



Türk Coğrafya Kurumu
Turkish Geographical Society

(basılı) ISSN 1302-5856
(elektronik) ISSN 1308-9773

TÜRK COĞRAFYA DERGİSİ



Turkish Geographical Review
Revue Turque de Géographie
Türkische Geographische Zeitschrift



İstanbul-2018

Sayı: 71

Türk Coğrafya Kurumu

TÜRK COĞRAFYA DERGİSİ

TURKISH GEOGRAPHICAL REVIEW
REVUE DE GÉOGRAPHIE TURQUE
TURKISCHE GEOGRAPHISCHE ZEITSCHRIFT



Sahibi

Türk Coğrafya Kurumu adına Başkan
Doç. Dr. T. Ahmet ERTEK

Dergi Yayın Kurulu

Prof. Dr. Hasan ÖZDEMİR (Baş Editör)
Prof. Dr. Barbaros GÖNENÇGİL
Prof. Dr. İhsan ÇİÇEK
Prof. Dr. İhsan BULUT
Doç. Dr. T. Ahmet ERTEK

Hakem Kurulu (Son sayının hakem listesidir)
(Soyadlarına göre alfabetik olarak dizilmiştir)

<i>Cengiz AKBULAK, Prof. Dr.</i>	<i>Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi</i>
<i>Faruk ALAEDDİNOĞLU, Prof. Dr.</i>	<i>Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi</i>
<i>Sedat AVCI, Prof. Dr.</i>	<i>İstanbul Üniversitesi</i>
<i>Muzaffer BAKIRCI, Doç. Dr.</i>	<i>İstanbul Üniversitesi</i>
<i>Rüya BAYAR, Öğr. Gör. Dr.</i>	<i>Ankara Üniversitesi</i>
<i>Bayram ÇETİN, Doç. Dr.</i>	<i>Bursa Uludağ Üniversitesi</i>
<i>İhsan ÇİÇEK, Prof. Dr.</i>	<i>Ankara Üniversitesi</i>
<i>Hüsnüye DOLDUR, Doç. Dr.</i>	<i>İstanbul Üniversitesi</i>
<i>Fatih DÖKER, Dr. Öğr. Üyesi</i>	<i>Sakarya Üniversitesi</i>
<i>Gözde EMEKLİ, Prof. Dr.</i>	<i>Ege Üniversitesi</i>
<i>Tevfik ERKAL, Prof. Dr.</i>	<i>Çankırı Karatekin Üniversitesi</i>
<i>Barbaros GÖNENÇGİL, Prof. Dr.</i>	<i>İstanbul Üniversitesi</i>
<i>Şevket IŞIK, Prof. Dr.</i>	<i>Ege Üniversitesi</i>
<i>Muhammet KAÇMAZ, Dr. Öğr. Üyesi</i>	<i>Sakarya Üniversitesi</i>
<i>İlhan KAYAN, Prof. Dr.</i>	<i>Ege Üniversitesi</i>
<i>İsmail KERVANKIRAN, Doç. Dr.</i>	<i>Süleyman Demirel Üniversitesi</i>
<i>Cem KIRLANGIÇOĞLU, Dr. Öğr. Üyesi</i>	<i>Sakarya Üniversitesi</i>
<i>Gülşen KUM, Dr. Öğr. Üyesi</i>	<i>Gaziantep Üniversitesi</i>
<i>Hasan ÖZCAN, Prof. Dr.</i>	<i>Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi</i>
<i>Mehmet Ali ÖZDEMİR, Prof. Dr.</i>	<i>Afyon Kocatepe Üniversitesi</i>
<i>Hasan ÖZDEMİR, Prof. Dr.</i>	<i>Bursa Uludağ Üniversitesi</i>
<i>Abdullah SOYKAN, Prof. Dr.</i>	<i>Balıkesir Üniversitesi</i>
<i>İlkay SÜDAŞ, Dr. Öğr. Üyesi</i>	<i>Ege Üniversitesi</i>
<i>Barış TAŞ, Doç. Dr.</i>	<i>Çankırı Karatekin Üniversitesi</i>
<i>Harun TUNCEL, Prof. Dr.</i>	<i>Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi</i>
<i>Necla TÜRKÖĞLU, Prof. Dr.</i>	<i>Ankara Üniversitesi</i>
<i>Ali YİĞİT, Doç. Dr.</i>	<i>Bursa Uludağ Üniversitesi</i>
<i>Güzin KANTÜRK YİĞİT, Doç. Dr.</i>	<i>Karabük Üniversitesi</i>
<i>Hakan YİĞİTBAŞIOĞLU, Prof. Dr.</i>	<i>Ankara Üniversitesi</i>
<i>Mehmet ZAMAN, Prof. Dr.</i>	<i>Erzurum Üniversitesi</i>
<i>Serhat ZAMAN, Prof. Dr.</i>	<i>Bursa Uludağ Üniversitesi</i>

Türk Coğrafya Dergisi, Haziran ve Aralık aylarında yılda iki kez yayınlanmakta olup hakemli bir dergidir.

Dergideki yazıların içeriğinden yazarları sorumludur.

ISSN

(Basılı) 1302-5856
(Elektronik) 1308-9773
Sürekli Yerel Yayın

Derginin Yayın Adresi

www.tcd.org.tr

İletişim

editor@tcd.org.tr

Yayınlayan Kuruluşun Adresi

Türk Coğrafya Kurumu
Reşitpaşa Cad. No 44/49
Laleli/İSTANBUL

Ulusal ve Uluslararası İndeksler

TÜBİTAK - ULAKBİM (TR Dizin)
Index Copernicus
Google Scholar
Journal Seek
ASOS Index
Sobiad

Kapak fotoğrafı

Boğatepe Köyü'nden genel bir görünüm
(Kenan Arıncı)

Kapak Dizaynı

Prof. Dr. Ahmet Evren ERGİNAL & Prof. Dr. Hasan ÖZDEMİR

Dergi formatı

Prof. Dr. Hasan ÖZDEMİR

Mizanpaj

Arş.Gör. Emre ELBAŞI & Prof. Dr. Hasan ÖZDEMİR

TÜRK COĞRAFYA DERGİSİ

TURKISH GEOGRAPHICAL REVIEW
REVUE DE GÉOGRAPHIE TURQUE
TURKISCHE GEOGRAPHISCHE ZEITSCHRIFT

2018

Sayı: 71

İçindekiler

Editörden.....		5
<u>Makaleler</u>		
Ayşe Okuyucu, Mehmet Somuncu	1990-2015 yılları arasında Türkiye'ye yönelik uluslararası turizm hareketlerindeki değişim (<i>Changing of the international tourism movements towards Turkey, for the years 1990 and 2015</i>).....	7-13
Nazan Özü	Türkiye'de havalimanlarının kuruluş yerlerinin sürdürülebilir arazi kullanımı bakımından değerlendirilmesi (<i>Evaluating to site of airports in Turkey in terms of sustainable land uses</i>).....	15-25
Öznur Akgiş, Erdal Karakaş	Kırsal kalkınmayı desteklemeye yönelik yapılan makine-ekipman ve sulama desteklerinin ilçelere göre mekânsal dağılışı ve belirleyicinin analizi (<i>Analysis of spatial distribution and determinants of machine-equipment and irrigation support for providing rural development according to provinces</i>).....	27-35
İbrahim Kopar, Mehmet Ali Çelik, Hüseyin Bayram	Kapadokya Volkanik Provensi'ndeki volkan rölyefinin antropojenik degradasyonu üzerine bir analiz (<i>An analysis on anthropogenic degradation of volcanic relief in the Cappadocia Volcanic Province</i>).....	37-46
Ali İmamoğlu, Selim Eraslan, Adem Coşkun, Fikret Saygın, Orhan Dengiz	Farklı toprak özelliklerine bağlı toprak kabuk oluşumu (<i>Soil crust formation depend on different soil characteristics</i>).....	47-52
Kaan Kapan, Ayşe Nur Timor	Turizm gelişme modellemeleri açısından Antalya şehri (<i>City of Antalya for tourism development modelling</i>).....	53-61
Hakkı Yazıcı, Nusret Koca, Evren Ekiz	Topoğrafik, meteorolojik ve klimatolojik faktörlerin Afyonkarahisar şehrindeki hava kirliliği üzerine etkileri (<i>Topographic, meteorological and climatological factors affecting the air pollution in the city of Afyonkarahisar</i>).....	63-68
Mutlu Kaya, Cevdet Yılmaz	Kültür coğrafyası ve kültürel miras açısından Doğu Karadeniz'de "Otçu göçü" geleneği ve Kadırğa otçu şenlikleri (<i>"Otçu Göçü" tradition and Kadırğa Otçu festival in Eastern Black Sea region in the context of cultural geogaphy and cultural heritage</i>).....	69-79
İlkay Südaş, İrem Öz	Davranışsal coğrafyada bilişsel haritalar: Ege Üniversitesi kampüsü örneği (<i>Cognitive maps in behavioural geography: The case of Ege University campus</i>).....	81-92
Zahide Acar	İç Anadolu bölgesinin ekstrem sıcaklık özellikleri (<i>Extreme temperature characteristics of Central Anadolıa region</i>).....	93-99
İsmet Güney, Mehmet Somuncu	Kuşadası'nda turizmin yaşam döngüsü: Mekansal ve toplumsal öğeler üzerinden bir değerlendirme (<i>Tourism life cycle in Kuşadası District: Evaluation through spatial and social element</i>).....	101-116
<u>Faaliyet Raporu</u>		
T. Ahmet Ertek	Türk Coğrafya Kurumu Faaliyetleri (1 Ocak - 31 Aralık 2018).....	117-126

EDİTÖRDEN

TÜBİTAK OJS sisteminden UDS'ye (Ulakbim Dergi Sistemleri) geçişi gerçekleştirmiş olup, DergiPark içerisindeki tüm dergilerin bu sisteme aktarımını yapmıştır. Dergimiz 2017 Ocak ayından itibaren www.dergipark.gov.tr/tcd adresinden veya bu adrese bağlı olan www.tcd.org.tr adresinden hizmet vermektedir. Dolayısıyla takipçilerimiz her iki adresten yeni web tabanlı dergimize ulaşabilirler.

Dergimizde yayınlanması için kabul edilen makale yazarlarının ORCID'lerine de makale içinde yer vermeye 69. sayımızdan itibaren başlanmıştır. ORCID, Open Researcher and Contributor ID'nin kısaltması ve Uluslararası Standart Ad Tanımlayıcı (ISNI) olarak da bilinen ISO Standardı (ISO 27729) ile uyumlu 16 haneli bir numaradır. Artık dergimize makale gönderen yazarların ORCID numaralarını kendi profillerini güncelleyerek girmeleri beklenmektedir.

Dergimizin 2018 yılına ait 71. sayısında, 3 fiziki coğrafya ve 8 beşeri coğrafya konularıyla ilgili araştırma makalesine yer verilmiştir. Ayrıca Türk Coğrafya Kurumu'nun 2018 yılı içerisindeki faaliyetlerini bulabilirsiniz. Bu sayımızda çıkan yayınlarımızı zevkle okuyacağınızı umut eder, gelecek sayıda yeni makaleler ve güzel haberlerle birlikte olmak dileğiyle...

