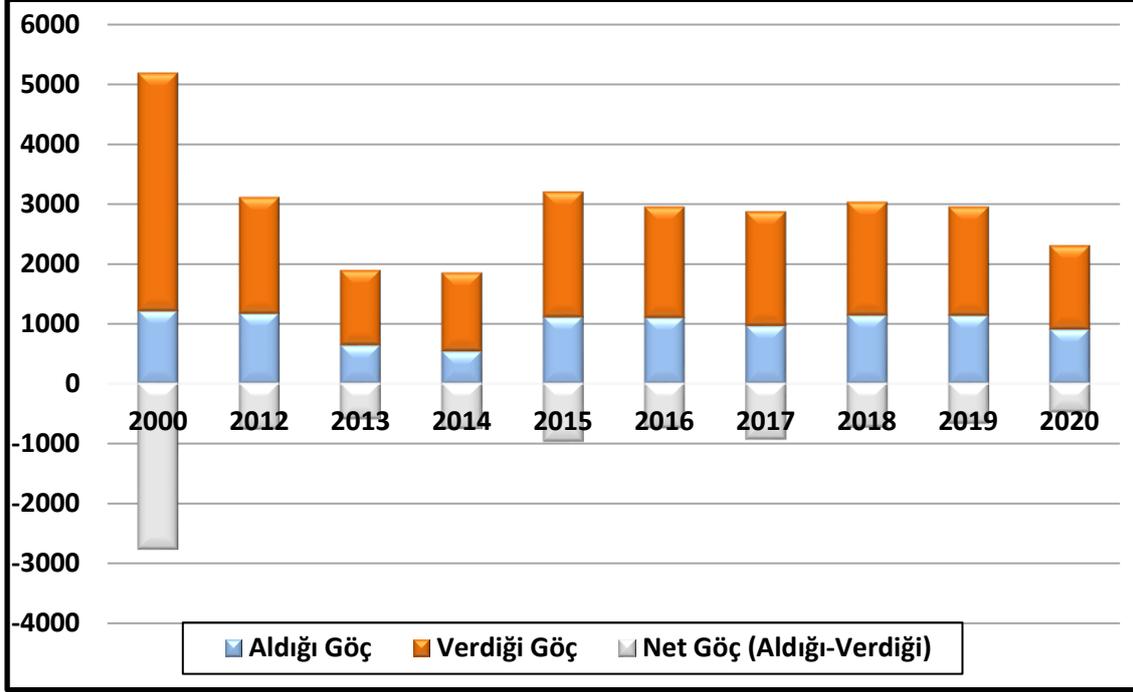
Tablo 9: Pasinler İlçesinin Göç Verileri (2000-2020)

Yıllar	Aldığı Göç	Verdiği Göç	Net Göç (Aldığı-Verdiği)	Net Göç Hızı (%)
2000	1214	3978	-2,764	-70,29
2012	1172	1952	-780	-24,29
2013	649	1259	-610	-19,13
2014	550	1317	-767	-24,71
2015	1115	2099	-984	-32,15
2016	1102	1860	-758	-25,07
2017	971	1914	-943	-31,67
2018	1148	1898	-750	-25,56
2019	1141	1824	-683	-23,52
2020	910	1406	-496	-17,24

Kaynak: TÜİK (2020) verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

2000-2020 yılları arasında meydana gelen göç olaylarında ilçenin yoğun şekilde göç verdiği anlaşılmaktadır. **2000** yılında-2,764 net göç, %-70,29 net göç hızı meydana gelmiştir. **2012** yılında net göç-70,29, net göç hızı%-24,29, **2013**'de net göç -610, net göç hızı %-19,13, **2014**'de net göç -767, net göç hızı %-24,71,**2015** yılında net göç -984, net göç hızı

%-32,15, 2016 yılında net göç -758, net göç hızı %-25,07, 2017’de net göç -943, net göç hızı %-31,67, 2018 yılında net göç -750, net göç hızı %-25,56, 2019’da net göç -683, net göç hızı %-23,52 olan ilçenin 2020 yılı itibariyle ise -496 net göçü ve %-17,24 net göç hızının olduğu görülmektedir. Bu değerlerden de anlaşılacağı üzere araştırma alanında net göç ve net göç hızında dalgalanmalar dalgalı bir seyir meydana gelmektedir (Tablo 9.).



Şekil 11. Pasinler İlçesinin Göç Verileri (2000-2020).

İlçe gelişmişlik açısından fazla yol kat etmediğinden doğal olarak göç olayının yoğunlukla yaşandığı bir alan konumundadır. Verdiği göç göçten her zaman fazla olduğu için net göç ve net göç hızı her zaman eksi değerler göstermiştir. Özellikle 2000 yılında net göç hızı en fazla olmuştur. Bu yıldan sonra 2015 ve 2017 yıllarında da net göç hızı fazla olmuştur. 2017 yılından itibaren kademeli bir şekilde net göç hızında azalma söz konusudur. Bilindiği üzere iç göç olayının en önemli sebebi ekonomi olmaktadır ve genellikle yoğun şekilde göç olayına erkek nüfus katılmaktadır. Fakat daha önceki nüfus tablo ve şekillerinde ilçede erkek-kadın nüfusu arasında belirgin bir farkın olmadığı görülmektedir, bu da doğal olarak bu alanda erkek nüfus kadar kadın nüfusunda göçe belirli yoğunlukta katıldığı sonucuna ulaştırmaktadır (Şekil 11.).

Geçmişten beri, yanlış bir düşünce olarak nüfusta göç hareketine, daha çok erkek nüfusun katıldığı kabul edilmekteydi. Oysa, feminist coğrafya akımı ve bu alanda yapılmakta olan dikkat çekici araştırmalar, söz konusu görüşün, pek de doğru olmadığını, kadın nüfusun da ulusal veya uluslararası göçlere katıldığı ve kadın göçmen nüfus sorunları analiz edildiğinde bunların, en az erkek nüfus göçmen sorunları kadar önemli ve karmaşık oldukları anlaşılmaktadır (Özgüç, 1998:29-33). Değişen sosyo-ekonomik özelliklerden dolayı göç olayına kadın nüfusta artık yoğun şekilde dahil olmaktadır.

TARTIŞMA VE SONUÇ

Erzurum ilinin yaklaşık olarak 40km doğusunda, Tarihi İpekyolu’nda bulunan Pasinler ilçesinin gerek bulunduğu fiziki şartlara gerekse beşerî şartlarına bağlı olarak nüfusu 1927-2021 yılları arasında doksan dört yıllık süreç içinde Türkiye genelinde olduğu gibi değişmelere uğramıştır.

Bir alanda nüfusun var olabilmesi için ilk önce yerleşme faaliyetlerine elverişli alanlar olması gerekmektedir. Yerleşim yerlerinin bulunduğu konum özellikleri, insanların yerleşme faaliyetleri açısından oldukça önemli bir unsuru oluşturur. İlçe Doğu-Batı geçiş güzergahında olması ve tarım-hayvancılık potansiyeline sahip olmasından dolayı çok eski zamanlardan beri birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır.

Tarihi süreçler içerisinde ilçenin nüfusu sayım dönemlerinde azalmış veya artmıştır. Belirli dönemlerde uygulanan nüfus politikaları, savaşlar, teknolojik gelişmeler, sağlık koşullarının iyileşmesi, kadının iş hayatına atılması ve doğal olarak şehirleşme olayı ile beraber nüfusun hem cinsiyet yapısında hem de miktarında değişim kaçınılmaz olmuştur.

İlk nüfus sayımının yapıldığı 1927' de yapılan nüfus sayımına göre 34.901 kişi olan nüfusu son sayımın (ADNSK) yapıldığı 2021 yılında toplamda 27.697 kişi olmuştur. Özellikle ekonomik sebeplerden dolayı göç olayının yaşanması ve doğum oranlarının azalmasına bağlı olarak gerçekleşen bu azalış diğer sayım dönemlerinde de devam edecek gibi görünmektedir.

Araştırma sahasında kadın ve erkek nüfus miktarı arasında çok fazla fark bulunmamakla birlikte hemen her sayım döneminde erkek nüfusu kadın nüfustan fazla olmuştur. 1927 yılında 17.535 erkek, 17.366 kadın nüfusu bulunurken, 2021 ADNSK sayımına göre 14.091 erkek nüfus, 13.606 ise kadın nüfus bulunmaktadır. Bazı yıllarda nüfusun artışı dikkat çekse de özellikle 2007(ADNSK) yılından sonra kadın ve erkek nüfusta azalmalar görülmektedir. Bunun sebebi hiç şüphesiz sosyo-kültürel değerler ve ekonomik sebepler olarak yorumlanabilir. Ayrıca 2007 yılında ADNSK'ye geçildiği için bu sayım yöntemi daha doğru sonuçların elde edilmesine sağlamıştır.

Pasinler ilçesi nüfusunun yaş yapısı belirli sayım dönemleri baz alınarak incelenmeye çalışılmıştır. En sağlıklı sonuçlar daha önce de belirtildiği gibi 2007 yılından sonra başlatılan ADNSK sayımlarına göre elde edilmektedir. Hem erkek hem kadın nüfusun yaş aralıkları TÜİK'ten elde edilen bilgiler ışığında tablo ve grafiklere dönüştürülerek yıllar içinde cinsiyete göre değişen yaş yapısı görselleştirilmiştir. 1985 yılı öncesi verilere ilçe bazında ulaşılmadığından daha sağlıklı tablolar oluşturulması için 2007 ADNSK sayımlarına bağlı kalınmıştır. 1985 yılı öncesi yıllara ilişkin ilçe bazında yaş grubu bilgisi verilememektedir. Elde edilen sonuçlara göre 0-14 yaş aralığında zaman içinde azalma görülürken 15-64 ve 64+ aralığında artış olmaktadır, bu durum nüfus adına gelişme olarak yorumlanabilir. Grafikler ve tablolardan varılan sonuca göre yaş yapısında ciddi oranda olmasa da gelişme adına değişiklikler söz konusudur. Nüfusun eğitim durumunun artması, kadının çalışma hayatına daha fazla karışması bu değişikliğin sebebi olmaktadır.

Doğumlar, ölümler ve özellikle göçlere bağlı olarak ilçenin nüfusunda değişimler söz konusudur. Özellikle ilçede 1950'de başlayan göç hareketleri 1980 ve sonrasında devam ederek günümüze kadar artarak devam etmektedir. Bulunduğu konum itibarıyla Pasinler ilçesinde savaşlar, istilalar ve göçlere bağlı olarak nüfus zaman zaman azalmış veya artmıştır. Sahanın göç olayını yaşaması hiç kuşkusuz bulunduğu konumdan kaynaklı olarak çok eski zamanlara dayanmaktadır. Bölgenin sosyo-ekonomik şartlarının zor olması özellikle ekonominin tarım ve hayvancılığa dayanması ve istenilen ekonomik düzeye gelinebilmesi Pasinler ilçesinden göçlerin artarak devam etmesine sebep olmuştur. İlçe düzeyinde göç verileri TÜİK'ten elde edilen bilgilere göre veri gizliliğinden dolayı 2011 yılından sonra başlatıldığı için bu tarihten itibaren göç verilerine ulaşılmıştır.

İlçenin bulunduğu fiziki şartlarına ve Pasinler ovasına sahip olmasına bağlı olarak sektörel dağılımda da bu durum belirgin olarak tarım-hayvancılığın önemli olmasını sağlamıştır. Nüfusun yoğunluğunu ve dağılımını çeşitli faktörler belirlemektedir. Bu faktörler fiziki ve beşerî olarak değişmektedir. Fiziki faktörlerin başında yer yüzü şekilleri, iklim, bitki örtüsü ve toprak örtüsü gelmektedir. Çalışma alanında ilçe merkezi başta olmak üzere, genellikle dağ eteklerindeki mahallerde ve ova mahallelerinde nüfus yoğun şekilde bulunur, ayrıca ekip biçme faaliyetlerine uygun olan yerler de nüfus yoğunluğu bakımından önemli alanlardır. İlçenin bulunduğu konum şartlarına bağlı olarak gerçekleştirilecek olan plan ve projelerle var olan nüfusun alanda tutulması sağlanmalıdır. Özellikle tarım ve hayvancılığa bağlı olarak gerçekleştirilmesi gereken iş olanakları sayesinde nüfusun bu alanda tutulması oldukça önemli olacaktır. Hızlı bir şekilde meydana gelen göç olayının olumsuz yanları bu sayede azaltılabilecektir. Doğu-batı transit yolu üzerine bulunmasının önemli avantajları değerlendirilmeli ve alanda bu özelliğine yönelik iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır. İlçenin tarihi, kültürel ve sosyolojik yönlerinin iyi irdelenmesi ve gerçekçi plan-proje yöntemiyle özellikle göçün önlenmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Atalay, İ. (1978). Erzurum Ovası ve Çevresinin Jeolojisi ve Jeomorfolojisi. Erzurum: *Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları*.

Başel, H., (2007). "Türkiye'de Nüfus Hareketlerinin ve İç Göçlerin Nedenleri", *dergipark.org.tr*.

Başbüyük, A., (2005). "Doğu Anadolu Bölgesi'nde Nüfusun Yaş ve Cinsiyet Yapısı" *Doğu Coğrafya Dergisi*"14,

Bulut, İ. (2000). "Yozgat'ın Nüfus Coğrafyası Özellikleri." *Atatürk Üniversitesi Doğu Coğrafya Dergisi*, (3), 19-54.

- Doğan, M., (2011). "Türkiye'de Uygulanan Nüfus Politikalarına Genel Bakış", *Marmara Coğrafya Dergisi* 23, 293-307.
- Doğanay, H & Orhan, F., (2014)." Artvin İlinde Nüfusun Başlıca Özellikleri". *Doğu Coğrafya Dergisi* 31, 2.
- Doğanay, S., & Alim, M., (2021). "Türkiye'nin Beşerî ve Ekonomik Coğrafyası", editörler Pegem Akademi Güncellenmiş 4. Baskı.
- Gök, Y., (2006). "Horasan İlçesinde Nüfus Hareketleri", *Coğrafya Dergisi*,16,
- Günaşdı, Y., (2016). "Geçitler Ülkesinde Önemli Bir Urartu Kalesi: Avnik", *TÜBA-AR*, S. 19, s. 113-135.
- Kasarıcı, R., (1996). "Türkiye'de Nüfus Gelişimi", *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi* 5, 247-266.
- Khalaf, S., (2019). "Doğu Anadolu Bölgesi'nde Nüfus Gelişimi", *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)* ASEAD Cilt 6 sayı 2 yıl 2019, s. 241-262
- Koday, S., & Koday, Z., & Akbaş, F., (2018). "Göğdes Büyükşehir İlçesinde Nüfus Hareketleri", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Nisan 2018 22(Özel Sayı): 523-556*.
- Oktay, E, Y., (2014). "Türkiye'de Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Uygulanan Nüfus Politikaları", *Yalova Sosyal Bilimler Dergisi*, 7, 31-53.
- Özçağlar, A., (2011). *Coğrafya'ya Giriş, Ümit Ofset Matbaacılık*, Ankara.
- Özgüç, N., (1998). "Kadınların Coğrafyası", *Çantay Kitabevi*, İstanbul.
- Özgür, E. M. (1999). Türkiye'de İl İçi Göçler Hakkında Düşünceler. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 39(1-2), 159-167.
- Ünal, Ç., (1994). Pasinler İlçesinin Coğrafi Etüdü, (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum.
- Pasinler Kaymakamlığı Nüfus Müdürlüğü.
- Sağlam, S., (2006). "Türkiye'de İç Göç Olgusu ve Kentleşme", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları (HÜTAD)*, dergipark.org.tr.
- Sür, Ö., (2014). "Pasinler Ovası ve Çevresinde Jeomorfolojik Müşahedeler", *Türk Coğrafya Dergisi*, O (21), s. 112-122.
- Tanoğlu, Ali., (1969). "Nüfus ve Yerleşme", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları*.
- Topaloğlu, Y., (2009). "Eskiçağ 'da Pasin Ovası", *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitü Dergisi*, 1 (3), s. 245-265.
- TÜİK Verileri.
- Tümertekin, E., Özgüç, N., (2011), *Beşerî Coğrafya İnsan Kültür Mekân*, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- Yılmaz, Z., ve Sevindi, C. (2021). Atatürk Üniversitesi Coğrafya Araştırmaları Serisi 2021 "Beşerî Coğrafya" (1.Baskı), Erzurum: Gazi Kitabevi.

Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisi

Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)

To Cite This Article: Alkan, S., Birinci, S. & Bulut, İ. (2022). An Example of The Environmental Impacts of River Type Hepps: Katikli Stream Basin. *Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)*, 1(2), 44-54.

Submitted: December 9, 2022

Revised: December 20, 2022

Accepted: December 21, 2022

AN EXAMPLE of THE ENVIRONMENTAL IMPACTS of RIVER TYPE POWER PLANTS (HEPPs): KATIKLI STREAM BASIN

Nehir Tipi Hidroelektrik Santrallerin (HES) Çevresel Etkilerine Bir Örnek: Katıklı Çayı Havzası *

Samet ALKAN¹

Salih BİRİNCİ²

İhsan BULUT³

Öz

Nehir tipi hidroelektrik santraller yapım ve işletim aşamasında oldukça önemli çevre sorunlarına neden olmaktadır. HES ünitelerinin inşası sürecinde yamaç dengesinin bozulması, bitki örtüsünün tahribi, doğal ortamı bozulan yaban hayvanlarının yaşam alanlarını terk etmesi gibi sorunlar yaşanırken; işletme aşamasında ise can suyunun tarımsal faaliyetler ve sucul ekosistem için yetersiz kalmasına bağlı sorunlar yaşanmaktadır. Çalışma alanını oluşturan Katıklı Çayı Havzasındaki Bağbaşı ve Büyükbahçe nehir tipi hidroelektrik santralleri çevresinde de benzer problemler görülmektedir. Çalışmanın amacı kurulu gücü düşük nehir tipi HES'leri çevre ve ekoloji bağlamında coğrafi bakış açısıyla değerlendirmektir. Değerlendirme sürecine ışık tutacak veriler gözlem ve anket teknikleri ile toplanmıştır. Katıklı Çayı Havzası'ndaki HES'lerin inşaa ve işletme süreci hem bir yöre sakini hem de araştırmacı olarak yakından gözlemlenmiştir. Bunun yanı sıra 2017 yılında yöre sakinlerinden 136 kişiye anket uygulanmış ve elde edilen veriler SPSS programına aktarılarak frekans analizleri yapılmıştır. Anket formları ve yapılan gözlemlerden elde edilen bulgular nehir tipi hidroelektrik santrallerin hem yapım hem de işletme aşamasında Katıklı Çayı Havzasında yöre sakinlerinin de tepkisini çeken çevre sorunlarına neden olduğunu göstermektedir. HES'lerden kaynaklı sorunları tam anlamıyla gidermek mümkün olmasa da gerekli peyzaj çalışmalarının yapılması görsel kalite ve çevresel bozulma etkilerinin azaltılması yönünden gereklidir. Ayrıca bırakılan can suyu miktarının artırılması özellikle havzada canlı ekosistemi ve ekonomik faaliyetler alanındaki sorunların hafifletilmesi açısından önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Katıklı Çayı Havzası, Nehir Tipi Hidroelektrik Santraller, Çevre Sorunları

Abstract

River-type hydroelectric power plants have caused significant environmental problems in the construction and operation phase. During the construction of the HEPP units, while there have been problems such as the deterioration of the slope balance, the destruction of vegetation, and the desertion of wild animals whose natural environment was destruction; In the operation phase, there are problems because of the inadequacy of life water for agricultural activities and aquatic ecosystem. Similar problems have been observed around the Bağbaşı and Büyükbahçe river type hydroelectric power plants in the Katıklı Stream Basin constituting the area of the study. The aim of the study is to evaluate the river type HEPPs with low installed capacity from a geographical perspective in the context of environment and ecology. The data to shed light on the evaluation process was collected through observation and survey techniques. The construction and operation process of HEPPs in the Kadıklı Stream Basin were closely observed both as a local resident

* Bu çalışma Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya AnaBilim Dalında yapılmış olan Katıklı Çayı Havzası'nın Coğrafi Özellikleri ve Hidroelektrik Santrallerin Çevresel Etkileri isimli Yüksek Lisans Tezinden üretilmiştir.

¹ Sorumlu Yazar, Araş.Gör, Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Konayaltı, Antalya, sametalkan@akdeniz.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-9803-9816

² Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Yakutiye, Erzurum, sbirinci@atauni.edu.tr, ORCID ID: 0000-0003-1191-4708

³ Prof.Dr., Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Konayaltı, Antalya, ihsanbulut@akdeniz.edu.tr, ORCID ID: 0000-0002-4873-3479

and as a researcher. On the other hand, a questionnaire was applied to 136 people from the local residents in 2017 and the data obtained were transferred to the SPSS program and frequency analyzes were performed. The findings obtained from the survey forms and observations have showed that the river type hydroelectric power plants cause environmental problems in the Katıklı Stream Basin attracting the reaction of the local residents too both during the construction and operation phases. Although it is not possible to completely eliminate the problems arising from HEPPs, it is necessary to carry out the necessary landscape studies in terms of reducing the effects of visual quality and environmental degradation. In addition, increasing the amount of life water released is especially important in terms of alleviating the problems in the area of living ecosystem and economic activities in the basin.

Keywords: Katıklı Stream Basin, River Type Hydroelectric Power Plants, Environmental Problems

1. GİRİŞ

Enerji yaşamının en temel taşlarından biridir. Sanayi, tarım, turizm, madencilik gibi sektörler enerjiye bağımlıdır. Hızlı nüfus artışı, kentleşme ve sanayileşme gibi olgular enerjiye olan ihtiyacı her geçen gün daha da artırmaktadır (Kahraman, 2019). Enerjiye olan ihtiyacın artışı gelişmiş ülkelerde daha durağan iken Türkiye'nin de içinde bulunduğu gelişmekte olan ülkelerde hızlı artış göstermektedir. Enerji talebindeki hızlı artış enerji ihtiyacının dörtte üçünü ithal yollardan karşılayan Türkiye için önemli bir sorundur. Bu nedenle Türkiye'nin yıllık toplam ithalatının büyük bir kısmını enerji ithalatı oluşturmaktadır (Yılkıran & Doğan, 2020; Kaya, 2022). Enerji maliyetleri ülke ekonomisinin yüksek cari açık vermesine neden olmakta hatta Türkiye'nin cari açığı enerji açığı olarak görülmektedir (Demir, 2013; Kaya, 2022).

Ülkeler artan enerji ihtiyacını karşılamak, enerji güvenliğini sağlamak ve enerjide dışa bağımlılığı azaltmak için enerji üretim kaynaklarını çeşitlendirmeye özen göstermektedir (Çalışkan, 2009). Son yıllarda Türkiye'de enerji üretimini fosil yakıtların teklienden kurtarmak ve enerji tedarik maliyetlerini azaltmak için güneş, dalga, rüzgâr, biyomas, ve hidroelektrik gibi yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelmiştir (Akpınar vd., 2009). Yerli ve yenilenebilir enerji kaynaklarına olan yönelim oldukça yüksek potansiyel arz eden hidroelektrik enerjiye yatırım planlarında öncelik kazandırmıştır (AK, 2009). Potansiyelin bir an önce değerlendirilmesi ve kamu yükünün azaltılması adına gerekli yasal düzenlemeler (3096 Sayılı kanun, 5627 Sayılı kanun) yapılarak özel sektör de üretim sürecine dâhil edilmiştir (Topçu: 2011., Aslan & Soğuksulu, 2017). Özel sektöründe üretim sürecine dâhil olması ile potansiyel arz eden hemen her akarsuyun üzerinde mantar gibi türeyen, bir ya da daha fazla HES görmek alışlagelmiş olmuştur. Çalışmanın konusunu oluşturan Katıklı Çayı Havzası'nda yer alan Bağbaşı ve Büyükbahçe nehir tipi hidroelektrik santralleri de bu amaçlar doğrultusunda özel sektör tarafından inşa edilmiştir. Enerji ihtiyacını en ekonomik şekilde karşılama ihtiyacı bu projelerde çevre ve ekoloji hassasiyetinin göz ardı edilmesine zemin hazırlamıştır. Temel güdüsü düşük maliyetlerle yüksek kar elde etmek olan özel şirketler hem inşa hem de işletme aşamasında geri dönüşü mümkün olmayan çevresel bozulmalara sebep olmuştur.

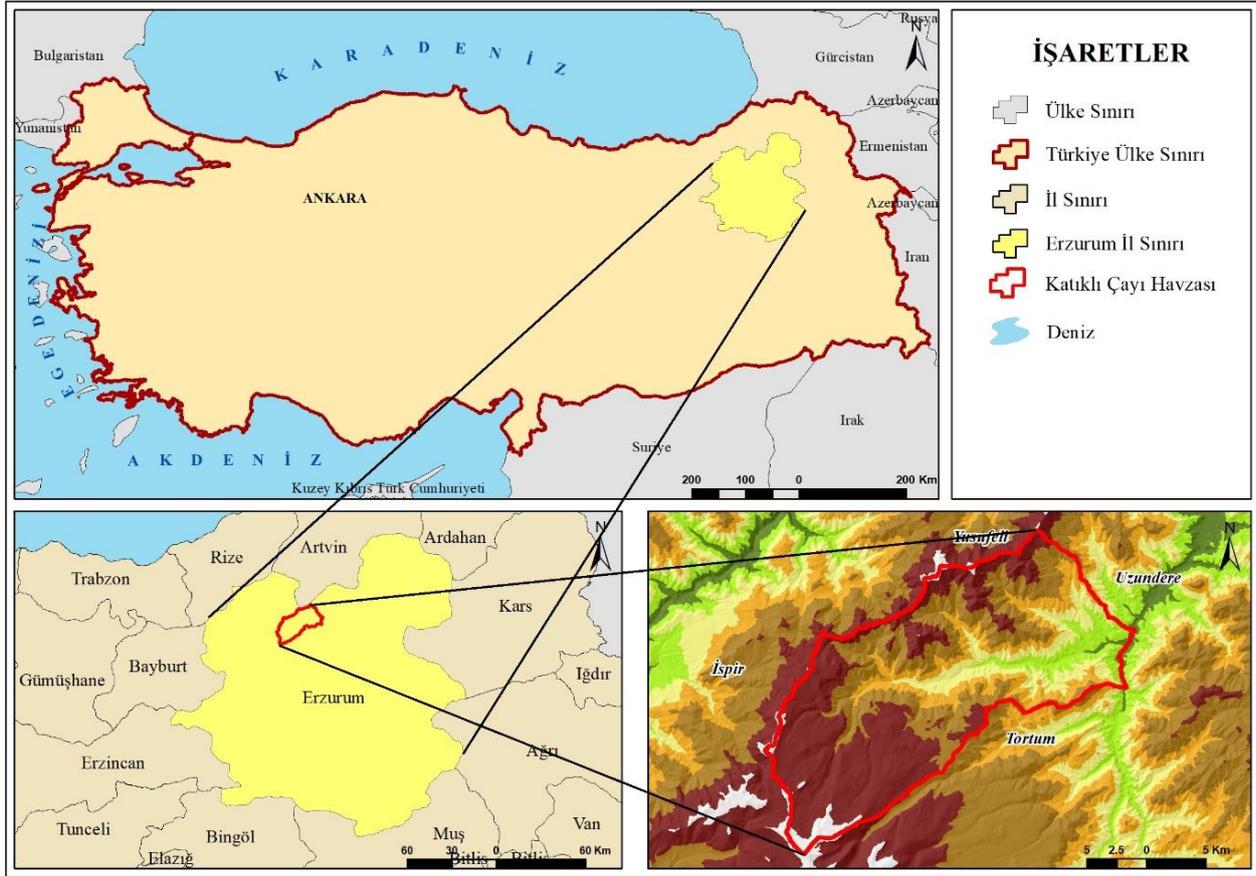
Bu çalışmada Katıklı Çayı Havzası'nda kurulan nehir tipi hidroelektrik santrallerin çevresel etkilerini coğrafi bakış açısıyla ortaya koymak ve tespit edilen sorunlara çözüm önerileri getirmek amaçlanmıştır. Bu doğrultuda çalışmada Katıklı Havzasındaki HES'lerin sahadaki coğrafi görünüme, canlı yaşamına (kara ve su ekosistemine), sosyoekonomik hayata etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

2. ARAŞTIRMA SAHASI

Araştırmaya konu olan Bağbaşı ve Büyükbahçe HES'lerin inşa edildiği Katıklı Çayı Havzası Erzurum ilinin kuzeyinde bulunan Tortum ilçesi sınırları içerisinde yer almaktadır (Harita 1). Coğrafi olarak Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü sınırları içinde kalan araştırma sahasının koordinatları 41°10'41"- 41°29'03" doğu boylamları ve 40°20'40"- 40°34'24" kuzey enlemleridir.

Tortum Çayı'nın kollarından birini oluşturan Katıklı Çayı Havzası'na ulaşım Erzurum- Artvin yolu (D950) üzerinden sağlanmaktadır. Doğu Karadeniz Bölümü sınırlarında kalan saha, güneyinde etkili olan karasal iklim ile kuzeyindeki Karadeniz iklimi arasında geçiş özelliği göstermektedir. Hidrografik açıdan Çoruh Havzası sınırları içerisinde yer almaktadır. 22.100 km²'lik Çoruh Havzası içerisinde çalışma sahası yaklaşık 478,1 km² alan kaplamaktadır (Alkan, 2019).

Araştırma sahasının yerleşmelerini havza içerisinde birbirinden sınırlarla ayrılan Bağbaşı, Aşağı Serdarlı, Serdarlı, Pehlivanlı, Dikmen, Çataldere ve Uzunkavak mahalleleri oluşturmaktadır. Sahanın kuzeybatısında Uzunkavak ve Çataldere mahalleleri, merkezinde Dikmen ve Serdarlı mahalleleri (Aşağı ve Yukarı Katıklı), kuzeyinde Bağbaşı Mahallesi, doğusunda ise Pehlivanlı mahallesi yer almaktadır. Sahanın kuzey sınırını Artvin iline bağlı Yamaçüstü Köyü, kuzeydoğusunu idari olarak Uzundere İlçesine bağlı olan Dikyar Mahallesi, güneybatı sınırını Şenyurt Mahallesi, kuzeybatısını ise İspir İlçesine bağlı Devedağı, Duruköy, Koç Mahalleleri, güneyini ise Derekapı Mahallesi sınırlar (Alkan, 2019).



Harita 1. Çalışma sahasının konum haritası.

3. YÖNTEM

Yöntem özneyi en kısa yoldan sonuca götüren düşünsel ve eylemsel bir süreçtir (Sönmez & Alacapınar, 2019; İslamoğlu & Alnıaçık, 2019). Araştırmacıyı sonuca götüren yöntem biliminin nicel, nitel ve karma olmak üzere üç ana yaklaşımı vardır (Alkan vd., 2019). Nicel araştırmalarda sayısal veriler, nitel araştırmalarda sözel veriler, karma araştırmalarda ise hem nitel hem de nicel veriler toplanmaktadır (Creswell, 1999). Nitel araştırmada araştırmacılar etnografi ve vaka analizi gibi araştırmaya tasarımları kullanarak katılımcıların fenomenle ilgili deneyimlerini anlamaya çalışırlar. Bu tür araştırmalarda amaç bir hipotezi kanıtlamak ya da çürütmek değil, incelenmekte olan olguyu keşfetmek ve ayrıntılarla açıklamaktır. Nicel araştırmalarda ise anket verileri ve test puanları gibi nicel veriler üzerinden istatistiksel analizler yapılarak bir hipotezin kanıtlanması ya da çürütülmesi amaçlanır (Ivankova & Creswell, 2009). Karma araştırmalarda ise her iki yöntemin güçlü yönleri kullanılmaktadır. Sosyal bilimlerin karmaşık problemlerini açıklamakta tek başına yetersiz kalan nitel ve nicel araştırma yöntemlerinin yerine bu çalışmada karma araştırma yöntemleri tercih edilmiştir (Creswell, 2009). Araştırma nicel ve nitel verilerin eşit ağırlığa sahip olduğu ve aynı anda toplandığı eş zamanlı üçgenleme araştırma tasarımına uygun yürütülmüştür (Tunalı vd., 2016). Sahadan veri toplama aşamasında uygunluk örnekleme tercih edilmiş, hem kolay ulaşılabilen hem de gönüllü olan örneklem seçilmiştir (Baki, 2012). Veri toplamak için araştırmacı ile katılımcının aynı ortamda ve etkileşim halinde olduğu yüz yüze anket türü tercih edilmiş, gönüllü katılımcılardan oluşan 136 kişiye uygulanmıştır (Akalin, 2015). Bunun yanı sıra HES'lerin inşa ve işletme aşamasında saha gözlemleri yapılmış, raporlar tutularak saha fotoğrafları çekilmiştir. Saha gözlemleri ve anketlerden elde edilen bilgiler fotoğraflarla desteklenerek çalışma tamamlanmıştır.

4. BULGULAR

4.1. Katıklı Çayı Havzasındaki Nehir Tipi Hidroelektrik Santraller

Nehir tipi hidroelektrik santraller suyun regülatör yapısıyla akarsu yatağından çevrilip düşü sağlayabilecek bir uzaklığa taşınarak sahip olduğu potansiyel enerjiyi türbinler vasıtasıyla mekanik enerjiye, mekanik enerjiyi de jeneratör yardımıyla elektrik enerjisine çevirerek enerji üreten sistemlerdir (Yumurtacı & Karakoyun, 2013). Bu nedenle suyun potansiyel enerjisinin yüksek olduğu havzalar nehir tipi HES'ler için çekim alanı oluşturmaktadır. Türkiye'nin yüksek enerji potansiyeli arz eden Çoruh Nehri havzasının kollarından birini oluşturan Katıklı Çayı Havzası da enerji yatırımcılarının dikkatini çekmekte gecikmemiştir. Özel sektör tarafından havzada yapılması planlanan HES projelerinden sadece ikisi onay almıştır. Onaylanan projelerden Büyükbağçe HES'in yapımı 2010 yılında başlanarak 2015 yılında tamamlanmış, Bağbaşı HES'in yapımı ise 2010 yılında başlanarak 2016 yılında tamamlanmıştır. Yapımı tamamlanan santraller EPDK tarafından onaylanarak YİD (Yap İşlet Devret) modeli ile üretime başlamıştır.

Sıralı HES olarak adlandırılan tesislerde su, Büyükbağçe HES'te enerji üretiminde kullanılıp vadiye bırakıldıktan hemen sonra kısa mesafe içerisinde yeni bir regülatör yapısı ile Bağbaşı HES'in iletim hattına alınmaktadır. Böylece Bağbaşı HES'te akarsuyun türbinlerin çalışmasını gerektirecek debiye ulaşması için depolanma ihtiyacı duyulmamaktadır. Sağlanan bu eş güdümlü zaman ve emekten tasarruf edilerek maliyet düşürülmekte ve yüksek düzeyde kar elde edilmektedir. Ancak bu durum vadinin can suyu ile beslenen bölümünün daha da uzamasına neden olmaktadır. Çalışma sahasında yapılan ölçümlere göre Büyükbağçe HES'in akarsu yatağındaki can suyu ile beslenen kısım 10,5 km, Bağbaşı HES'in ise 12 km'dir. Vadinin 22,5 km'lik kısmında yaşam can suyu ile sürdürülmekte, HES'lerin ekosistem üzerindeki etkisi iyiden iyiye hissedilmektedir (Alkan, 2019)

4.1.1. HES'lerin İnşa Aşamasında Çevreye Etkileri

HES ünitelerinin inşası için doğal çevreye yapılan müdahaleler birtakım çevre bozulmalarını da beraberinde getirmiştir. Suyun santrale taşınmasını sağlayacak iletim hattının yapımı için eğimli yamaçlara yol güzergahı oluşturulmuştur. Bu durum zaten eğim değerlerinin yüksek olduğu sahada yamaç dengesinin bozulmasına ve erozyonun şiddetinin artmasına zemin hazırlanmıştır. Ayrıca yağışla beslenme esnasında üst yamaçlardan eğim doğrultusunda süzülen sular yol düzlüğü boyunca zemine sızarak toprağı suya doymun hale getirip dolaylı olarak heyelan riskini artırmaktadır (Şahin & Sipahioğlu, 2003). Yol inşasında ortaya çıkan hafriyatın şevlerden aşağıya gelişigüzel bir şekilde bırakılması bu alanları yaşam alanı olarak seçen yaban hayvanlarının ve alana yerleşmiş olan bitki örtüsünün zarar görmesine neden olmuştur (Fotoğraf 1). Yamaç aşağı dökülen bu molozlar yamaç yükünü artırmış ve toprağın zemine tutunma kabiliyetini sınırlandırmıştır. Bu durum da yamaç boyunca zaman zaman kaya düşmesi ve akma gibi kütle hareketlerinin oluşmasına neden olmuştur.



Fotoğraf 1. HES Ünitelerinin İnşası Aşamasında Bitki Örtüsünün Tahrip Edilmesi ve Yamaçlardan Dökülen Molozların Oluşturduğu Çevre Sorunları

İnşaat aşamasında yaşanan bir diğer sorun ise iletim hattı, cebri boru ve yüklem havuzu yapımı sürecinde sahada yer alan bitki örtüsünün tahrip edilmesidir (Fotoğraf 1). Erzurum Orman Bölge Müdürlüğü verilerine göre Bağbaşı HES tesisleri inşası esnasında 113.198,56 m², Büyükbağçe HES tesisleri inşasında ise 238,558,936 m² orman arazisi kullanılmıştır. Kullanılan sahada yer alan bitki örtüsünün temel türlerini yoğun bir şekilde çalı formasyonu, yer yer ardıç ve sarıçamlar oluşturmaktadır. Sahada orman örtüsü zayıf olduğu için çok az miktarda orman alanı zarar görmüştür. Ancak yol yapımı ve cebri boru inşasında önemli ölçüde çalı formasyonu tahrip edilmiştir (Alkan, 2019).

Hortu Dağı'nın kuzey yamaçlarından geçirilen iletim hattının inşası esnasında çalışan iş makineleri ve tünel inşası için yapılan patlamaların yüksek desibelde çıkardığı sesler gürültü kirliliğine neden olmuştur. Bu durum alanı habitat olarak seçen dağ keçilerinin üzerinde stres oluşturarak yaşam alanlarını terk etmelerine neden olmuştur. Nitekim sahada yapılan anket sonuçlarına göre katılımcıların %58,1'i çalışmalar süresince yaban hayvanlarının olumsuz etkilendiğini ifade etmiş, yapılan görüşmelerde ise bu bölgede dağ keçilerini uzun süredir görmediklerini bildirmişlerdir (Alkan, 2019).

4.1.2. İşletme Aşamasında Yaşanan Çevre Sorunları

HES'lerin işletme aşamasında yaşanan sorunların temel nedenini akarsuyun boyuna profilinin regülatör yapısıyla kesilerek suyun enerji üretimi için santrale çevrilmesi oluşturmuştur (Fotoğraf 2). Doğal akışı nispeten kesintiye uğratan akarsuyun faaliyetleri de aynı oranda kesintiye uğramıştır. Kesintiye uğrayan faaliyetlerden biri yatak içi sediment taşınımıdır. Akarsuyun akışı beşerî müdahalelerle denetleninceye kadar bu süreç bozulmadan günümüze kadar devam etmiştir. Ancak enerji üretimi için inşa edilen regülatör yapısıyla bu doğal süreç kesintiye uğramıştır. Regülatör yapısı üzerinde inşa edilen çakıl geçidi yeterli olmamış, su almak için inşa edilen bu yapının vadi içi sediment akışını büyük ölçüde kestiği görülmüştür. Sediment taşınımını kesilmesi hem balıkların besin maddelerini oluşturan makro omurgasızların yaşam alanlarının hem de balıkların yumurtalarını bırakması için uygun ortam şartlarını barındıran kumlu alanların gelişimini olumsuz etkilemiştir (Serengil & Yurtseven, 2015). Ayrıca regülatör yapısıyla yayılımı engellenen sediment regülatör seddi önünde birikmiştir. Biriken sedimentin su kanallarını tıkaşını önlemek için santral görevlileri yatak içine müdahale ederek malzemeyi yatak kenarına depolanmış, bu alanda görüntü kirliliğine neden olmuştur (Fotoğraf 2).



Fotoğraf 2. Regülatör Yapısının Önünde Biriken Sedimanların Vadi Yamaçlarına Depolanması Sonucu Oluşan Çevre Kirliliği

Akarsular sucul faunanın barınma, üreme ve çoğalma ortamlarını oluşturmada, taşıdığı organik, inorganik (larva, plankton, böcek vb.) maddelerden oluşan çeşitli besin maddeleriyle popülasyonun devamını sağlamaktadır (Bozkurt & Yüksel, 2017). Katıklı Çayı üzerine inşa edilen regülatör yapısı üretim için santrale taşıdığı suyla ara segmentte yaşayan canlıların ihtiyacı olan besin akışını da kesintiye uğratmaktadır. Buna ek olarak üretim için santrale iletilen su regülatör üzerindeki izgaralardan başlanarak üretim aşamasına kadar birkaç noktada filtrelenmektedir. Türbin çarklarının zarar görmesini önlemek için yapılan bu ardışık filtreleme esnasında su içinde bulunan besin maddeleri de büyük ölçüde ayrıştırılmaktadır. Üretimde kullanılan su vadiye sucul faunanın ihtiyacı olan tüm o besin maddelerinden yoksun olarak dönmektedir (Serengil & Yurtseven, 2015).

Akarsu boyuna profilini dik kesen regülatör yapısının etkilerinden biri de su ekosistemi içinde yer alan canlıların mevsimlik su sıcaklığı ve kalitesinde meydana gelen değişim, besin arama, yumurta bırakma, gibi çeşitli amaçlarla yatak içerisinde yaptıkları göçlere engel teşkil etmesidir. Ekosistem bütünlüğünü bozan ve göçleri kesintiye uğratan bu yapının etkisini kırmak için yapı içerisine balık geçitleri inşa edilse de istenilen düzeyde başarı elde edilememiştir. Katıklı Çayı'nda bıyıklı balık, dağ alası, tatlı su kefal ve çöpçü balığı türleri yaşamaktadır. Bu türlerden dağ alasının yaşam alanı hızlı akan, bol oksijenli sular ve tolerans seviyesi bıyıklı balığa oranla oldukça düşüktür. Bıyıklı balık ise alabalığa oranla daha az oksijenli ve daha sıcak sulara uyum sağlayabilmektedir (Aksungur vd., 2011). Bu iki türün de beslenme ve yumurtlama dönemlerinde mevsimlere göre yatağın memba ve mansabını göç için yoğun olarak kullandığı bilinmektedir. Ancak balıkların balık geçitlerini göç için kullanma uyumunun düşük olduğu ve buna bağlı olarak regülatör yapısının memba kısmında bu türlerin popülasyonunun çok azaldığı gözlemlenmiştir. Özellikle de sonbahar döneminde yerel taban seviyesi olan Tortum Gölüne, ilk bahar aylarında ise kollarından biri olan Katıklı Çayı'nın yukarı kısmına doğru yumurta bırakmak

ve beslenmek için göç eden bıyıklı balığın Büyükbahçe HES regülatör yapısından sonra akarsuyun yukarı çığırında son yıllarda neredeyse hiç görülmediği gözlemlenmiştir. Sahada uygulanan anket ile balık geçitlerinin ekosistem bütünlüğünü sağlama açısından yeterli olup olmadığını ölçmek için yöneltilen soruya katılımcıların % 66,2' si yetersiz olduğunu cevabını vermiştir (Alkan, 2019).

İşletme aşamasında yaşanan sorunlardan belki de en önemlisi de suyun %90'ının santrale çevrildiği regülatör yapısı ile üretim tamamlandıktan sonra yatağa geri bırakıldığı kuyruk suyu çıkış noktasına kadar olan bölüm de can suyu anlaşmasına bağlı sorunlardır. Suyun debisinin %90'ının enerji üretimi için dere yatağından alınması; akış hızını, derinliğini, yatak içerisinde temas halinde olduğu ıslak çevre alanını azaltmış, sucul faunanın yaşam alanlarını daraltmıştır. Suyun akış hızı ve derinliğinin azalması su sıcaklığının artmasına neden olurken aynı zamanda akarsuyun kendini temizleme özelliğini kaybetmesine neden olmaktadır. Suyun akış hızının azalması ve sıcaklığının artması ise su bünyesinde bulunan oksijen miktarının önemli ölçüde azalmasına neden olmaktadır (DSİ, 2010). Vadi boyunca kurulmuş olan yerleşmelerin kanalizasyon ayaklarının can suyunun temizleyebileceğinden fazla miktarda atığı dere yatağına taşıması suyun kalitesini iyice bozmuştur. Debisi azalan Katıklı Çayı tarafından atıkların sirkülasyonunun sağlanamaması çevrede sivrisinek popülasyonunun rahatsız edici derecede artmasına ve koku kirliliğine neden olmaktadır. Akış hızı ve oksijen miktarının azalmasına ek olarak kanalizasyon atıklarının da dereye bırakılması yatak boyunca yosun miktarında artma ve yer yer ötrofikasyon gibi kirlilik şartlarını ortaya çıkmasına neden olmuştur (Sever, 2005., Fotoğraf 3). Araştırma sahasında yapılan anket çalışması ile yöre sakinlerinin can suyuna dair görüşleri alınmış, katılımcıların %59,6'sı can suyu ile beslenen bölümde su kalitesinin düştüğü yönünde görüş bildirmiştir.



Fotoğraf 3. Cansuyu ile Beslenen Bölümde Akarsuyun Kendini Temizleme Kabiliyetinin Düşmesine Bağlı Olarak Oluşan Kirlilik

HES'ler havzada sürdürülen tarımsal faaliyetleri de olumsuz etkilemektedir. Büyükbahçe HES regülatör yapısından Bağbaşı HES kuyruk suyu çıkış noktasına kadar can suyu ile beslenen ara bölümde bağ, bahçe, tarla, çayır niteliğinde toplam 731 ha sulanabilir tarım arazisi yer almaktadır. Bu arazileri sulamak için inşa edilmiş 300'ün üzerinde ark bulunmaktadır. HES'ler üretime başlamadan önce inşa edilen arkların tamamı faaliyette olduğunda dahi dere yatağında sucul ekosistemin ihtiyacı olan su bulunurken, HES'lerin faaliyete geçirilmesinden sonra bırakılan can suyu miktarı aynı anda hem tarım hem de sucul ekosistemin ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Kaynağa yakın arklarda sulama yapılan arazilerde sorun yaşanmazken, ağıza yakın kısımdaki arklarda ihtiyaç duyulan suyun yeterince karşılanamaması sulama faaliyetlerini aksatmaktadır. Yöre halkı tarafından sulamanın bir sisteme bağlanmaması ve akarsuyun debisinin yüksek olduğu dönemlerdeki eski alışkanlıklarla sulamaya devam edilmesi bırakılan can suyunun neredeyse tamamının tarımda sulama için kullanılmasına neden olmaktadır. Vadi içerisinde beslenmenin düşük buharlaşmanın yüksek olduğu yaz aylarında (temmuz ve ağustos) minimum seviyeye düşen debi hem sucul ekosistemi hem de tarımsal faaliyetleri olumsuz etkilemektedir. Nitekim saha da yapılan anket sonuçlarına göre yöre katılımcıların %36,2'si tarımda sulama problemi yaşadığını ifade ederken, %61,1' i bırakılan can suyunu yetersiz bulmaktadır (Alkan, 2019).

Katıklı Çayı havzasında HES'lerin işletme aşamasında yaşanan kazalar da büyük çevre sorunlarına neden olmuştur. Bu kazaların ilki Büyükbahçe HES'in yükleme havuzunun taşması ile gerçekleşmiş, santral ile havuz arasında yer alan yamaç aşındırılmıştır. Bu durum sırasında taşkın erken fark edilerek bir facianın eşiğinden dönülmüştür. Ancak yaşanan ikinci kazada ilki kadar şanslı olunmamış, Bağbaşı HES'in iletim hattında yaşanan sızıntı Gelinkaya Tepenin vadiye bakan yamacında büyük bir heyelana neden olmuştur. Heyelan enkazı Katıklı Çayı'nın akışını bir set şeklinde kesmiş, setin arakasında yer alan ekili alanlar oluşan göl suları arkasında kalarak zarar görmüştür. Vadiyi takiben havza yerleşmelerini

ilçeye bağlayan yolda heyelandan etkilenmiş, yaklaşık bir hafta boyunca ulaşım sağlanamamıştır. Enkazın kaldırılması aylar sürmüş nitekim heyelanın çevrede bıraktığı izleri silmek mümkün olmamıştır (Fotoğraf 4).



Fotoğraf 4. HES Borusunun Patlaması Sonucu Yaşanan Heyelanın Çevreye Etkisi

5. TARTIŞMA ve SONUÇ

Katıklı Çayı Havzası'nda kurulan Bağbaşı ve Büyükbahçe HES'ler inşaat aşaması ile başlayıp işletme aşamasıyla devam eden süreçte bir takım çevre sorunlarına neden olmuştur. HES ünitelerinin inşası için Katıklı Çayı'nın akış yönüne göre sağ vadi yamacına yol yapılmıştır. Yol yapımı esnasında güzergâh boyunca var olan bitki örtüsü tahrip edilmiş, ortaya çıkan molozlar ve inşaat atıkları çevre hassasiyeti gözetenmeden gelişigüzel bir şekilde şevlerden aşağı dökülerek çevre kirliliğine sebebiyet verilmiştir. Diğer taraftan eğimli yamaçlara yol inşa edilmesi yamaç dengesini bozmuş ve heyelan riskini artırmıştır. Bu duruma bağlı olarak 24 Mayıs 2022 de iletim hattındaki sızıntı sonucu Gelinkaya tepesinin vadiye bakan yamacında büyük bir heyelan yaşanmıştır. Heyelan sonucunda Katıklı Çayı'nın önü tıkanmış, tarım arazileri su altında kalmış ve yaklaşık bir hafta boyunca vadi yerleşmelerini ilçeye bağlayan yol trafiğe kapalı kalmıştır. Felaketin can kaybıyla sonuçlanmaması tek teselli olurken, günlük hayatın kesintiye uğraması, ekili alanlarda yaşanan ürün kaybı ve heyelan sahasının rehabilitasyon çalışmaları için harcanan kaynaklar yapılan ihmallerin faturası olmuştur.

HES'lerin inşa aşamasında yaşanan çevre sorunları sahada kalıcı etkiler bırakmıştır. Bunun yanı sıra işletme aşamasında yaşanan sorunlar sürece bağlı olarak faaliyet dönemi boyunca devam etmektedir. İşletme sürecinde ortaya çıkan sorunların temeli su kullanım haklarına dayalıdır. Dere yatağındaki suyun büyük bir bölümünün (% 90) mevsim farkı gözetmeksizin enerji üretmek için santrale iletilmesi, suyun vadiden alındığı saptırma savağı ile santral arasında kalan kısımda önemli sorunlara yol açmaktadır. Ara kısımda suyun debisinin azalmasına bağlı olarak; ıslak çevre alanı daralmış, balık yaşam alanlarını kısıtlanmış, balıkların yatak içerisindeki belli alanlarda (küçük su birikintileri) toplanmasına ve kolay av olmalarına neden olmuş, balıkların ihtiyacı olan plankton taşınımı yavaşlamış, durgun akan suyun sıcaklığı yükselmiş, çözülmüş oksijen miktarı azalmış ve sirkülasyonu yavaşlayan suyun kirliliği artırmıştır. Şüphesiz bu sorunlar ekosistem üzerinde büyük orada olumsuz etkilere yol açmıştır.

Katıklı Çayı Havzası'nda HES'ler inşa aşamasında daha çok doğal çevreyi olumsuz etkilerken, işletme aşamasında hem doğal çevreyi hem beşerî çevreyi olumsuz etkilemiştir. Suyun enerji üretimi için HES'lere aktarılması %77,2'si tarımsal faaliyetlerle uğraşan yöre sakinlerinin tarımda sulama problemi yaşamasına neden olmuştur. Bu durum tarım yapan çiftçilerin %36,8'ini arazilerini boş bırakma fikrine itmıştır. Böylece zor şartlar altında hayatla mücadele eden yöre halkının tarıma dayalı ekonomilerinin bozulmasına ve buna bağlı olarak nüfusun göç etmesine neden olmuştur.

Enerji üretimi düşük, çevresel etkileri oldukça büyük olan nehir tipi hidroelektrik santrallerin planlama ve projelendirme aşamasında oldukça titiz hareket edilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede bu faaliyetlerin yapımı ve

işletiminde tamamen ekonomik kaygılar yerine ekolojik kaygıların dikkate alınması sürdürülebilir bir çevre için önem arz etmektedir. Bu kapsamda HES'lerden etkilenecek sahanın flora ve fauna özelliklerine ek olarak yörenin sosyoekonomik koşulları titizlikle araştırılmalıdır. Çalışma sahasında olduğu gibi yöre ekonomisi tarıma dayalı ise nehir tipi HES'ler tercih edilmemeli ya da bırakılan can suyu miktarı her havzanın ihtiyacına göre farklı hesaplanmalıdır. Can suyu miktarı, ara kesimde yaşayan sucul faunanın popülasyonu ve yapılan tarımsal faaliyetlerin büyüklüğü oranınca gerekli görüldüğü durumlarda %50 veya daha üzerine çıkarılmalıdır. Yine HES yapıları inşa aşamasında doğayı en az tahrip edecek yöntemler tercih edilmeli, oluşan tahribatın giderilmesi için ise rehabilitasyon çalışmalarının inşaat aşamasından hemen sonra ivedilikle yapılması için gerekli yasal düzenlemelerin yapılması ve denetiminin hassasiyetle yapılması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Ak, O. (2009). Nehir tipi hidroelektrik santrallerinin sucul ekosistem üzerine etkileri. *Aquaculture Studies*, 2009(2).
- Akalın, M. (2015). Anket: örnek açıklamalarıyla sosyal bilimlerde araştırma tekniği. Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Akpınar, A., Kömürcü, M. İ., Kankal, M., ve Filiz, M. H. (2009). Çoruh Havzası'ndaki küçük hidroelektrik santrallerin durumu. *Yenilenebilir Enerji Kaynakları Sempozyumu*, Diyarbakır, 249-254.
- Alkan, S. (2019). Katıllı Çayı Havzasının coğrafi özellikleri ve hidroelektrik santrallerin çevresel etkileri (Yayınlanmamış yüksekisans tezi). Erzurum: Erzurum Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Alkan, V., Şimşek, S., ve Erbil, B. A. (2019). Karma yöntem deseni: öyküleyici alanyazın incelemesi. *Eğitimde Nitel Araştırmalar Dergisi*, 7(2), 559-582.
- Aslan, H. ve Soğuksulu, Ş. (2017). Nehir tipi hidroelektrik santralleri (NT-HES)'nin neden olduğu sorunlar ve rehabilitasyon çalışmaları: Trabzon örneği. *KSÜ Doğa Bilimleri Dergisi*, 20(1), 67-74.
- Baki, A. ve Gökçek, T. (2012). Karma yöntem araştırmalarına genel bir bakış. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(42), 1-21.
- Bozkurt, R. ve Yüksel, Y. A. (2017). Balık geçitleri ve hidroelektrik santrallerinin balık göçlerine etkisi. *Türk Doğa ve Fen Dergisi*, 6 (2), 95.
- Creswell, J. W (2009). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage publications.
- Creswell, J. W. (1999). Mixed-method research: Introduction and application. In *Handbook Of Educational Policy* (pp. 455-472). Academic press.
- Çalışkan, Ş. (2009). Türkiye'nin enerjide dışa bağımlılık ve enerji arz güvenliği sorunu. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25, 297-310.
- Demir, M. (2013). Enerji ithalati cari açık ilişkisi, var analizi ile türkiye üzerine bir inceleme. *Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi (AKAD)*, 5(9), 2-27.
- Kaya, G. (2022). *Yusufeli Barajı'nın Çevresel Etkileri*. İstanbul: Kriter Yayınevi.
- Ivankova, N. V. ve Creswell, J. W., (2009). *Mixed Methods*. Heigham, J., & Croker, R. (Ed), *Qualitative research in applied linguistics: A practical introduction*, (ss,135-161), Springer.
- İslamoğlu, A. H., ve Alnıaçık, Ü. (2019). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri*. İstanbul: Beta Yayınevi.
- Kahraman, G. (2019). Türkiye'de kentleşmenin enerji tüketimi ve karbon salınımı üzerine etkisi. *Journal of the Institute of Science and Technology*, 9(3), 1559-1566.
- Orman ve Su İşleri Bakanlığı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü. (2010). *DSİ Genel Müdürlüğü 2009 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara: DSİ.
- Serengil, Y. ve Yurtseven, İ. (2015). Nehir Tipi Hidroelektrik Santrallerinin Yapısal Elemanlarının Çevresel Etkileri. 4. Su Yapıları Sempozyumu, Kongre Kitabı, 519-529.
- Sever, R. (2005). *Çoruh Havzası Enerji Yatırım Projeleri ve Çevresel Etkileri*, İstanbul: Çizgi Kitapevi.
- Sönmez, V. ve Alacapınar, F. G. (2019). *Örneklendirilmiş bilimsel araştırma yöntemleri*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Şahin, C. ve Sipahioğlu, Ş. (2003). *Doğal Afetler ve Türkiye*, Ankara: Gündüz Eğitim ve Yayıncılık.
- Topçu, F. H. (2011). Hidroelektrik santrallerinde kamu ve özel sektörün rolünün değişimi ve yarattığı sorunlar. *Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 3(1), 223-242.
- Tunalı, S. B., Ömer, G. Ö. Z. Ü., & Göktuğ, Ö. Z. E. N. (2016). Nitel ve nicel araştırma yöntemlerinin bir arada kullanılması "karma araştırma yöntemi". *Kurgu*, 24(2), 106-112.
- Yılankıran, N. ve Doğan, H. (2020). Türkiye'nin enerji görünümü ve 2023 yılı birincil enerji arz projeksiyonu. *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 10(2), 77-92.

Yumurtacı, Z. ve Karakoyun, Y. (2013). Hidroelektrik santral projelerinde çevresel akış miktarının ve çevresel etkinin değerlendirilmesi". TMMOB Makina Mühendisleri Odası Tesisat Mühendisliği, 21 (138), 1-16.

Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisi

Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)

To Cite This Article: Deniz, S. & Kaya, G. (2022). Industrial Activities in Başiskele District. *Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)*, 1(2), 55-66.

Submitted: November 29, 2022

Revised: December 23, 2022

Accepted: December 22, 2022

INDUSTRIAL ACTIVITIES in BAŞİSKELE DISTRICT

Başiskele İlçesinde Sanayi Faaliyetleri *

Sinan DENİZ¹

Günay KAYA²

Öz

Bir yerleşim yerinde sanayinin kısa sürede gelişmesi geniş bir hinterland sahası, büyük pazarlara yakınlık, iklim koşullarının elverişli olması, hammaddeye yakınlık, çevrede su varlığının bol olması, işgücünün varlığı, devlet teşviki ve desteğiyle gelişmiş bir ulaşım ağının varlığına bağlıdır. Günümüzde teknolojinin gelişmesiyle bu faktörlerden bazıları etkisini biraz azaltsa da sanayinin gelişmesinde hala büyük bir rol oynamaktadırlar. Başiskele ilçesi deniz, kara ve demir yolu ağına sahip olması, kolay hammadde ve işgücü temini, büyük pazarlara yakın olması ve Türkiye'nin gelişmiş sanayi bölgesinde yer alması sanayisinin gelişmesini kolaylaştırmıştır.

Anahtar Kelimeler: Başiskele, Sanayi Coğrafyası, Sanayi, KOSBAŞ, Kartonsan

Abstract

The rapid development of industry in a settlement depends on the presence of a large hinterland area, proximity to major markets, favorable climatic conditions, proximity to raw materials, abundant water availability in the environment, presence of labor force, and a developed transportation network with government incentives and support. Today, although some of these factors have reduced their influence a little with the development of technology, they still play a major role in the development of the industry. The fact that Başiskele district has a sea, road and railway network, easy raw material and labor supply, being close to major markets and being located in the developed industrial zone of Turkey has facilitated the development of its industry.

Keywords: Başiskele, Industrial Geography, Industry, KOSBAŞ, Kartonsan

* Bu çalışma, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Ana Bilim Dalında "Başiskele İlçe Merkezinin Coğrafyası" adlı tez çalışmasından üretilmiştir.

¹ Sorumlu yazar, Doktora Öğrencisi, Atatürk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Coğrafya, Yakutiye, Erzurum. sinan.deniz.2125@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-0727-6010

² Doç. Dr., Giresun Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Merkez, Giresun. gkaya@atauni.edu.tr, ORCID ID: 0000-0003-2411-0899

1. GİRİŞ

Günümüzde kalkınmış ülkelere bakıldığında bu ülkelerin sanayi üretim sektörlerinin gelişmesi sonucu güçlü bir ekonomik düzeye ulaştıklarını görürüz (Doğanay ve Çavuş, 2013: 383). Bu gelişmişlik düzeyi dünya genelinde eşit bir şekilde dağılım göstermediği gibi ülkeler içerisinde de eşit bir dağılım göstermez. Ülkemizde de bu durum farklı değildir. Ülkenin bir kesimi sanayileşme açısından gelişme göstermiş olsa da diğer bir kesimi sanayileşme konusunda halen daha istenilen düzeyin çok altındadır. Bir yerde sanayinin gelişmesi için birçok faktör (hammadde, ulaşım, pazar, işgücü, coğrafi faktörler vb.) bir arada olması gerekmektedir. Araştırma sahası bu olanakların birçoğuna sahip olmasından ötürü sanayileşme açısından oldukça gelişme gösterdiği söylenebilir.

Türkiye’de bölgeler arası kalkınmışlık düzeyinin farklılık göstermesinde birçok neden olsa da temel nedenin coğrafi faktörler (iklim, coğrafi konum, yeryüzü şekilleri, doğal kaynakları gibi) olduğu yadsınmaz bir gerçektir. Gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerin çoğunda olduğu gibi ülkemizde de bölgeler arasındaki gelişmişlik farkını azaltmak, kalkınmışlık düzeyini eşitlemek için birçok politika geliştirilmektedir. Bu politikalar sayesinde gelir artışının daha adaletli bir şekilde bütün bölgelere dağıtılması amaçlanmaktadır (Gökçen, 1987: 363). Bu projelerin başarıya ulaşabilmesi için uygulanacağı bölgenin coğrafi şartlarının iyi bilinmesi gerekmektedir. Fakat bir sahada sanayi kurulabilmesi için coğrafi faktörlerin haricinde gerekli olan koşullar (sermaye, ulaşım, nitelikli işgücü, pazar vb.) genellikle belli bölgelerde yoğunluk kazandığından hem kamu hem de özel sektör yatırımları düzensiz bir dağılım göstermektedir. Bu sebeple az gelişmiş yöre veya bölgelerde öncelikle gelişmeyi önleyen şartların tespit edilmesi ve ona göre yerel ve bölgesel gelişim modellerinin belirlenmesi ülkemizin ekonomik politikaları arasında yer almalıdır (Karadeniz ve Yılmaz, 2021:1820).