Prof. Dr. Hasan ÖZDEMİR
Türk Coğrafya Dergisi Editörü



1990-2015 yılları arasında Türkiye'ye yönelik uluslararası turizm hareketlerindeki değişim

Changing of the international tourism movements towards Turkey, for the years 1990 and 2015

Ayşe Okuyucu^{*a} Mehmet Somuncu^b

^a Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Bilecik.

^b Ankara Üniversitesi, Dil, Tarih ve Coğrafya Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Ankara.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 09.01.2018

Kabul/Accepted: 03.07.2018

Anahtar Kelimeler:

Uluslararası turizm hareketi
 Türkiye'de turizm
 Türkiye

Keywords:

International tourism movement
 Tourism in Turkey
 Turkey

*Sorumlu yazar/Corresponding author:

(A. Okuyucu)
 ayse.okuyucu@bilecik.edu.tr

DOI: 10.17211/tcd.376358

Atf/Citation:

Okuyucu, A. ve Somuncu, M. (2018). 1990-2015 yılları arasında Türkiye'ye yönelik uluslararası turizm hareketlerindeki değişim. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 7-13
 DOI:19.17211/tcd.349760.

ÖZ / ABSTRACT

Turizm, insanların boş zaman ve eğlenme amaçlı olarak gerçekleştirdikleri geçici bir yer değiştirme hareketidir. 2016 yılında Dünya genelinde 1.235 milyar kişi uluslararası turizm hareketine katılmıştır. Türkiye uluslararası turist varışlarında ilk on ülke içerisinde yer almaktadır. Bu çalışmada Türkiye'ye yönelik uluslararası turizm hareketlerinin yapısı; milliyetlere göre uluslararası varışlar, tesise geliş sayısı, geceleme ve ortalama kalış sürelerine göre değerlendirilmiştir. Çalışmada başlıca veri kaynağını Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yayınladığı, 1990 ve 2015 yıllarına ait sınır giriş çıkış istatistikleri oluşturmaktadır. Bakanlıktan elde edilen veriler; ArcGIS 10.1 yazılımı kullanılarak tematik haritalar oluşturulmuştur. Oluşturulan haritalar, Türkiye'ye yönelik uluslararası turizm hareketlerinin daha hızlı analiz edilmesine katkı sağlamaktadır. Araştırmanın bulgularına göre; Türkiye'ye gelen ziyaretçilerin %75'i Avrupalıdır. Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçiler içerisinde en başta Almanya, Rusya ve Gürcistan, İran, Bulgaristan gibi sınır komşusu ülkelerden gelen ziyaretçiler dikkat çekmektedir. Tesise geliş sayısı Batı Avrupa ülkelerinden gelenlerde daha yüksektir. Buna karşılık komşu ülkelerden gelen ziyaretçilerin, tesise geliş sayıları daha azdır. Türkiye'de ziyaretçilerin ortalama kalış süresi ise Baltık ülkelerinden gelenlerde en yüksektir.

Tourism is a temporary movement of people to a destination of their choice intended for leisure or recreation. In 2016, 1.235 billion people participated in the international tourism movement around the world. Turkey ranks in the top ten countries in international tourist arrivals. In this study, the structure of the international tourism movement towards Turkey is evaluated according to nationalities, number of arrivals, arrivals to facilities, night spends and average length of stay. The study's main data source is the border entry and exit statistics for the years 1990 and 2015, is published by the Ministry of Culture and Tourism. From the data obtained from the Ministry were created thematic maps, using ArcGIS 10.1 software. The generated maps, has contributed to more rapid analysis of international tourism movement towards Turkey. According to the findings of the research; 75% of visitors, coming to Turkey is the European origin. It is remarked that primarily foreign visitors coming to Turkey is from Germany, Russia and neighboring countries such as Georgia, Iran, Bulgaria. The number of entrances to facilities is higher Western European countries than others. On the other hand the number of entrances to facilities from neighboring countries is relatively low. The average night spends is highest in Baltic countries.

1. Giriş

Turizm mekânları, farklı turistler tarafından deneyimlenmekte ve kullanılmaktadır (Thurnell-Read, 2012). Günümüzde milyonlarca insan dünyayı keşfetmek ve farklı deneyimler yaşamak için kendi ülkelerinden uzaklara seyahat etmektedir. Nitekim 2030'da uluslararası turist sayısının 1.8 milyara ulaşacağı tahmin edilmektedir (UNWTO, 2016). Uluslararası turizmin büyümesi ile birlikte, turizm; döviz üretmede, istihdam yaratmada ve sermayeyi çekmede önemli bir ekonomik araç haline gelmiştir (Telfer, 2002). Nitekim turizm gelirleri Dünya'da 60 ülkede birinci sıradaki ihracat gelirlerini oluşturmaktadır. Ayrıca emek yoğun bir yapısal özelliğe sahip olan turizm endüstrisi, Dünya genelinde doğrudan ve dolaylı olarak 277 milyon kişiye

istihdam sağlamaktadır. Küresel ölçekte çalışan her 11 kişiden 1'i turizm sektöründe iş yapmaktadır (UNWTO, 2015'e atfen Somuncu, 2016). Bu gelişmelerle birlikte turizm, şüphesiz dünyanın en karlı endüstrisi haline gelmektedir ve turizm hükümetleri tarafından ekonomik gelişmeyi teşvik etmede etkili bir araç olarak görülmektedir (Su vd., 2016). Bu nedenle turistlerin coğrafi tercihlerinin anlaşılması, yeni stratejiler geliştirilmesi bakımından önem taşımaktadır.

Türkiye'de turizm çekiciliklerinin başında Akdeniz ve Ege'deki kıyı alanlar, antik şehirler, doğal alanlar, halk gelenekleri ve kültürel gelenekler gelmektedir. 1980'lerin ortalarından itibaren Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin sayısında artışlar mey-

dana gelmiştir. Türkiye 2015'te 39.5 milyonluk turist varışları ile küresel turizm endüstrisinde Fransa, ABD, İspanya, Çin ve İtalya'dan sonra altıncı sırada yer almıştır (UNWTO, 2016). Turizm, Türkiye'de kalkınmaya önemli katkılar sağlamıştır. Bu nedenle yatırım planları oluştururken, turizmin küresel pazardaki müşterilerinin iyi bir şekilde analiz edilmesi önem taşımaktadır. Nitekim rekreasyon ve turizm hizmetlerinin pazarlanmasında tüketicilerin sosyo-ekonomik profilinin bilinmesi esastır (Sievänen vd., 2007). Bu nedenle bu çalışmada Türkiye'ye yönelik uluslararası turizm hareketlerinin yapısının belirlenmesi hedeflenmiştir.

2. Yöntem

Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS), mekânsal verileri depolamak, yönetmek, görselleştirmek ve analiz etmek için kullanılan bilgisayar destekli bir araçtır. CBS teknolojileri turizm dahil çeşitli alanlarda kullanılmaktadır. CBS, turizmin geliştirilmesinde, planlama sürecinde, karmaşık verilerin analiz edilmesinde görselleştirilmesinde kullanılabilecek önemli bir araçtır (Basiron vd., 2014). Bu çalışmada Türkiye'ye yönelik uluslararası turizm hareketliliğinin yapısını tespit etmek için Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yayınladığı sınır giriş-çıkış istatistiklerinden yararlanılmıştır. Bakanlıktan elde edilen veriler, ArcGIS 10 yazılımı kullanılarak görselleştirilmiştir. Çalışmada 1985, 1990, 2000, 2010, 2015 ve 2016 yılları verileri değerlendirmeye alınmıştır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2017). Türkiye'de, 1990'lerden itibaren gelen yabancı turistlerin sayılarında ciddi artışlar yaşanmaya başlamıştır. Bu nedenle çalışmada zamana göre yapılan başlıca karşılaştırmalar, 1990 ve 2015 yılları verilerine göre yapılmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan elde edilen; gelen yabancıların milliyetleri, tesise geliş sayıları, geceleme, ortalama kalış süreleri ve taşıt araçlarına göre dağılımlarına ilişkin veriler, Excel formatında bir tabloda düzenlenmiştir. Düzenlenen Excel tablosunda ülkelere kod verilmiştir. Excel veri tablosu, ArcGIS 10 yazılımında ülkeler katmanı ile birleştirilmiştir ve tematik haritalar oluşturulmuştur. Bununla birlikte elde edilen veriler, tablo ve grafik sunumlarına dönüştürülerek veriler sade ve anlaşılır bir şekilde ifade edilmeye çalışılmıştır.

3. Bulgular

Bu bölümde ilk olarak Türkiye'de turizmin gelişim evleri değerlendirilmiş, daha sonra Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçiler milliyet, tesise geliş sayısı, geceleme, ortalama kalış süreleri ve kullandıkları taşıt araçlarına göre karşılaştırılmıştır.

3.1. Türkiye'de Turizmin Gelişimi

Türkiye'de turizm hareketlerini incelerken, 1990 sonrası dönem üzerinde önemle durulması gereken bir dönemi oluşturmaktadır. 1980'lerin başından itibaren yapılan turizm yatırımları sayesinde, 1990'lara gelindiğinde, gelen yabancı ziyaretçi sayısı artmış ve elde edilen dövizlerde önemli artışlar olmuştur. 1980 yılında 1.3 milyon olan ziyaretçi sayısı, 1990'da 5.4 milyona ve 2016 yılında 31.4 milyona ulaşmıştır (Tablo 1).

Türkiye özellikle son onbeş yılda uluslararası turist varışlarında ilk on ülke içerisinde yer almaya başlamıştır. 2005 yılında uluslararası turist varışlarında dokuzuncu sırada yer alan Türkiye,

2015'te altıncı sıraya yükselmiştir (Tablo 2). 2016 yılında yaşanan darbe girişimi ve Rus uçağının düşürülmesi sonrasında yaşanan kriz nedeni ile Türkiye'ye olan turist varışlarında azalma yaşanmıştır ve Türkiye uluslararası turist varışları sıralamasında onuncu sıraya gerilemiştir (Tablo 2).

Tablo 1. Türkiye'ye yönelik turizm hareketleri.
Table 1. Tourism movement towards to Turkey.

Yıllar	Toplam Yabancı Turist Sayısı	Turizm Gelirleri (Milyar \$)	Turist Başına Harcama (\$)
1980	1.288.060	326.654	253.6
1985	2.614.924	1.482.000	566.7
1990	5.389.308	3.225.000	621.3
1995	7.726.886	4.957.000	684.0
2000	10.428.153	7.636.000	764.3
2005	21.124.886	20.322.112	842
2010	28.632.204	24.930.997	755
2015	36.244.632	31.464.777	756
2016	31.365.330	22.107.440	705

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı 2017 verilerinden düzenlenmiştir.