Sanayi Devrimiyle birlikte toplumların yapısında büyük değişiklikler olmuş, üretim ve ulaşım araçlarında önemli gelişmeler meydana gelmiştir. İlk Olarak Batı Avrupa toplumların yapısı, davranışları ve hayat standartlarında değişikliklere neden olan bu durum zamanla dünyaya yayılmıştır (Dumansızoğlu, 2017: 21). Sanayi devriminden sonraki bu süreçte tarım toplumundan sanayi toplumuna geçilmesiyle tüm dünyada tarım ile uğraşan kesimin gelirleri sürekli bir azalma göstermiştir. Bu durumun sonucu olarak da tarımsal üreticilerin büyük çoğunluğu yaşadıkları yerlerden göç ederek sanayileşen bölgelere yerleşmişlerdir (Gündüz, 2013: 64). Başiskele’de Türkiye’nin ilk kuşeli karton tesisi olan Kartonsan’ın açılması yakın çevreden ve dışardan çalışmak amacıyla insanların yöreye gelip yerleşmesine sebep olmuştur. Bu durum sahada sanayinin gelişmesine öncülük etmiştir. 1969 yılında faaliyetlerine başlayan ve günümüze kadar da sürekli olarak devam ettiren Kartonsan, Ülke ekonomisine sürdürülebilir bir katkı sağlamaktadır (Üzmez, 2008: 248.).

Başiskele ilçesinde körfez kıyısında yer alan 798,000 m² alan üzerinde kurulan Kocaeli Serbest Bölgesi de önemli sanayi kuruluşlarının bulunduğu bir alandır. Bu bölge 30 yılı aşkın bir süredir serbest bölge statüsüne sahiptir. Kocaeli Serbest Bölgesi’nin alt ve üst yapısını iyileştirmek, geliştirmek ve işletmek amacı ile yörenin orta ve büyük sanayicileri toplanarak KOSBAŞ’ı (Kocaeli Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi A.Ş.) kurmuşlardır (Üzmez, 2008: 249, www.kosbas.com.tr/kosbas, Son Erişim Tarihi: 21.12.2022).

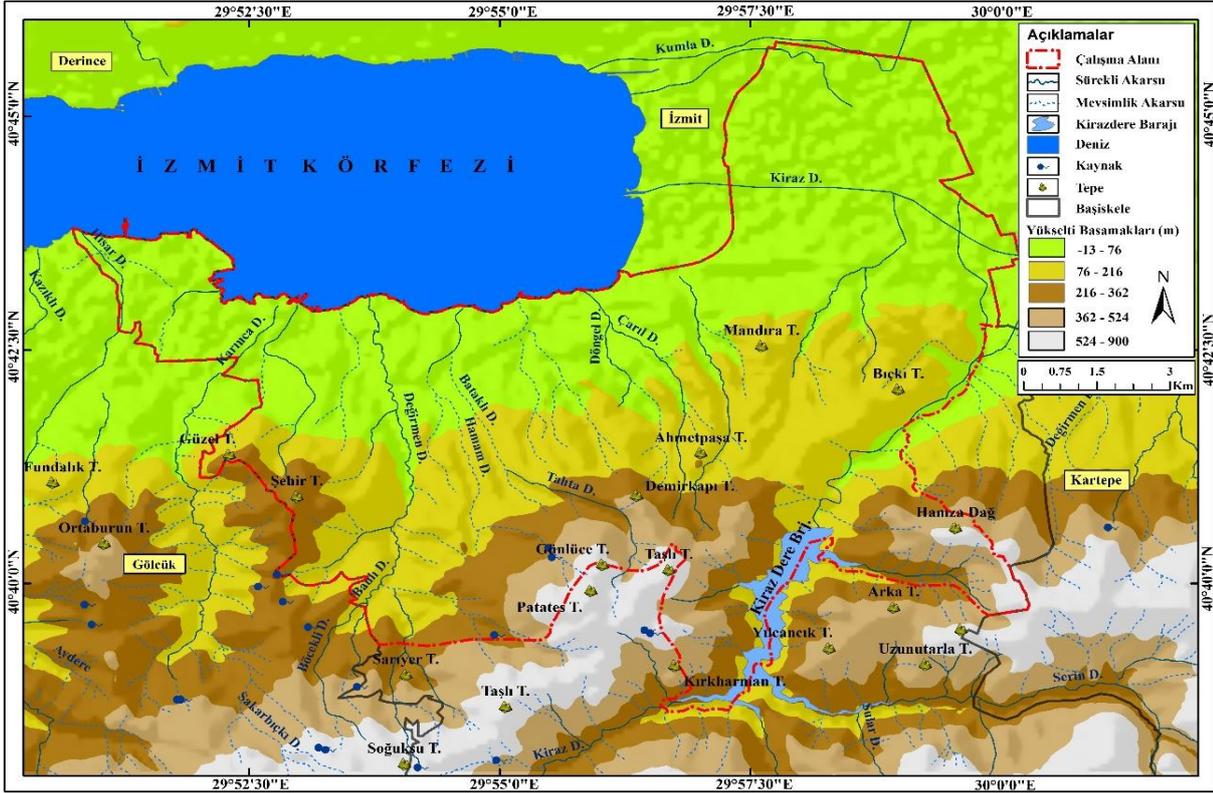
Yeniköy’de bulunan KOÜ Teknopark A.Ş. Türkiye’nin sanayinin gelişmişlik düzeyi bakımından önde gelen kentlerinden olan Kocaeli’nde yeni teknolojilerin geliştirilmesi amacıyla inşa edilmiştir. İçerisinde sayıları sürekli artmakla birlikte 65 firma sanayideki üretimi yükseltmek amacı ile araştırma, inceleme ve geliştirme çalışmalarını sürekli devam ettirmektedir (Başiskele Turizm Rehberi, 2012: 38).

Başiskele ilçesinde sanayi kuruluşları, fabrikalar ve gemi tersaneleri içe merkezinde deniz kıyısındaki düzlüklerde kurulmuştur. Bu durumun oluşmasında etkili olan faktörler gelişmiş bir kara yolu ulaşımının yanın sıra demir yolu hattı geçmesi ve deniz ulaşımının olmasıdır. Sanayinin bu alanda toplanmasının önemli bir nedeni ise tesis inşasının dağlık ve engebeli alanlara göre düzlüklerde daha kolay olmasıdır. Sanayinin gelişmesine bağlı olarak sahada tarımsal faaliyetler etkisini kaybetmiştir. Yörede yaşayan yerel halk eskiden daha çok tarım faaliyetleri ile uğraşırken, günümüzde sanayi kuruluşlarında işçi olarak çalışmayı tercih etmektedir.

2. YÖNTEM

Başiskele ilçesinde sanayi faaliyetlerinin gelişimini ve bu gelişimde etkili olan faktörleri incelemek bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Bu doğrultuda Başiskele de sanayi gelişimde etkili olan sanayi de yer seçimi, ulaşımın etkisi, pazar bulma gibi etkenler üzerinde durulmuştur.

Bu çalışmada hem nicel hem de nitel verilerin kullanıldığı karma desenli araştırma yöntemi kullanılmıştır. Kamu kurum ve kuruluşlarından alınan veriler derlenerek tablo, grafik ve sayısal veri olarak kullanılmıştır. Harita çizimleri Arcgis programı kullanılarak yapılmıştır.



Harita 2. Araştırma Sahası ve Yakın Çevresinin Fiziki Haritası

Başiskele 'de Akdeniz ikliminden Karadeniz iklimine geçiş olduğu Marmara geçiş tipi iklimi görülmektedir. İlçenin yıllık ortalama sıcaklığı 15,2 °C, yıllık ortalama yağış 982,6 mm. ve yıllık ortalama bağıl nem oranı %75'dir. Yağışların %30,9'ünü kış mevsiminde almaktadır. Sahanın önemli akarsuları Soğukdere, Sıcakdere, Kiraz Dere, Serindere, Parsık ve Kazandere'dir (Harita 2.).

Araştırma sahasının geçiş iklimi farklı fitocoğrafik bölgelere ait bitkilerin bir arada yetişmesine olanak sağlamıştır. İlçenin güneyindeki Samanlı Dağları'nda ve eteklerinde sık ve nemcil ormanların olduğu gür bir bitki örtüsü bulunmaktadır. Sahanın toprak özelliklerine bakıldığında en fazla yayılış gösteren toprak türünün Kahverengi orman toprakları olduğu görülür. Ayrıca sahada Alüvyal, kolüvyal, redzina ve ranker toprakları da bulunur (Zengin vd., 2005: 58; Uzun, 2013: 82).

3.2. Başiskele'de Sanayiye Etkileyen Coğrafi Faktörler

Sanayi insanların başlıca ekonomik faaliyetlerinden birisi olup, küreselleşme ve kalkınmanın motorudur. Sanayi yoluyla hammaddelerin şekillerinde değişiklikler yapılır, daha kullanışlı hollere getirilir ve böylece daha iyi değerlendirilir. Sanayinin herhangi bir yerde gelişme göstermesi için hammadde, enerji, sermaye, ulaşım, pazar ve işgücü gibi birçok etkenin bir arada olması gerekmektedir. Sanayide başlangıç faktörleri olarak kabul edilen bu etmenler, bir yerdeki sanayinin gelişmesinde çok büyük önem arz etmektedirler (Tümertekin ve Özgüç, 2015: 399-495).

Herhangi bir yerde sanayinin gelişmesi için birçok faktör bulunmaktadır. Bu faktörlerin bazıları doğal faktörler iken bazıları da beşerî faktörlerdir. İklimin uygun arazinin engebeli olmadığı alanlar sanayinin gelişmesi için elverişli iken iklimin sert arazinin çok engebeli olduğu alanlar sanayinin gelişmesi için elverişli değildir. Çünkü iklim insanların hayatlarını sürdürmesi ve gelişme göstermesi için başlıca faktördür. Arazi yapısı engebeli olan arazilerde ise ulaşım olanaklarının zorlaşması sanayinin gelişmesi için en büyük engeldir. Herhangi bir yerde sanayinin gelişmesi için ulaşım olanaklarının gelişmesi olmazsa olmazdır. Günümüzde ulaşım sistemlerinin çeşitlilik göstermesi ve giderek gelişmesi, sanayi faaliyetleri için gerekli unsurlardan biri olan pazara yakınlık faktörünü de etkilemektedir (Güner vd., 2001:167). Çünkü hem hammadde temini hem enerji kaynağına ulaşma hem de üretilen malların pazarlara sevkiyatı ulaşım ile mümkündür. Araştırma alanında hem denizyolu hem demiryolu hem de karayolu ağları kuzeydeki düzlük alanlar üzerinde gelişme göstermiştir. Bu ulaşım ağları sayesinde hammadde temininin kolaylaşması ve pazarlara sevkiyatının hızlandırılması sahada sanayi tesislerinin de bu alanda toplanmasına sebep olmuştur. Zaman içinde bu alanda sanayinin gelişme göstermesi beraberinde bu alana yoğun bir göç hareketine neden olmuş bu durum sanayi için gerekli işgücü teminini karşılanmasını kolaylaştırmıştır. Sanayi tesislerinin kıyıya yerleşmesinin diğer önemli bir sebebi de tesisler de kullanılacak su ihtiyacının fazla olması ve burada bu su ihtiyacının karşılamak için deniz suyundan faydalanılmasıdır. Bu faktörlerin yanı sıra Başiskele

ilçesi Türkiye'nin sanayisi en gelişmiş ikinci ili olan Kocaeli ilinde yer alması da sanayinin gelişmesi içinde önemli bir etken olmuştur.

Sanayide yer seçimi yapılırken dikkat edilmesi gereken diğer bir önemli bir etken ise depremdir. Sanayi tesisleri kurulurken faz hatlarından uzak sağlam zeminler tercih edilmelidir. Başiskele ilçesinde sanayi tesisleri kuzeydeki gevşek dokulu alüvyon düzlükler üzerinde kurulmuştur. Araştırma sahasının Türkiye'de birinci derece deprem riski bulunan bölgesinde yer aldığı düşünüldüğünde, sanayinin yer seçimi yapılırken bu hususun göz ardı edildiği söylenebilir. Olası bir deprem anında kayıpları azalmak için yeni yapılacak tesislerin güneydeki daha sağlam arazilere ve depreme dayanıklı yapılması gerekmektedir. Ayrıca mevcut tesislerin depreme dayanıklılıklarının kontrol edilmesi ve revizyonlarının dikkatlice denetlenmesi gerekmektedir.

3.3. Başiskele'de Sanayi Faaliyetleri

Değişik ham maddelerin ve yarı işlenmiş malların, fabrikalarda işlenmesi suretiyle kullanılabilir mal, alet, eşya ve giyecek haline getirilmesi şeklinde gerçekleştirilen üretim faaliyet ve tekniklerini sanayi ya da endüstri yoluyla gerçekleştirmek mümkündür (Doğanay ve Çavuş, 2013: 383). Gelişmişliğin bir göstergesi olarak gösterilen Sanayi için yer seçimi çok önemlidir. Sanayi bölgelerinin gelişmesi ve hinterland alanlarının büyümesine katkı sağlayan başlıca etkenler "sanayi tesis yerini tayin eden etkenlerde meydana gelen değişimler" şeklinde ifade edilebilir (Tümertekin, 1959: 16-52).

Gelişmenin temel unsurlarından biri olarak kabul edilen sanayileşme katma değeri yüksek mal ve hizmet üretecek bir ekonomik yapı ortaya çıkartmaktır. Bu amaç doğrultusunda sanayileşmek isteyen ülkelerin refah seviyelerini ve gelir düzeylerini hızlıca yükseltme hedefi taşınmalıdır (Kepenek, 1983: 1160). Bir ülkenin ya da bölgenin sosyoekonomik yapısında büyük değişikliklere neden olacak bir süreç olarak kabul edilen sanayileşme hem gelişmekte olan ülkeler hem de gelişmiş ülkeler için refah düzeylerini iyileştirmek ve daha ileri taşımak için çok önemlidir (Savaş, 1977: 5-7).

Başiskele ilçesinde körfez kıyısında yer alan 817.000 m² alan üzerinde kurulan Kocaeli Serbest Bölgesi de önemli sanayi kuruluşlarının bulunduğu bir alandır. Bu bölge 30 yıl boyunca serbest bölge statüsüne sahiptir. Kocaeli Serbest Bölgesi'nin alt ve üst yapısını iyileştirmek, geliştirmek ve işletmek amacı ile yörenin orta ve büyük sanayicileri toplanarak KOSBAŞ'ı (Kocaeli Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi A.Ş.) kurmuşlardır. Serbest bölgenin yer seçimi oldukça iyi düşünüldüğü, yörede sanayinin gelişebileceği mükemmel bir konumda projelendirilip yapılmıştır. KOSBAŞ bünyesinde orta ve büyük sanayi kuruluşlarını barındırmakta olup asıl amacı da yabancı sermaye ve teknoloji girişini hızlandırmak, ekonominin girdi ihtiyacını ucuz ve düzenli bir şekilde temin edebilmek, yatırımcıların dış finansman ve teknoloji transferi imkanlarından daha çok yararlanmasını sağlamaktır. Kocaeli Serbest Bölgesi yatırımcılarına uluslararası ticareti güvenli ve kazançlı bir ortamda gerçekleştirme imkânı vermektedir. Ayrıca üretimde ve ticari faaliyette bulunmak isteyen firmalara; çok iyi gelişmiş alt ve üst yapı hizmetleri ve farklı yatırım alternatiflerini sunmasının yanı sıra çağdaş bir ortamda çalışma fırsatı bulabilecekleri ofisler ile serbest bölge avantajları gibi imkanları global bir lojistik merkezde yer almanın ayrıcalığıyla birlikte sunmaktadır (Üzmez, 2008: 249).

Kocaeli serbest bölgesinde (KOSBAŞ) 19 adet büyük şirket bulunmaktadır. Bunların 8 tanesi gemi tersanesidir (Tablo 1.).

Tablo 1: Kocaeli Serbest Bölgesinde (KOSBAŞ) Bulunan Şirketler ve Gemi Tersaneleri.	
Şirketler (Firmalar)	Gemi İnşa Şirketleri (Gemi Tersaneleri)
1) Alkomed Kimya Kozmetik San. ve Dış Tic. Ltd. Şti. KSB Şubesi	1) AES Yat İnş. Turizm İth. İhr. San. Tic. A.Ş. KSB Şubesi
2) Ems Makina San. ve Tic. Koll. Şti. Mustafa El ve Ortağı	2) Ak Yatçılık San. ve Tic. A.Ş.
3) Çimtaş Çelik İmalat Montaj ve Tesisat A.Ş. KSB Şubesi	3) Atlas Tersanecilik San. ve Tic. A. Ş.
4) MBG Doğal Kaynaklar Pazarlama Dış Tic. Ltd. Şti.	4) Çimtaş Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.
5) Meraj International Otomotiv San. Ve Tic. Ltd. Şti. KSB Şubesi	5) Norse Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş.
6) Nordeel otomotiv ve Savunma Teknolojileri A.Ş. KSB Şubesi	6) Turquoise Shipyard Yat ve Gemi San. A.Ş.
7) Özmac Dış Ticaret ve Oto masyon Sis. ve Mak. İmalat San. Tic. A.Ş.	7) Uzmar Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.
8) Sofra Yemek Üretim ve Hizmet A.Ş. KSB Şubesi	8) Yachtley Gemi Yapım San. ve Tic. A.Ş.
9) Gürmeks Yemek ve Ünlü Mamulleri Üretim San. Tic. Ltd. Şti.	
10) Teksan Jenaratör Elektrik San. ve Tic. A.Ş. KSB Şubesi	
11) Yenilikçi Eğitim Ortak Sağlık Güvenlik Birimi Danışmanlık Tıbbi Malz. San. ve Tic. Ltd. Şti.	

Kaynak: <http://www.kosbas.com.tr/> Son Erişim Tarihi: 28.11.2022



Fotoğraf 1.1. Kocaeli Serbest Bölgesinin havadan görünümü.

Kaynak: <http://www.kosbas.com.tr/> Son Erişim Tarihi: 28.11.2022

Başiskele brifing raporuna göre Başiskele ilçesinde 19 tane büyük sanayi kuruluşu bulunmaktadır (Tablo 2.). Söz konusu bu kuruluşlar büyük tesisler olup Başiskele'nin yanı sıra ülke ekonomisine de katkıda bulunmaktadır. Bu tesislerde üretilen sanayi ürünlerin yurt içinde pazarı olduğu gibi yurt dışına da ihracatı yapılmaktadır. İnceleme sahasında plastik sanayi, otomotiv endüstrisi, petro-kimya endüstrisi, kâğıt endüstrisi, metal ve makine sanayi, boru ve ana metal sanayi, tank imalatı, tekstil ve giyim, inşaat malzemeleri, liman işletmeleri, gemi tersaneleri, kozmetik sanayi, lastik ve kauçuk sanayi, gıda endüstrisi vb. gibi sanayi alanlarında oldukça gelişmiş durumdadır (Tablo 1.; Tablo 2.; Tablo 3.). Çalışma sahasında dünya çapında tanınmış Goodyear Lastik A.Ş. ve Fort Otomotiv San. A.Ş. bulunmasının yanı sıra Şükrü Türedi Tank İmalatı endüstrisinin bulunması dikkat çekicidir. Ayrıca yöredeki sanayi tesislerinin birçoğu ülke ekonomisi açısından son derece önemli ülke çapında etkinliği olan büyük sanayi kuruluşlarıdır. Bu kuruluşlar sadece iç pazarlara değil dış pazarlara da hitap etmektedir.

Tablo 2: Başiskele İlçesindeki Önemli Sanayi Kuruluşları

No	Sanayi Kuruluşu
1	Goodyear Lastik A.Ş.
2	Enpay Endüstriyel Pazarlama ve Yatırım A.Ş.
3	Hayat Kimya San. A.Ş. (Bingo), Hayat Holding A.Ş.
4	Knauf İnş. ve Yapı El Sant. Tic. A.
5	Ford Otomotiv San. A.Ş. (Antrepo)
6	Standart Depo Raf Sist. A.
7	Güç Plastik
8	Öz Ka Özkanıklar Kauçuk A.Ş.
9	Kalibre Boru A.Ş.
10	Seoyon Cnft Otomotiv San. Ve Tic. Ltd. Şti
11	Petek Boru San. A.Ş.
12	Şükrü Türedi Tank İmalatı
13	Sarcam San. Turz. İnş. Tic. Ltd. Şti
14	Lang Yüzer Otomotiv Yan Sanayi ve Tic. A.Ş
15	Novaplast Plastik San. Ve Tic. Ltd. Şti
16	Gemont A.Ş.
17	Kartonsan San. Tic. A.Ş
18	Autoport Liman İşletmeleri
19	Limaş Liman İşletmeleri

Kaynak: Başiskele Brifing Raporu (2019).

Başiskele ilçesinde faaliyette bulunan firmaların sektörel dağılımına bakıldığında metal ve makine sektöründe 237 firmanın faaliyet gösterdiği görülmektedir. Faaliyet gösteren firmalar arasında en fazla firma sayısına sahip olmasından ötürü birinci sırayı metal ve makine sektörünün aldığı söylenebilir. Aslında inşaat sektörü toplamda 259 firma ile birinci sırada olabilir ama bu sektör konut inşaatı, tamamlayıcı faaliyetler ve yapı kooperatifleri, inşaat malzemeleri ve tesisat işleri olarak üç ayrı sektöre ayrılmış durumdadır. Konut inşaatı sektöründe 144 firma, tamamlayıcı faaliyetler ve yapı kooperatifleri sektöründe 45 firma ve inşaat malzemeleri ve tesisat işleri sektöründe ise 70 firma faaliyette bulunmaktadır. İnceleme sahasında yine sanayinin önemli kollarından plastik ve kimya sektörü ile motorlu taşıtlar ve otomotiv yedek parça sektöründe 74'er firma faaliyet göstermektedir. Yörede banka ve kuyumcular ile sigortacılar sektörü 8'er firma ile en az firmaya sahip sektörler olarak öne çıkmaktadırlar. Bunlara ek olarak inceleme alanında gıda, giyim, bilişim teknolojisi, telekomünikasyon, sağlık gibi daha birçok sektörde yüzlerce firma faaliyet göstermektedir (Tablo 3.).

Tablo 3: Başiskele İlçesindeki Sektörler ve Firma Sayıları

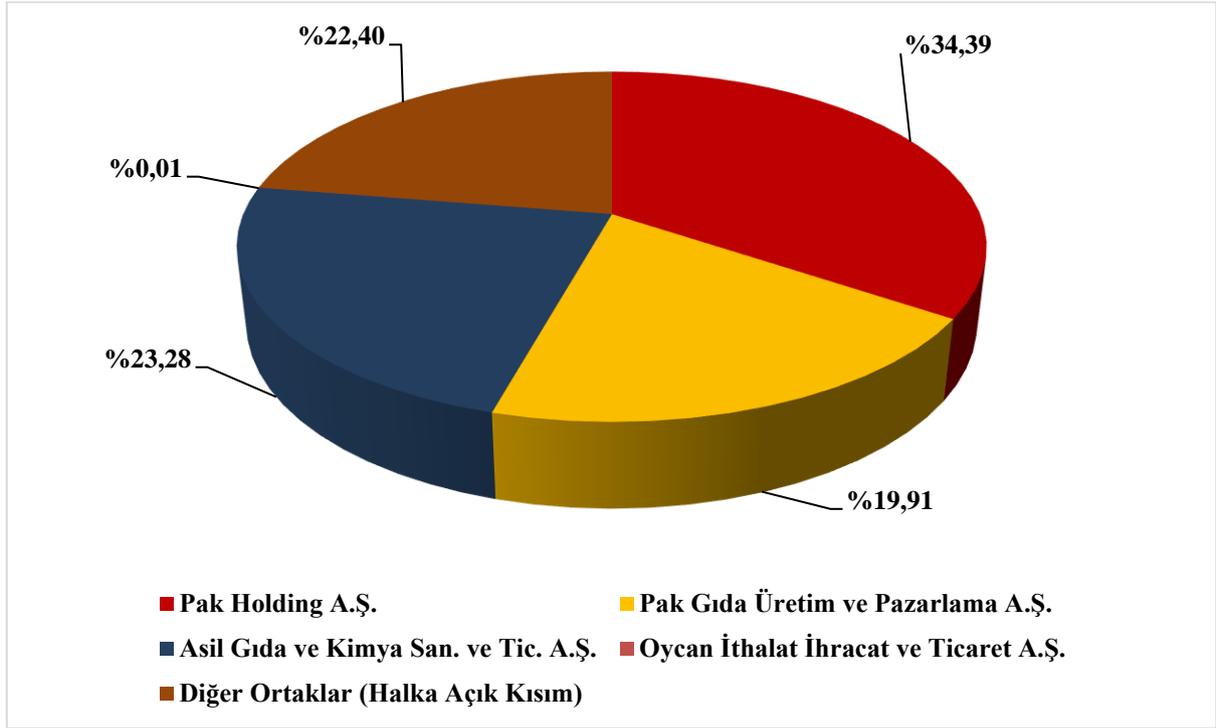
Sektör	Firma Sayısı
Bayındırlık ve Madencilik	61
Konut İnşaatı	144
İnşaatı Tamamlayıcı Faaliyetler ve Yapı Kooperatifleri	45
Tarım ve Hayvancılık	94
Mobilya Ağaç İşleri ve Ormancılık	39
İnşaat Malzemeleri ve Tesisat İşleri	70
Plastik ve Kimya	74
Metal ve Makine	237
Fırın Pastane ve Marketler	95
Dayanıklı Tüketim Malzemeleri	40
Sağlık	66
Motorlu Taşıtlar ve Otomotiv Yedek Parça	74
Banka ve Kuyumcular	8
Bilişim Eğitim ve Büro Malzemeleri	104
Kafe, Pişmaniye ve Hazır Yemek	36
Nakliye ve Seyahat Acenteliği	78
Mimar, Mühendis ve Danışmanlık Hizmetleri	81
Telekomünikasyon, Reklam ve Güvenlik Hizmetleri	43
Konaklama ve Restoranlar	31
Tekstil ve Giyim	57
Sigortacılar	8

Kaynak: Kocaeli Ticaret Odası.

Başiskele’de diğer önemli bir sanayi kuruluşu da Türkiye’nin ilk kuşeli karton tesisi olan Kartonsan kağıt fabrikasıdır. Kartonsan’ın açılması ve insanların bu sanayi kuruluşunda çalışmak istemesiyle yöreye gelip yerleşmeleri sanayi faaliyetlerinin hız kazanmasında çok etkili olmuştur. 1967 yılında faaliyetlerine başlayan ve günümüze kadar da faaliyetlerini sürekli olarak devam ettiren Kartonsan ülke ekonomisine sürdürülebilir bir katkı sağlamaktadır. Kartonsan yüksek teknolojisi ve uzman kadrosunun yanı sıra sahip olduğu engin deneyimi sayesinde pazar taleplerini etkin bir şekilde karşılamaktadır. Kartonsan Türkiye’deki üçlü entegre yönetimine sahip az sayıdaki sanayi kuruluşlarından biridir. Çevre, iş sağlığı ve iş güvenliği alanlarında örnek bir kuruluş olan Kartonsan, büyük oranda atık kağıt kullanması, kendi enerjisini kendisi üretmesi ve çevre dostu üretimi ile de örnek oluşturmaktadır. Kartonsan son yıllarda dünya piyasalarının sunduğu olanakları iyi bir şekilde değerlendirerek yaptığı dış pazar atılımları sayesinde üretiminin %20’sine yakın bölümünü ihracata yönlendirmiştir. Kartonsan’ın kurumsal hedefi ulusal pazarlardaki yerini sağlamlaştırıp, uluslararası piyasalardaki varlığını ise daha da güçlendirmektir (Üzmez, 2008: 248-249, Kartonsan Faaliyet Raporu 2018: 1). Bu özelliklerinin yanı sıra Kartonsan yörede önemli bir istihdam payına sahiptir.

Kartonsan fabrikasının toplam tesis alanı 438.660 m²’den oluşmaktadır. Bunun 101.270 m²’sini kapalı tesis alanı, 337.390 m² sini ise açık tesis alanından meydana gelmektedir (Kartonsan Faaliyet Raporu 2018: 4).

Kartonsan’ın en büyük ortağı Pak Topluluğu’dur. Pak Holding A.Ş.’nin hisselerin %34,3’üne, Pak Gıda Üretim ve Pazarlama A.Ş. ise %19,9’üne sahiptir. Hisselerin %23,2’lik kısmı Asil Gıda ve Kimya San. ve Tic. A.Ş. ’ye aittir. Oycan İthalat İhracat ve Ticaret A.Ş. %0,01’lik bir hisse oranına sahipken, diğer ortaklar (halka açık kısım) ise hisselerin 22,4’üne sahiptir (Şekil 1.).



Şekil 1. Kartonsan'ın 31 Aralık 2018 itibariyle ortaklık yapısı

Kaynak: Kartonsan Faaliyet Raporu (2018: 1).

Kartonsan Avrupa'nın önde gelen kuşeli karton üreticileri arasında yer almaktadır. Fabrika ürünlerini üç kıtada 25'ten fazla ülkeye ihraç etmektedir. Kartonsan'ın yurt dışı pazarında yüksek paya sahip olan ülkelere ise Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, İspanya, Portekiz, İngiltere ve Mısır olmuştur. Bu ülkeler önceki yıllarda da Kartonsan'ın ihracat yaptığı ülkeler arasında yüksek paya sahip olan ülkelerdir (Kartonsan Faaliyet Raporu, 2018: 5).

Çalışma sahasındaki önemli bir sanayi geliştirme tesisi de KOÜ Teknopark'tır. 28 Şubat 2003 yılında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından "Teknoloji Geliştirme Bölgeleri" yasasına bağlı olarak Üniversite-Sanayi işbirliği çerçevesinde inceleme alanında yer alan Yeniköy'de Kocaeli Üniversitesi Teknopark A.Ş. ismiyle kurulmuştur.

Teknopark, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli Sanayi Odası, Kocaeli Ticaret Odası, Gebze Ticaret Odası ve Gebze Organize Sanayi Bölgesi Teknopark A.Ş. ortaklığı ile kurulmuş olup, esas amacı araştırma ve geliştirme yapan firmalara teknik ve teknolojik destek sağlamaktır. Teknoparkta yazılım, savunma sanayi, makine teçhizat imalatı, elektronik, otomotiv, enerji, denizcilik ve telekomünikasyon sektörlerinde 94 Ar-Ge firması faaliyetlerini sürekli olarak sürdürmektedir. Teknopark 2018 yılı itibari ile 548 personel istihdam etmektedir (Başiskele Turizm Rehberi, 2018: 18).

Araştırma geliştirme (Ar-Ge) odaklı üretim faaliyetleri tasarım, test, gelişim, üretim ve iyileştirme basamaklarının uygun biçimde planlanması ve uygulanması, beraberinde ekonomik büyümeyi ve buna bağlı olarak toplumsal kalkınmayı getirmektedir. Bu sebeple Ar-Ge faaliyetlerine ülkemizde de son zamanlarda daha çok önem verilmektedir. Ar-Ge ve yenilikçi faaliyetler beraberinde çeşitli riskleri getiren, uzun süreli ve finansal desteğe ihtiyaç duyan bilimsel ve teknolojik faaliyetlerin birlikte yürütülmesi gereken bir süreci kapsamaktadır. Bu yüzden Ar-Ge faaliyetleri içerisinde bulunan pay sahiplerinin katkılarının alınmalı ve beklentilerini karşılayacak çözüm önerileri üzerinde durulmalıdır (Yardımcı ve Müftüoğlu, 2015: 816). Başiskele ilçesinde de önemli bir sanayi geliştirme tesisi olan KOÜ Teknopark Ar-Ge faaliyetleri yürütmektedir. 28 Şubat 2003 yılında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından "Teknoloji Geliştirme Bölgeleri" yasasına bağlı olarak Üniversite-Sanayi işbirliği çerçevesinde inceleme alanında yer alan Yeniköy'de Kocaeli Üniversitesi Teknopark A.Ş. ismiyle kurulmuştur.

Bölgedeki Üniversite-Sanayi işbirliğinin geliştirilmesinde ve yeni teknolojilerin hayata geçirilmesinde KOÜ Teknopark A.Ş.'nin hem katkısı hem de önemi çok büyüktür. Teknopark sahip olduğu lazer laboratuvarları, alternatif yakıtlar laboratuvarı, ileri malzeme teknolojileri laboratuvarı, elektrik ve elektronik test merkezlerini bünyesinde yer alan Ar-Ge firmalarının hizmetine sunmaktadır (Başiskele Turizm Rehberi 2018: 18). Üniversite sanayi işbirliği faaliyetlerinin artmasını sağlayacak projelerin başarıya ulaşmasında, Ar-Ge'ye en çok finansal kaynak sağlayan sanayi kesiminin görüşlerinin alınması çok daha yararlı olacaktır (Yardımcı ve Müftüoğlu, 2015: 816). Böylece bilim ve teknoloji üreten

üniversiteler ile finansal güce sahip özel sektörlerin bir araya gelerek üretim sürecinde meydana gelecek sorunlara çözüm önerileri getirmeleri daha kolay olacaktır (Peker vd., 2014: 108).

4. TARTIŞMA ve SONUÇ

Başiskele ilçesinde sanayi kuruluşları, fabrikalar ve gemi tersaneleri ilçenin kuzeyinde İzmit Körfezinin güneyindeki kıyı kesiminde yer almaktadır. Bunda etkili olan faktörler gelişmiş bir kara yolu ulaşımının olmasına ek olarak demir yolu hattı geçmesi ve deniz ulaşımının olmasıdır. Ancak Başiskele limanı potansiyeli olmasına rağmen deniz ulaşımında pek gelişmiş sayılmaz. Sanayide hammaddenin taşınması ve üretilen malların pazarlara ulaştırılması çok önemlidir. Deniz yolu ulaşımı ucuz olması yol yapım maliyetinin olmaması nedeniyle sanayide gerek hammadde taşımacılığında gerekse de üretim mallarının pazarlara ulaştırılmasında en fazla tercih edilen ulaşım türüdür. Bu sebeple sahada potansiyeli olan deniz yolu ulaşımının geliştirilmesi ve sanayi sektöründe kullanılması için projeler yapılmalıdır.

Sanayi tesislerinin yer seçimi sanayinin kısa sürede gelişmesinde çok önemli bir rol oynadığına daha önce değinilmişti. Bu açıdan bakıldığında Başiskele’de sanayi için yer seçiminin oldukça başarılı olduğu söylenebilir. Sanayi kuruluşlarının kuzeydeki düzlükler üzerinde yer alması, hem tesis inşasının daha kolay olması hem de ulaşımın daha kolay sağlanmasıyla alakalıdır. Ayrıca sanayi sektörü için su elzem bir gerekliliktir. Bu sebeple körfez kıyısına kurulan sanayi tesisleri hem kullanmak hem de ulaşım için deniz suyundan faydalanmaktadır. Bu avantajların yanı sıra sanayi tesislerinin bu alanda toplanmasının bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Kıyıdaki bu düz alanlar alüvyal topraklardan oluştuğundan gevşek dokulu arazilerdir. Sahanın da Türkiye’nin birinci derece deprem riski bulunan bölgesinde yer alması bir deprem anında büyük kayıpların meydana gelmesine neden olabilir. Ayrıca sahada kısa mesafelerde sanayi tesislerinin olması hava ve çevre kirliliği sorunun da beraberinde getirmektedir. Bu konuda yetkililerin hem çok titiz denetimler yapması hem de bu durumun önüne geçebilmek amacıyla somut projeleri uygulamaya koymalıdır. Sanayi kuruluşlarının geneli deniz kıyısında yer alması deniz kirliliğine neden olabilir ve deniz fauna ve florası da zarar görebilir. Böyle bir durumun yaşanmaması için de yine yetkililer yapacakları projeler ve denetimlerle çok önemlidir.

Yörede yaşayan halk geçmişte daha çok tarım ile uğraşırken günümüzde artık neredeyse tamamı sanayi kuruluşlarında işçi olarak çalışmaktadır. Ayrıca yakın çevresinden ve dışardan sanayi sektöründe çalışmak amacıyla yöreye göçler gerçekleşmiştir. Böylece Başiskele sürekli olarak nüfus toplamış ve 100 bin nüfusu aşkın bir şehre dönüşmüştür. Özellikle sanayi tesislerinin bulunduğu ilçe merkezi ve kıyı kesimi aldığı göçlerle nüfusun en yoğun olduğu alanlardır. Nüfusun bu şekilde hızlı artması beraberinde plansız yerleşme, çarpık kentleşme ve gecekondulaşmaya neden olmaktadır. Ayrıca tarım alanlarının yerleşime açılmasına ve tarım üretimin azalmasına neden olmaktadır. Bu konuda yine yetkililerin önlemler alması ve hem yerleşmede planlamalar hem de tarımsal üretime teşvik edecek projeler yapmaları gerekmektedir.

Başiskele’de büyük ölçekli sanayi tesisleri bulunmaktadır. Özellikle Kocaeli Serbest Bölgesinde otomotiv, kozmetik, makina sanayisi, doğal kaynakların pazarlanması, yemek ve ünlü mamullerin üretilmesi gibi çeşitli sanayi kuruluşları bulunmaktadır. Bunlara ek olarak gemi tersanelerinin varlığı da önemlidir. KOSBAŞ bünyesinde barındırdığı sanayi tesisleri hem Ülke geneline hem de uluslararası pazarlara hitap etmektedir. Başiskele de plastik sanayi, kimya sanayi, tank imalatı, liman işletmesi gibi sanayi faaliyetleri de bulunmaktadır. Ayrıca Goodyear Lastik A.Ş. ve Fort Otomotiv San. A.Ş. gibi uluslararası üne sahip markaların yanı sıra, sahada önemli bir istihdam payına sahip olan Kartonsan A.Ş. (kağıt fabrikası) üretiminin % 20 kadarını yurtdışına ihraç etmektedir. Başiskele’nin sahip olduğu sanayi tesislerinin daha da geliştirilmesi ve uluslararası pazarlara yönelmeleri konusunda teşvik ve desteklenmesi gerekmektedir. Bu konuda Kocaeli Üniversitesi Teknolojiyi Geliştirme Bölgesi (KOÜ) Teknopark A.Ş.’nin hem katkısı hem de önemi çok büyüktür. Teknopark sahip olduğu alt yapıyı Ar-Ge firmalarının hizmetine sunmaktadır.

KAYNAKÇA

Başiskele Brifing Raporu (2019). Başiskele Kaymakamlığı.

Başiskele Strateji Planı (2015-2019). Başiskele Belediyesi.

Başiskele Turizm Rehberi (2012). Başiskele Belediyesi.

Başiskele Turizm Rehberi (2018). Başiskele Belediyesi.

Doğanay, H. & Çavuş, A. (2013). *Türkiye Ekonomik Coğrafyası (Güncellenmiş ve Geliştirilmiş 6. Baskı)*. Ankara: Pegem Akademi Yayınları.

Dumansızoğlu, M. (2017). "Gebze Organize Sanayi Bölgesinin Gelişim Süreci ve Mekânsal Etkileri" (yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Sakarya: Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Gökçen, A. (1987). Kalkınmada Öncelikli Yörelere Uygulanan Gelişme Politikaları. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, 45(1-4), 363-390.

Gündüz, A. Y. (2013). Türkiye’de Azgelişmiş Bölgelerin Kalkındırılmasında Bölgesel Kalkınma Ajansları ve TRB1 Bölgesi. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 27(2), 63-78.

Güner, İ., Yazıcı, H., Doğanay, S., (2001), "Trabzon İlinin Sanayi Coğrafyası Özellikleri", Doğu Coğrafya Dergisi, Cilt: 7, Sayı: 5, s.159-191, Erzurum

Kartonsan Faaliyet Raporu (2018).

Karadeniz, V. & Yılmaz, Y. (2021). Sanayi Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Erzincan Organize Sanayi Bölgesi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 25 (4), 1818-1852.

Kepenek, Y., (1983). Türkiye’nin Sanayileşme Süreçleri, Türkiye, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi.

Kocaeli Ticaret Odası

Peker, İ., Ar, İlker, M., Birdoğan, B., (2014), "Üniversite Sanayi İşbirliğinin Gelişmesinin Önündeki Engellerin AAS Yöntemiyle Belirlenmesi: Karadeniz Teknik Üniversitesi Örneği", Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 28(3), 107-126

Savaş, V., (1977). Sanayileşme ve Entegrasyon, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayını, Teorik Çalışmalar No.1977-1, İstanbul.

Tümertekin, E., (1959). "Türkiye Sanayiinin Coğrafi Temelleri", *Türk Coğrafya Dergisi*, (17). 16-54.

Tümertekin, E., & Özgüç, N. (2015). *Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma*. (14. Baskı), Çantay Kitabevi, İstanbul.

Uzun, S. M., (2013). *İzmit Körfezi Kıyılarının Jeomorfolojisi ve Kıyı Alanı Kullanımı*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Üzmez, A. (2008). *Her Yönüyle Başiskele İlçesi (Tarih, Kültür, Doğa, Ekonomi, Turizm)*. Kocaeli İl Özel İdaresi, Kocaeli: Misbah Ltd. Şti.

Yardımcı, A. & Bilgehan Müftüoğlu, E. (2015). Üniversite Sanayi İşbirliğine Sanayi Kesiminin Bakışı. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 70 (4), 815-838.

Zengin, M., Hızal, A., Karakaş, A., Serengil, Y., Tuğrul, D., Ercan, M. (2005), İzmit Yuvacık Barajı Su Toplama Havzasının Yenilenebilir Doğal Kaynaklarının Su Üretimi (kalite, miktar ve rejim) Amacıyla Planlanması, Çevre ve Orman bakanlığı teknik bülten no: 197, İzmit.

Faydalanılan İnternet Kaynakları

<https://www.kosbas.com.tr/> (Son Erişim Tarihi: 28.11.2022)

Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisi

Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)

To Cite This Article: Gürbüz, N. İ. & Hadimli, H. (2022). Socio-Economic Effects of The Metropolitan Law No. 6360 In Terms of Settlement Geography in Konyaalti Neighborhoods. Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP), 1(2), 67-79.

Submitted: December 16, 2022

Revised: December 23, 2022

Accepted: December 23, 2022

SOCIO-ECONOMIC EFFECTS of THE METROPOLITAN LAW NO. 6360 in TERMS of SETTLEMENT GEOGRAPHY in KONYAALTI NEIGHBORHOODS

Yerleşme Coğrafyası Açısından 6360 Sayılı Büyükşehir Yasasının Konyaaltı Mahallelerindeki Sosyo-Ekonomik Etkiler*

İrem Nur Gürbüz¹

Halil HADİMLİ²

Öz

Antalya, Akdeniz Bölgesi'nin en büyük ilidir. Toplam 19 ilçesi bulunmakla birlikte Konyaaltı, Muratpaşa, Döşemealtı, Aksu ve Kepez merkez ilçeleridir. 2012 yılında çıkarılan ve 30 Mart 2014'de yapılan yerel seçim ile yürürlüğe giren 6360 Sayılı Kanunda büyükşehir belediye yönetimine sahip illerdeki köyler mahalle statüsüne dönüştürülmüşlerdir. Köylerin tüzel kişilikleri kaldırılmış ve tüm hizmetler belediyelere bağlanmıştır. Çalışma kapsamında Antalya ili'nin merkez ilçesi olan Konyaaltı'nın köyleri yani yeni ünvanı ile mahalleleri araştırılmıştır. 6360 Sayılı Kanun ile birlikte Konyaaltı Merkez İlçesi'nde bulunan toplam 10 köy mahalleye dönüşmüştür. Konyaaltı ülkemizin en uzun kıyı şeridinde sahip olan ilçesi olmak ile birlikte toplam 39 mahallesi bulunmaktadır. 39 mahalleden 10'u köy iken 6360 Sayılı Kanun ile mahalle olduklarından diğer mahalleler ile belediye tarafından aynı hizmetleri almaktadır. Çalışma kapsamında 6360 Sayılı Kanunun kazanımları ve engellemeleri, siyasi, sosyal ve ekonomik yönleri ele alınacaktır. Bu kapsamda Konyaaltı Merkez İlçesi'nde 39 mahalle muhtarı ile görüşmeler yapılmıştır. Çalışmanın ilk kısmında kanun ele alınmış, ikinci kısmında Konyaaltı Merkez İlçesi'nin geçirdiği dönüşüm ifade edilmiş, son kısımda ise muhtar görüşmelerine yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Konyaaltı Merkez İlçesi, 6360 Sayılı Kanun, Belediye

Abstract

Antalya is the largest province of the Mediterranean Region. While there are 19 districts in total, Konyaaltı, Muratpaşa, Döşemealtı, Aksu and Kepez are the central districts. In the Law No. 6360, which was enacted in 2012 and entered into force with the local elections held on March 30, 2014, the villages in the provinces with metropolitan municipality administration were transformed into neighborhood status. The legal entities of the villages were abolished and all services were subordinated to the municipalities. Within the scope of the study, the villages of Konyaaltı, the central district of Antalya Province, that is, the neighborhoods with its new title were investigated. With the Law No. 6360, a total of 10 villages in Konyaaltı Central District have turned into rural neighborhoods. Konyaaltı is the district with the longest coastline in our country, and it has a total of 39 neighborhoods. While 10 out of 39 neighborhoods are villages, they receive the same services from the municipality as other neighborhoods, since they are neighborhoods with the Law No. 6360. Within the scope of the study, the gains and obstacles of the Law No. 6360, its political, social and economic aspects will be discussed. In this context, interviews were held with 39 neighborhood headmen in Konyaaltı Central District. In the first part of the study, the law was discussed, in the second part, the transformation of Konyaaltı Central District was expressed, and in the last part, the headman's meetings were included.

Keywords: Konyaaltı Central District, The Law No. 6360, Municipality

*Bu çalışma, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Ana Bilim Dalında hazırlanmış olan "6360 sayılı Bütüncül Kanununun Sosyo-Ekonomik Etkileri: Konyaaltı İlçesi Örneği" adlı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

¹ Öğretmen, Çağdaş Eğitim Kurumları, gurbuzcab4@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-7394-4358

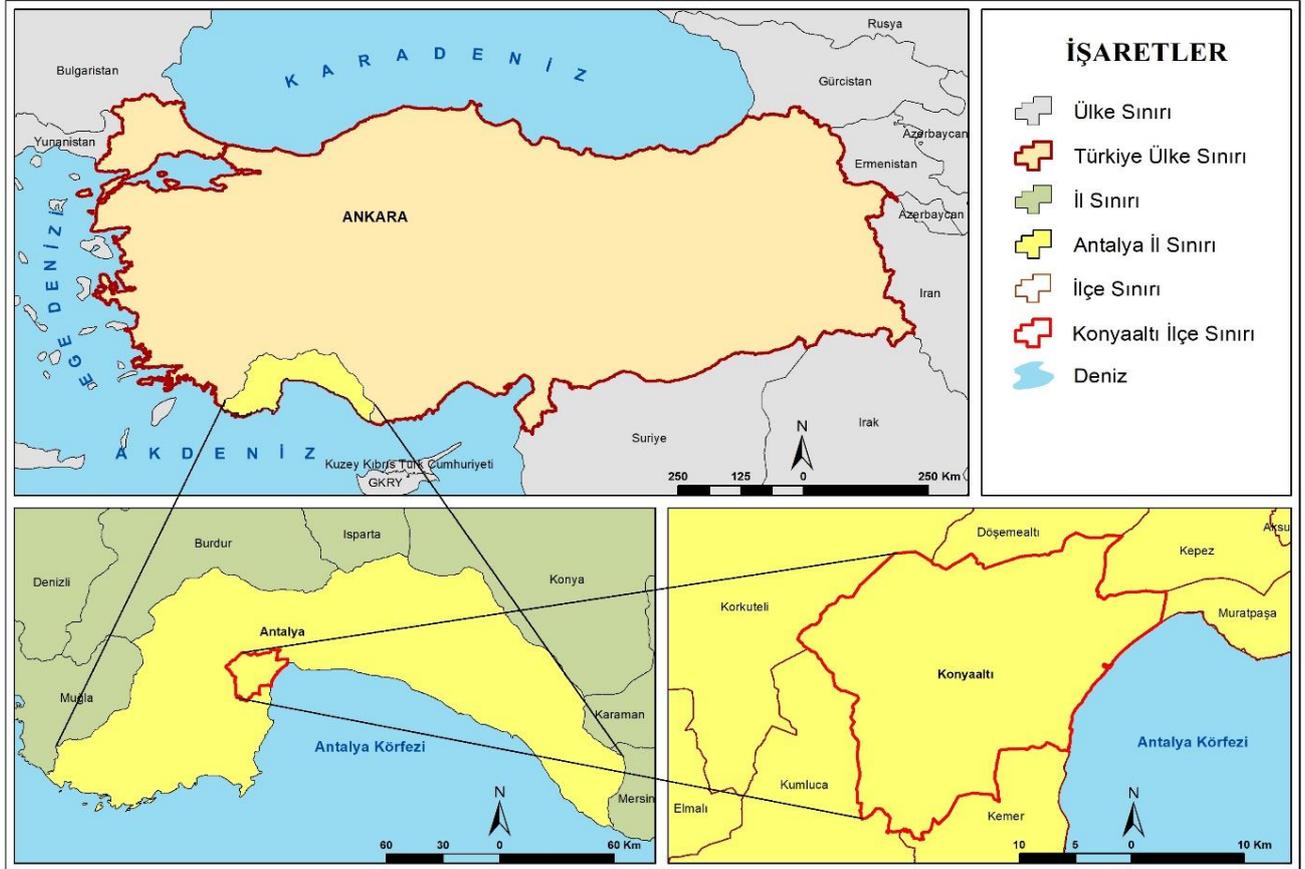
² Sorumlu Yazar, Dr. Öğr. Üyesi, Akdeniz Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Konyaaltı, Antalya. halilhadimli@akdeniz.edu.tr, ORCID ID: 0000-0002-0871-5591

1. GİRİŞ

6360 sayılı kanun bazı il ve ilçelerde idari, mali ve siyasi açıdan pekçok değişiklik ve yeniliklere sebep oldu. Kanun kapsamında 13 ilde (Aydın, Balıkesir, Denizli, Hatay, Malatya, Manisa, Kahramanmaraş, Mardin, Muğla, Tekirdağ, Trabzon, Şanlıurfa, Van) büyükşehir belediye örgütü kuruldu. 2013 yılında çıkarılan 6447 Sayılı Kanun ile de Ordu ilinde büyükşehir belediye örgütü kurularak, toplamda 14 yeni ilde, 2014 yerel seçimleri ardından, büyükşehir belediyesi örgütleri çalışmalarına başladı. Bu kanunlar ile Türkiye’de büyükşehir belediye sayısı 30’a yükselirken 27 de yeni ilçe yönetim yapısı ortaya çıkarıldı. 30 büyükşehirde belediyeçiliğin yetki ve sınırları genişledi. Aynı kanuni düzenlemeler ile geriye kalan 51 ilde de belediyeye örgütüne sahip köy yerleşmeleri için (Karakuzulu, 2010), “belde” kavramı yönetim hiyerarşisi içerisine yerleştirildi (Urhan, 2008). 6360 Sayılı Kanun büyükşehir belediyeleri ile diğer belediyeler arasında ekonomik, sosyal, idari ve güvenlik açısından pekçok farklılık ortaya çıkardı. Özellikler 30 Büyükşehir Belediyesi’ndeki kırsal yerleşmelerin de büyükşehir belediyelerinden hizmet almaları gerektiği şeklindeki düzenleme, idari ve mali açıdan büyük değişimler yaşayan yerleşmelerde hizmet problemlerini de beraberinde getirmiştir (Adıgüzel, 2014).

Antalya, turizm şehri olması ile birlikte her geçen gün göç almaktadır. Küresel düzenin geçirdiği sancılı süreç ve tüm dünyada yaşanan ekonomik, sosyal ve siyasi kargaşalar göç dalgasına sebep vermektedir. Antalya ve özellikle kıyı şeridi olan merkez ilçesi Konyaaltı her geçen gün daha fazla göç almaktadır. 6360 Sayılı Kanun ile birlikte 39 mahallesi bulunan Konyaaltı Merkez İlçesi’nin kırsal ve şehirsal kesiminde yer alan mahallelerin aynı hizmetleri alıyor olması gün geçtikçe zorlaşmaktadır (Gürbüz, 2022).

Konyaaltı İlçesi’nde bulunan 10 köy 6360 Sayılı Kanun ile birlikte tüzel kişiliklerini kaybederek mahalleye dönüşmüştür. Bu dönüşüm ise Konyaaltı İlçesi’ne bağlı 10 mahallede ekonomik, siyasi, sosyal ve idari zorlukları ortaya çıkarmıştır. Araştırmanın amacı Konyaaltı İlçesi’nin 10 mahallesinde 6360 Sayılı kanun sonrası yaşanan idari, mali, siyasi ve sosyal değişiklikleri coğrafi açıdan ele alarak olumlu ve olumsuz yönlerini ortaya koymaktır. Tüm köy ve beldeler mahalleye dönüştüğü için hizmetleri belediyeler vermeye başlamıştır. Hangi hizmeti büyükşehir belediyesi, hangi hizmeti ilçe belediyesi vermekte olduğu hakkında halkın ne kadar bilgi sahibi olduğunu öğrenmek adına sahaya inilmiştir. Halk ile devlet arasında köprü görevini gören 39 mahalle muhtarı ile yapılan görüşmeler sonucunda birtakım bulgular elde edilmiştir (Gürbüz, 2022). Yaşanan değişim süreci nitel yöntemler aracılığı ile sahada araştırılmış olup elde edilen bulgular ile mahallelerin yaşadığı süreç ortaya konulmaya çalışılmıştır.



Harita 1. Konyaaltı İlçesi Lokasyon Haritası

2. YÖNTEM

Araştırma Evrenini Konyaaltı ilçesi, örneklemi ise Konyaaltı mahalleleri (39 mahalle) oluşturur. 6360 Sayılı Kanun ile birlikte Konyaaltı İlçesi'nde bulunan toplam 10 köy, tüzel kişiliğini kaybederek mahalleye dönüşmüştür. Araştırma sahasında ilçenin yaşadığı değişim ve dönüşümü daha derinden anlamak adına 39 mahalle muhtarı ile de görüşülmüştür. Nitel bir araştırma yöntemi olan derinlemesine mülakat tekniği ile çalışma kapsamında oluşturulan sorulara cevap aranmıştır. TÜİK ve DMİGM'den alınan verilerin de kullanılmasıyla araştırma karma desenli bir yöntem ile tamamlanmıştır. Araştırma öncesi sahada ön test çalışması yapılmıştır. Ön test neticesinde 40 soru olarak belirlenen soru havuzu 29'a düşürülmüştür. Sorular 4 kategoriye ayrılarak yöneltilmiştir. 39 mahalle muhtarının verdiği tüm cevaplar yazılı olarak kaydedilmiştir.

3. ARAŞTIRMA SINIRLILIKLARI

TÜİK, istatistiki veri paylaşımında 2012- 2022 yılları arasında Konyaaltı İlçesi'nde bulunan toplam 39 mahallenin kadın ve erkek nüfusunu paylaşmaktadır. Konyaaltı mahallelerinde kırsal ve şehrsel mahalle şeklinde herhangi bir ayırım TÜİK resmî sitesi ve temin edilen veriler içerisinde bulunmamaktadır. 2012 yılına kadar köy olan toplam 10 mahalle kırsal kesimde bulunmaktadır. Yani şehir merkezinden oldukça uzaktır. Araştırma sahasında muhtarların şehir merkezine olan mesafeleri ve ekonomik kaynakları sebebi ile şehrsel ve kırsal ayırımı oluşturdukları görülmüştür. TÜİK bu yerleşim birimlerinin 2012 öncesi nüfuslarını da 10 köy şeklinde paylaşmıştır. Özetle kırsal ve şehrsel mahalle ayırımı şehir merkezine yakın ve merkez ilçe statüsündeki ilçe yapılandırmalarında oldukça güçtür. Yasa çıktığı yıllarda köy olduğu için günümüzde kırsal mahalle şeklinde tanımlanan bazı yerleşmeler, geçen süre içerisinde kentsel mahalleyi dönüşmeye başlamıştır. Artık kırsal ve şehrsel ayırımı muhtarlarının ve halkın zihin haritasında kalmıştır. Sahada yürütülen arazi çalışmalarında bu durum yakından gözlenmiştir. 6360 sayılı yasada köy olarak belirtilen yerleşmelerin günümüzde şehrsel görünüme dönüşmeye başladığı ve coğrafi açıdan da bunlarda kırsal ve şehrsel ayırımının yapılmasının güç olduğu telaffuz edilebilir.

4. BULGULAR

4.1. 6360 Sayılı Kanun

2012 yılında kabul edilen 13 yeni Büyükşehir Belediyesi (Aydın, Balıkesir, Denizli, Hatay, Malatya, Manisa, Kahramanmaraş, Mardin, Muğla, Tekirdağ, Trabzon, Şanlıurfa, Van) ve 26 İlçe Kurulması ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair 6360 Sayılı Kanun, yerel yönetimler konusunda sistem değişikliğine sebep olan tarihi bir düzenlemedir. Sistem değişikliği olarak isimlendirilse de "mahalli müşterek" hizmetlerinin daha etkin sürdürülmesi amaçlanmıştır. Ancak bu durum bir tartışma konusudur. Kanunun anayasaya aykırılığı bulunmaktadır.

1984 yılında çıkarılan 195 sayılı KHK ile büyükşehir belediyeleri ile ilgili Cumhuriyet tarihindeki ilk hukuki düzenleme yapılmıştır (Keleş, 2014). Bu KHK ile İstanbul, Ankara ve İzmir'de büyükşehir belediyeleri kurulmuştur. 195 sayılı KHK daha sonra çıkarılan 3030 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ile değiştirilmiştir. Adana 1986'da; Bursa, Gaziantep ve Konya 1987'de, Kayseri ise 1988'de büyükşehir belediyesi statüsü kazanmıştır. Böylece büyükşehir belediyesi sayısı 8'e çıkmıştır. 1993 tarih ve 504 sayılı KHK ile Mersin, Eskişehir, Diyarbakır, Antalya, Samsun, İzmit ve Erzurum büyükşehir statüsü kazanmıştır (Koday, 2009). Bu kentlere 2000 yılında çıkarılan 593 sayılı KHK ile Adapazarı katılmıştır (Harita 2).

6360 Sayılı Kanun ile 13 İlde Büyükşehir ve 26 İlçe kurulmasına karar verilmiştir. 6360 Sayılı Kanun doğrultusunda yapılan değişiklikler şöyledir:

13 yeni Büyükşehir Belediyesi kuruldu.

- Tüm büyükşehir belediyelerinin sınırları il mülki sınırı olarak belirlendi.
- İlçe belediyelerinin sınırları, ilçe mülki sınırı olarak belirlendi.
- Köy ve beldelerin tüzel kişilikleri kaldırıldı.
- Tüm Büyükşehir Belediyelerinin buldukları illerdeki İl Özel İdarelerinin tüzel kişilikleri kaldırıldı.
- Büyükşehir Belediye sınırları içinde 26 yeni ilçe kuruldu.
- Toplam 30 büyükşehirdeki 1.053 belde belediyesi ile 16.082 köy, mahalleye dönüştürüldü.
- Büyükşehir Belediyesinin kuruluş koşulları değiştirildi.
- 29 ilde İl Özel İdareleri yerine Yatırım İzleme ve Koordinasyon Başkanlığı kuruldu.
- Büyükşehir yetki alanındaki yerler genişledi. (Mahalleleri ilçe merkezine bağlayan yolların büyükşehir belediye yetki alanına dâhil olması)
- Büyükşehir yapılan illerin dışında kalan 51 ilde, nüfusu 2000'den az belediyeler başka hiçbir özellik göz önünde bulundurulmadan kapatılarak köye dönüştürüldü.
- Toplam 559 belediye tüzel kişiliğini kaybetti.
- Tüzel kişiliği kaldırılarak köye dönüşen belediyelerin komşu oldukları il, ilçe ve nüfusu 2.000'in üzerindeki belde belediyelerine, belediye meclisi kararı ile mahalle olarak katılmaları sağlandı. Ortak hizmetler ve projelerin yapılmasında "kamu yararı" yerine "belediye kanununda verilen görevler kapsamında olup olmadığı" ölçütü esas alınmaya başlandı.
- Büyükşehir Belediyelerinin ilçe belediyelerine devredecekleri görevlerde değişiklikler yapıldı.
- İlçe Belediyelerine yetki devri ile ilgili olarak Büyükşehir Belediye Başkanından görüş alınması gerekliliği kaldırıldı.
- Büyükşehir Belediyelerine elektronik haberleşme altyapısı kurup işletebilme yetkisi verildi.
- Madencilik faaliyetleri için işyeri açma ve çalışma ruhsatlarında yetki Valiliklere verildi.
- Ulaşım ile ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının temsilcilerinin UKOME üyesi olmaları sağlandı.
- Büyükşehir Belediyelerinin varlık ve kaynaklarını şirketler aracılığıyla yarışma ve rekabet şartları oluşmadan üçüncü kişilere kiralama yetkisi kaldırıldı.
- Özel idare denetim komisyonunda çalışacak görevlilere verilecek ücretler belediye yasasındaki hükümlere uyumlu hale getirildi.
- İl encümeninin üye sayısı azaltıldı.
- İl Özel İdaresi bütçesinin süresi içinde kesinleşmemesi durumunda karar, Danıştay yerine İçişleri Bakanı tarafından verilmesine karar verildi.
- Genel bütçe vergi gelirlerinden belediyelere ayrılan pay oranları değiştirildi.
- Büyükşehir ilçe belediyelerin paylarının dağıtımında nüfus kriterine ek olarak yüzölçümü kriteri de getirildi.
- Büyükşehir Belediyelerine ayrılan paylardan doğrudan hesaba aktarılacak pay oranı değişti. Kalan kısmının büyükşehir belediyelerine aktarılmasına karar verildi.
- Küçük belediyeler için kullanılan denkleştirme ödeneğinin dağıtım esasları değişti.
- 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanununda yapılan düzenlemeyle yol harcamalarına katılma paylarının alımı zorunlu olmaktan çıkarılıp meclis kararına bağlı olarak isteğe bağlı hale getirildi.
- Pasaport Kanunu'nda yapılan değişiklikle, Vali ve Büyükşehir Belediye Başkanlarına diplomatik pasaport taşıma hakkı verildi.



Harita 2. Büyükşehirlerin Çıkarılan Yasalar Kapsamında Oluşum Yılları

Kaynak: 6360 Sayılı Kanun incelenerek oluşturulmuştur.

6360 sayılı kanun düzenlemesi öncesinde Türkiye’de 16 büyükşehir belediyesi bulunmaktaydı (Tablo 1). Bu büyükşehir belediyeleri arasında sadece İstanbul ve Kocaeli illerinde il mülki sınırı aynı zamanda büyükşehir belediye hizmet sınırı olarak belirlenmiştir. Ancak 30 Mart 2014 yerel seçimlerinden sonra 13 yeni büyükşehir belediyesinin de sisteme dâhil edilmesi ile sayı 29’a çıkmıştır. Ayrıca tüm büyükşehir belediyelerinin hizmet alanı il mülki sınırları olmuştur (Arikboğa, 2007).

Tablo 1. 6360 Sayılı Kanun Öncesi Türkiye’de Büyükşehir Belediyeleri ve Nüfusları (İllerin nüfusu 2020 nüfus verileridir.)