Turizmin gelişimi, turizm üstyapısında meydana gelen değişimlerden bağımsız değildir. Özellikle konaklama arzı ve ulaşım olanakları turizm hareketini etkileyen başlıca faktörlerdir (Çeken vd., 2008). Nitekim Türkiye'nin bugün popüler turizm destinasyonları arasına girmesinde, konaklama sektöründeki gelişmelerin etkisi yadsınamaz (Emekli vd., 2006). Türkiye'de 1980'lerden sonra, konaklama arzına yapılan yatırımlar, gelen yabancı ziyaretçi sayısında önemli artışa yol açmıştır. Nitekim bir yerde turizmin gelişmesi başta çekiciliklere, daha sonra ulaşım olanakları ve konaklama kolaylıklarına bağlıdır (Özgüç, 2007).

1985-1989 dönemi sektörel yatırımların hibe türü teşviklerden en fazla yararlandığı dönem olmuştur. Böylece 1990 yılına gelindiğinde Türkiye'de turizm işletme belgeli 1.260 tesis, 83.953 oda ve 173.227 yatak kapasitesine ulaşılmıştır. Türkiye'de tesis, oda ve yatak kapasitesindeki artışta, büyük ölçüde devlet desteği, özel teşebbüsler ve uluslararası turizm talebindeki artışlar etkili olmuştur. Günümüzde gelinen noktada Türkiye'de konaklama sektörü sayısal bakımdan önemli bir büyüklüğe ulaşmıştır. 2015 yılında Türkiye'de, turizm işletme belgeli 3.309 tesis, 404.462 oda ve 850.089 yatak kapasitesi bulunmaktadır. Bu arz ile Türkiye dünyada turizm alanında yarışan ilk on ülke içinde yer almaktadır (Çavuş ve Öncüer, 2013).

Tablo 2. Uluslararası turist varışlarında Türkiye'nin sıralaması.
Table 2. Ranking of Turkey on international tourist arrivals.

Yıllar	Uluslararası Varışlarda Türkiye'nin Sırası	Turist Sayısı (Türkiye)	Sıralamada Türkiye'nin Önünde Olan Ülkeler ve Ziyaretçi Sayıları (milyon kişi)
2005	9	20.3	Fransa 76 İspanya 55.6 ABD 49.4 Çin 46.8 İtalya 36.5 Birleşik Krallık 30 Meksika 21.9 Almanya 21.5
2010	7	27.0	Fransa 76.8 ABD 59.7 Çin 55.7 İspanya 52.7 İtalya 43.6 Birleşik Krallık 28.1
2015	6	39.5	Fransa 84.5 ABD 77.5 İspanya 68.2 Çin 56.9 İtalya 50.7
2016	10	31.4	Fransa 82.6 ABD 75.6 İspanya 75.6 Çin 59.3 İtalya 52.4 Birleşik Krallık 35.8 Almanya 35.6 Meksika 35.0 Tayland 32.6

Kaynak: UNWTO, 2016 verilerinden düzenlenmiştir.

Tablo 3. Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin bölgesel dağılışı, 1985-2015.
Table 3. Regional distribution of foreign visitors coming to Turkey, 1985-2015.

Kıtalar	1985		1990		2000		2010		2015	
	Sayı	Oran	Sayı	Oran	Sayı	Oran	Sayı	Oran	Sayı	Oran
Avrupa	1.635.339	62.5	4.346.119	80.6	8.330.692	79.9	22.697.700	79,3	27.236.666	75.1
Asya	608.508	23.3	626.180	11.6	1.213.934	11.6	4.421.169	15,4	6.494.466	17.9
Kuzey Amerika	218.458	8.4	242.966	4.5	574.143	5.5	807.727	2,8	1.004.121	2.8
Orta ve Güney Amerika	22.434	0.9	30.470	0.6	58.025	0.6	145.903	0,5	306.002	0.8
Afrika	101.778	3.9	89.924	1.7	167.829	1.6	377.300	1,3	885.887	2.4
Okyanusya	27.268	1.0	49.984	0.9	72.646	0.7	159.197	0,6	263.054	0.7

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı (2017) verilerinden düzenlenmiştir.

3.2. Türkiye'ye Yönelik Uluslararası Turist Hareketleri

Turizm karlı bir ekonomik sektör olması nedeniyle, ülkelerin özel ve kamu kurumları tarafından teşvik edilmekte ve pazarlanmaktadır (Vinod vd., 2002). Ancak turizmin geliştirilmesi konusundaki araştırmalarda, çoğunlukla turistlerin zaman içerisindeki artış miktarları gözetilmektedir. Oysa mekân ve hareketin de anlaşılması, destinasyonda turizmin gelişimi konusunda öneriler getirmede temel ilkelerden biridir. Bu nedenle, Türkiye'ye yönelik turizm hareketlerinin yapısının anlaşılması için öncelikle pazarı oluşturan ziyaretçilerin orijinleri diğer bir ifade ile milliyetlerine göre coğrafi dağılışı incelenmelidir.

3.2.1. Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin milliyetlerine göre karşılaştırılması

Bölgeler ve ülkeler arasındaki coğrafi sınırların kalkması, uluslararası yatırımların yaygınlaşması, farklı kültürlerle sahip milletlerin birbirini tanıması, dünya genelinde geçerli olan ortak dillerin kullanılması ve kültürler arası alışverişin artması uluslararası turizm talebinin gelişmesinde itici güç olmuştur (Çeken vd., 2008). Ancak turizmde hala bölgesel kalıplar ve akışlar etkili olabilmektedir. Örneğin Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin %75.1'i Avrupa ve %19.9'u Asyalıdır (Tablo 3). Bu dağılışı Türkiye turizm pazarının çoğunlukla yakın bölgelere, özellikle Avrupa pazarına hitap ettiğini göstermektedir.

Türkiye turizm pazarını oluşturan kalıpları daha yakından ele almak için Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin, geldikleri ülkeler irdelenecektir. Son otuz yılda Türkiye'ye ziyaretçi gönderen ilk sıradaki ülke Almanya'dır. Son on yılda ise Rusya, Türkiye turizm pazarında önemli bir yere sahiptir. Ancak 2016'da, Rusya'nın uçağının düşürülmesinin ardından Türkiye ve Rusya arasında çıkan kriz sonrasında, Türkiye'ye yok denecek kadar az sayıda Rus ziyaretçi gelmiştir. 2015'te Türkiye'ye 1.864.682 ziyaretçi gönderen Rusya, 2016'da 866.256 ziyaretçi göndermiş ve en çok ziyaretçi gönderen ikinci ülke iken sekizinci sıraya gerilemiştir (Tablo 4).

Türkiye'ye yönelik turizm hareketlerinin yapısının anlaşılabilirliği için, bu kısımda Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçiler, geldikleri ülkelere göre değerlendirilmektedir (Şekil 1). 1990 yılında, Türkiye'ye yönelik turizm hareketleri büyük ölçüde OECD ülkelerinden olmuştur. 1990 yılında, Almanya 1.079.026, İngiltere 351.458, Yunanistan 277.709, Fransa 310.809 ziyaretçi göndermiştir.

1990 yılında Türkiye'ye yönelik turizm hareketlerinde, Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkelerinin çok önemli bir paya sahip değildir. 1990 yılında BDT'den toplamda 223.211 yabancı ziyaretçi gelmiştir. Bu miktar, 1990 yılındaki toplam yabancı ziyaretçilerin %4.1'ini oluşturmaktadır.

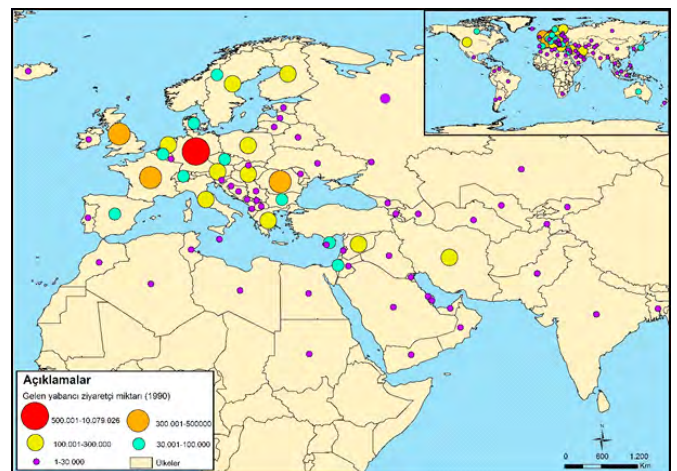
Tablo 4. Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin milliyetlerine göre dağılışı.

Table 4. Distribution of foreign visitors arriving in Turkey by country of nationality

Milliyet	1990	Milliyet	2015	Milliyet	2016
Almanya	1.079.026	Almanya	4.243.584	Almanya	3.890.074
Romanya	377.275	Rusya Fed.	1.864.682	Gürcistan	2.206.266
İngiltere	351.458	İngiltere	1.757.843	İngiltere	1.711.481
Fransa	310.809	Gürcistan	367.338	Bulgaristan	1.690.766
İran	253.452	Bulgaristan	1.621.918	İran	1.665.160
Yunanistan	277.709	İran	957.244	Ukrayna	1.045.043
Polonya	206.682	Hollanda	1.254.153	Hollanda	906.336
A.B.D.	205.831	İrak	107.968	Rusya Fed.	866.256
Avusturya	196.561	Fransa	701.190	Azerbaycan	606.223
Macaristan	172.357	A.B.D.	434.991	Yunanistan	593.150
İtalya	156.342	Yunanistan	584.840	Fransa	555.151
Hollanda	150.337	Ukrayna	380.397	S.Arabistan	530.410
Suriye	112.716	İsveç	405.956	A.B.D.	459.493
İsveç	110.204	Belçika	503.821	İrak	420.831
Finlandiya	104.321	Azerbaycan	411.652	Belçika	413.614
Toplam Yabancı Ziyaretçi	5.389.308	Toplam Yabancı Ziyaretçi	36.244.632	Toplam Yabancı Ziyaretçi	31.365.330

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı (2017) verilerinden düzenlenmiştir.

1990 yılında daha ziyade Doğu Avrupa ülkelerinden gelenler önemli bir yere sahiptir. 1990'da, Doğu Avrupa'dan gelen ziyaretçi sayısı 1.014.600'dür. Bu sayı, gelen yabancı ziyaretçilerin % 18.8'ine karşılık gelmektedir. Güney Asya ülkeleri içerisinde İran (253.452), Batı Asya ülkeleri içerisinde Suriye (112.716) önemli ziyaretçi sayına sahiptir. Kuzey ve Güney Amerika kıtalarında yer alan ülkeler ise Türkiye ile fiziksel mesafenin uzaması nedeniyle dikkat çekici bir paya sahip değildir. Kuzey ve Güney Amerika'dan, en fazla ziyaretçi gönderen ülke ABD'dir (205.831). 1990 yılında, Kuzey ve Güney Amerika'dan gelen toplam yabancı ziyaretçi sayısı 26.868'dir. Bu miktar 1990 yılında toplam gelen yabancı ziyaretçilerin %0.5'ine karşılık gelmektedir. 1990 yılında, Afrika'dan gelen toplam ziyaretçi sayısı ise 89.924'tür. Afrika ülkeleri içerisinde Libya (22.557) ve Tunus (16.330) en fazla ziyaretçi gönderen ülkelerdir (Şekil 1).