Belediye	Nüfus	Kuruluş Yılı	Kanuni Dayanak	6360 Öncesi hizmet sunulan alan	6360 Sonrası hizmet sunulan alan
İstanbul	15.462.452	1984	3030 Kanun	İl Mülki Sınırı	İl Mülki Sınırı
Ankara	5.663.322	1984	3030 Kanun	50 km	İl Mülki Sınırı
İzmir	4.394.694	1984	3030 Kanun	50 km	İl Mülki Sınırı
Adana	2.258.718	1986	3306 Kanun	30 km	İl Mülki Sınırı
Bursa	3.101.833	1987	3391 Kanun	30 km	İl Mülki Sınırı
Gaziantep	2.101.157	1987	3398 Kanun	20 km	İl Mülki Sınırı
Konya	2.250.020	1987	3399 Kanun	20 km	İl Mülki Sınırı
Kayseri	1.421.455	1988	3508 Kanun	20 km	İl Mülki Sınırı
Antalya	2.548.308	1993	504 KHK	20 km	İl Mülki Sınırı
Diyarbakır	1.783.431	1993	504 KHK	20 km	İl Mülki Sınırı
Erzurum	758.279	1993	504 KHK	20 km	İl Mülki Sınırı
Eskişehir	888.828	1993	504 KHK	20 km	İl Mülki Sınırı
Kocaeli	1.997.258	1993	504 KHK	İl Mülki Sınırı	İl Mülki Sınırı
Mersin	1.868.757	1993	504 KHK	20 km	İl Mülki Sınırı
Samsun	1.356.079	1993	504 KHK	20 km	İl Mülki Sınırı
Sakarya	1.042.649	2000	593 KHK	20 km	İl Mülki Sınırı

Kaynak: İzci ve Turan, 2013:124, TÜİK (2020)

2013 yılında çıkarılan 6447 Sayılı Kanun ile Ordu ilinde sınırları il mülki sınırları olan büyükşehir belediyesi kuruldu ve 2014 Türkiye yerel seçimlerinin ardından büyükşehir belediyesi çalışmalarına başladı (Gözler, 2013). Böylece Ordu ilinin katılımı ile büyükşehir belediye sayısı 30'a yükselmiş ve 26 ilçe kurulma kararı 27 ilçe olarak güncellenmiştir (Tablo 2).

Belediye Türü	6360 Öncesi	6360 Sonrası	Değişim
Büyükşehir Belediyesi	16	30	14 il büyükşehir belediyesi oldu.
Büyükşehir İlçe	143	519	Büyükşehir ilçe belediyesi sayısı 392 oldu.
İl Belediyesi	65	51	51 il, il belediyesi olarak kaldı.
İlçe Belediyesi	749	416	333 büyükşehir ilçe belediyesi oldu.
Belde Belediyesi	1977	342	1.635 belde belediyesinin tüzel kişiliğine son verildi.
İl Özel İdaresi	81	51	30 ilde il özel idarelerinin tüzel kişiliğine son verildi.
Toplam Belediye	2950	1396	6360 sayılı kanun sonrası tüzel kişiliğe sahip toplam belediye sayısı 1.396 oldu.
Köy	34.395	17.834	6360 sayılı kanun sonrası tüzel kişiliğine son verilen köy sayısı 17.541'dir.
Mahalle	19.103	36.740	6360 sayılı kanunla büyükşehir belediyesi olan 30 ilde köy yönetimleri bağlı olduğu ilçe belediyesine mahalle olarak bağlandı.

Kaynak: 6360 sayılı kanun incelenerek oluşturulmuştur.

6360 Sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesi ile birlikte büyükşehir belediyelerinin hizmet ölçeğinde ve çeşidinde gerçekleşen değişim, söz konusu belediyelerin kurumsal ve yapısal olarak da belli bir değişim geçirmelerine neden olmuştur (Uyar, 2004). Bu bağlamda, 6360 Sayılı Kanun ile birlikte kurumsal yapıda değişmeye yönelik önemli adımlar atılmıştır (Aytaç, 1994; Tablo 3).

İl	Belde	Köy	Orman Köyü	Toplam
Aydın	36	150	340	490
Balıkesir	34	93	799	892
Denizli	68	60	299	359
Hatay	64	215	147	362
Malatya	39	292	203	495
Manisa	68	132	648	780
Kahramanmaraş	52	178	299	477
Mardin	21	327	260	587
Muğla	49	25	371	396
Tekirdağ	24	120	137	257
Trabzon	57	212	265	477
Şanlıurfa	15	1135	17	1152
Van	8	558	22	580
Ordu	53	110	371	481
Toplam	588	3.607	4.178	7.785

Kaynak: MİGM, (2013:10).

6360 Sayılı Kanun'un amacı en yüksek verimlilikte hızlı ve kaliteli hizmet sağlamaktır. Kanun amaç olarak bu şekilde ifade edilse de getirileri her belediyede eşit olamamıştır. Belediyelerin verdiği hizmetler mali, idari ve sosyal yapıda oldukça farklı özellikler göstermeye başlamıştır. Her belediyenin hizmet alanı farklı olmakla birlikte yıllardan beri

süregelen köy ve belde yerleşmelerinin mahalleye dönüştürülmesi daha öncesinde örnek olan bir durum değildir. Halkın bu duruma adapte olması ve belediyelerin hizmet ölçeğini değiştirmesi zaman alıcıdır (Ersoy, 2013).

Kanun özellikle kırsal alanı etkilemiştir. Köylerin tüzel kişiliği varken kendi temsil varlıkları bulunmakta idi. Ancak 6360 Sayılı Kanun ile bu durum kaldırılmıştır. Kendilerine ait bütçe ve personelleri 6360 Sayılı Kanun ile yok edilmiştir. Bu durum köy ve beldeleri olumsuz etkilemiştir. Ayrıca kanun ile büyükşehir olan ve olmayan şehirler arasında da büyük bir fark ortaya çıkmıştır (Çetin, 2014).

Tablo 4. 6360 Sayılı Kanun Sonrası Eklenen Türkiye Büyükşehir Belediyeleri ve Nüfusları (İllerin nüfusu 2020 nüfus verileridir.)				
Belediye	Nüfus	Kuruluş Tarihi	Kanuni Dayanak	Hizmet Sunulan Alan
Aydın	1.119.084	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Balıkesir	1.240.285	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Denizli	1.040.915	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Hatay	1.659.320	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Malatya	806.156	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Manisa	1.450.616	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Kahramanmaraş	1.168.163	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Mardin	854.716	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Muğla	1.000.773	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Tekirdağ	1.081.065	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Trabzon	811.901	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Şanlıurfa	2.115.256	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Van	1.149.342	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı
Ordu	761.400	2014	6360 Sayılı Kanun	İl Mülki Sınırı

Kaynak: TÜİK (2020), 6360 Sayılı Kanun

Kırsal alanda yaşayan insanların belediyenin hizmetleri dâhilinde alınan vergileri ödeyeceği imkânları sınırlıdır. Ancak kanun ile birlikte vergiden muafiyet durumu daha da artacaktır. Bu durumun tartışma konusu yaratacağı aşikârdır. Kırsal kesimde geçim kaynakları tarım ve hayvancılık olan halkın 6360 Sayılı Kanuna adapte olması zor bir süreçtir. 6360 Sayılı Kanunun öncelikle muhtarlar tarafından iyice anlaşılması şarttır (Kapucu, 2003).

6360 Sayılı Kanun yeni bir ahır inşa etme konusunda dâhi sınırlama getirecektir. Bu sebepler doğrultusunda şehir ve kırsal alanda yaşanacak uçurumları kaldırabilmek amacı ile 6360 Sayılı Kanun yeniden düzenlenmelidir (Özçağlar, 2017). Kanunun sosyal açıdan getirileri de önemlidir. Kırsal kesimin belediye hizmetlerine bağlı olması kırsalda yaşayan halkın şehir ile bağlantısını artıracaktır. Ancak kırsal kesimin böyle bir talebinin olup olmaması ayrı bir tartışma konusudur. Halkın gelenek ve göreneklerini sürdürebilmesi açısından da 6360 Sayılı Kanun'un yeniden düzenlenmesi gereklidir. Kanun ile yeni büyükşehir olan illerin hizmet ölçeği ve sınırları yeniden düzenlenmiştir (Çukurçayır, 2012; Tablo 4).

4.2. Konyaaltı Merkez İlçesi'nin 6360 Sayılı Kanun Kapmasında Geçirdiği Değişim

1993 yılından 2004 yılına kadar 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile yönetilen Antalya, 2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile birlikte pergel yasası olarak bilinen yasa kapsamında yönetilmeye başlanmıştır. 2014 yılına kadar da bu kapsamda yönetilmiştir. 12 Kasım 2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde görüşülüp kabul edilen ve 6 Aralık 2012'de Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 6360 Sayılı Kanun ile birlikte görev alanı il sınırı olmuş ve il özel idaresi kaldırılmıştır (Çukurçayır, 2012).

Toplam 74 belde belediyesi ve 543 köy tüzel kişilikleri son bularak mahalleye dönüştürülmüştür (Tablo 5). Antalya'da yeni düzenleme 30 Mart 2014'te gerçekleşen yerel seçimler ile uygulanmaya başlamıştır. 6360 Sayılı Kanun ile görev alanı il sınırı ile örtüşen Antalya'da il özel idaresi kaldırılmış ve yerine Antalya Yatırım İzleme ve Koordinasyon Başkanlığı (YİKOB) kurulmuştur. 2014 Yılı 1 Nisan tarihine kadar görev alanı merkez 5 ilçe (Kepez, Muratpaşa, Konyaaltı, Döşemealtı ve Aksu) olan Antalya Büyükşehir Belediyesi, 5'i merkez olmak üzere 19 ilçeye, 913 mahalleye hizmet vermektedir.

6360 Sayılı Kanun ile toplam 543 köy ve 74 belde tüzel kişiliklerini kaybederek mahalleye dönüşmüştür. Böylece köyler sahip oldukları tüzel kişilikleri kaybetmiştir. Farklı bir unvan sahibi olan en küçük yerleşim birimi olan köyler tanıdık olmadıkları mahalle kavramına uyum sağlamak zorunda bırakılmıştır (Lamba, 2017). Gelir ve imece kaybı yaşayan köylerin yeni kimliklerine alışmaları zor olmuştur. 6360 Sayılı Kanunun yalnızca maddi boyutu olmayıp sosyal açıdan da etkileri büyüktür. Gelenek ve göreneklerinden uzak kalan köy halkının durumdan şikâyeti sahada görülmüştür (Parlak, 2016).

Antalya ili'nin en önemli ilçelerinden olan Konyaaltı merkez ilçesi yakın zamana kadar Antalya'nın falezler üzerinde yer almasından dolayı Konyaaltı isminde anıldığı ve halk dilinde söylene söylene Konyaaltı'na dönüştüğü kaynaklarda belirtilmektedir. Konyaaltı, oldukça geniş bir alan kaplayan merkez ilçedir. Antalya'nın 3. Büyük merkez ilçesidir. Geniş kıyı şeridi ve Torosların uzantısı sebebiyle kısa mesafede değişen iklim, jeoloji ve jeomorfoloji özellikleri gibi coğrafi şartlar sebebiyle mahallelerin merkeze olan mesafeleri değişir. Bazı mahalleler kıyı şeridinde, bazı mahalleler şehir merkezine çok uzak, bazı mahalleler ise Torosların arasında kalmaktadır ve bu durum ekonomi ve sosyal açıdan birçok değişikliklere yol açmaktadır.

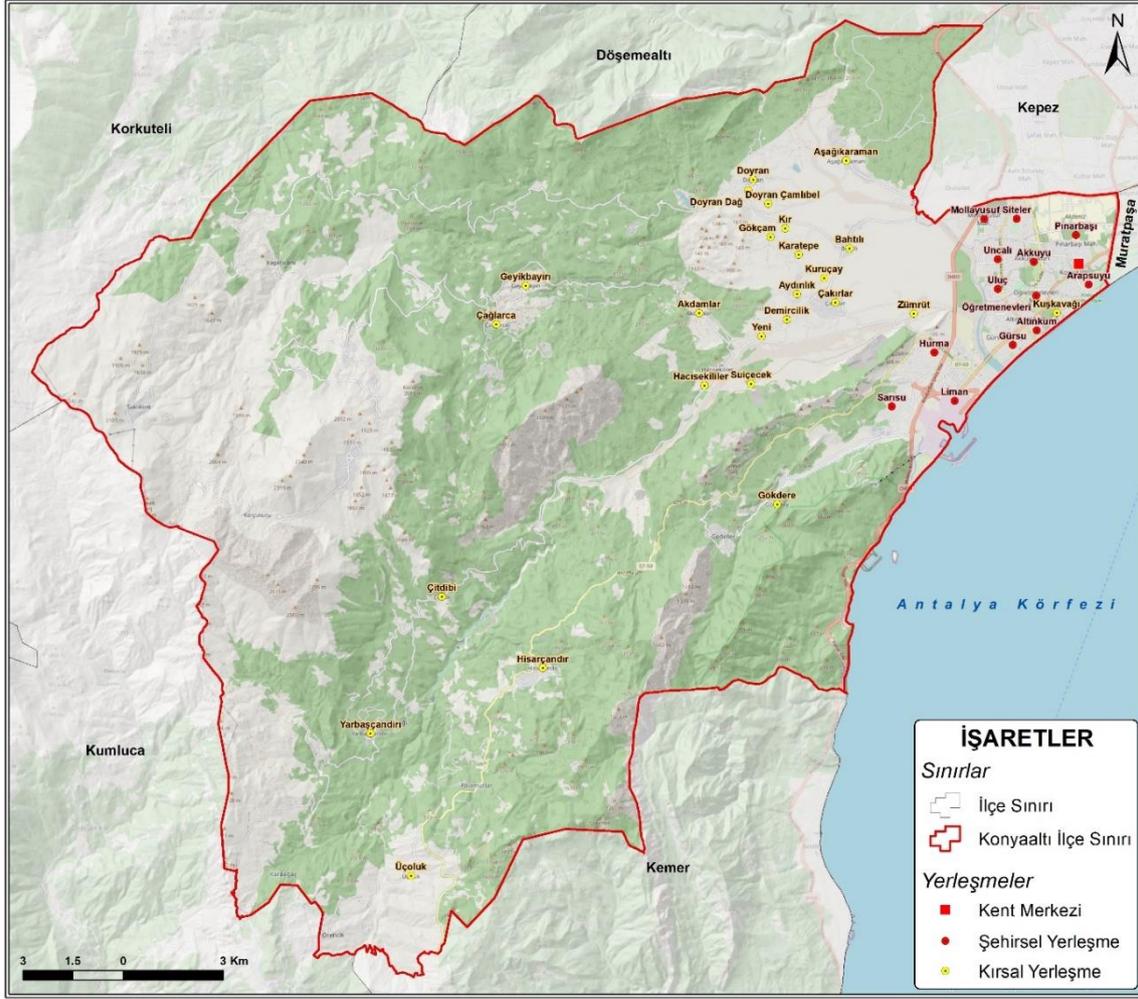
Tablo 5. Antalya'nın İlçelerinde 6360 Sayılı Kanunla Mahalleye Dönüşen Belde ve Köy Sayısı		
İlçe	Belde Sayısı	Köy Sayısı
Akseki	6	14
Aksu	1	13
Alanya	16	69
Demre	1	9
Döşemealtı	4	10
Elmalı	2	49
Finike	4	15
Gazipaşa	-	49
Gündoğmuş	3	23
İbradı	1	3
Kaş	5	48
Kemer	4	3
Kepez	-	6
Korkuteli	6	46
Konyaaltı	-	10
Kumluca	3	24
Manavgat	9	78
Serik	9	47
TOPLAM	74	543

Kaynak: Antalya Valiliği Mahalleye Dönüşen Birimler Raporu, (20.02.2020)

Konyaaltı 2008 yılına kadar Antalya Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde 24 mahallesi bulunan İlk Kademe Belediye idi. 06.03.2008 tarih ve 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile ilçe statüsüne kavuşmuştur. Konyaaltı ilçesinin sınırları belirlenirken bu alanda kalan 2 belediye örgütü kaldırılmış, bunlardan Beldibi Belediyesi Kemer ilçesine bağlanmıştır. Diğer kaldırılan belediye Doyran, Konyaaltı ilçesi içerisinde bir mahalleye dönüştürülmüş (bu dönüşümde Doyran belediye örgütünün içerisindeki 4 mahalle de aynı sınırları ile Konyaaltı belediyesinin sınırları içerisine alınmıştır). Böylece Konyaaltı ilçesi içerisindeki mahalle sayısı 29'a çıkmıştır (Harita 3).

İlçeye bağlı 10 köy, 6360 Sayılı Kanun ve 30 Mart 2014 tarihinde yapılan Mahalli İdareler Seçimi ile mahalle olarak değişmiştir (Gürbüz, 2022; Harita 4). Böylece Konyaaltı ilçesi toplam 39 mahalleye sahip olmuştur. Yasa ile mahalleye dönüşen köy yerleşmelerini ayırt edebilmek için bu köyler "kırsal mahalle" kavramı ile tanımlanmıştır (Özçağlar, 2016). Özellikle mahallelerin şehirselleşen ve kırsal şeklinde ortaya çıkma sebebinin 2012 yılında kabul edilen 6360 Sayılı Kanun olduğunu belirtmek gerekir.

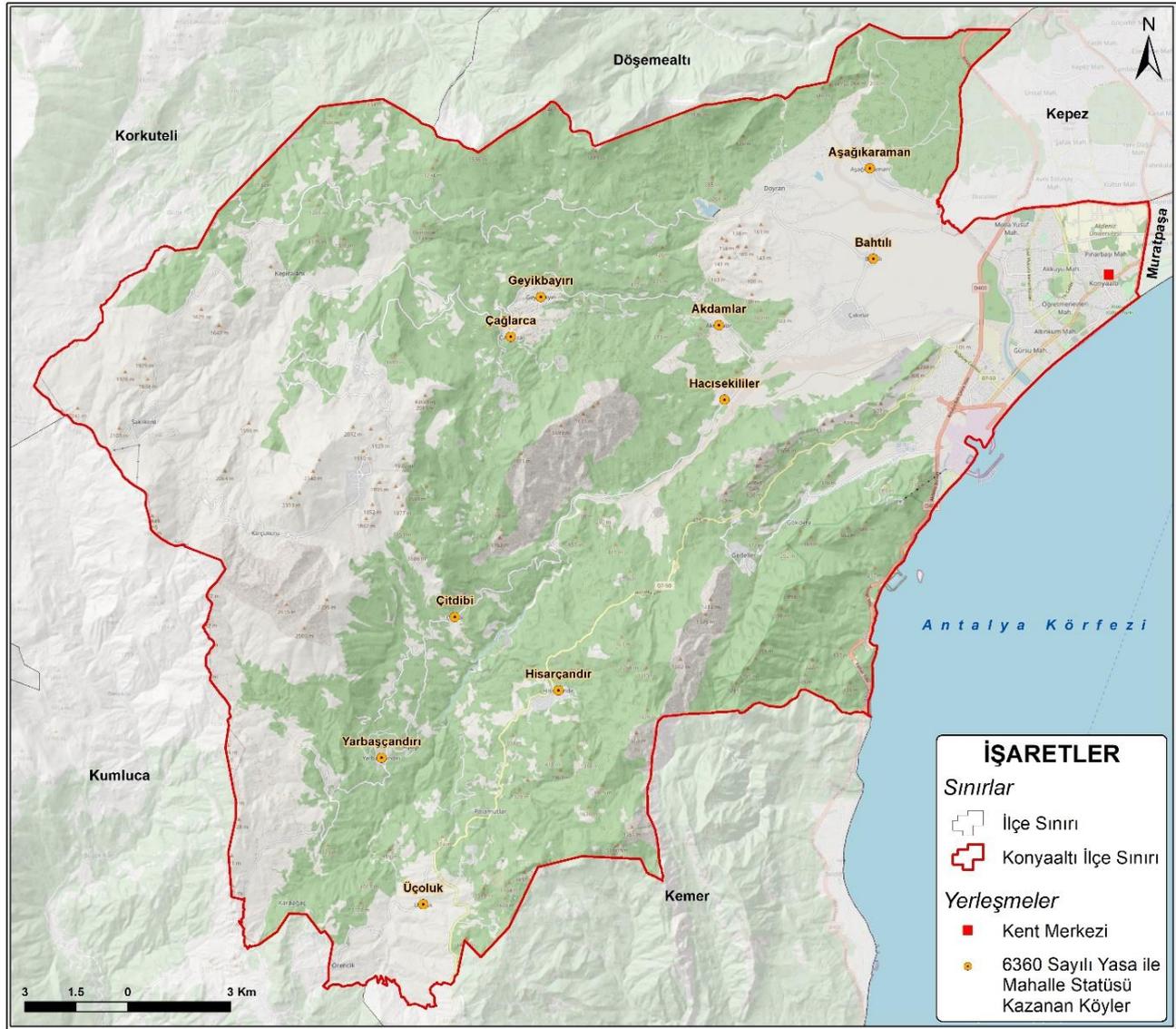
Konyaaltı merkez ilçesi Antalya'da kıyı şeridi boyunca uzanır. 6360 Sayılı Kanun ile birlikte ekonomik, sosyal, idari ve sosyal anlamda büyük değişimler yaşamıştır. Çünkü köy iken kendilerine ait bütçeleri bulunan yerleşimlerin mahalleye dönüşmeleri sonucu bu hakları ellerinden alınmıştır. Her ne kadar belediyeye bağlı olsalar da şehirli sayılmaları için çıkarılan kanun yeterli olamaz. Ayrıca Konyaaltı Belediyesi Üçoluk, Yarbaşıçandır, Çitdibi ve Hisarçandır gibi mahallelere uzaktır (Harita 3). Belediyeye uzak mesafede kalan mahallelerin alacağı hizmetler aksar. Bahtlı diğer mahallelere göre yakın olsa da durum pek değişmez. Mahalleler özellikle ulaşım konusunda sıkıntı yaşayabilir. Ayrıca vergi anlamında da büyük yükümlülükler yüklenen mahallelerin 6360 Sayılı Kanun'dan olumlu etkilenebildiklerini söylemek güçtür.



Harita 3. Konyaaltı İlçesi Şehirsel ve Kırsal Mahalleler

Kaynak: 6360 Sayılı Kanun kapsamında arazi çalışması ile çizilmiştir.

6360 Sayılı Kanun Konyaaltı Merkez İlçesinde yer alan köylere büyük güçlükler yüklemiştir. Ekonomik, sosyal ve idari açıdan yaşanan sıkıntılar sahada muhtar görüşmeleri ile anlaşılmiştir. 10 mahalle muhtarı kanunun düzeltilmesi ve yeniden yapılanması hakkında ilgili yerlere dilekçe vermişlerdir. Ancak herhangi bir dönüt alamamışlardır. Dilekçe yazmanın yetersiz olduğunu belirten muhtarlar, 6360 Sayılı Kanunun düzenlenmesi için daha yetkili kurumlara başvuracaklarını ifade etmektedir. 29 mahalle muhtarı 10 köy muhtarını desteklemektedir (Gürbüz, 2022). Bazı muhtarlar 6360 Sayılı Kanun'un yürürlüğe girdiği ilk yıllarda siyasi ve sosyal açıdan çekimser kaldıklarını ifade etmişlerdir. Ancak 6360 Sayılı Kanunu süreç içerisinde daha iyi anladıklarını ve yaşanan gelişmeler doğrultusunda çekimser kalmanın sonuç getirmediğini, dönüşüm yaşayan 10 mahalle muhtarının yanında ve destek olduklarını ifade etmişlerdir. 39 mahalle muhtarı sorunların çözülmesi adına elinden geleni yapacağını bildirmiş ve büyükşehir belediyesine defalarca başvuruda bulduklarını ifade etmişlerdir. Yasa uygulanırken mesafenin bozucu etkisi, yerleşim yerinin iklim ve jeomorfoloji koşulları göz önüne alınmalıdır (Koday ve Erhan, 2015). Aslında büyükşehir belediyesi olan tüm illerde bu koşullara bakılarak 6360 Sayılı Kanun en baştan düzenlenmelidir.



Harita 4. 2012 yılında çıkarılan 6360 Sayılı Kanun ile tüzel kişiliğini kaybeden 10 köy yerleşmesi.

Kaynak: 6360 Sayılı Kanun kapsamında arazi çalışması ile çizilmiştir.

4.3. Muhtar Görüşmeleri

Çalışmanın bu bölümünde yapılan mülakatlarda elde edilen bulgulara yer verilmiştir. Merkez ve kırsal mahalle muhtarları ile yapılan görüşmelerden elde edilen veriler, 6360 Sayılı Kanunun gerekçelerine göre değerlendirilmektedir. Halk ile devlet arasında köprü görevi gören mahalle muhtarları ile derinlemesine mülakat çalışması yapılmıştır. 39 mahalle muhtarı tarafından mülakat çalışması ile 4 kategoride sorulan sorular cevaplanmıştır.

Dört kategori ve sorular:

1. Muhtarlık görevi
2. Sosyal kimlik arayışı
3. Hizmet memnuniyeti
4. Sorunlar

Muhtarların verdiği yanıtlar doğrultusunda bazı çıkarımlara ulaşılmıştır. Araştırma sahasında 39 mahalle muhtarı ile yapılan görüşmeler sonucunda sahanın kırsal ve şehirselleşen olarak bölündüğü görülmektedir. Muhtarlar kendi arasında görüş açısından her ne kadar birbirlerini desteklediklerini ifade etseler de yapılan görüşmeler tersini ifade etmektedir. 39

mahalle muhtarının aynı görüşte birleşmesi oldukça güç bir olasılıktır. 39 mahallenin iklim, yer şekilleri ve denize olan yakınlığı bile farklıdır.

Mahallelerin hem fiziki hem de beşerî açıdan oldukça farklı yapıda olmaları sebebi ile muhtarlar aynı görüşte buluşmaya çalışsa dahi çalışmalar bu yönde ilerlememektedir. Çünkü şartlar müsait değildir. Harita 3'te de görüldüğü üzere verilen hizmetlerde devreye mesafenin bozucu etkisi girecektir. Harita 4'te görüldüğü gibi kırsal kesimdeki mahallelerin yani köyden mahalle olan yerlerin diğer mahalleler ile aynı hizmetleri alıyor olması oldukça güç ve karmaşık bir durumdur.

Her muhtar gerek büyükşehir belediyesi gerek ilçe belediyesi olsun daha fazla hizmet alma peşindedir. Kırsal kesimin sorunlarının dinlendiğini ve toplantılarda 6360 Sayılı Kanun'un getirdiği olumsuz durumların dile geldiğini belirtmeler de çabalar maalesef azdır. Muhtarların birbirlerine daha fazla kenetlenmesi ve destek olması gerekir. Ancak görülen o ki herkesin birbirinden üstün olma çabası ve daha fazla hizmet alabilme çabası mevcuttur. Ayrıca muhtarlar siyasi bir kargaşaya yol açmak istememektedir. 6360 Sayılı Kanun'un siyasi bir kanun olduğunu düşünen birçok muhtar sahada gözlenmiştir. Kırsal kesimdeki muhtarların sorunları derine inilmemekte ve hatta göz ardı edilmektedir. Belediyelere dilekçe vermekle kalmayıp araştırma yapmalı ve gerekirse toplu bir şekilde belediyelere gitmeleri gerekmektedir. Ancak sadece dilekçe verdikleri ve olumsuz dönütleri hemen kabullendikleri görülmektedir.

Yapılan görüşmelerde dört kategoride yöneltilen sorularda muhtarların özellikle hizmet memnuniyeti ve sorunlar kategorilerinde zorlandıkları görülmüştür. Hizmetlerin aksamadan devam edebilmesi adına muhtarlara görevler düşse de köy tüzel kişiliklerinde olduğu kadar yetkilerinin olmadığı sahada gözlenmiştir. 6360 Sayılı Kanun yürürlüğe girerken muhtarların görüşleri alınmamıştır. Bu durumdan muhtarlar son derece şikâyetçi olmakla birlikte bundan sonraki tüm sürecin takipçisi olduklarını dile getirmişlerdir. Yeni bir kanun yürürlüğe girerse veya 6360 Sayılı Kanun en baştan düzenlenirse öncelikle muhtarların görüşleri alınmalıdır. Yerel yönetimlerin sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi için öncelikli adım bu olmalıdır. Sonrasında halk bilinçlendirilmelidir. Sahada tüm bu durumlar gözlenmiştir.

2023 yılı itibari ile vergiler yenileneceği için büyükşehirlerde yaşayan kişilerin vergi yükümlülüğü de artacaktır. Bu durum özellikle kırsal kesimi son derece etkileyecektir. Araştırma sahasında elde edilen bulgular doğrultusunda kırsal kesimdeki muhtarlar ile yapılan görüşmeler sonucunda yasanın iptal edilmesi için başvuruda buldukları tespit edilmiştir. Konyaaltı İlçesi'nde bulunan toplam 39 mahallenin 24'ü kırsal alanda, 15'i şehirseldir. Ancak bu ayrımın kime ve neye göre yapıldığı tartışma konusudur. Literatürde böyle bir ayrım yoktur. Cumhuriyet'in ilanından itibaren şehir ve köy ayrımı sınırları ile belirlenmiştir. Köy; ortak yaşam tarzının hüküm sürdüğü sürekli ikamet edilen kırsal yerleşmelerdir. Köy yerleşmesinde okul, cami, sağlık ocağı, bakkal vs. ortak kullanım yerleridir ve herkesin ortak malıdır. 1924 yılında çıkarılan 442 Sayılı Köy Kanunu ile nüfusu en fazla 2000 olan yerleşmelerdir. Mahalle de idari coğrafya açısından sıkıntılı bir kavram olup 3 kısma ayırmak mümkündür: 1. Büyükşehir belediyesi olmayan 51 ilde yer alan çok yerleşmeli köy idari alanlarındaki mahalleler birinci tip mahallelerdir. 2. Büyükşehir belediyesi olan 30 ilde yer alan köylerin ve belde belediyelerinin tüzel kişiliği kaldırılarak oluşturulan mahalleler ikinci mahallelerdir. 3. Kasaba ve şehirlerin bölümleri halinde olan mahalleler üçüncü mahalleleri oluşturur. Araştırma sahasında 2. Kategoride yer alan mahalle kavramı üzerinde durulmuştur.

Şehirseldir ve kırsal ayrımı oluşturmak coğrafi açıdan güç olmak ile birlikte bu ayrımı yapabilmek için birçok veriye ihtiyaç bulunmaktadır. Kırsal kesim halk arasında özellikle köy şeklinde ifade edilmektedir. Ancak kırsal ve şehirseldir kavramları daha geniş kapsamlıdır. Elde edilen ekonomik kaynaklar, halkın geçim kaynakları, eğitim durumu, sağlık hizmetleri gibi birçok alanda sahada araştırma ve inceleme yapılmalıdır. Sadece Konyaaltı İlçesi mahalleleri için geçerli bir durum olmamakla birlikte bu ayrımın literatüre kazandırılması için ilgili kaynakların değerlendirilmesi gereklidir.

Sosyal kimlik arayışı kategorisi pek çok sorunun cevabını aramaya yönelik olmuştur. Sosyal kimlik kavramı şehirseldir olan mahallelerde de aslında sorun teşkil etmektedir. Muhtarlar ile yapılan görüşmelerde kaydedilen önemli noktalardan biri de budur. Çünkü muhtarların kaç dönem muhtar oldukları bakış açılarını oldukça değiştirmektedir. Örneğin uzun dönemdir (5 dönem, 6 dönem) muhtar olan kişiler şehir kesiminde yaşadıkları halde mahalle kavramına alışmamış, hatta kabul etmemektedirler. Uzun yıllardır muhtarlık hizmetinde bulunan kişiler mahalle kavramına alışsalar bile muhtarların eski görev ve yetkilerinin olmayışına oldukça üzüldükleri sahada gözlenmiştir. Ayrıca şehir hayatına alışmaları ile birlikte muhtarlar gelenek ve göreneklerin azalmaya başladığını, hatta yok olduğunu ifade etmişlerdir. Şehir hayatına alışma sebebi olarak büyük ölçüde 6360 Sayılı Kanun'un etkili olduğunu ifade etmişlerdir. Çünkü 39 mahalle (hem şehirseldir hem kırsal) belediyeden aynı hizmetleri almaktadır.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Mesafenin bozucu etkisi, iklim, yer şekilleri gibi faktörler yerleşmelerin kuruluşu üzerinde etkilidir. Yerleşme faaliyetleri idari coğrafya ile şekilleneceği için yerleşmelerin kurum ve kuruluş şartları son derece önemlidir. Bu

sebeplerden yola çıkarak yalnızca nüfus kriterine bakılarak idari ünite ayrımı yapılmamalı ve gelecek çalışmalarda bu duruma yer verilmelidir. Ülkemizde doğal sınırlar ile idari sınırlar birbiri ile örtüşmemektedir. 6360 Sayılı Kanun ile bu durum daha karmaşık bir hal almıştır. Büyükşehir belediyelerinde köy tüzel kimliklerini kaybeden köyler mahalle olmuştur. Mahalle kavramı gerek idari, sosyal ve siyasi açıdan muhtarları ve halkı oldukça etkisi altına almıştır

6360 Sayılı Kanun ile birlikte 30 Büyükşehir Belediyesi'nde şehir ile köy ayrımı ortadan kalkmaya başlamış ve halk şehir hayatına alışmaya mecbur bırakılmıştır. 39 mahalle muhtarı il yapılan görüşmelerde 10 mahalle muhtarı köyden mahalleye dönüşen birimlerde görev yapmaktadır. Konyaaltı Merkez İlçesi'ndeki tüm muhtarlar ile görüşülerek süreç daha sağlıklı şekilde anlaşılabilir ifade edilmeye çalışılmıştır. Muhtarlar birbirini desteklese de 10 mahalle muhtarı kendi içerisinde daha kenetlenmiş durumdadır. 6360 Sayılı Kanun'un yeniden düzenlenmesi için birçok kez Antalya Büyükşehir Belediyesi'ne dilekçe verdiklerini ifade etmişlerdir.

Konyaaltı Merkez İlçesi oldukça geniş bir alan kaplamaktadır. Antalya'nın 3. Büyük merkez ilçesidir. Geniş kıyı şeridi ve Torosların uzantısı sebebiyle kısa mesafede değişen iklim ve jeomorfoloji özellikleri gibi coğrafi şartlar sebebiyle mahallelerin merkeze olan mesafeleri değişmektedir. Bazı mahalleler kıyı şeridinde iken bazı mahalleler ilçe merkezine oldukça uzak kalmaktadır ve bu durum ekonomi ve sosyal açıdan birçok değişikliklere yol açmaktadır. Mesafenin bozucu etkisi kırsal kesimde özellikle belediyeye oldukça uzak mesafede yer alan mahallelerde görülmektedir. Hizmetler yapılan görüşmelerde de anlaşıldığı üzere zaman zaman aksamaya uğramaktadır. 6360 Sayılı Kanun mahallelerin belediyelere ve şehir merkezine uzaklıkları dikkate alınarak yeniden ele alınmalıdır.

KAYNAKÇA

- Adıgüzel, Ş. (2014). "6360 Sayılı Yasa'nın Türkiye'nin Yerel Yönetim Dizgesi Üzerine Etkileri: Eleştirel Bir Değerlendirme". *Toplum ve Demokrasi Dergisi*, 6(13), 153-176.
- Arıkboğa, E. (2007). "Türk Yerel Yönetim Sisteminde Reform ve Yeni Kamu Yönetimi". *Kamu Yönetimi Yazıları*, 42-70.
- Aytaç, F. (1994). *Merkezi İdareden Mahalli İdarelere Devredilecek Hizmetler*. Türk Belediyecilik Derneği, Konrad Adenauer Vakfı, Mahalli İdareler Eğitim Araştırma Geliştirme Merkezi.
- Çetin, Z.Ö. (2015). "Türkiye'de İl Özel İdaresi Sisteminin Dönüşümü ve 6360 Sayılı Kanun'un Dönüşüme Etkileri". *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 20 (2), 247-266.
- Çiçek, Y. (2014). "Geçmişten Günümüze Türkiye'de Yerel Yönetimler". *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1), 53-64.
- Çukurçayır, M. A. (2012). *Büyükşehir Yasa Tasarısı Ne Şekilde Okunmalı?* Radikal Gazetesi, 12, 2012.
- Ersoy, M. (2013). "6360 Sayılı Yasa ve Mekânsal Planlama Sorunları". *GAP Belediyeler Birliği Dergisi*, 20-32.
- Gözler, K. (2013). "6360 Sayılı Kanun Hakkında Eleştiriler: Yirmi Dokuz İlde İl Özel İdareleri ve Köylerin Kaldırılması ve İlçe Belediyelerinin Büyükşehir İlçe Belediyesi Hâline Dönüştürülmesi Anayasamıza Uygun Mudur?" *Legal Hukuk Dergisi*, 11(122), 37-82.
- Gürbüz, İ.N. (2022). *6360 Sayılı Bütünşehir Kanununun Sosyo-Ekonomik Etkileri: Konyaaltı İlçesi Örneği* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Antalya: Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kapucu, N. (2003). *Yeni Yönetim Yaklaşımları ve Yerel Yönetimler*. Yerel ve Kentsel Politikalar, 279-310.
- Karakuzulu, Z., *Sakarya İlindeki Kasaba Yerleşmeleri*, Sakarya: Değişim Yayınları, 2010
- Keleş, R. (2012). *Yeni Anakent (Büyükşehir) Belediyeleri Oluşturulmalı mı? Yerel Politikalar*, 1(2), 7-12.
- Keleş, R. (2014). *Yerinden Yönetim ve Siyaset*. Cem Yayınevi, İstanbul. 9:101.
- Koday, Z. (2009). "İdari Coğrafya Özellikleri Bakımından Aziziye Metropol İlçesi", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2009, sy. 13, s. 67-80.
- Koday, Z., Erhan, K., "Türkiye'de Mülki İdare Bölümlerindeki ve Belediye Sınırlarındaki Değişikliğin Coğrafi Araştırmalara Etkisi (Artvin-Erzurum-Rize 377 Türkiye'de İdari Coğrafya Analizi Çalışmaları Örneği)", *Coğrafya'ya Adanmış Bir Ömür* içinde, ed. Serhat Zaman ve Ogün Coşkun, Ankara: Atatürk Üniversitesi Yayınları, 2015.
- Lamba, M. (2017) *6360 Sayılı Kanun Sonrası Büyükşehir ve İlçe Belediyesi İlişkileri: Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, Editörler: Ateş, H. ve Bıykoğlu, M., *Belediye Yönetimi ve Kamusal İlişkiler* (ss. 47-94), İstanbul: Der Yayınları.

Özçağlar, A. (2009). Türkiye'deki Yerel Yönetim Alanlarının İdari Coğrafya, Ulusal Kalkınma, Yerel ve Bölgesel Planlama Bakımından Önemi. IV. Ulusal Yerel Yönetimler Sempozyumu "Ulusal Kalkınma ve Yerel Yönetimler" (19-20 Ekim) Bildiri Metinleri, 301-315.

Özçağlar, A., 2016. Yönetimsel coğrafya açısından Türkiye'nin mülki idare bölümleri ve kavramsal sorunlar. Çukurçayır, M. A., Eroğlu, H. T., Sağır, H., Navruz, M. (eds.), 13. KAYFOR 15-17 Ekim 2015 Kamu Yönetiminde Değişimin Yönü ve Etkileri Bildiri Kitabı, 219-235, Selçuk Üniversitesi, Konya.

Özçağlar, A., Karabacak, K., (2017) "Merkez İlçeleri Metropol Büyükşehir İlçelerine Bölünmeyen Büyükşehir Belediyeli İller Üzerine Bir Analiz", Türk Coğrafya Kurumu 75. Yıl Uluslararası Kongresi (8-10 Kasım 2017), Bildiri Kitabı, Ankara.

Parlak, B., & Ökmen, M. (2016). Türkiye'de ve Dünya'da Yerel Yönetimler Teori ve Uygulama. Baskı, Ekin Yayınları.

Tortop, N., Aykaç, B., Yayman, H., & Özer, A. (2006). Mahalli İdareler, Nobel Yayınları, 1. Baskı, Ankara.

Urhan, V. F. (2008). "Türkiye'de Yerel Yönetimlerin Yeniden Yapılandırılması". Sayıştay Dergisi, (70), 85-102.

Uyar, H. (2004). Türkiye'de ve Dünyada Yerel Yönetimler: Kısa Bir Tarihçe Yıl Aydınlanma 1923, 51(51), 31-38.

İNTERNET KAYNAKLARI

Antalya. Bel., "Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2014 Faaliyet Raporu".<http://antalya.bel.tr/i/faaliyet-raporlari> (erişim tarihi: 05.05.2021).

Antalya.bel.tr., Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2018 Faaliyet Raporu. (Erişim tarihi: 10.10.2021). global.tbmm.gov.tr. (Erişim tarihi: 12.10.2021).

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2004/07/20040723.htm#1>(erişim tarihi: 20.10.2021).

5393 sayılı Belediye Kanunu (2005).

Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü. <http://www.migm.gov.tr/Istatistik/İllerin Köy Sayıları>. Pdf (Erişim Tarihi: 07.09.2021).

Dünya Coğrafyası ve Kalkınma Perspektifi Dergisi

Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)

To Cite This Article: Gürgen, O. & Arınç, K. (2022). Spatial Analysis of Economic Activities in Ardeşen and Economic Functions. *Journal of World Geography and Development Perspectives (JWGDP)*, 1 (2), 80-106.

Submitted: November 28, 2022

Revised: December 28, 2022

Accepted: December 28, 2022

SPATIAL ANALYSIS of ECONOMIC ACTIVITIES in ARDEŞEN and ECONOMIC FUNCTIONS

Ardeşen’de Ekonomik Faaliyetlerin Mekânsal Analizi ve Ekonomik Fonksiyonlar

Oğuzhan GÜRGEN¹

Kenan ARINÇ²

Öz

Karadeniz Bölgesi’nin Doğu Karadeniz Bölümü’nde yer alan Ardeşen bir kıyı kentidir. Yerleşmenin kuruluş yeri ülkenin en yağışlı ve nemli alanına karşılık gelir. Cumhuriyet öncesi dönemde ekonomik faaliyetleri güçleştiren bu durum nedeniyle ülke içine ve dışına göç veren bir merkez özelliğindedir. Ancak 1924 yılında yöre ekolojisinin çay bitkisinin isteklerini karşıladığının anlaşılması Ardeşen’in de en optimum şartları kendinde toplaması nedeniyle farklı bir gelişme aşamasına geçmişti. İlçe merkezinde kurulan çay fabrikaları göçü durdurmuş ve yörenin tarımsal üretimini desteklemiş olduğundan kentsel hayatı başlatan bir faktör olmuştur. Buna paralel şekilde hizmet ve sanayi istihdamı artarak yerleşmeye kent karakteri kazandırmıştır. Kentsel gelişmenin en önemli göstergelerinden biri olan istihdamın ekonomik sektörlere göre dağılımına bakıldığında sanayi ve hizmet sektörlerinin payı %85 gibi yüksek bir düzeye ulaşmıştır. Tarım sektörünün payı düşük gözükse de kent halkının hala daha kırsal karakterini koruması nedeniyle tarım önemli bir istihdam alanıdır. Ailelerin geleneksel yapısını koruması nedeniyle iş hasat mevsiminde Ardeşen dışında yaşayan aile bireylerinin geri gelmesi ve üretime katkı vermesi, ilginç sosyolojik bir gerçek olarak sürmektedir. İlçe merkezindeki temel ekonomik faaliyet kollarını tarım, hizmet, orman ve orman ürünlerine dayalı sanayi kolları oluşturmaktadır. En önemli tarımsal faaliyet kolunu ise çay tarımı oluşturmaktadır. Çay tarımı, Ardeşen ilçe merkezinde diğer ekonomik faaliyet kollarının gelişmesine de sebep olmaktadır. Buna örnek olarak mevsimlik işçilerin Ardeşen ilçesinde çalışması ve çay hasadı dönemlerinde nakliyeciliğin yoğunlaşması gibi birçok iş kolunu canlandırmaktadır. Ardeşen kentinin gelişmesi üzerinde Karadeniz Otoyolu’nun güzergahı üzerinde bulunma ve Rize-Artvin Havaalanının yakınlık olumlu etki yapmıştır. Bundan sonraki süreçte ulaşım kolaylığı nedeniyle sanayi, turizm ve tarım sektörlerinde hızlı bir gelişmenin yaşanması ve sürdürülebilir gelişme beklenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Ardeşen, Sanayi, Çay, Ekonomik Fonksiyonlar.

Abstract

Ardeşen locating in the east side of Black Sea Region is a coastal city. Settlement of the site of establishment correspond to the most rainy and moist air region of the country. The city was emigrating to inland and abroad center feature in Pre-republic Period due to these facts making difficult economical activities. But in 1924 region ecology was understood to satisfy the needs of tea plant

* Bu makale *Ardeşen İlçe Merkezi’nin Kuruluşu, Gelişmesi ve Kentsel Fonksiyonları* konulu yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

¹ Sorumlu Yazar, CBS Teknikeri, Erzurum Büyükşehir Belediyesi, Yakutiye, Erzurum, oguzhan.gurgen@ogr.atauni.edu.tr, ORCID ID: 0000-0002-5036-3964

² Prof. Dr, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Yakutiye, Erzurum, karinc@atauni.edu.tr, ORCID ID: 0000-0003-1548-8320

and due to fact that Ardeşen had optimum conditions in itself it was proceeded to another stage. Due to fact that tea factories established in city center stopped emigrating and supported agricultural production and these were factors started city life. That parallely service sector and industry sector employment was increasing gained city character to the settlement. When being looked employment distribution to economical sectors one of the most important indicator of urban development. Industry and Service sector's proportions reached high level like %85. Even agricultural proportions went down Agriculture is still important employment area due to public of the city preserve their rural character Due to fact that families preserve their traditional structure. The members of families living outside of Ardeşen come back and contribute is going on as an interesting sociological fact. Basic economic activity branches in the city center consist of agriculture, service, timber and industry based on forest products. Tea agriculture consists of the most important agricultural activity branch. Tea agriculture contribute to the developmet of the other economical activity in Ardeşen city center. Like seasonal workers and intensifying transportation business in harvest period in Ardeşen city center can be shown as samples. Locating on the Black Sea highway and near to Rize-Artvin airport contribute to the development of Ardeşen positively Next period will be expected to create more developments and sustainable development in industry, tourism and agriculture due to easy transportations.

Keywords Ardeşen, Industry, Tea, Economic Functions.

1. GİRİŞ

Beşerî faaliyetler sonucu ya da doğal olarak kendiliğinden oluşmuş ekonomik kaynakları coğrafya ilminin araştırma yöntemleri, düşünce ilkeleri ve ifade teknikleri dâhilinde inceleyen bilime ekonomik coğrafya denir (Doğanay, 2011:4). Mekânın örgütlenme biçiminin anlaşılması ve yeniden değerlendirilmesi amacıyla ekonomik faaliyetlerin mekânsal analizi coğrafya bilim alanı araştırma metodolojisinde giderek daha fazla yer tutmaktadır. Ardeşen ilçe merkezinin de doğal ortam şartları, mekânda yürütülen ekonomik faaliyetler üzerinde yönlendirici etkiler bırakmıştır. Türkiye genelinde azami yağış alan bir alanda yer alan Ardeşen'in yağış şartları, Cumhuriyet dönemi öncesinde ve Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik gelişmesini yavaşlatırken, çay tarımının bu yörede başlatılması sonrasında hızlı bir ekonomik gelişme eğilimine girmiştir. Bunun sonucu olarak yerleşmenin kentleşme eğilimi de hızlanmış ve olumsuz algılanan doğal çevre koşullarının yeni ekonomik koşullar doğurması ve buna bağlı olarak bir kentin doğuşuna tanıklık eden değişimler incelenmiştir. Yine bu sürece paralel olarak 1970'lerden beri özelden yöre ekonomisini, genelde toplumu etkileyen bazı değişimler gerçekleşmiştir (Tümertekin ve Özgüç, 2009:2). Bu araştırma ile söz konusu değişimlerin dinamikleri ve yol açtığı sorunların irdelenmesi amaçlanmıştır.

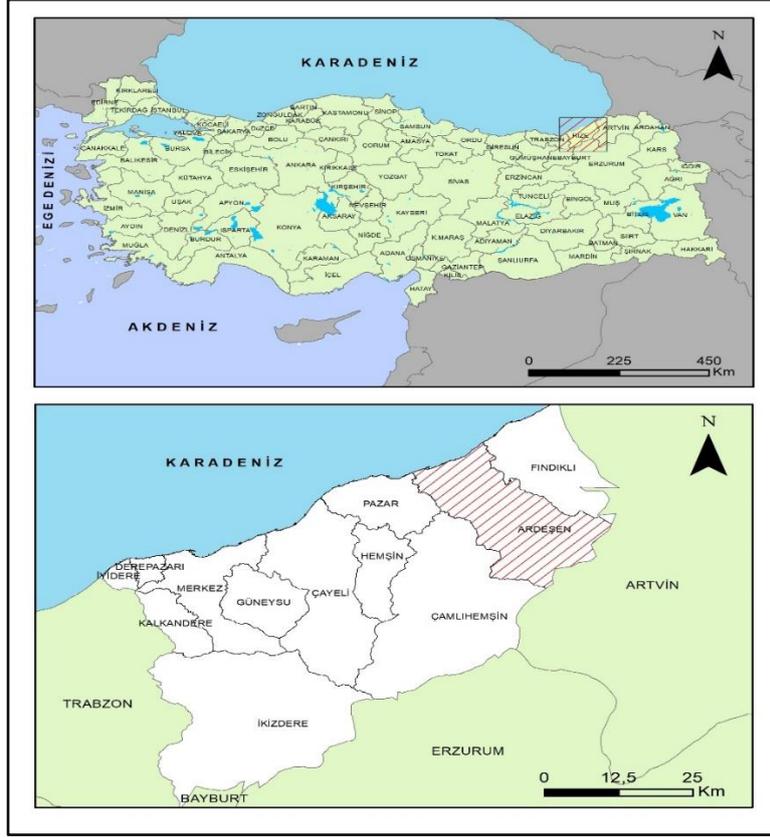
2. YÖNTEM

Bu çalışmada ekonomik fonksiyonların coğrafi bakış açısıyla çok yönlü değerlendirilmesi, bunun sonucunda Ardeşen'in ekonomik potansiyelinin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır. Öncelikle incelemede nitel araştırma yöntemlerinden yerinde gözlem, örnekleme, anket ve mülakat ile literatür incelemeleri yapılmıştır. Nicel araştırma yöntemlerinden sayısallaştırma, veri analizleri ve kantitatif analiz yöntemleri uygulanmıştır. Ekonomik fonksiyonların belirlenmesi, sistematik tasnifinin yapılabilmesi için daha önceden yapılmış metodolojik çalışmalar incelenmiştir. Nicelik analizleri için çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarından veri elde edilmiştir. Bu veriler irdelenmiş ve çalışmada yer alan tablolara dönüştürülmüştür. Ayrıca çeşitli faaliyet kollarından kamu ve özel sektör çalışanlarıyla anketler yapılmıştır. Karşılıklı mekânsal etkilenmenin izlerinin gözlemlendiği Ardeşen'de komşu il ve ilçelerin ekonomik gereksinimleri gözlemlenmiştir. Yerinde gözlemler yapılarak farklı ekonomik faaliyet yürüten işyerlerinin ve fabrikaların görsel malzemeleri oluşturulmuştur. Tespit edilen veriler bulgular bölümünde değerlendirilmiştir.

3. BULGULAR

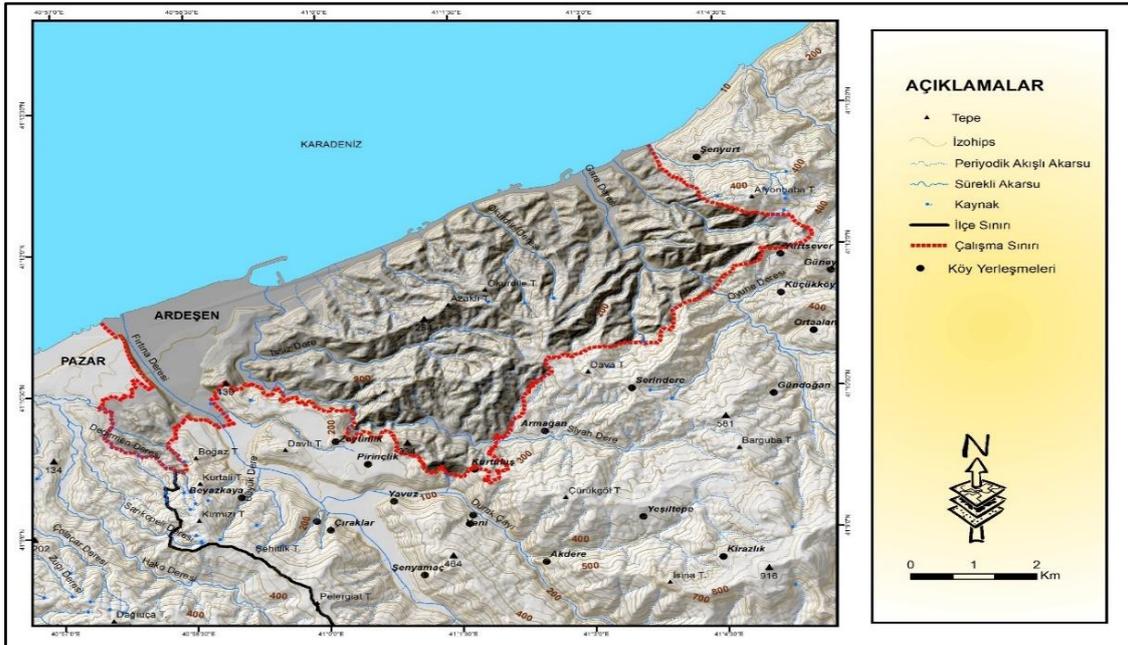
3.1. Ardeşen'in Lokasyon Şartları ve Başlıca Özellikler

Ardeşen, Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü sınırları içerisinde yer almaktadır. İdari bakımdan Rize iline bağlı olup, il merkezine 48 km uzaklıktadır. Ardeşen ilçe merkezinin batısında Pazar ilçesine bağlı Hamidiye köyü, doğusunda Şenyurt köyü, güneyinde Ardeşen'e bağlı olan batıdan doğuya doğru sırasıyla Beyazkaya, Zeytinlik, Piriçlik, Kurtuluş, Armağan, Serindere, Küçükköy ve Yurtsever köyleri bulunmaktadır. Kuzeyinde ise tamamıyla Karadeniz tarafından sınırlandırılmaktadır. Ardeşen ilçe merkezi, Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Müdürlüğü'nden alınan mahalle sınırı verilerine göre 3158 ha. yüzölçümüne sahiptir (Harita 1).



Harita 1. Ardeşen İlçesinin Lokasyon Haritası.

Karadeniz kıyısında kabaca kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda uzanan Ardeşen, denize doğru akış gösteren konsektant akarsularla aşırı derecede parçalanmış bir topoğrafya üzerinde yer almaktadır. Sahanın en önemli akarsuyu olan Fırtına Deresi'nin ve diğer kısa boylu akarsuların oluşturduğu delta ve kıyı düzlüğü üzerinde gelişen Ardeşen, bu dereler boyunca da dağlık sahaya doğru ilerlemektedir (Harita 2).



Harita 2. Ardeşen'in Topoğrafya Haritası.

Ardeşen'in yıllık ortalama sıcaklığı 14,0°C'dir. Ardeşen'in uzun yıllık ortalama yağış miktarı 2019,7 mm. olup, Rize ile birlikte ülkemizin en yüksek yağış alan kesimini oluşturur. Ancak Ardeşen bazı yıllarda aldığı 2300 mm.lik yıllık yağış tutarı ve %74 nisfî nem miktarı ve yaklaşık yılın yarısının bulutlu geçmesi gibi nedenlerle ülkemizin en fazla yağış alan ve en az güneş gören yerleşmesi özelliğindedir. Ancak bu yerleşmeyi özel kılan en önemli husus olarak yağışın önceleri ekonomik faaliyetlere engel çıkarması, sonra da yağışla uyumlu ekonomik faaliyetlerin ortaya çıkması nedeniyle kentsel hayatın gelişmesi sayılabilir. Rize'nin doğusunda Kaçkar Dağları ile Karadeniz arasında kalan ve tarımsal arazileri yetersiz olan Ardeşen, 1938 yılına kadar küçük bir kasaba niteliği taşıyordu. Yerleşmeden iklim nedeniyle, yoğun göçler meydana gelmekte, hatta yöre halkı, 1917 Bolşevik ihtilali öncesine kadar, mevsimlik işçi olarak Rusya ve Gürcistan gibi ülkelere gitmekteydi. Bu sınırların ihtilal sonrasında kapanması ile önemli bir ekonomik belirsizlik başlamış, işsiz kalan erkek nüfus, Türkiye'nin çeşitli yörelerinde fırıncılık, inşaat işçiliği ve denizcilik gibi çeşitli mesleklerde çalışmak amacıyla göç etmişti. Hatta bu yıllarda ekonomik sıkıntı nedeniyle Ardeşen'in yerinin bile değiştirilmesi gündeme gelmişti (Arınç, 2019: 271). Fakat Doğu Karadeniz Bölümü'nde çay tarımının başlatılması Ardeşen için de bir milat olmuş, çay tarımına dayalı sanayi faaliyetleri başlatılmış ve ekonomik fonksiyonlar çeşitlenmiş göç olgusuna katılanların sayı ve oranını düşürmüştür.

Ardeşen'deki ilk yerleşim, kıyı gerisinde, dağlık alanlarda başlamıştır ve Ardeşen, tarihi boyunca Kimmerler, Persler, Pontus, Roma-Bizans, Trabzon Rum İmparatorluğu, Selçuklu ile Osmanlı Devleti'nin hâkimiyeti altında kalmıştır. Bölgenin idarî ve ekonomik açıdan gelişmesi ancak Osmanlı idaresinin son dönemlerinde mümkün olabilmisti (Saraç, 2010: 1; Bilgin, 1977: 23).

Ardeşen 1906 yılında nahiye yapılarak eski adı Atina olan Pazar Kazasına bağlanmış, 1953 yılında kendi adını taşıyan ilçenin merkezi konumuna yükseltilmiştir. Nüfus ve ekonomik bakımdan gelişmesi bu tarihten itibaren mümkün olabilmisti (Saraç, 2010: 2). Ardeşen İlçe merkezinin nüfusu 2020 yılı Adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre 30577 kişi olarak belirlenmiştir. Tarıma dayalı olarak ekonomik faaliyetlerini sürdüren yöre halkı geçimini, çay ve turunçgil tarımına dayalı olarak sürdürmektedir. Bunların yanında büyükbaş hayvancılık, arıcılık ve balıkçılık faaliyetleri geçim kaynaklarını destekleyen ek bir uğraşı olarak yapılmaktadır.



Fotoğraf 1. Ardeşen İlçe Merkezinin Genel Görünümü (**Kaynak:** Ardeşen Kaymakamlığı).

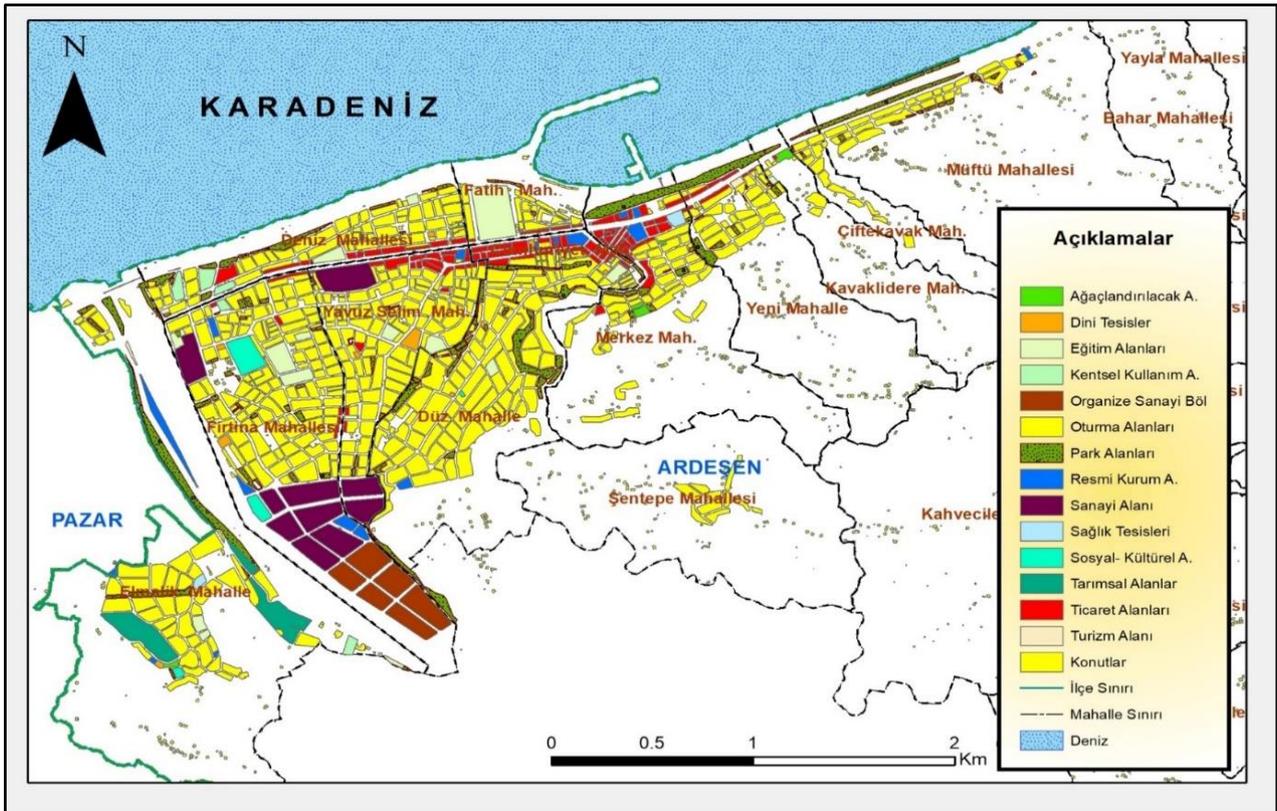
3.2. EKONOMİK FONKSİYONLAR

3.2.1. Hizmet Fonksiyonları

3.2.1.1. Yönetim Fonksiyonu

Şehirlerin idari fonksiyonları oldukça önemlidir ve herhangi bir şehir, zamanın akışına göre değişen bu fonksiyona bağlı olarak, gittikçe önem kazanmakta veya sönmemektedir (Göney, 2017: 86). Ardeşen ve yakın etki alanındaki kırk kadar köy, 1953 yılında Pazar ilçesinden ayrılarak ilçe vasfı kazanmıştır. Yakın bir döneme kadar Ardeşen ilçesinde yaşayan halk, temel ihtiyaçlarını Pazar ilçesinden karşılamaktaydı. Ancak Ardeşen ilçe merkezinde nüfusun artması, kentsel özelliklerin belirmesi, ticari faaliyetlerin, özellikle de çay tarımı ve sanayisinin gelişmesiyle birlikte yerel halkın günlük ihtiyaçlarının Ardeşen'den karşılama dönemine girilmiştir. Yönetim fonksiyonunun da gelişmesi ve çeşitlenmesi nedeniyle 2005 yılından sonra kaymakamlık teşkilatı bir araya toplanarak daha modern hizmet binalarında faaliyetlerini sürdürmesi sağlanmıştır.

Halen Ardeşen'de yönetim sektörü istihdamı 1302 kişiye ulaşmış durumdadır. Kentte en fazla istihdamı 405 kişi ile ilçe Sağlık kuruluşları sağlamaktadır. Ayrıca Ardeşen Belediyesi, İlçe Müftülüğü ve İlçe Jandarma Komutanlığı yüksek istihdam sağlayan diğer kamu kuruluşlarıdır (Tablo 1). Araştırma sahasında yönetim alanında çalışan işgücü sayısının bu kadar fazla olması, kamu sektörünün oldukça yüksek oranda istihdam sağladığını ortaya koyan parametrelerden biridir (Arıncı, 2001: 175).



Harita 3. Ardeşen İlçe Merkezinin Fonksiyonel Arazi Kullanılış Haritası.