Şekil 1. Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin milliyetlerine göre karşılaştırılması, 1990.

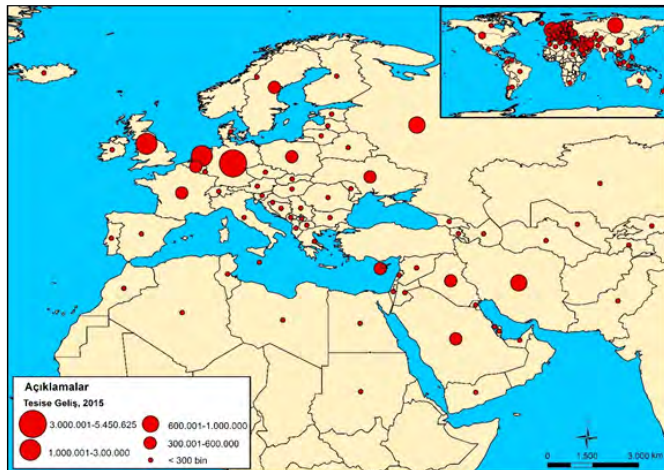
Figure 1. Comparison of the foreign visitors coming to Turkey by nationality, 1990.

Tablo 6. Türkiye’de tesise giriş yapan ilk 10 ülke, 2015.**Table 6.** Top ten countries to using the facility in Turkey, 2015.

Ülkeler	Tesise Geliş	Oran
Almanya	5.450.625	23.9
Rusya Fed.	2.738.146	12.0
İngiltere	1.497.388	6.6
Hollanda	1.040.278	4.6
İran	757.033	3.3
A.B.D.	579.704	2.5
Çin Halk Cum.	572.191	2.5
G. Kore	536.811	2.4
Belçika	510.826	2.2
Fransa	480.517	2.1

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı (2017) verilerinden düzenlenmiştir.

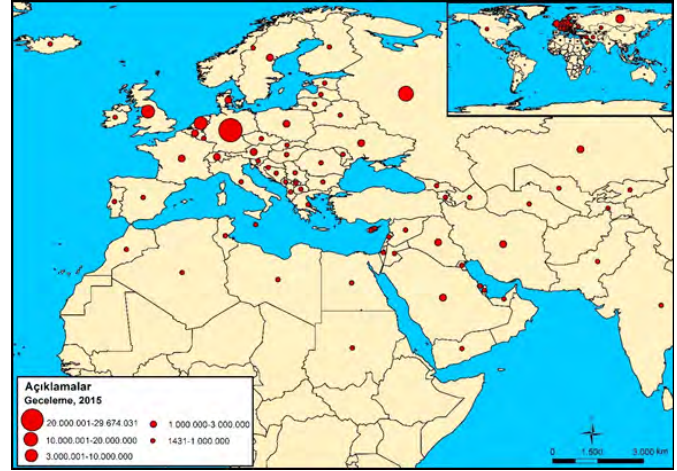
ristan (1.821.480), Gürcistan (1.911.832) ve Yunanistan (755.414) Türkiye’ye önemli miktarda ziyaretçi gönderen ülkeler olmasına rağmen, bu ülkelerden gelen ziyaretçilerin tesise geliş miktarının düşük olduğu görülmektedir. Bulgaristan’dan gelenlerin tesise geliş miktarı 2015’te 201.481, Gürcistan’ın 60.251 ve Yunanistan’ın 167.802’dir. Sınır komşumuz ülkeler içerisinde İran tesise geliş miktarı en fazla olan ülkedir. 2015’te İran Türkiye’ye 1.700.385 ziyaretçi göndermiş ve 757.033 tesise geliş miktarı ile beşinci sırada yer almıştır (Şekil 3).

**Şekil 3.** Tesise geliş sayısının milliyete göre dağılışı, 2015.**Figure 3.** Distribution of number of arrivals according to nationality, 2015.

2015 yılında, Türkiye’de işletme belgeli tesislerde toplam 133.881.306 geceleme gerçekleştirilmiş olup bunların 96.400.316’sı (%70.5) yabancı ziyaretçiler tarafından gerçekleştirilmiştir. Türkiye’ye en fazla ziyaretçi gönderen ülkeler ve yapılan geceler arasında bir paralellik söz konusudur. 2015 yılında Almanya (29.674.031), Rusya (13.300.444), İngiltere (7.537.893), Hollanda (5.537.227), Belçika (2.778.301) ve İran’dan (2.551.018) gelen ziyaretçiler en fazla geceleme yapan grubu oluşturmaktadır (Şekil 4).

Uluslararası turizm hareketlerinin mekânsal yapısını anlamada, dikkat edilmesi gereken bir diğer husus da ziyaretçilerin ortalama kalış süreleridir. 2015 yılında Türkiye’de yabancı ziyaretçilerin ortalama kalış süreleri 4.17 gündür. 2015’te Türkiye’ye kısa (1-3 gün) ve uzun (4 gün ve 4 günden fazla) süreli tatiller olarak düzenlenen, toplamda 36.244.632 tatil seyahati gerçekleştirilmiştir. Bu seyahatlerin 19.102.424 Avrupa’dan gelen tu-

ristler tarafından yapılmıştır. Ortalama kalış süresi en yüksek ülkelerin başında Belarus, Litvanya gibi Baltık ülkeleri, Lüksemburg, Almanya, Belçika, İngiltere, Avusturya gibi Batı Avrupa ülkeleri ve Rusya, Ukrayna, Kazakistan gibi BDT ülkeleri gelmektedir (Tablo 7).

**Şekil 4.** Tesiste yapılan gecelerin milliyetlere göre dağılışı, 2015.**Figure 4.** Distribution of nights spent according to nationality, 2015.**Tablo 7.** Türkiye’de ortalama kalış (gün) süresi en fazla olan ülkeler.**Table 7.** Average length of stay (days) longest countries.

Ülkeler	2013	2014	2015
Belarus (B. Rusya)	6.5	5.4	6.0
Lüksemburg	6.3	5.8	5.7
Litvanya	5.1	4.3	5.5
Almanya	5.3	5.4	5.4
Belçika	4.9	5.4	5.4
Kazakistan	4.9	4.8	5.3
Hollanda	5.5	5.2	5.3
İsviçre	5.2	5.3	5.2
Estonya	5.2	4.8	5.1
Slovakya	5.6	5.5	5.1
Ukrayna	4.9	4.6	5.0
İngiltere	5.4	5.3	5.0
Rusya Fed.	4.5	4.3	4.9
Avusturya	5.4	5.2	4.8
Letonya	4.6	4.5	4.7
Ortalama kalış süresi	4.2	4.1	4.2

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı (2017) verilerinden düzenlenmiştir.

Asya ve Avrupa arasında yer alan Türkiye’de, Avrupa’dan gelen ziyaretçilerin ortalama kalış süresindeki yükseklik dikkat çekerek, doğusunda yer alan İran, Katar, Bahreyn, Suudi Arabistan, Kuveyt, gibi Batı Asya ülkelerinden gelenlerin ortalama kalış süreleri daha düşüktür (Şekil 5).

3.2.3. Uluslararası turizm hareketliliğinde ulaşım biçimi tercihleri

Turistlerin seyahatleri mekânsal karşılıklı etkilenmeyi ve insanın yaşadığı ve çalıştığı yerden uzaklara taşınmasını ifade eder. Bu taşınmayı mümkün kılan ulaşım, bu nedenle turizmin tamamlayıcı bir parçasıdır. Bu nedenle turizmin yol açtığı hareketliliğin oluşturduğu desen, ulaşım sistemlerinden bağımsız değildir. Erişebilirlik yalnızca fiziksel mesafeyi değil, aynı zamanda zaman ve maliyet gibi ölçütlerle turizmde belirli kolaylıkların elde edilmesini ifade eder (Özgüç, 2015). Bu nedenle erişebilirlik belki de turizm hareketlerinin yapısını belirleyen en önemli unsurların başında gelmektedir. Küreselleşme insanların bir yerden başka yere daha kolay ve hızlı bir şekilde ulaşmasına olanak

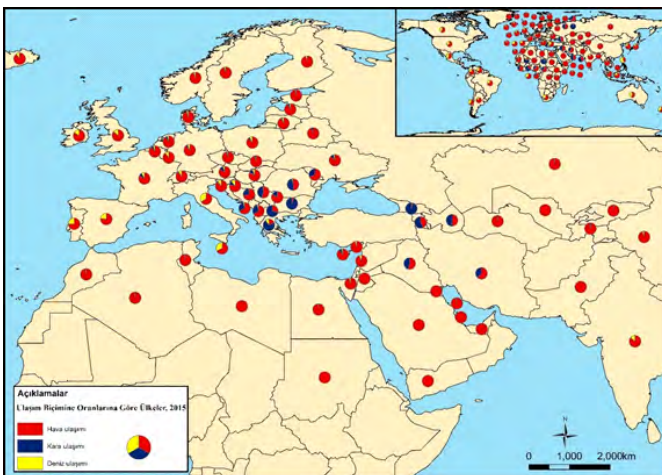
sağlamaktadır. Örneğin Bali ve Goa gibi destinasyonlar ulaşım olanaklarının gelişmesi ile birlikte ziyaretçileri çekme bakımından avantaja sahip olmuştur (Buhalis, 2000). Böylece eskiden uzak olarak kabul edilen destinasyonlara, günümüzde yapılan hareketlilik artmıştır.



Şekil 5. Ortalama kalış süresinin milliyete göre dağılışı, 2015.

Figure 5. Distribution of average length of stay according to nationality, 2015.

Türkiye’de ulaşımın geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi, uluslararası turizm hareketlerinin artmasını sağlamada önemli bir faktördür. Havayolu taşımacılığı günümüzde turizme büyük katkıda bulunmaktadır. Türkiye’de 2013 yılında dış hatlarda iniş kalkış yapan tarifersiz (charter) uçak sayısı toplamda 128.607’dir. Tarifersiz uçuşla gelen yabancı yolcu sayısı ise 10.968.600’dir. Türkiye’ye 2015 yılında 36.244.632 yabancı ziyaretçi geldiği düşünülürse bunların yaklaşık üçte biri charter uçuş tercih etmiştir. Şekil 6’da Türkiye’yi ziyaret eden yabancı ziyaretçilerin tercih ettikleri ulaşım ağına göre dağılışı verilmiştir. Buna göre, deniz aşırı ülkelerden gelenler çoğunlukla hava ve deniz ulaşımını tercih etmektedir, Avrupa, Afrika ve Asya’dan gelen ziyaretçilerin de büyük bir çoğunluğu hava ulaşımını tercih etmektedir. Gürcistan (%95,3), Bulgaristan (93,2), Ermenistan (%57,5), Makedonya (%71,2), İran (%37,1), ve Yunanistan (%71,4) gibi komşu ülkeler ve mesafe olarak yakın olan ülkelere gelen yabancı ziyaretçiler ise ulaşım şekli olarak en çok karayolunu tercih etmektedirler (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2017) (Şekil 6).