Tablo 1: Ardeşen İlçe Merkezinde Faaliyet Gösteren Kamu Kuruluşları ve İstihdam Durumu (2021)

Kuruluşlar	İstihdam Sayısı	Kuruluşlar	İstihdam Sayısı
Kaymakamlık	8	İlçe Halk Eğitim Merkezi Müdürlüğü	65
Ardeşen Orman İşletme Müdürlüğü	8	İlçe Tapu Sicil Müdürlüğü	4
Ardeşen Belediye Başkanlığı	343	İlçe vergi Dairesi Müdürlüğü	27
Meslek Yüksek Okulu	30	İlçe Gıda Tarım ve Orman Müdürlüğü	17
İlçe Emniyet Müdürlüğü	65	Gençlik ve Spor İlçe Müdürlüğü	6
İlçe Jandarma Komutanlığı	90*	S.G.K. İlçe Müdürlüğü	12
İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü	21	İlçe PTT Müdürlüğü	10
İlçe S.Y.D.V. Bşk.	6	Noter	3
İlçe Müftülüğü	134	Ardeşen Sosyal Hizmet Merkezi	8
Mal Müdürlüğü	6	İlçe Sağlık Müdürlüğü ve Sağlık Kuruluşları	405
Nüfus Müdürlüğü	7	Kadastro Müdürlüğü	11
İlçe Özel İdare Müdürlüğü	13	Halk Kütüphanesi	3
		Toplam	1302

Kaynak: Ardeşen Mal Müdürlüğü ve Kamu Kurumları *Tahmini değerlerdir.

Ardeşen ilçe merkezinde kamu binaları, belli bir alana toplanmamış olup yerleşmenin gelişmesine paralel şekilde farklı mahallelere dağılmıştır. Ancak kamu kurum ve kuruluşları genellikle kentsel gelişmenin daha yoğun olduğu Cumhuriyet ve Merkez Mahallesi gibi alanlarda bulunmaktadır. Ardeşen Kaymakamlığı, Milli Eğitim Müdürlüğü, Emniyet Müdürlüğü, Sosyal Güvenlik Kurumu, Ardeşen Müftülüğü Cumhuriyet Mahallesinde; Ardeşen Belediyesi ise Merkez Mahallesinde yer almaktadır. Ancak kamu kurumları genellikle birbirine yakın konumlandırılmıştır. Kurumların yoğunluğu Ardeşen ilçe merkezinin ticari yoğunluğunun yer aldığı Atatürk Caddesi üzerinde yer almaktadır.



Fotoğraf 2. Cumhuriyet Mahallesinde Konumlandırılan Ardeşen Kaymakamlığı.

Ardeşen'e bağlı 40 tane köy bulunmaktadır. Ardeşen ilçe merkezi barındığı adli ve idari kamu kurumlarıyla yönetim alanında kalan kırsal yerleşmelerin kamu hizmetlerini yeteri derecede almasına olanak sağlamıştır. Köylerden ilçe

merkezinin en uzak mesafesi 25 km'dir (Tablo 2). Bu durumda yönetsel bakımdan kolaylık sağlamanın yanı sıra şehrin merkeziyet özelliğini güçlendirmiştir (Arıncı, 2001:178).

Tablo 2: Ardeşen İlçesi Sınırları İçinde Yer Alan Köyler ve Ardeşen İlçe Merkezine Olan Uzaklıkları (2020)

Mahalle Adı	Nüfusu	İlçe Merkezine Uzaklığı (km)	Mahalle Adı	Nüfusu	İlçe Merkezine Uzaklığı (km)
Akdere	202	9	Ortaalan	391	12
Akkaya	279	9	Önder	120	18
Arıcılar	12	8	Özgür	193	20
Armağan	565	8	Pınarlı	285	16
Aşağıdurak	196	18	Pirinçlik	423	5
Bayırcık	89	15	Serindere	343	11
Beyazkaya	259	4	Seslikaya	47	8
Çıraklar	65	2	Sinan	270	21
Doğanay	194	15	Şehitlik	280	18
Duygulu	265	16	Şendere	76	25
Eskiarmutluk	64	25	Şenyamaç	435	10
Gündoğan	125	13	Şenyurt	61	10
Güney	43	22	Yamaçdere	382	5
Hoşdere	259	12	Yavuz	223	8
Kaçkar	127	22	Yeniköy	176	14
Kirazlık	122	18	Yeniöl	380	13
Köprüköy	348	14	Yeşiltepe	194	13
Kurtuluş	110	5	Yukarıdurak	135	21
Küçükköy	115	12	Yurtsever	166	13
Manganez	171	17	Zeytinlik	160	4

Kaynak: TÜİK ve Ardeşen Kaymakamlığı.

3.2.2. Ticaret Fonksiyonu

Ardeşen ilçe merkezinde daha çok günlük ihtiyaçları karşılamaya yönelik perakende ticaret yapan işyerleri mevcuttur. Ardeşen ilçe merkezine bağlı köyler ve Tunca Beldesinde yaşayanların temel ihtiyaçları için Ardeşen ilçe merkezini de tercih etmeleri iş kollarının çeşitliliğini artmasına neden olmuştur. Ardeşen ilçe merkezinde sanayi sektörü hariç tutulduğunda toplam 756 işyeri faaliyet göstermektedir (Tablo 3). Bu işyerlerinin toplam istihdamı 2300 kişi civarındadır. İlçe merkezinde en yüksek sayıdaki işyerlerini bakkal ve marketler oluşturmaktadır (90 adet). Bunlar dağınık halde hemen hemen her mahallede faaliyet gösterirler. Çalışan sayısı ile ilgili tutulmuş veri bulunmayan perakende gıda işyerlerinde yaklaşık 300 kişi istihdam edilmektedir. Türkiye'de ulusal ölçekte faaliyet gösteren büyük mağazacılık şirketlerinin yerleşmenin hemen her mahallesinde yaygınlaşması, insanların ürün çeşitliliğine kavuşmasına, rekabetle birlikte gelen uygun fiyat avantajlarını elde etmesine karşın, yerleşmenin geçim kaynaklarını çeşitlendiren bakkal ve küçük market gibi küçük esnaf sayısının azalışı sonucunu doğurmuştur.

Tablo 3: Ardeşen Şehrinde Ticari İş Kollarının Dağılımı (2020)

İşyeri Türü	Sayısı	%	Çalışan İşgücü*	%
Perakende Gıda Toplamı	207	27,3	740	32
Toptan Gıda Toplamı	6	0,8	25	1
Giyim Toplamı	58	7,7	91	4
Dayanıklı Tüketim Toplamı	27	3,6	63	3
Hizmet İşyeri Toplamı	458	60,6	1381	60
TOPLAM	756	100	2300	100

Kaynak: Ardeşen Esnaf ve Sanatkarlar Odası verilerinden Sadeleştirilerek derlenmiştir.

Ticari iş yerleri arasında lokantacılık faaliyeti de önemli yer tutmaktadır. İlçe merkezinde toplam 62 adet lokanta bulunması ve farklı tatların sunulması, şehir dışından ve köylerden gelenler için önemli bir imkân anlamına gelmektedir. Yerleşmenin ticari aktivitesini yükselten kundura, konfeksiyon ve tuhafiyeye gibi iş kollarında bulunan işyeri sayısı 58'dir. Bu durum yerleşmenin ticari etki sahasını yükselten bir unsurdur.

Toptan gıda ticareti yapan işyeri sayısı 6 ve diğer hizmet işyerlerinin sayısı ise 458'dir. Hizmet sektörüne ait işyerlerinin sayısının ve çeşitliliğinin fazla olması Ardeşen'in kentsel fonksiyonlarının gelişmesi anlamına gelmektedir. Bununla birlikte nüfusla orantılı olmayan sayıda berber ve bayan kuaförü (52 adet) ile kahvehane-çay ocağının bulunması (51 adet) kentte yetersiz istihdamın nüfusun marjinal hizmet alanlarına yığılması gibi olumsuz sonuçları ortaya çıkarmaktadır.

Ardeşen Ticaret Odasına kayıtlı 7 adet şirket 2020 itibarıyla ihracata katkı sağlamaktadır (Tablo 4). Ardeşen'de ihracatçı iş yeri sayısı 30 iken potansiyel ihracatçı şirketi sayısı ise 6'dır. Ardeşen ilçe merkezinde faaliyet gösteren 345 adet şirket bulunmaktadır. İlçe merkezinde 40 adet anonim şirket niteliğinde büyük mükellefler yer almaktadır. Bunların 8 tanesi bankaları temsil etmektedir. Ziraat Bankası, Türkiye İş Bankası, Halk Bankası, Vakıfbank, Akbank, Garanti BBVA Bankası, Yapı Kredi Bankası, Denizbank ve PTT Bank çalışma sahasında hizmet vermektedir. Banka şubesi sayısının fazlalığı, ticari hayatın canlılığına katkı sağlayan bir husustur.

Şirket Tipi	Şirket Sayısı
Anonim Şirket	40
Kooperatif	15
Limited Şirket	153
Gerçek Kişi Ticari İşletmesi	131
Girişim Ortaklığı	1
Diğer İktisadi İşletmeler	3
Münferit Şirket	2
Toplam	345

Kaynak: Ardeşen Ticaret Odası.

3.2.3. Ulaşım Fonksiyonu

Ardeşen, Gürcistan ve Samsun arasında işleyen Karadeniz Otoyolu güzergahı üzerinde bulunan bir yerleşmedir. Karadeniz Sahil Yolu, Sinop'tan Sarp'a kadar 715 km uzunluğa sahip, 16 bölümden oluşan tek ve büyük bir karayolu projesidir (Uzun, 2000: 63). Özellikle Sarp Gümrük Kapısı üzerinden yapılan karşılıklı geçişlerin yoğunluğu nedeniyle ulaşım hizmetleri yol boyunca sıralanan yerleşmelerde canlılık kazanmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından hazırlanmış olan 2019 Trafik ve Ulaşım Bilgileri Raporuna göre Ardeşen ilçe merkezinde yıllık ortalama günlük trafik değerinin (YOGT) 11034 araç olduğu görülmektedir. Araç sınıfına göre en çok araç 8252 ile otomobil sınıfı yer almaktadır. En az geçiş ise yıllık ortalama günlük trafik değerine göre 150 ile otobüs gurubuna aittir (Tablo 5).

Taşıt Sınıfları	YOGT Değeri
Otomobil	8252
Orta Yüklü Ticari Taşıt	870
Otobüs	150
Kamyon	750
Kamyon, Römork, Çekici ve Yarı Römork	1012
Toplam	11034

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü verilerinden hazırlanmıştır.

Ardeşen Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası verilerine göre Ardeşen ilçe merkezinde odaya kayıtlı yaklaşık 70 ticari taksi, 250 minibüs ve 350 adet kamyon bulunmaktadır. Ulaşım sektörünün istihdamı yaklaşık 700 kişidir. Ardeşen’de aktif olarak çalışan 21, Ardeşen minibüsçüler kooperatifine bağlı 60 adet minibüs bulunmaktadır. Günlük düzenli olarak belirli saatlerde Rize ve Pazar’a düzenlenen seferlerle günlük ortalama 500 yolcu Rize’ye taşınmakta olup, Ardeşen için ciddi bir yolcu potansiyeli oluşturmaktadır.

Başta Artvin olmak üzere komşu il ve ilçelerin Karadeniz Otoyolu’nu kullanarak ülkemizin batı bölgelerine ulaşmaları Ardeşen üzerinden mümkün olabilmektedir. Bu nedenle Ardeşen ilçesi sınırları içinde yaşayanların batıya seyahat etmeleri için büyük bir imkân ortaya çıkmış bulunmaktadır. Yaklaşık iki saatlik aralarla Samsun, Ankara ve İstanbul gibi büyük şehirlere araç bulunabilmekte ve seyahat kolaylaşmaktadır. Ardeşen’den Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesine günlük en az 5 firma seyahat etmektedir. Kentsel gelişmenin en önemli göstergelerinden birisi olan kamu yatırımları, Ardeşen’de de kendini göstermektedir. Uzun yıllardır hizmet veren eski Ardeşen otobüs terminali hizmet binası yerine daha modern çağın gereksinimlerine uygun olarak 2019 yılında tamamlanan yeni Ardeşen şehirlerarası otobüs terminali hizmet binası faaliyete geçmiştir (Fotoğraf 3).



Fotoğraf 3. Yapımı 2019 Yılında Tamamlanan Modern Ardeşen Şehirlerarası Otobüs Terminali.

Ardeşen, Çamlıhemşin ilçesi Ayder Yaylası turizm merkezine ulaşım için kullanılan güzergâh üzerinde yer almaktadır. Karadeniz sahil yolundan Ayder Yaylasına ulaşmak isteyen turistler Ardeşen’den geçmektedirler (Fotoğraf 4). Bu durum tur şirketlerinin ve özel araçlarıyla seyahat eden vatandaşların yoğun olarak bu yolu kullanmasına sebep olmaktadır. Bir yörenin ya da ekonomik sektörün gelişmesi, kalkınma politikalarında o sektöre verilen öncelik ile yapılan yatırımların aldığı paya bağlıdır. Ulaştırma sektörü açısından, Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk yıllarından itibaren ulaşım yatırımlarına daima önemli bir pay ayrıldığı görülmektedir (Bakırcı, 2013: 346). Bu yatırımlar arasında Rize-Artvin Havaalanı ayrıcalıklı bir yer tutar. Söz konusu havaalanı Türkiye’nin denize dolgu yöntemiyle inşa edilmiş ikinci havalimanı durumundadır. Pazar ilçesi sınırlarında inşa edilen havalimanı, Ardeşen ilçe merkezine yaklaşık 11 km. mesafede olup, havaalanının varlığından en fazla yarar sağlayacak yerleşmelerden biri de Ardeşen olacaktır.



Fotoğraf 4. Ardeşen İlçe Merkezinden Çamlıhemşin'e Bağlanan Köprülü Kavşak.

3.2.4. Eğitim ve Kültür Fonksiyonu

Bir yerleşme ünitesindeki eğitim ve kültür durumunun niteliği o yerleşmeyle ilgili gelişmişlik ve bilgi düzeyi hakkında bilgiler verebilmektedir. Bundan dolayı araştırma sahasında okul sayısı, öğrenci sayısı, öğretmen sayısı gibi nicel değerlerin incelenmesi sahadaki eğitimle ilgili özellikleri ön plana çıkaracaktır. Ardeşen ilçe merkezinde, 4 Anaokulu, 8 ilkokul, 7 Ortaokulu, 9 Lise ve Halk eğitim merkezi, Akşam sanat okulu ve bilim sanat merkezi bulunmaktadır. Çalışma sahasında toplam derslik sayısı 515, öğretmen sayısı 783 ve öğrenci sayısı ise 9188 kişidir (Tablo 6). Milli Eğitim Bakanlığına bağlı eğitim kurumlarında otalama her 13 öğrenciye 1 öğretmen düşmektedir.

Tablo 6: Ardeşen İlçe Merkezinde Yer Alan Eğitim Kurumlarının Kantitatif Değerlendirmesi (2020)				
Türü	Okul Sayısı	Derslik Sayısı	Eğitici Sayısı	Öğrenci Sayısı
Anaokulu	4	15	19	731
İlkokul	8	148	168	2367
Ortaokul	7	147	225	2348
Lise	10	166	264	2512
Yaygın Eğitim	5	19	67	1257
Akademik Eğitim	1	20	40	273
Toplam	35	515	783	9188

Kaynak: Ardeşen Milli Eğitim Müdürlüğü.

Ardeşen kentinde Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesine bağlı bir Turizm Fakültesi kurulmuş bulunmaktadır. Fakültenin bünyesinde Turizm işletmeciliği bölümü, gastronomi ve mutfak sanatları bölümü ile rekreasyon yönetimi bölümü programları açılmıştır. İlk önce 2016-2017 eğitim öğretim yılında turizm işletmeciliği bölümünde eğitim-öğretim faaliyetine başlanmıştır. Ardeşen Meslek Yüksekokulunda ise Bankacılık ve Sigortacılık, Bilgisayar Programcılığı, Turizm ve Otel İşletmeciliği, Turizm ve Seyahat Hizmetleri olmak üzere 4 bölüm bulunmakta ve toplam 273 öğrenci bulunmaktadır (<http://ardesen.erdogan.edu.tr/>).



Fotoğraf 5. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Ardeşen Yerleşkesinden Bir Görünüm.

Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansının hazırlamış olduğu Doğu Karadeniz Bölümü ilçe bazlı sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi ve sınıflandırılmasına göre Ardeşen ilçesi için eğitim endeksinin hesaplandığı değişkenlerin verileri incelendiğinde, toplam okuryazar oranı ve okuryazar kadın oranı değişkenlerinde il içinde en yüksek değere sahip olduğu görülmektedir. Eğitim endeksinin hesaplandığı temel bileşendeki ağırlıkları pozitif ve yüksek olan diğer değişkenlerin tümünde de oldukça yüksek değerlere sahiptir. Rize ve ilçelerine göre 2.56'lık bir değer ile birinci sırada yer almaktadır (DOKA Raporu, 2015: 129).

Halk eğitim merkezleri yaygın eğitim faaliyetinin yürütüldüğü en önemli kurumlardır. Halk eğitim merkezlerinde örgün eğitim almamış veya örgün eğitimin bir kademesinde bulunanların kendini geliştirmesinden meslek sahibi olmasına ve okuma yazma öğrenmesine kadar çeşitli kurslarda uzman öğretmenler tarafından eğitimler titizlikle verilmektedir (Fotoğraf 6). Ardeşen Halk Eğitim Merkezinde 2022 yılı itibarıyla 57 usta öğretici bulunmaktadır. Halk Eğitim Müdürlüğünden alınana bilgiye göre kursiyer ve kurs sayılarında dönemden döneme değişiklik olabilmektedir. Ahşap boyama, ahşap yakma, bakır işlemciliği, deri tablo, kösele çanta, feretiko Rize bezi, giyim, gümüş işlemciliği, iğne oyası, hesap işi, elde Antep işi imitasyon takı işlemciliği, kıl testere, cam işlemciliği, mefruşat, sepet örücülüğü, şiş örgücülüğü, cam süs eşya yapımıcısı, yağlı boya resim gibi çeşitli kurslar düzenlenmiş ve başarılı olan öğrencilere katılım belgesi verilmektedir.



Fotoğraf 6. Ardeşen ASO Öğretmen Evi ve Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi.

3.2.5. Sağlık Fonksiyonu

Çalışma sahasında bir devlet hastanesi ve sağlık hizmeti ve toplum sağlığı merkezine bağlı 11 adet aile hekimliği vardır. Aile hekimliği sisteminin ortaya çıkmasıyla birlikte geçmiş yıllarda sağlık ocağı tarafından verilen sağlık hizmetleri aile hekimleri tarafından verilmeye başlanmıştır. Ardeşen sağlık grup başkanlığı tarafından haftalık olarak da belirli günlerde köylerde gezici hizmetler vermektedirler.

Tablo 7: Ardeşen’de bulunan Sağlık Merkezleri ve İstihdam Durumu (2020)

Sağlık Kuruluşu	Yatak Sayısı	Doktor Sayısı	Hemşire	Ebe	Teknik Personel	Yardımcı Sağlık Personel	Toplam İstihdam
Toplum Sağlığı Müdürlüğü	-	3	2	6	1	5	17
Kaçkar Devlet Hastanesi	142	50	108	20	82	87	347
Aile Sağlığı Merkezleri	-	11	5	6	-	-	22
Sağlık Evleri	-	-	3	1	-	-	4
112 Birimi	-	-	-	-	13	2	15
Toplam	142	64	118	33	96	94	405

Kaynak: Rize İl Sağlık Müdürlüğü.

Ardeşen, Pazar, Hemşin, Fındıklı ilçeleri tam teşekküllü sağlık hizmeti için Ardeşen kentinde bulunan Kaçkar Devlet Hastanesine müracaat etmektedirler. TOKİ tarafından yapılan ve 2011 yılında hizmete giren hastanede 142 yatak kapasitesi bulunmaktadır. Cerrahi, dahili ve temel branşlarda hizmet veren hastane içerisinde ağız ve diş sağlığı biriminin de olması vatandaşlar çevre hastanelere başvuru yapmasını en aza indirmektedir. Hastanede farklı branşlarda toplam 50 doktor hizmet vermektedir. Ayrıca hastanede 108 hemşire ve 20 ebe bulunmaktadır (Tablo 7; Fotoğraf 7).



Fotoğraf 7. Kaçkar Devlet Hastanesi.

3.2.6. Turizm Fonksiyonu

Ardeşen ilçe merkezinin güney kesimlerinin ormanlarla kaplı olması nedeniyle doğa turizmi açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Kuzeyinin Karadeniz ile çevrili olması güneyinde ise alabildiğince yeşil ormanlar, çay ve bahçeleri ile Kaçkar dağlarının serinletici esintisi doğa ve sağlık turizmi açısından oldukça elverişli ortam sunar. Ardeşen ilçe merkezi sınırlarından geçen Fırtına Deresi, doğal güzelliğiyle rafting ve son zamanlarda su üzerinde zipline etkinlikleriyle binlerce turisti kendine çekmeyi başarmıştır. Fırtına Deresi'nin aşağı çığırında, dere üzerinde yapılan ıslah çalışmalarıyla rafting için eğitim alanları oluşturulmuştur. Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı tarafından destek gören Ardeşen Kültür Park Projesi ve Vali Recep Yazıcıoğlu Kano ve Rafting Projesi yapılmıştır (Fotoğraf 8).



Fotoğraf 8. Fırtına Deresi Üzerinde Yer Alan Rekreasyon ve Rafting Eğitim Alanı.

Atmaca kuşu Doğu Karadeniz insan için önemli bir yer tutar. Atmaca yakalama, eğitime ve atmaca ile bıldırcın avcılığı kişide merak uyandıran bir kültürel faaliyettir. Bu avcılık biçimi yöreye has ve çok eskiye dayanan bir uğraştır (Koday ve Kaymaz, 2016: 101). Atmaca merakının yaygın olduğu Ardeşen’de ise bazı yıllarda Atmaca festivali düzenlenmekte olup, bilhassa yerli turistler Ardeşen’de bu festivale katılmaktadır. Ardeşen ilçe merkezinin girişinde Atmaca’ya olan sevgiyi ifade etmek ve turistlerin dikkatini çekmek amacıyla bir atmaca heykeli yapılmıştır.

Ardeşen ilçe merkezinde turizm açısından değer taşıyan yapılar da yer almaktadır. Işıklı mahallesinde yer alan ve Osmanlı eserlerinden birisi olan Işıklı Cami, 1887 yılında yaptırılmıştır. Ahşap süslemeleriyle dikkati çeken bu cami dikdörtgen şeklindedir. Kuzeyden girişi olan caminin mahfili U şeklinde caminin büyük bir kısmını kaplamaktadır. Süsleme bakımından ahşap minber, tavan ve mahfil önemli yer tutar. Kubbe içerisinde panolarda el yapımı bitkisel motifler yer alır (Karpuz, 1992: 40-41; Fotoğraf 9).



Fotoğraf 9. Işıklı Mahallesinde Yer Alan Tarihi Işıklı Merkez Cami.

Ekşioğlu Cami (Kavaklıdere Cami), Kavaklıdere mahallesinde yer almaktadır ve yapılış tarihi bilinmemektedir. Ekşizade Mustafa Efendi tarafından 1788 yılında onarımı yapılmıştır. Son onarımını ise 2011 yılında Ali İslamoğlu tarafından tarihi dokusu korunarak yaptırılmıştır. Dikdörtgen planlı olan bu caminin süslemelerinde ise bitki motifleri kullanılmıştır (Fotoğraf 10).



Fotoğraf 10. Ekşioğlu (Kavaklıdere) Cami ve Bahçesinde Yer Alan Mezarlar.

3.2.7. Diğer Hizmet Fonksiyonları

Ardeşen'in ekonomik hayatında iyi tanımlanamayan hizmet fonksiyonları da önemli bir yer tutar. Vergi ve sigorta kaydı olmayan iş grupları arasında seyyar satıcılar, ayakkabı boyacıları, hamallar, temizlik işinde çalışanlar ve benzerleri bulunmaktadır (Arınç, 2001: 235). Çay tarımı Ardeşen ve çevre ilçeler için en önemli geçim kaynakları arasında yer alması hasebiyle büyük bahçelere sahip vatandaşlar çaylarını toplamaları için işçi tutmaktadır. Bu işçilerin genellikle sigorta kayıtları olmadığı için ne kadarlık bir kesimin bu işi yaptığı net tespit edilememiştir. Aynı zamanda çay hasadı sonrasında şehir içinde belirli noktalarda çay tohumu satıcıları da yerini almaktadırlar.

Şehirlerin iktisadi fonksiyonları bakımından, özellikle her hafta belirli günde şehirde kurulan pazarlar hayli ilgi çekicidir. Bu türlü pazarlar aynı zamanda şehirler ile kırlar arasındaki münasebetlerin canlı bir belirtisidir ve bu yolla bazı şehirler çevrelerindeki kırlardan ihtiyaçlarını karşılamaktadırlar. Bu türlü pazarlarda, tarihin en eski zamanlarından beri köylerden gelen satıcılar ile şehirlerdeki alıcılar temas kurmak imkânı bulurlar. Pazarlara çevredeki hangi köylerden satıcıların geldiği dikkate alınarak, şehirlerin nüfus sahaları oldukça doğru bir şekilde ortaya konulabilir (Göney, 2017: 141). Ardeşen ilçe merkezinde salı günleri kurulan semt pazarlarında köylüler ellerindeki fazla yağ, peynir gibi temel ihtiyaç malzemeleri satmakta; çevre il ve ilçelerden çeşitli ürünlerini satmak için semt pazarında tezgâh kurmaktadır.

3.2.8. Sanayi Fonksiyonu

Ardeşen ilçe merkezi istihdamında sanayi faaliyetlerinin payı giderek yükselmektedir. Özellikle tarımsal üretime bağlı sanayi tesislerine her geçen yıl yenileri eklenmekte, kentsel hayatın gerektirdiği atölye tipi sanayi faaliyetleri de gelişme göstermektedir. Bir yerin sanayileşmesini arazi yapısı, su kaynakları, bitki örtüsü, iklim özellikleri, yeraltı kaynakları, ulaşım sistemleri, eğitim altyapısı, sahip olduğu tarihsel özellikler, yetişmiş insan gücü gibi birçok fiziki ve beşeri faktör etkiler. Bunların bir ya da birkaçının bir yerde bulunması sanayileşme açısından avantajlar sağlayabilir (Çavuş,2016:1-9). Ardeşen'in ekonomik gelişmesini sağlayan sanayi faaliyetleri iki ana grup halinde incelenecektir.

3.2.8.1. Atölye Tipi Sanayi

Ardeşen ilçe merkezinde atölye tipi sanayi faaliyetleri daha yaygındır. Fırtına Deresi eski tabanında yaklaşık 25 dönüm üzerine kurulmuş olan Ardeşen sanayi sitesi, 8 ayrı bitişik nizamlı yapıdan oluşmaktadır. Ardeşen ilçesi ve komşu ilçelerin sanayi faaliyetlerine dair ihtiyaçlarını gidermektedir. Ardeşen ilçe merkezinde çoğunluğu otomotiv tamirat ve bakım atölyeleri olmak üzere, demir doğrama atölyeleri, PVC imalat atölyeleri, marangoz, kereste atölyeleri ve torna işleri atölyeleri yer almaktadır. Ardeşen Esnaf ve Sanatkârlar Odasından alınan verilere göre, otomotiv tamir ve bakımıyla ilgili 92 işyeri bulunmaktadır. Atölye sayısı bakımından ikinci sırayı ahşap-kereste ürünleri imalatı yapan 59 adet işyeri izler (Tablo 8). Ardeşen'de sanayi sitesi haricinde mahalle aralarında da atölyeler bulunmaktadır.

Tablo 8: Atölye Tipi Tesislerin Sayısı ve İstihdam Durumu

İşyeri Türü	Sayısı	Çalışan Sayısı*	İşyeri Türü	Sayısı	Çalışan Sayısı*
Demir, çelik eşya imalatı, ticareti	20	60	Oto elektrikçisi	11	24
Keresteci	6	20	Oto lastik onarımı	5	10
Marangoz	42	200	Oto lastik ticareti	1	2
Mobilya boyacılığı	1	3	Oto LPG montajı	1	3
Mobilya döşemeciliği	4	20	Oto yedek parça imalatı	1	5
Mobilya imalatı	6	30	Oto yedek parça ticareti	8	15
Karoser imalatı, kaportacı	16	40	Prefabrik yapıların imalatı, kurulumu, ticareti	2	10
Motosiklet, bisiklet imalatı, onarımı	2	4	PVC ürün imalatı	13	45
Motosiklet, bisiklet ticareti	1	3	PVC ürün ticareti	4	20
Oto bakım servisi	38	100	Tornacılık	8	20
Oto döşemecisi	4	10	Toplam	196	649

Kaynak: Ardeşen Esnaf ve Sanatkârlar Odası Verilerinden Sadeleştirilerek Derlenmiştir (*Tahmini Değer).



Fotoğraf 11. Ardeşen Sanayi Sitesinden Bir Görünüm.

3.2.8.2. Modern Sanayi

Ardeşen modern sanayi faaliyetlerinin son otuz yıl içinde gelişme gösterdiği bir merkez özelliğindedir. Bu faaliyetin sağladığı toplam istihdam 2022 itibarıyla 785'tir. Bununla birlikte çay işleme mevsiminde kısa süreli işgücü istihdamı daha yüksek bir düzeydedir. Yerleşmede sanayi tesisleri, kent arazisi içinde dağınık halde bulunmaktadır. Bu dağınıklığı gidermek amacıyla Ardeşen Organize Sanayi Bölgesi planlanmış ve 1998 yılında Fırtına Mahallesi sınırları içerisinde 523912 m²lik bir alan ayrılmıştır. Rize İl Özel İdaresi, Ardeşen Belediyesi ve Ardeşen Ticaret ve Sanayi Odası'nın ortaklığı esasına göre 08.07.2005 tarihinde yetki belgesini alınmıştır. Resmi olarak kurulmasına rağmen bu alanda herhangi bir inşaa faaliyeti başlatılamamıştır (Rize ÇED Raporu, 2017: 41). Çay sanayi, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin kalkınmasında lokomotif vazifesi görmektedir. Bölgenin doğal şartlarının çay tarımı için elverişli olması ve üretilen çayların işlenmesi gereksinimi başta atölyeler kurulması yöntemiyle karşılanmış ancak üretimin artmasıyla çay fabrikaları kurulmaya başlanmıştır.

Ardeşen ilçe Merkezinde ve Işıklı mahallesinde olmak üzere ÇAYKUR'a ait 2 fabrika bulunmaktadır. Ardeşen ÇAYKUR fabrikası 1969 yılında, Işıklı Çay fabrikası ise 2000 yılında kurulmuştur. Ardeşen fabrikası günlük 280 ton, Işıklı çay fabrikası ise günlük 140 ton çay üretim kapasitesine sahiptirler (ÇAYKUR Faaliyet Raporu, 2020: 23). Ardeşen ilçesinde kamu kurumlarına ait çay fabrikaların yanı sıra özel çay fabrikalara da vardır. İlçe genelinde Ardeşen Sanayi ve Ticaret Odasına kayıtlı toplam 13 özel çay fabrikası vardır. Çay sezonunda dönemlik işçi çalıştırma şeklinde faaliyetine sürmektedirler. Mahallelerde ve köylerde çay toplama merkezleri bulunmaktadır.



Fotoğraf 12. Işıklı ve Ardeşen’de Bulunan ÇAYKUR’a Ait Çay Fabrikaları.

Ardeşen ilçe merkezinde yer alan modern sanayi tesislerinden birisi de Ardeşen Silah Sanayi ve Ticaret A.Ş. (ASİLSAN) adını taşır (Fotoğraf 13). Türkiye’nin ilk özel silah fabrikası olma unvanını taşıyan ASİLSAN, 1991 yılında kurulmuştur. Fırtına vadisinin kenarı kurulması ve bölgeye özdeş isim olması münasebetiyle fabrikada “Fırtına ve Atmaca” isimli iki silah modelinin üretimi yapılmıştı. Kurulduğu ilk yıllarda ciddi silah satışı ve istihdam imkânı sağlayan fabrika, zamanla rekabet ortamına ayak uyduramaması gibi nedenlerle üretimi durdurmuştur. Bölgenin ekonomisi için ciddi fırsat kapısı olan bu silah fabrikası, kurulum aşamasında doğru yer tespitinin yapılamaması nedeniyle Fırtına vadisinin yamaçlarından kopan heyelan kütlelerinin altında kalmış ve büyük bir zarar görmüştür.



Fotoğraf 13. ASİLSAN Silah Fabrikası.

3.2.9. Tarım Fonksiyonu

Ardeşen ilçe merkezinin en önemli ekonomik fonksiyonunu, kent hayatının gelişmesine rağmen tarım fonksiyonu oluşturmaktadır. Tarım ve sanayi fonksiyonlarının ayrılmaz ve birbirini tamamlayıcı özellikte olması bu önemin ana nedenidir. Aynı nedenle Ardeşen halkı, toprakla ilişkisi zayıflamamış bir tarım toplumu halindedir.

3.2.9.1. Bitkisel Üretim

Ardeşen ve çevresi ikliminin bir mikroklima alanı oluşturması çay, mandalina (*Citrus Reticulata*), Trabzon hurması (*Diospyros kaki*), limon (*Citrus limon*) ve kivi (*Actinidia deliciosa*) gibi ürünlerin yetişmesine neden olmuştur. Bununla birlikte ekolojik istekleri tam olarak karşılanan çay bitkisi en önemli tarım ürünü olarak belirmektedir. Daha önce de ifade edildiği üzere Ardeşen ilçe merkezi yıllık 2019,7 mm yağış almakta ve aylık ortalama sıcaklık farkları 2-3°C'yi geçmemektedir. Aynı nedenlere bağlı olarak yaz mevsimi aşırı sıcak geçmemekte ve kış mevsiminde de elverişli termik şartlar ortaya çıkmaktadır. Yine yıllık ortalama nispi nemin %74 olduğu sahada, yaz mevsimi boyunca havanın kapalı olması ve yılın 185 gününün bulutlu geçmesi sayesinde çay bitkisi güneş ışınlarına daha az maruz kalmakta ve yapraklardaki selüloz oranı düşmektedir. Bu durum çayın aroması güzelleştiren bir faktördür. Ülkemizin sadece Doğu Karadeniz kıyılarında çay ziraatına izin verilmesinin sebebi çayın, sadece burada yetişmesi nedeniyle değil, en kaliteli çayların burada yetiştirilmesi sebebiyledir (Koday, 2014: 192).

Ardeşen'de genel olarak düz ve düze yakın alanlar yerleşme ihtiyaçları için kullanırken, eğimin arttığı dağlık ve tepelik alanlarda ise belli bir yükseltiye kadar çay bahçeleri kurulmuştur. Çay bahçesi oluşturulacak eğimli alanlarda önce taraçalar oluşturulmakta ve dikim yapılmaktadır. Eğim arttıkça basamaklar arasındaki mesafe artmakta, eğim azaldıkça basamaklar arasındaki mesafe azalmaktadır. Bu basamaklar sayesinde toprak erozyonu önlenmekte yine çiftçinin toprağa verdiği gübrenin yağışla birlikte akıp gitmesi engellenmektedir. Eğimin az olduğu yerlerde çay fideleri çok sık dikildiğinden bahçelerin içinde dolaşmak zordur. Ancak burada fidanlar iyi geliştiği için birim alana verim yüksektir (Koday,2014:193-194). Türkiye'de 2019 yılı itibariyle çay tarımına ayrılan arazi miktarı 785693 dekar olup bu alanda 1 407 448 ton çay üretimi yapılmaktadır. Ardeşen'de ise 2019 yılında 71685 dekar alanda çay tarımı yapılmış ve 133705 ton yaş çay elde edilmiştir. Bu alan Türkiye çay tarım alanlarının %9,12'sini oluşturmaktadır (Tablo 9).

Tablo 9: Ardeşen İlçe Merkezinde Yıllara Göre Çay Üretimi

Yıl	Dekar	Üretim Miktarı (Ton)
2010	55659	113670
2011	55664	105984
2012	55651	100617
2013	56099	98648
2014	55651	121509
2015	55061	128246
2016	55900	111185
2017	75000	113127
2018	71382	142717
2019	71685	133705

Kaynak: TÜİK (2020) Verilerinden Derlenmiştir.

Ardeşen ilçe merkezinde çay hasadı Mayıs ayında başlamak suretiyle üç hasat şeklinde yapılmaktadır. Ancak bazı yıllarda dört hasat yapılabilir. Çay bahçelerinde çalışan işçilerle de yapılan görüşmelerde en kaliteli çayın birinci hasatta, daha az kaliteli çayın ise son hasatta elde edildiği bilgisi alınmıştır. Çayların toplanmasıyla elde edilen çaylar Ardeşen'de bulunan resmi ve özel teşebbüse ait çay fabrikalarında işlenmektedir. Mahalle ve köylerin ortak bir alanında çay toplama yapıları yapılmıştır. Çay eksperleri çiftçiden gelen çayın yaş çayın kalitesini kontrol edip çiftçinin ürününü fabrika adına almaktadırlar. Çay alım merkezlerinde toplanan çaylar bekletilmeden çay fabrikalarına gönderilir. Çünkü yaş çay yaprağının depolarda daha fazla nemlenmesi çayın kalitesini düşürmektedir. Bu nedenle yaş çay toplandıktan sonra hemen işlenmelidir (Koday, 2000: 327).



Fotoğraf 14. Elmalık Mahallesinde Yapılan 3. Çay Hasadı.

Çay tarımı bölge insanının yaşam biçimi haline gelmiştir. Çay toplama dönemlerinde kır-kent nüfus hareketliliğinde ciddi değişiklikler meydana gelmektedir. Kışın çocukların daha iyi bir eğitim almasını sağlamak amacıyla Ardeşen ilçe merkezine yerleşen kırsal nüfus, hasat döneminde köyelerine geri dönmektedir. Hasat dönemi ailelerin tüm bireylerinin katkısıyla sürdürülen bir etkinlik olduğu için aile bireylerinin önceki statülerinden sıyrıldıkları ve tarımsal üretime katkı sağladıkları dikkati çeker. Ayrıca hasat dönemindeki işgücü eksikliği Gürcistan'dan gelen geçici işçilerle karşılanmakta nisan-mayıs döneminde Ardeşen'e gelen mevsimlik işçiler Eylül-Ekim döneminde ülkelerine geri dönmektedir.

Çay tarımı ciddi emek isteyen, tamamıyla insan gücünden faydalanılan, karşılığında iyi bir gelir sağlayan bir ekonomik etkinliktir. Bu gelir kaynağı bazen insanlar tarafından doğanın tahrip edilmesine neden olmaktadır. Orman alanlarının yok edilmesi ve çay bahçesine dönüştürülmesi başlı başına bir sorundur. Bu eylemin yamaç dengesi bozulan eğimli arazilerde heyelana sebep olma gibi bazı sonuçları da vardır (Fotoğraf 15).



Fotoğraf 15. Heyelan Sonucu Zarar Gören Çay Bahçeleri.

Ardeşen ilçe merkezinin geçim kaynakları arasına kivi tarımı da girmiş bulunmaktadır. Araştırma sahasında yetiştirilen, Asya kökenli bir meyve türü olan kivin, 50'den fazla çeşidi olmasına rağmen sadece 5 beş çeşidi yenilmektedir (Koday,2000:104). Gıda değeri yüksek olan kivi en son kültüre alınan bir meyve olmasına rağmen gelişimi oldukça hızlı olmuştur. C vitamini bakımından oldukça zengin olan kivin adaptasyon yeteneğinin de yüksek oluşu yayılışını hızlandırmıştır (Güleryüz ve Aslantaş, 1993: 120). Çaya alternatif olan bu bitkinin üretim miktarı yıldan yıla değişmekle birlikte verimli yıllarda 3000 tona yaklaşmaktadır (Tablo 10).

Tablo 10: Ardeşen İlçe Merkezinde Yıllara Göre Kivi Üretim Miktarı					
Yıl	Dekar	Üretim Miktarı (Ton)	Yıl	Dekar	Üretim Miktarı (Ton)
2004	660	106	2012	1375	2979
2005	560	381	2013	1386	2979
2006	1097	378	2014	1400	1670
2007	1310	839	2015	1400	1670
2008	1320	1683	2016	1400	1737
2009	1320	2952	2017	1400	1678
2010	1355	2479	2018	1300	1503
2011	1355	2379	2019	1300	1503

Kaynak: TÜİK (2020) Verilerinden Hazırlanmıştır.

Kivide üretim miktarlarının düşmesinin en önemli sebepleri arasında zararlı ve istilacı bir kelebek türünün Doğu Karadeniz Bölümü'ndeki ekim alanlarına zarar vermesidir. Ayrıca çalışma sahasında üreticilerle yapılan görüşmelerde kivi üretiminde Rize iline alternatif illerin ortaya çıkışı, üretilen kiviye uzun süre saklayacak soğuk hava depolarının olmayışı, gelir bakımından önceki yıllardaki kârlılığın sağlanamaması gibi faktörler kivi yetiştiriciliğine olan ilgiyi azaltmıştır.



Fotoğraf 16. Kivi Bahçesinden Bir Görünüm.

Ardeşen'in ekolojik şartları turunçgil familyasına ait çeşitli meyvelerin de üretilebilmesine imkan tanımıştır. Yerleşmede 2019 yılında toplam 237 ton turunçgil üretimi olmuştur. Üretilen turunçgiller daha çok yakın ve yerel pazarlara gönderilmektedir. İnceleme alanında dikkat çeken bir tarım ürünü de fındıktır. Fındık, çay kadar gelir sağlamadığı için daha az tercih edilir. Buna rağmen 2019 yılı itibariyle 9000 dekar fındık bahçesinden 1387 ton fındık elde edilmişti. Araştırma sahasında mısır üretimi de fındık gibi çay tarımından önce önemli tercih edilen bir tarım ürünü halindeydi (Koday, 2006: 200). Ancak fındıkla rekabet edememesi mısır ekim alanlarını daraltmıştır. TÜİK'in 2019 yılı verilerine göre Ardeşen'de 530 dekar alanda sadece 83 ton mısır üretilebilmişti. Ardeşen'de üretimi yapılan bir başka meyve ise Trabzon hurmasıdır. Bu meyve ağacından yerleşmede 950 adet bulunmakta ve toplam 29 ton meyve elde edilmektedir.

Son zamanlarda Doğu Karadeniz ve Ardeşen ilçe merkezinde halk arasında yalancı kelebek olarak adlandırılan *Ricania simulans* adlı zararlı türü başta çay olmak üzere bütün meyve ve sebzelere zarar vermektedir. Gürcistan'dan kaçak yollarla Türkiye'ye sokulmuş meyve fidelerinden yayıldığı düşünülen bu zararlı, ilk yayıldığı dönemde sadece sahil kesiminde görülmekteydi. Ancak ilerleyen yıllarda kıyı şeridinden başlayarak yüksek kuşağa doğru yayılmıştır. Tarımla uğraşan çiftçiler bu türün oldukça zararlı olduğu bitkinin öz suyunu emerek bitkinin kurummasına neden olduğunu belirtmektedirler. Ayrıca son zamanlarda kivi üretiminin azalmasında bu zararlının da payı oldukça fazladır. Kivi üzerinde bıraktığı yumurtalar kivi kabuğunda bozulmalara yol açmaktadır. Çay bahçelerine oldukça zarar veren *Ricania Simulans*'la kimyasal mücadele yapılamamaktadır. Bunun nedeni organik olarak üretilen çayların kalitesi bozulma riskidir.

3.2.10. Hayvancılık Faaliyetleri

Ardeşen ilçe merkezinde genellikle hayvancılık faaliyeti olarak arıcılık ve kıyı balıkçılığı yapılmaktadır. Ardeşen şehrinin de orman alanlarına yakın olması, çeşitli bitki ve çiçeğin varlığı arıcılığın gelişmesine ortam hazırlamıştır. Ardeşen İlçe Tarım ve Orman Müdürlüğü verilerine göre Ardeşen ilçe merkezinde 9000 adet fenni, 300 adedi ilkel olan 9300 arı kovani bulunmaktadır. Bu kovanlardan yaklaşık 110 ton bal ve 1400 kg. balmumu üretimi gerçekleştirilmektedir.

Karadeniz'de 200 m. altında oksijen olmamasından dolayı balıklar genellikle 200 m. derinliğe kadar yumurta bırakır, ürer ve yaşarlar. Bu kadar sığ alan olmasına rağmen Karadeniz önemli balık rezervlerindedir (Zaman, 2011: 40).

Balıkçılık Ardeşen ilçe merkezi için bir diğer geçim faaliyetidir. Karadeniz'e kıyısının olması deniz ürünleri açısından oldukça avantajlı konumda olmasına neden olmaktadır. Küçük kayıklarla ve büyük balıkçı tekneleriyle balıkçılık faaliyeti gerçekleştirilmektedir. Ancak Ardeşen ilçe merkezinde balıkçılık sadece kıyı balıkçılığı şeklinde yapılmaktadır. Balıkçı barınakları, balıkçılık için hayati öneme sahiptir. Bu barınaklar, balıkçı teknelerinin dalgalardan korunması tamiri ve avlanan deniz ürünlerinin karaya çıktığı yerler olarak da hizmet vermektedirler. Ardeşen ilçe merkezinde bu kapsamda 1 adet balıkçı barınağı (Fotoğraf 17), Işıklı ve Taşbaşı'nda olmak üzere de kayık ve küçük teknelerin karaya çekilebileceği 2 adet çekek yeri bulunmaktadır.



Fotoğraf 17. Ardeşen Balıkçı Barınağı.

3.3. Ardeşen'in Etki Bölgesi Analizi

Yerleşmelerin etki alanları çeşitli özelliklere göre farklılıklar göstermektedir ve tek bir özelliğe göre ele almamak gerekir. Çünkü kent ve kasabalar çevrelerinden soyutlanmış üniteler değildir. Yakın çevreleri ve hinterlandlar ile sıkı kültürel ve ekonomik ilişkileri bulunan insan topluluklarının bir araya geldiği sahalarıdır (Göney, 2017: 1). Kentlerin fiziki ve beşerî karakterleri, hizmet verebilme yapısı, istihdam olanakları, şehrin çevresinin nüfus yoğunluğu ve özellikleri etki alanının genişliğini etkilemektedir.

Ardeşen, Karadeniz sahil kesiminde olması ve Pazar ilçesinden ayrıldıktan sonra sosyo-ekonomik olarak gelişmesi, çevresine göre merkezi bir rol üstlenmesine neden olmuştur. Ardeşen'e bağlı Tunca beldesi tüm temel ihtiyaçlarını Ardeşen ilçe merkezinden elde etmektedirler. Ardeşen ilçe merkezine bağlı 40 köy yerleşmesi de Ardeşen'in etki sahası altındadır. Ticari ve sanayi faaliyetler için Fındıklı ve Ardeşen sınırlarından ulaşımı olan Çamlıhemşin ilçesi ve Pazar, Ardeşen'den faydalanmaktadır.

3.4. Ardeşen'in Fonksiyonel Sınıflandırmadaki Yeri

Yerleşmeler analiz edilirken, en çok tartışılan konulardan biri de o yerleşmenin sahip olduğu nitelikleriyle ilişkilendirilecek statüsüdür. Yerleşmeler, zamanla çeşitli etki ve süreçlere bağlı olarak gelişme gösterir ve nitelikleri değişir. Etkileşimlerden ortaya çıkan değişimleri izlemek ve analiz etmek, şehir coğrafyası araştırmalarını gerekli kılmaktadır. Çünkü belli bir evrim geçirerek, nitelikleri ve fonksiyonları farklılaşan yerleşmeleri, hiç değişmemiş olarak veya daha önceki coğrafi statüsünde kabul etmek gelişim yasalarıyla çelişmesi demektir (Arınç, 2001: 269-270).

Yerleşmelerin ne tür bir coğrafi statüye sahip olduğu sorusu, bilim dünyasında araştırılan bilimsel sorunlar arasında yer alır. Araştırma sahasının, bir ilçe merkezi olması nedeniyle, idari statüsü kazanmış bulunmaktadır. Ancak bu statü aynı zamanda, yerleşmenin kentleşmesini temin edebilmiş midir? Bu unvanla birlikte, şehirleşme süreci eş zamanlı mı meydana gelmiştir? Araştırma sahasını teşkil eden Ardeşen ilçe merkezi ne tür yerleşmedir? ve yerleşmeyi devam ettiren faktörler nelerdir? gibi cevaplanması gereken sorular vardır (Arınç, 2001: 270).

Türkiye'deki yerleşmelerin tanımları 18 Mart 1924 tarih ve 442 sayılı Köy kanununun birinci maddesine göre belirlenmiştir. Bu maddeye göre, nüfusu 2 000'den az yerleşmelere köy ve nüfusu 2 000 ile 20 000 arasında olanlara kasaba ve 20 000'den fazla nüfusu olanlara şehir denir. Nüfusu iki binden az olsa bile belediye teşkilatı mevcut olan nahiyeye, kaza ve vilayet merkezleri kasaba olarak kabul edilir ve Belediyeler Kanununa tabidir. Bu yasa ile köy, kasaba ve şehir nüfusu belirlemek ve bunu sabitleştirmek yıllar boyunca korumak bilimsellikte bağdaşmamaktadır. Yasaların bilimsel çalışmalar sonucuna göre belirli dönemlerde güncelleştirilerek yeniden hazırlanması gerekirken; bilimsel çalışmalara esas olan unsurların uzun yıllar öncesinin koşullarına göre çıkartılmış bir yasa ile sınırlı tutulması ilginçtir (Özçağlar, 2015: 138).

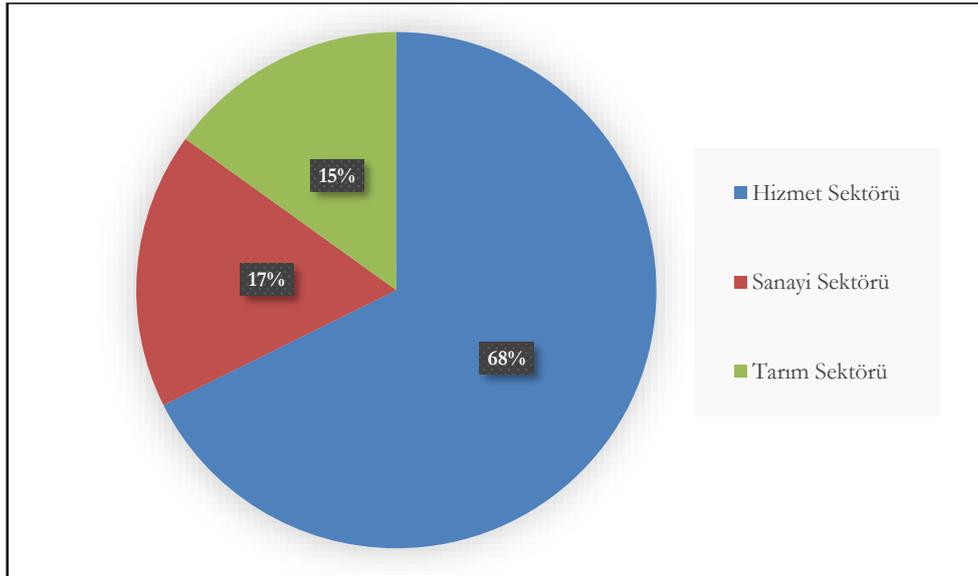
Ülkemizde nüfusu 3.000'den az olan yerleşmelerde köy karakterinin egemen olduğu görünür. Buralarda geçim hemen daima topraktan sağlanır. Köyde çiftçinin ihtiyacını karşılayacak bazı sanatkârlar bulunabilirse de bunların sayısı hem azdır hem de bu sanatkârların geçiminde hemen daima toprak asıl rol oynar. Nüfusu 3 000'den fazla olan yerleşme birimlerinde az çok topraktan geçim görülürse de yavaş yavaş başka geçim kaynaklarının da ortaya çıktığı gözden kaçmaz. Bu sebeple nüfusu 3.000 ile 10.000 arasında olan yerleşme birimleri bu durumdadır ki, az çok şehir karakteri beliren bu ünitelere kasaba denilebilir. Darkot'a göre yerleşme noktalarında nüfus miktarı 10.000'i aşınca, şehirler meydana çıkar (Darkot, 1972:60). Bir yerleşmenin kent olarak nitelendirilebilmesi için ileri sürülen 10.000 nüfus eşik değeri, Emiroğlu (1975) tarafından da benimsenmiş ve bu değer için en az yanılma payı olan güvenilir bir ayıraç olduğu ileri sürülmüştü. Yine Türkiye'deki kentleşme olgusu da Tümerekin (1973) ve Emiroğlu (1981) tarafından, söz konusu kıstas esas alınarak değerlendirilmiştir (Arınç, 2001: 271). Bazı araştırmacılar ise şehir bölgesindeki nüfus toplamının asgari 50.000 nüfus ihtiva etmesi, bunun yanında şehir bölgesinin merkezi durumundaki şehrin de en az 30.000 nüfusa sahip bir yerleşme olması fikrindedir (Göney, 2017: 132).

Kent ve kır tanımlamaları yapılırken asgari nüfus miktarının ve yaşayan nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak fonksiyonların o yerleşmede olup olmadığı konusu birlikte değerlendirilmelidir. Bir yerleşmenin kent özelliği kazanması için nüfus tek başına temel bir gösterge değildir. Fonksiyonel ve yapısal yönden gelişmemiş bir yerleşme, nüfusu ne kadar fazla olursa olsun coğrafi anlamda kent sayılmamaktadır. Şehirler, kasabalara göre belirli derecelerde gelişmiş yerleşmeler olup, kolaylıkla kasabalardan ayrılırlar. Bu yerleşmeler sahip oldukları yapısal ve fonksiyonel özellikleriyle bünyelerinde barındırdıkları insanların ihtiyaçlarını başka yerleşmelere bağımlı kalmadan büyük oranda yerinde karşılarlar. Bu özellikleriyle şehirleri, bünyesinde barındırdığı insanların ihtiyaçlarını başka yerleşmelere fazlaca muhtaç olmadan yerinde karşılayabilecek fonksiyonlara sahip bulunan, alt ve üst yapı bakımından fazlaca eksiği olmayan, bugünkü koşullarda nüfusu 30.000 veya 50.000'in üzerinde belediye örgütlü yerleşmeler olarak tanımlanabilir (Özçağlar, 2015: 138-139).

Ardeşen'in fonksiyonel sınıflandırmada yerinin belirlenmesi amacıyla bir değerlendirme yapıldığında 1953 yılından sonra yönetim ergi kazandığı, belediye örgütünün erken sayılabilecek bir dönemde elde edildiği ve 1955 yılından beri nüfusun kent tanımına uyan eşik değeri aştığı (1955 yılı nüfusu 27.307) tespiti yapılmaktadır. Dolayısıyla Ardeşen'in bir kent yerleşmesi olduğu rahatlıkla ifade edilebilir. Ancak yerleşmenin fonksiyonel statüsünü daha iyi analiz edebilmek amacıyla istihdam edilen nüfusun çalışma alanlarına göre yani ekonomik sektörlerle göre dağılımını da yapmak ve değerlendirmek gerekir. Bu açıdan bakıldığında Ardeşen'de istihdam edilen işgücünün %84,9'unun hizmet ve sanayi sektörlerinde istihdam edildiği ve bu nedenle kentlere özgü istihdam yapısının ortaya çıktığı ve tarım kesiminin payının ise %15 civarında kaldığı görülür (Tablo 11). Bununla birlikte yöre halkının ikinci ekonomik etkinliğinin tarım olduğu hususu da gözden kaçırılmaması gereken bir realitedir.

Tablo 11: Sektörlerde İstihdam Edilen İşgücü Sayısı			
Ekonomik Sektörler	İstihdam Edilen İş Gücü	Alt Grup %'si	Sektör %'si
HİZMETLER			
Yönetim	1302	23,2	
Eğitim	715	12,7	
Sağlık	405	7,2	
Ticaret	2300	40,9	
Ulaşım	600	10,7	
İnşaat	300	5,3	
Toplam	5622	100	67,6
SANAYİ			
Atölye Tipi Sanayi	657	45,6	
Modern Sanayi	785	54,4	
Toplam	1442	100	17,3
TARIM	1250*		15
GENEL TOPLAM	8314	100	100

Kaynak: Ardeşen Esnaf ve Sanatkârlar Odası, Ardeşen Ticaret ve Sanayi Odası ve Arazi Çalışmaları (*Tahmini değer).



Şekil 1. Ardeşen İlçe Merkezinde Çalışan Nüfusun Ekonomik Sektörlere Göre Dağılımı (2020).

4. TARTIŞMA VE SONUÇ

Ardeşen ilçe merkezi kısa bir sürede gelişerek içinde yer aldığı alanın en önemli kentsel yerleşmelerinden biri haline gelmiştir. Yerleşmenin sürekliliği ve gelişmesi üzerinde en önemli rolü yüksek yağış miktarı ve kontinentalitenin düşük olması gibi faktörler oynamıştır. Çay tarımının uygun ekolojik şartlarda gelişmesi ve çaya bağlı sanayi tesislerini yöreye çekmesi, kentsel gelişimin en temel nedenidir. Karadeniz otoyolunun ve deniz üzerinde kurulan havaalanının ekonomik yararları yüksek orandadır ve kentsel gelişmeye bundan sonra da katkı sağlayacaktır. Ardeşen ekonomik fonksiyon analizlerine göre bir kent yerleşmesidir. Ancak benzer büyüklükteki kent yerleşmelerinde görmeye pek de alışkın olmadığımız ölçüde tarımsal karakterini de korumaktadır. Bunun sebebi yöre sanayisinin ve tarımının iç içe geçmiş ve ayrılmaz bir bütün oluşturmasıdır. Türkiye ve Dünya nüfusunun hızla artması ve gıda arzında yaşanan sıkıntılar genelde Doğu Karadeniz Bölümü'nün ve özelden Ardeşen ilçe merkezinin üretimini gelecek zaman dilimlerinde daha değerli kılacaktır. Bu nedenle yörede ekonomik düzenin ve üretim araçlarının modernizasyonu ve sürdürülebilirliği üzerinde çalışmalar yapılmalıdır.

Bilhassa tarım, Ardeşen ilçe merkezinin en önemli fonksiyonlarından biridir. Doğal çevrenin etkisiyle gelişen çay tarımı ekonomik kalkınmada ciddi rol oynamıştır. Ancak üretimde emek yoğunluğunun fazla oluşu önemli handikaplardan biridir. Bu bağlamda tarımsal üretime gereken önemin verilmesi, planlamaların üreticilerin emeklerinin karşılığını alabilecek şekilde yapılması gerekmektedir. Bölgesel ölçekte elde edilen çabuk bozulabilecek meyvelerin depolanabilmesi, kalitesi bozulmadan hızlı bir şekilde tüketiciye ulaştırılması ve özellikle de üreticiyi koruyacak adımlar atılması sürdürülebilir tarımsal faaliyetler açısından önemli bir değer oluşturur. Aksi takdirde üreticilerin kötü piyasa koşullarında ayakta kalması zorlaşabilir ve giderek üretimin düşmesine paralel şekilde yöre ekonomisinde bozulmalar görülebilir.

Ardeşen ilçe merkezi gerek fiziki gerekse beşerî özelliklerin ortak bileşkesini yansıtan koşullara göre şekillenmiş bir kent yerleşmesidir. Ortaya konulan sorunlara akılcı ve uygulanabilir çözümler bulunabildiği taktirde bulunduğu alanın en fonksiyonel yerleşmesi haline dönüşebilme potansiyeli taşır.

KAYNAKÇA

- Arınç, K. (2001). Tatvan Şehri: Kuruluşu, Gelişmesi ve Fonksiyonları. Erzurum: Atatürk Üniversitesi Yayınları.
- Arınç, K. (2019). Doğal, Beşerî, İktisadi ve Siyasal Yönleriyle Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri (2. Baskı), Biyosfer Araştırmaları Merkezi Yayınları No: 322, Coğrafya Araştırmaları Serisi No: 109, Erzurum, s.1-317.
- Bakırcı, M. (2013). "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı". Marmara Coğrafya Dergisi, 25, 340-377.
- Bilgin, M. (1977). Rize'nin Tarihine Bir Bakış. Rize, Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları No: 23.
- Çavuş, A. (2016). Rize İlinde Sanayi. Ankara: Pegem Akademi.
- DĞİ. (2000). Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri.
- Doğanay, H. (2011). Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Ankara: Pegem Akademi.
- Göney, S., (2017). Şehir Coğrafyası-1. İstanbul: Beta Yayınevi.
- Güleryüz, M., Aslantaş, R. (1993). "Dünya Kivi (Actinidia Deliciosa) Üretimi ve Ülkemizde Yetiştirme İmkanları". Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 24 (2), 120-132.
- Gürgen, O. (2022). Ardeşen İlçe Merkezi'nin Kuruluşu, Gelişmesi ve Kentsel Fonksiyonları. Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Karpuz, H. (1992). Rize, Kültür Bakanlığı Yay. Ankara, s. 8-9.
- Kibar, A. K., Güçlü, Ş., Eken, C., Sekban, R. (2015). "Ricania Simulans (Walker, 1851) (Hemiptera: Ricaniidae) A New Pest For Turkey". Turkish Journal Of Entomology, 39 (2), 179-186.
- Koday, S. (2000), "Türkiye'de Çay Tarım Alanlarının Dağılışı ve Çay Üretimindeki Gelişmeler", Türk Coğrafya Dergisi, 35, 321-346.
- Koday, S. (2000). "Türkiye'de Kivi Üretimi", Doğu Coğrafya Dergisi, 3, 103-122.
- Koday, Z. (2014). Fındıklı İlçesinin Coğrafyası. Erzurum: Mega Ofset Matbaacılık.
- Koday, Z., Kaymaz, Ç.K., (2016). "Doğu Karadeniz Bölümü'nde Atmaca Avcılığı ve Atmaca Kültürü" [Bildiri]. 14. Uluslararası Türk Dünyası Sosyal Bilimler Kongresi, Gostivar/ Makedonya.
- Özçağlar, A. (2015). Yönetsel Coğrafya. Ankara: Nika Yayınevi.
- Saraç, H. (2010). XIX. Yüzyıl Sonları Ve XX. Yüzyıl Başlarında Ardeşen Nahiyesi (Yüksek Lisans Tezi). Uşak: Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Tümertekin, E., Özgüç, N. (2009). Beşeri Coğrafya İnsan, Kültür, Mekan. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Zaman, M. (2011). "Orta ve Doğu Karadeniz'de Balıkçılık." Doğu Coğrafya Dergisi, 10 (13) , 31-78 .
- Zaman, S., Coşkun, O. (2008). "Rize İlinin Nüfus Coğrafyası Özellikleri ve Bunları Etkileyen Etmenler Üzerine Bir İnceleme". Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 12 (2), 263-283.

Raporlar

Çay Sektör Raporu, 2019.

ÇAYKUR Faaliyet Raporu 2020.

DOKA Raporu, 2015.

TR90 Doğu Karadeniz Bölgesi Su Ürünleri Sektör Raporu. Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı 2012.

Rize ili Çevre Durum Raporu (2017).

İnternet Siteleri

<http://ardesen.erdogan.edu.tr/tr/page/tarihce/2784>. (Erişim tarihi:14/08/2021)

<http://armyo.erdogan.edu.tr/tr/page/genel-bilgiler/1502> (Erişim tarihi:15/12/2021)

https://trabzon.tarimorman.gov.tr/Haber/550/Yalanci-Kelebege-_Ricania-Simulans-_Karsi-Mucadele-Donemi (Erişim tarihi:07/12/2020)

<https://rize.tarimorman.gov.tr/Menu/13/Ekonomi> (Erişim tarihi:11/11/2021).

<https://www.aa.com.tr/tr/gundem/rize-artvin-havalimani-yil-sonunda-hizmete-acilacak/2341989> (Erişim Tarihi :20.03.2022)