Şekil 6. Ulaşım biçimine göre Türkiye’ye gelen yabancı ziyaretçiler.

Figure 6. Distribution of foreign visitors according to means of transport.

Türkiye’ye yönelik turizm hareketliliğinde ilk 15 ülke içerisinde yer alan İran, Bulgaristan, Gürcistan ve Yunanistan, turizm gelirleri bakımından Türkiye için önemli pazardır. Ancak bu ülkelere gelenlerin tesisleri kullanım oranlarının düşük olması dikkat çekicidir. Ulaşım biçimi olarak genellikle karayolunu tercih eden bu ülkeler için, tarihi ve kültürel bağların da kullanılarak onların uğrayabileceği belirli rotalar oluşturulması turizm harcamalarında da artışa yol açabilir.

4. Sonuç ve Tartışma

Mekân ve hareket turistlerin davranışları ve turizm destinasyonlarını anlamada temel belirleyicilerdendir. Mekânlar keşfedilmekte, deneyimlenmekte ve turizme konu olmalarından dolayı önem kazanmaktadır (Thurnell-Read, 2012). Türkiye’de 1980’lerin sonra yapılan turizm yatırımları ile birlikte, gelişen turizm mekânları bugün Türkiye’nin uluslararası arenada geniş bir pazar ağına sahip olmasına yol açmıştır. Böylece Türkiye’ye yönelik turizm hareketliliği giderek artmıştır. Bu nedenle bu çalışmada Türkiye’ye yönelik turizm hareketlerinin yapısı; gelen yabancı ziyaretçilerin yıllara göre sayısı, milliyetlere göre dağılışı, tesise geliş miktarları, geceleme ve ortalama kalış sürelerine göre değerlendirilmiştir.

Türkiye’ye yönelik turizm hareketliliğinde, mesafenin bozucu etkisi dikkat çekicidir. Nitekim gelen yabancı ziyaretçilerin %75,1’i Avrupalıdır. Türkiye’ye yönelik turizm hareketlerinin oluşturduğu mekânsal kalıp genel olarak, Avrupa’dan Türkiye’ye, diğer bir ifade ile gelişmiş ülkelere yönelik olarak nitelendirilen bir yapıya sahiptir. 2015’te Türkiye’ye en çok yabancı ziyaretçi gönderen Avrupa ülkeleri sırasıyla Almanya, Rusya ve İngiltere olmuştur. Bu ülkeleri, Gürcistan, Bulgaristan ve İran izlemiştir. Bu durum komşu ülkelere gelen yabancı ziyaretçilerin de fazla olduğunu göstermektedir. Komşu ülkelere gelen ziyaretçiler, turizm hareketlerinde çoğunlukla ülkelerin başlıca yabancı ziyaretçilerini oluşturmaktadır. Ancak Türkiye’nin komşu ülkelere olan tarihi bağları, akrabalıklar vb. ilişkiler komşu ülkelere gelen yabancı ziyaretçilerin tesisleri kullanım oranını olumsuz etkilemiştir. Turizm olayının gerçekleşebilmesi için, turizm endüstrisinin ürettiği başta konaklama olmak üzere mal ve hizmetlerden yararlanılması gerekmektedir. Nitekim turizm her şeyden önce bir ekonomik faaliyettir. Ancak komşu ülkelere Türkiye’ye yönelik çok ciddi bir turizm hareketliliği olsa da tesisleri kullanım oranı ve gerçekleştirilen gecelermelerdeki payları düşüktür.

Turizm pazarını yansıtan bir diğer gösterge de ziyaretçilerin ortalama kalış süreleridir. Türkiye’de yabancı ziyaretçilerin ortalama kalış süreleri 4.61 gündür. Ortalama kalış süresi en yüksek olan ülkeler sırasıyla Belarus, Litvanya gibi Baltık ülkeleri, Lüksemburg, Almanya, Belçika, İngiltere, Avusturya gibi Batı Avrupa ülkeleri ve Rusya, Ukrayna, Kazakistan gibi BDT ülkeleridir. Buna karşılık İran, Katar, Bahreyn, Suudi Arabistan, Kuveyt, gibi Batı Asya ülkelerinden gelenlerin ortalama kalış süreleri 2.1 ila 4 gün arasındadır ve Batı Avrupa ülkelerine göre daha düşüktür. Türkiye’de ulaşım ve turizm arasında pozitif yönlü bir ilişki olmuştur. Ulaşımın gelişmesi turizmi, turizmin gelişmesi ise ulaşım olanaklarını artmıştır. Turizm, özellikle önemli turistik destinasyonlarda uluslararası hava ulaşımını arttırmıştır. Türkiye’ye yönelik turizm hareketliliğinde hava ulaşımı en çok tercih edilen ulaşım biçimidir. Başta Avrupa ülkeleri ve deniz aşırı ül-

kelerden gelenler en çok hava ulaşımını tercih etmektedir. Buna karşılık Gürcistan, Bulgaristan, Ermenistan, Yunanistan ve İran gibi komşu ülkelerden gelen yabancı ziyaretçiler ise ulaşım şekli olarak en çok karayolunu tercih etmektedirler. Türkiye’de demiryolu ulaşımının yeterince gelişmemiş olması, turizmin ülkenin iç kısımlarına yayılması ve çeşitlendirilmesi önünde büyük bir engeldir. Özellikle yüksek hızlı tren projelerinin tamamlanması, ülkenin iç kısımlarında kalmış olan doğal ve tarihi çekiciliklere daha kolay ulaşım sağlayacak ve turizm hareketliliğini arttıracaktır.

Türkiye küresel turizm hareketliliğinde, ilk on ülke içerisinde yer alsada, Türkiye’de tesislerin kullanım oranı, doluluk oranı, tesislerde ortalama kalış süreleri oldukça düşüktür. Bu durum Türkiye turizm pazarı önünde önemli bir sorundur. Bu sorunların aşılması için öncelikle, pazarı oluşturan ziyaretçilerin iyi bir şekilde belirlenmesi, turizm hareketliliğinin yapısının anlaşılması ve pazardan beklentilerinin araştırılması gerekmektedir. Bu çalışmada Türkiye’ye yönelik turizm hareketlerinin yapısı, mevcut istatistiklerden yola çıkılarak değerlendirilmiştir. Bundan sonraki çalışmalarda yine ampirik olarak ziyaretçilerin beklenti ve taleplerinin araştırılması yerinde olacaktır.

Kaynakça

- Basiron, N.F.Z., Ahmad, A. Masron, T. (2014). Spatial Analysis of International Tourist Movement to Langkawi for 2010 and 2011. 4th International Conference on Tourism Research (4ICTR).
- Buhalis, D. (2000). Marketing The Competitive Destination of The Future, *Tourism Management*, 21 (1): 97-116.
- Çavuş, Ş. ve Öncüer, M. (2013). Türkiye’de Konaklama Sektörünün Gelişimi, Ş. Çavuş, Z.Ege ve O.E. Çolakoğlu (Ed.), *Türk Turizm Tarihi Yapısal ve Sektörel Gelişim* (s.87-118), Ankara: Detay Yayıncılık.
- Çeken, H., Ateşoğlu, L. ve Karadağ, L. (2008). Turizm Talebine Bağlı Olarak Uluslararası Turizm Hareketlerindeki Gelişmeler, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(26): 71-85.
- Emekli, G., İbrahimov, A. ve Soykan, F. (2006). Turizmde Küreselleşmeye Coğrafi Yaklaşımlar ve Türkiye. *Ege Coğrafya Dergisi*, 15: 1-16.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı (2017). <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,9851/turizm-istatistikleri.html> Son erişim 10 Haziran 2017.
- Özgüç, N. (2007). Turizm Coğrafyası Özellikler ve Bölgeler. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Özgüç, N. (2015). Turizm Coğrafyası Özellikler ve Bölgeler. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Sievänen, T., Pouta, E. ve Neuvonen, M. (2007). Recreational Home users-potential Clients for Countryside Tourism?, *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 7(3): 223-242.
- Somuncu, M. (2016). İklim Değişikliğinin Dünya ve Türkiye Turizm Etkileri. M. Somuncu (Ed.) *Küresel İklim Değişikliği ve Etkileri*. (s. 157-182). Ankara: Türkiye Çevre Vakfı Yayını.
- Su, S. Wan, C. Hu, Y. ve Cai, Z. (2016). Characterizing Geographical Preferences of International Tourists and the Local Influential Factors in China Using Geo-tagged Photos on Social Media, *Applied Geography* 73: 26-37.
- Telfer, D.J. (2002). The Evolution of Tourism and Development Theory. R. Sharpley and D. J., Telfer (Eds.) *Tourism and Development Concept and Issues* (p. 35-78). Channel View Publications.
- Thurnell-Read, T. (2012). Tourism Place and Space: British Stag Tourism in Poland, *Annals of Tourism Research*, 39(2): 801-819.
- Umunç, H. (2016). Anzaklar ve Çanakkale: Anzak Günlüklerindeki Gerçekler, *Hacettepe Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 33(1): 169-181.
- UNWTO (2016). <http://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284418145> Son erişim: 5

Ekim 2017.

Vinod, S., Sirakaya, E. ve Kerstetter, D. (2002). Developing Countries and Tourism Ecolabels. *Tourism Management*, 23: 161-174.



Türkiye’de havalimanlarının kuruluş yerlerinin sürdürülebilir arazi kullanımı bakımından değerlendirilmesi

Evaluating to site of airports in Turkey in terms of sustainable land uses

Nazan Özür*^a 

^a Çankırı Karatekin Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Çankırı.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 09.04.2018

Kabul/Accepted: 09.07.2018

Anahtar Kelimeler:

Havalimanı
 Sürdürülebilir arazi kullanımı
 Ulaşım coğrafyası

Keywords:

Airport
 Sustainable land use
 Transportation geography

***Sorumlu yazar/Corresponding author:**

(N. Özür) nkozur2@hotmail.com

DOI: 10.17211/tcd.413346

Atf/Citation:

Özür, N. (2018). Türkiye’de havalimanlarının kuruluş yerlerinin sürdürülebilir arazi kullanımı açısından değerlendirilmesi. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 15-25
 DOI: 10.17211/tcd.413346

ÖZ / ABSTRACT

Bu çalışmada Türkiye’de faaliyette olan havalimanlarının kurulduğu yerler ve bu yerlerin arazi kullanımını açısından niteliği incelenmiştir. Araştırmada Orman ve Su İşleri Bakanlığı’nın CORINE Arazi Örtüsü Projesi ile oluşturduğu 1990 ve 2012 yılı verileri, Google Earthpro 4 Landsat görüntüleri, Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMI)’nden alınan havalimanlarına ait veriler, TÜİK verileri ve ArcGIS Desktop10’da üretilen haritalar temel kaynaklardır. Yapılan incelemede Türkiye’de bulunan 55 havalimanının, % 60’ı yani 32 tanesi doğrudan tarım alanları üzerine kurulmuştur. Tarım alanı üzerine kurulan havalimanlarının çevrelerinde bulunan araziler, tarım dışı amaçlarla kullanılma tehdidi altına girer. Bu bağlamda, Türkiye’de tarım alanında kurulmuş olan 3 havalimanı ve çevresinin, 1984-2018 arası 10’ar yıllık periyotlarda uydu görüntüleri incelenmiş ve haritalanmıştır. Geçen zaman içinde yerleşmelerin havalimanına doğru gelerek onu çevrelediği görülmüştür. Bu hem tarım alanlarının ortadan kalkması hem de İstanbul Atatürk Havalimanı’nda olduğu gibi büyümek ve kapasite artırmak isteyen bir havalimanının, yerleşme alanına sıkışması bağlamında olumsuz bir durumdur. Sonuç olarak, ekonomik değeri büyük olan havalimanı yatırımlarının, tarım alanlarının korunması ve havalimanlarının genişleyip büyümesi bağlamında sürdürülebilir şekilde planlanması gereklidir.

In this study examined that site of airport establishment place and quality of land use that is active in Turkey. In the survey, the data of the 1990 and 2012 data produced by the Ministry of Forestry and Water Affairs of the CORINE Land Cover Project, Google Earthpro 4 Landsat image, data from airports taken from the General Directorate of State Airports Authority (DHMI), Turkish Statistical Institute (TÜİK) data and maps which is generated using ArcGIS Desktop10 are the main sources. The inspection revealed that there were 32 airports built on agricultural areas. It is mean 60 % of total 55 airport in Turkey. The land located in the periphery of these airports established on the agricultural field can to be used for various reasons for non-agricultural purposes. Selected three airport, between 1984 to 2018 and in 10-year period, examined to satellite images and mapped. According to this, over time, settlements in their surroundings came to the airport and surrounded it. This is a negative situation both in the agricultural areas and at the airport. As a result, it is necessary to plan these investments, which have great economic value, in a sustainable manner very attentive.

1. Giriş

Ulaşım, mekânda gerçekleşen bir olgudur. Coğrafyacılar ulaşım ile ilgili çalışmaları “ulaşımın tanımlanması, hacmini belirtecek ölçütler geliştirmesi ve olayın yer aldığı alanların belirlenmesi” şeklinde bir sistematik takip ederek gerçekleştirir (Tümertekin, 1987). Bu açıdan bakıldığında da her ulaşım coğrafyası incelemesi bir mekân analizi içerir. İki nokta arasında hangi türde iletişim kurulursa kurulsun, bu iletişim için mutlaka kara, su ya da hava ortamı kullanılır. Dolayısıyla her ulaşım faaliyeti, başlangıç noktası, takip edilen güzergâh ve varılan yer bakımından mekânda değişiklikler yapar (Avcı, 200). Böylece bir arazi kullanma biçimi olarak ulaşım faaliyetleri, modern dünyadaki beşeri kalıplar arasında yerini alır.

İnsan, mal ya da bilginin hareketi, coğrafyanın en temel bileşeni

olarak kabul edilir (Rodrigue, Comtois and Slack, 2013). Coğrafyacıların, mekândaki her türlü olay ya da olgunun dağılışı, doku ve sistemini anlayabilmeleri için aynı zamanda ulaşım faaliyetlerini de çeşitli boyutlarıyla incelemeleri gerekir. Bu boyutlardan biri de ulaşım hizmetinin sağlandığı mekânların kullanım biçimleridir. Çalışmanın konusunu, gün geçtikçe daha fazla ilgi gören hava ulaşımının temel unsuru olan havalimanları¹ oluş-

¹Daha önce havaalanı ve havalimanı olarak iki şekilde kullanılmış ancak sonra tek bir isim altında toplanmıştır. “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Yönetim Kurulu, 18.02.2012 tarihli toplantısında almış olduğu kararla havalimanı/havaalanı karışıklığına bir son verdi. DHMI Genel Müdürlüğü işletimindeki tüm havaalanlarının teşkilat yapılarında değişiklik yapılmaksızın, havaalanının ismi “Havalimanı (Airport)” olarak değiştirildi.”
<https://www.havayolu101.com/2011/12/06/havalimanı-ile-havaalanı-arasin->

turmaktadır. Tüm ulaşım sistemleri içinde kalkış, varış ya da durak noktalarında kurulmuş olan, ulaşımın organize edildiği, yolculara bekleme hizmeti verilen ve ulaşım araçlarının çeşitli ihtiyaçlarının karşılandığı tesisler son derece önemlidir. Havalimanları, bu tür ulaşım tesisleri arasında yürüttükleri işler bakımından en kompleks olanlardır (Rodrigue, Comtois and Slack, 2013). Havalimanlarının hem sit (kuruluş yeri) hem de situasyon (kurulduğu çevre) bakımından, buldukları yerlerin bazı özelliklere sahip olması beklenir. Bilindiği üzere bir havaalanının kurulabilmesi için sadece düz alanın varlığı yeterli olmamaktadır. Aynı zamanda civar topografik şartlar ile yerel hava koşullarının da uçak iniş kalkışları için uygun nitelikte olması gerekir. Çevredeki dağlık alanlar, öncelikle hava hareketlerini etkileyeceğinden, uçakların iniş ve kalkış durumlarında istenmeyen bir yeryüzü özelliğidir. Türbülanslar, bulutlanma, dikey hava hareketleri ve yağışlar topografik uygunluğa rağmen hava ulaşımında iniş ve kalkışları etkiler. Toz, duman, kum fırtınası, yanardağ patlaması ve kuş sürüleri gibi atmosferde gerçekleşen olayları da bu faktörler arasında saymak gerekir (Tümertekin ve Özgüç, 2016). Bunun için havalimanının sadece kapladığı alan değil, onun belli bir çaptaki çevresinin az önce belirtilen ortam şartlarına uygun olması beklenir. Yine sadece fiziki koşullar değil, aynı zamanda şehir merkezlerine uzaklık, diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyon ve ekonomik potansiyel gibi beşeri koşulların da göz önünde bulundurulması zorunluluğu vardır. Havalimanları, hem inşası hem de sonrasında sunulacak hizmetler bakımından pahalı yatırımlardır. Bu nedenle sunulacak hizmetin kar zarar hesabı, bu hizmeti kullanacak insan sayısı ile doğrudan ilişkilidir. Dolayısıyla havalimanları yüksek nüfuslu alanların çok yakınında veya bu alanlara kolay ulaşım sağlanabilecek yerlerde kurulur.

Yukarıda sayılan özelliklere sahip olan yolcu talebi ve sıklığı yönünden ana güzergâhlar üzerinde yer alan havalimanlarının kısa sürede çok büyük kapasitelere ulaştığı görülmektedir (Bakırcı, 2012). Havalimanlarının kuruluş yerleri sadece etkinliğini yönetebilmesi açısından değil, kurulduğu alanın verimli değerlendirilmesi açısından da önemlidir. Havalimanı kurulabilmesi için gerekli yer özelliklerine bakıldığında, bunların dünyanın her aynı zamanda tarımsal faaliyetlerde kullanılacak potansiyele sahip alanlarda yer aldığı görülür. Üstelik bu alanlar, sadece tarımsal faaliyetler değil bütün insan faaliyetleri için tercih edilen alanlardır. "... düz yerlerin çoğunun büyük şehirler tarafından kaplanmış olması da 'yer sorununun' önemini artırmaktadır (Tümertekin ve Özgüç, 20016)." Dünyada uygun iklim koşullarındaki düz alanların, aynı zamanda şehirler tarafından kullanılıyor olması, bir nüfus potansiyeli oluşturarak ulaşım sistemlerinin bu alanlarda çeşitlenmesine neden olur. Zira tüm ulaşım sistemlerinde konunun esas öznesi insan ve mal hareketidir. Buraya kadar ifade edilen ölçütlere göre havalimanlarının arazi sınıfları içinde en kıymetli olan yerlerde kurulması oldukça genel ve önemli bir sorundur. "... İngiliz coğrafyacısı Dudley Stamp'ın (1967) ikinci dünya savaşında İngiltere'de havaalanlarının verimli tarım alanlarını işgal etmiş olduğuna dikkat çekmesi ilginçtir (Tümertekin, Özgüç, 20016)." Dünyada bu uyarıya rağmen 1967'den bugüne geçen zaman içinde havalimanı yapımı hızla devam etmiştir. 2013 verilerine göre, dünyada 41 821 havalimanı bulunduğu ve son yıllarda da en çok havalimanı inşasının, başta Çin olmak üzere Uzakdoğu ülkelerinde gerçekleştiği bilinmektedir (Tümertekin ve Özgüç, 2016). Türkiye'de ilk havalimanı 1912'de bugünkü Atatürk Havalimanı

daki-fark-nedir/'den 02.04.2018'de saat 02:32'de alındı.

yakınında, İstanbul Sefaköy'de kurulmuş, ancak düzenli sivil uçuşlar 1933 yılı sonrasında başlamıştır (Korul ve Küçükönel, 2003). Günümüze gelindiğinde toplam 55 havalimanının 16 tanesi 1930-1990 arasındaki 60 yılda faaliyete geçmişken, 1990-2017 arasındaki 27 yılda 38 havalimanı faaliyete geçmiştir (<http://www.dhmi.gov.tr>). Bu rakamlara küçük uçakların indiği, eğitim veya zirai ilaçlama maksatlı uçuşlar için yapılmış küçük pistler dâhil edilmemiştir. Havalimanı yapımında, 2000'li yıllardan sonra hızlı bir artış yaşanan Türkiye'de, havalimanı kurulan yerler, nitelikleri açısından incelenmiştir.

2. Problem Durumu ve Yöntem

Son yıllarda, ulaşım-ekonomik gelişme, ulaşım-çevresel etki ve ulaşım-sürdürülebilir gelişme konuları, ulaşım coğrafyası çalışmaları arasında dikkat çekmektedir (Hessner vd. 2008). Bu çalışmada Türkiye'de faaliyette olan havalimanlarının kuruluş yerleri ve bu yerlerin arazi kullanımı açısından niteliği incelenmiştir. Giriş bölümünde belirtilen havalimanlarının yer seçimi ölçütleri ve bu yerlerin aynı zamanda tarım alanı olarak kullanılma potansiyelleri çalışmanın ana tartışma konusunu oluşturur. Dolayısıyla ulaşım coğrafyası çalışmalarında sıklıkla kullanılan bir model olarak arazi kullanımı ve ulaşım ilişkisi, tarım alanı-havalimanı ikileminde değerlendirilmiştir (Rodrigue, Comtois and Slack, 2013). Her iki arazi kullanım biçimi açısından bakıldığında, Türkiye'de hızla gelişen havacılık sektörü ile artan nüfusun ihtiyacı olan gıdayı sağlayan tarım sektörünün denkleme yüzeyi nasıl belirlenmelidir? Tarım alanlarının başka amaçla kullanılması, sürdürülebilirlik açısından istenen bir durum değildir.

Yöntemin çerçevesini çizen düşünce, 'sistem analizi' dir. "Coğrafyacı, sistemdeki çeşitli elemanları teşhis eder, nasıl çalıştıklarını birbirleriyle ilişkilerini bulur. Sonra da fonksiyonel bir bütün içinde karşılıklı etkilerini inceler (Tümertekin, 1987)." Burada tanımlanan sistem, genel olarak hava ulaşımı faaliyeti ile oluşan havalimanı sistemi ile tarımsal sistemlerdir. Tarım yapılan ve hava ulaşımı faaliyetinin başladığı ya da son bulduğu havalimanı alanları, bu sistemlerin mekândaki sınırlarını çizmiştir. Bu iki sistemin etkileşimi, sürdürülebilirlik bağlamında incelenecektir. Havalimanı ve tarımsal faaliyetler mekânda aynı özelliklere sahip olan alanları tercih etmektedir. Mekândaki bu ortaklık, genel bir çerçeve çizildiğinde nomothetic yani genelleştirmeye imkân veren bir bütünlük sunmaktadır. Bu açıklamalara göre, öncelikle havalimanı ve tarım alanı ilişkisi genel olarak Türkiye bütününde ele alınmıştır. Daha sonra da seçilen 3 havalimanı, kuruluş yeri ve çevresi gelişimsel bakış açısıyla incelenmiştir.

Araştırmada, Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nın CORINE Arazi Örtüsü Projesi ile oluşturduğu 1990 ve 2012 yılı verileri, Google Earthpro 4 Landsat görüntüleri, Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMI)'nden alınan havalimanlarına ait veriler, TÜİK verileri ve ArcGIS Desktop 10'da üretilen haritalar temel veri kaynaklarıdır. Bu veriler üzerinden bütün havalimanlarının güncel olarak kurulu alanlarının nitelikleri tespit edilmiştir. Ayrıca 3 havalimanı alanı üzerinde 10'ar yıllık periyotlar halinde geriye doğru inceleme yapılmış ve değerlendirilmiştir.

Değerlendirmeye alınan havalimanı sayısı 55 iken bunlardan Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı ile Aydın Çıldır Havalı-

manı'nın bazı verilerine ulaşılammıştır. Bu iki havalimanından Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı Anadolu Üniversitesi bünyesinde olup Aydın Çıldır Havalimanı sadece askeri amaçla kullanılan bir havalimanı konumundadır. Türkiye'de bulunan (Eskişehir Hasan Polatkan ve Aydın Çıldır dışında) 53 adet havalimanının 17 tanesi hem sivil hem de askeri amaçlı 36 tanesi de sadece sivil amaçlı kullanılan tesislerdir.

3. Bulgular

Türkiye'de havalimanı yapımının son 20 yılda hız kazandığı ve çeşitli faktörlerin etkisiyle de bunun devam edeceği bilinmektedir (<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>). Toplam 55 havalimanı, (Muğla, İstanbul, Çanakkale, Balıkesir, Antalya illerinde ikişer havalimanı bulunmak üzere) 50 ilin sınırları içindedir. Burada havalimanlarının kuruldukları yerler önce genel daha sonra da seçilen havaalanları üzerinden özel olarak analiz edilmiştir.

3.1. Genel Analiz

Havalimanlarının kuruluş yeri analizleri, havalimanının kurulduğu yerin niteliğine göre, kapladığı alana göre ve kurulduğu alanın çevresine göre olmak üzere üç şekilde yapılmıştır. Bulgular, her analiz konusuna göre ayrı başlıklar halinde sunulacaktır.

3.1.1. Kuruluş yeri niteliği

Havalimanlarının konumları, uydu görüntüleri ve CORİNE verileri kullanılarak belirlenmiştir. Buldukları alanın nitelikleri listelendiğinde genel olarak 3 ayrı özellik gösterdikleri görülmüştür: 1. şehir alanı içinde, 2. şehir alanı dışında ve tarım alanı ortasında; 3. Diğer (Kıyı dolgusu, tarım dışı amaçlarla kullanılan plato yüzeyleri vs.) olarak kodlanmıştır.

Havalimanlarının %33'lük kısmı şehir içinde ya da şehrin dış çevresinde olup şehrin konut alanları ile bütünleşmiş konumdadır (Şekil 1). Bu alanların birçoğunun yakın çevresini de yine tarım alanları sarmaktadır. Dolayısıyla bu gruptaki havalimanlarının büyük çoğunluğunun bir zamanlar tarım alanı olan ancak zamanla yapılaşma ile şehir tarafından işgal edilen yerlere kurulmuş oldukları açıktır. Örneğin, İstanbul'daki iki havalimanı da şehrin içinde kalmıştır. Aynı şekilde İzmir, Antalya ve Van gibi şehirlerde de havalimanları zamanla şehrin içinde kalmışlardır. Bu grupta yer alan havalimanları, şehrsel ortam ve havalimanları etkileşimi bağlamında ayrı bir çalışmanın konusu olabilir (Tablo 1). Burada sadece şehir içinde kalan havalimanları listelenmiştir. Çalışmanın odaklanacağı konu doğrudan tarım alanları içinde kurulan havalimanları ve bu alanların analizidir.



Şekil 1. Türkiye'de havalimanlarının kuruldukları alanların niteliğine göre sınıflandırılması.

Figure 1. Classification according to their qualifications of site of airports in Turkey.

Tablo 1. Türkiye'de şehir alanı içinde/bitişğinde yer alan havalimanları.
Table 1. Airports in/within city area in Turkey.

Havalimanları		Havalimanları	
1	Ankara Esenboğa Havalimanı	11	Sabiha Gökçen Havalimanı
2	Antalya Havalimanı	12	İzmir Adnan Menderes Havalimanı
3	Antalya Gazipaşa-Alanya Havalimanı	13	Kahramanmaraş Havalimanı
4	Aydın Çıldır Havalimanı	14	Kayseri Havalimanı
5	Balıkesir Merkez Havalimanı	15	Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı
6	Batman Havalimanı	16	Konya Havalimanı
7	Çanakkale Havalimanı	17	Mardin Havalimanı
8	Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı	18	Uşak Havalimanı
9	Hakkari Yüksekova Selahaddin Eyyubi Hav.	19	Van Ferit Melen Havalimanı
10	Atatürk Havalimanı	--	

Yapılan incelemede toplam 55 havaalanının, % 60 lık kısmı, yani 32 adedi, tarım alanlarının ortasına kurulmuş durumdadır (Tablo 2, Şekil 1). Bu havalimanları Türkiye'nin en verimli tarım arazilerinde faaliyet göstermektedir (Şekil 2). Uydu görüntüleri incelenerek yapılan tespitlerde şehirden 3 km ile yaklaşık 60 km (en uzak Denizli Çardak Havalimanı 63 km olarak verilmiş, <http://www.cardak.dhmi.gov.tr/>) uzakta olan bu gruptaki havalimanları, aynı zamanda geliş ve gidiş işlemleri için karayolu ulaşım sistemleri ile en yakın şehirlere bağlanmıştır. Böylelikle doğrudan kurulu alan dışında, yol gibi kullanım alanları nedeniyle de tarım toprakları bölünmüştür. Çalışma bu gruptaki havalimanlarına odaklanmıştır. Bu gruba giren havalimanlarının konumları Şekil 2'de verilen uydu görüntülerinde olduğu gibidir. Her iki havalimanı çevresinde tarım faaliyetlerinin gerçekleştiği açıkça görülmektedir (Şekil 2).



Şekil 2. Dalaman ve Malatya Ovaları ile havalimanları uydu görüntüsü (2018).
Figure 2. Dalaman and Malatya Plains with airports satellite image (2018).

Üçüncü ve son grup, az sayıda olsa da kıyı dolgu alanlarında olan ve plato yüzeyi gibi düz olup tarımsal amaçlarla kullanılır.

mayan yerlerde yapılan havalimanlarıdır (Tablo 3). Bu yerler yükselti ve litolojik özellikleri nedeniyle tarım alanı olarak kullanılmamaktadır. Havalimanlarının, tarım alanı olarak kullanılmayan düz alanlarda kurulması sürdürülebilirlik bakımından tercih edilen bir durumdur.

Tablo 2. Türkiye’de tarım alanı içinde yer alan havalimanları.

Table 2. Classification according to their qualifications of site of airports in Turkey.

	Havalimanı		Havalimanı
1	Adana Şakirpaşa Havalimanı	17	Muğla Dalaman Havalimanı
2	Adıyaman Havalimanı	18	Muğla Milas-Bodrum Havalimanı
3	Ağrı Ahmedi Hani Havalimanı	19	Muş Havalimanı
4	Amasya-Merzifon Havalimanı	20	Nevşehir Kapadokya Havalimanı
5	Balıkesir Kocaseyit Havalimanı	21	Samsun-Çarşamba Havalimanı
6	Bingöl Havalimanı	22	Siirt Havalimanı
7	Bursa Yenişehir Havalimanı	23	Sinop Havalimanı
8	Çanakkale Gökçeada Havalimanı	24	Şanlıurfa Gap Havalimanı
9	Denizli Çardak Havalimanı	25	Şırnak Şerafettin Elçi Havalimanı
10	Diyarbakır Havalimanı	26	Tekirdağ-Çorlu Havalimanı
11	Elazığ Havalimanı	27	Tokat Havalimanı
12	Erzincan Havalimanı	28	Zonguldak Çaycuma Havalimanı
13	Erzurum Havalimanı	29	Isparta Süleyman Demirel Havalim.
14	Gaziantep Havalimanı	30	Kars Harakani Havalimanı
15	Hatay Havalimanı	31	Kastamonu Havalimanı
16	Malatya Havalimanı	32	Zafer Havaalanı

Sonuç olarak, havalimanlarının kuruluş yeri niteliklerine göre yapılan incelemede havalimanı yapımı için büyük çoğunlukla aktif halde tarım yapılan alanların kullanıldığı belirlenmiştir. Sürdürülebilirlik ve Türkiye’de zaten az yer kaplayan tarım topraklarının korunması bakımından bu durum dikkat çeker.

Tablo 3. Türkiye’de diğer alanlarda yer alan havalimanları.

Table 3. Airports on others area in Turkey.

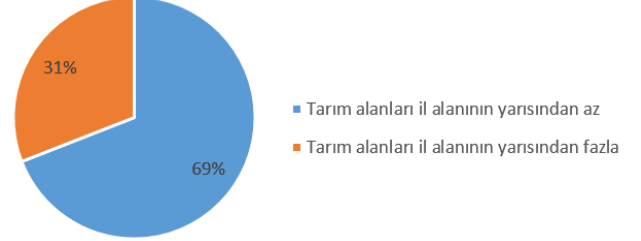
	Havalimanı
1	İğdir Havalimanı
2	Ordu-Giresun Havalimanı
3	Sivas Nuri-Demirağ Havalimanı
4	Trabzon Havalimanı

3.1.2. Havalimanlarının kapladığı alan

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de tarım alanları, temel gıda maddeleri üretimi bakımından stratejik öneme sahip ve son derece değerli alanlardır. Türkiye’nin toplam alanının % 55.9’u 1000 m’nin üstünde ve % 62.5’i % 15.0’ten fazla eğimli (Miran, 2005) olması zaten genel olarak tarım alanı potansiyeli bakımından olumsuz bir durumdur. Başka bir ifade ile ülke alanının (780 043km²) sadece %31’inin (240 000km²) tarım alanı olması, bu alanlarında da daha yüksek gelir getiren sulu tarıma ayrılan kısımlarının sadece %25’lik yer tutması ülke için tarım alanlarının değerini açıkça ortaya koyar. Havalimanlarının, tarım alanları içinde işgal ettikleri yerin analizini yapmadan, Türkiye’de havalimanı bulunan illerin alanları içinde tarım alanlarının kapladıkları yerlere bakıldığında, bazı dikkat çeken sonuçlara ulaşılır (Şekil 3). Genel olarak bu illerde tarım alanları, toplam il alanının yarısından az bir yer kaplamaktadır.

Belirtilen havalimanı kurulu illerin il alanları ve tarım alanları arasında yapılan bir değerlendirmeye göre, tarım alanlarının il alanının yarısından daha az yer kapladığı il sayısının toplam içinde % 69 oranındadır. Buna göre, illerin büyük çoğunluğunda kısıtlı olan tarım alanları, zaten şehirleşme ve diğer insan faali-

yetleri için ayrılıyorken bu kullanıma bir de havalimanları sahalari eklenmiştir. Havalimanları çeşitli büyüklükte alanlar kaplarlar (Tablo 4). Bu alanlar, zaman içinde havalimanının kapasite artırma durumuna bağlı olarak genişleyebilir. Kuruldukları alan (sit) bakımından işgal ettikleri tarım toprakları dışında havalimanlarının, çevrelerinde belli bir ölçekteki alanı da etkileyecekleri dikkate alınmalıdır.



Şekil 3. Havalimanı kurulu illerin alanları içinde tarım alanlarının oranı.
Figure 3. Ratio of agricultural area in airport found provinces.

Burada dikkat çekilecek ilk konu, havalimanı bulunan 50 il içinde 32 tane havalimanının doğrudan tarım alanında yapılmasıdır. İkinci konu ise tarım alanında kurulu 32 havalimanı içinden, alanı en geniş olan 3 tanesinin, Türkiye’nin 3 önemli tarım sahasında yer almasıdır (Tablo 4). Listedeki 32 havalimanından 23 tanesi, 1990 sonrası inşa edilmiştir (<http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx>). Bu durumda, gün geçtikçe havalimanlarının daha fazla tarım alanını işgal ettiği açıktır. Zira artan havalimanı sayısı, aynı zamanda daha çok işgal edilen tarım toprakları anlamına gelmektedir.

Tablo 4. Türkiye’deki havalimanlarının kapladığı alanlar.

Table 4. Areas covered by airports in Turkey.

	Alanı (ha)	%		Alanı (ha)	%		
1	Bingöl Havalimanı	13	0,1	17	Elazığ Havalimanı	264	2,1
2	Balıkesir Kocaseyit Havalim.	21	0,2	18	Hatay Havalimanı	265	2,1
3	Çanakkale Gökçeada Havalim.	22	0,2	19	Kars Harakani Havalimanı	285	2,2
4	Kastamonu Havalimanı	22	0,2	20	Şanlıurfa Gap Havalimanı	298	2,3
5	Tokat Havalimanı	53	0,4	21	Tekirdağ-Çorlu Havalimanı	373	3
6	Muğla Milas-Bodrum Havalim.	74	0,6	22	Erzincan Havalimanı	437	3,5
7	Sinop Havalimanı	82	0,7	23	Samsun-Çarşamba Havalimanı	457	3,6
8	Siirt Havalimanı	106	0,8	24	Denizli Çardak Havalimanı	674	5,3
9	Zonguldak Çaycuma Havalim.	115	0,9	25	Bursa Yenişehir Havalimanı	715	5,6
10	Adıyaman Havalimanı	117	0,9	26	Muş Havalimanı	737	5,8
11	Ağrı Ahmedi Hani Havalimanı	128	1	27	Muğla Dalaman Havalimanı	845	6,7
12	Isparta S.Demirel Hava Limanı	156	1,2	28	Erzurum Havalimanı	906	7,1
13	Şırnak Şerafettin Elçi Havalim.	208	1,6	29	Amasya-Merzifon Havalimanı	1046	8,3
14	Gaziantep Havalimanı	221	1,7	30	Malatya Havalimanı	1096	8,6
15	Zafer Havaalanı	249	2	31	Diyarbakır Havalimanı	1136	9
16	Nevşehir Kapadokya Havalim.	262	2,1	32	Adana Şakirpaşa Havalimanı	1293	10,2
TOPLAM					12676	100	

3.1.3. Çevresel etkileşim

Havalimanları çeşitli eklentileri ile birlikte sadece uçakların inişi, yolcu geliş-gidişi değil, uçakların bakım-ikmal hizmetleri, pist alanları ve kendi sit alanı içindeki ulaşım yolları ile bir alan kaplayan tesislerdir. Tunçdilek, araziden faydalanma prensiplerini, “doğadan iyi yararlanma, akıllıca kullanma, özellikle bir daha işe yaramayacak olan tahripten kaçınma” şeklindeki sıralar (1985). Yapılan havalimanları, araziden faydalanma açısından bu ilkeler göz önüne alınarak değerlendirilmelidir. Tarım alanlarına kurulan bu tarz tesislerin kapladıkları alan ile tarım alanlarını işgal ettikleri bir gerçektir. Ancak, sadece bununla kalmayan çevresel bir etkileşimden de söz etmek gerekir. Öncelikle, bütün havalimanlarına en yakın yerleşme alanlarından

ulaşım yolları geçirilmesi gerekir ki bu yollar da tarım alanlarının bölünmesi anlamına gelir. Yol ile bölünen ovalarda, bütünlüğün bozulması tarımsal faaliyetlerin aksamasına neden olabilmektedir. İlk etapta ortaya çıkan bu etkiyi bir diğeri takip eder ki o da en yakın yerleşmelerden havalimanı alanlarına doğru gelişen konut, iş ve ticaret alanlarıdır. Havaalanı bölgesindeki ulusal ve uluslararası hareketlilik bu alanların çok yakınlarına kadar iş ve konut alanlarının sokulmasına neden olur. Her ne kadar kanunda, mânia sahası² ilan edilerek, yapılaşmada belli yükselti ve uçuş güvenliği şartları getirilmişse de bu yerleşme hareketliliği kaçınılmaz olarak gerçekleşir. Büyük çoğunluğu tarım alanlarına kurulan havalimanları, yerleşme kurulması dışında başka problemleri de beraberinde getirir. Bunları ana başlıklar halinde iklim değişimi, gürültü, hava, su ve toprak nitelikleri, biyolojik çeşitlilik olarak sıralamak mümkündür (Rodrigue, Comtois and Slack, 2013). Söz konusu başlıklar altında, havalimanlarının katı, sıvı ve gaz atıkları ile doğrudan ve çevreyi değiştirmesi söz konusudur. Ek olarak dolaylı şekilde ortaya çıkan olumsuz etkileri de dikkate alınmalıdır. Bu etkileri özellikle Avrupa birliği ülkelerinde vurgulanan “sürdürülebilir arazi kullanımı ve tarım alanlarının korunması (Taş, 2013)” bağlamında değerlendirmek gerekir. Zira havalimanının kurulmasıyla o bölgeye doğru kayan diğer hizmet alanları da aynı ölçüde çevreyi etkiler.

Buraya kadar havalimanları, kurulduğu yerin niteliğine göre, kapladığı alana göre ve kurulduğu alanın çevresine göre incelenmiştir. Genel olarak, Türkiye’deki havalimanları tarım alanlarında yoğunlaşmışlardır. Bu alanlarda doğrudan ve dolaylı olarak çeşitli etkiler üretecekleri özellikle de tarım alanlarını geri dönüşsüz şekilde ortadan kaldıracakları savı, seçilen havalimanlarının geçmişten günümüze yapılan incelemeleri ile araştırılmıştır. Söz konusu havalimanları Türkiye’nin önemli ovalarında yer almaktadır.

3.2. Seçilmiş Havaalanlarına Ayrıntılı Bakış

Genel anlamda ortaya konulan sonuçlar, tarım alanları üzerinde kurulu olan Adana Şakirpaşa, Diyarbakır ve Malatya Havalimanları üzerinden daha ayrıntılı şekilde incelenmiştir. Burada amaç en eskiden yeniye doğru havalimanı kurulan alanların çevresinin kullanımının nasıl bir değişim geçirdiğini belirlemektir.

3.2.1 Adana Şakirpaşa Havaalanı

Türkiye’deki havalimanları içinde en fazla yer kaplayan Adana Şakirpaşa Havalimanı’dır (Corine12; <http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx>). Havalimanı, Türkiye’nin yılda birkaç ürünün alınan, yoğun olarak sulu tarım yapılan, en verimli ve büyük ovalarından olan Çukurova’da kurulmuştur. Bu nitelikleri nedeniyle ayrıntılı inceleme için seçilmiştir.

Adana ili sınırları içinde kalan Çukurova deltası 214 km² lik alanı ile Türkiye’nin en büyük deltasıdır (Ataol, 2015). Genel olarak düz ve düze yakın olan delta ovaları, yerleşim alanı kurulması

gibi beşeri kullanımlara ek olarak, akarsuların taşıdıkları materyal ile oluştuklarından, aynı zamanda verimli tarım toprağına sahiptirler. Ancak ovanın bütün bölümleri oluşumlarına ait özelliklerden dolayı aynı değildir. Deltalarda, kıyıya yakın kısımlar ile kara içlerine doğru ilerleyen kısımlar birbirinden farklı özellikler gösterir. Genel olarak kıyıya yakın bölüm, taban suyunun yüzeye yakın olması, sel baskını tehditleri ve tuzlu taban suyu nedeniyle beşeri faaliyetler bakımından olumsuz şartlar barındırmaktadır (Tunçdilek, 1985). Bu nedenle, ovanın karaya daha yakın kısımları öncelikle tercih edilen yani daha da kıymetli olan bölümleridir. Çukurova Deltası’ndaki yukarıda bahsedilen daha kıymetli alanlar, Adana Şehri’nin de yer aldığı, hızlı şehirleşmenin ve amaç dışı kullanımın tehdidi altında olan yerlerdir. Adana Şehri, ovanın kuzeybatı kesiminde ve arazi sınıfı olarak birinci sınıf diye nitelenen topraklar üzerine kurulmuştur (Sönmez, 2011). Şehrin kuruluş tarihi eskilere dayansa da Cumhuriyetten özellikle 1950’den sonra hızla gelişim gösterdiği bilinmektedir. Buradaki şehrsel gelişimin tarım toprakları üzerinde gerçekleşmesi, sürdürülebilir arazi kullanımı açısından başka hatalı uygulamalara da yol açmaktadır. Sönmez (2011), Adana’nın şehrsel gelişimi hakkında, “Şehrin yatay olarak büyümesi tarım alanlarının hızla daralmasına neden olurken, hızlı nüfusu beslemek ve var olan tarımsal geleneği devam ettirmek için ekip biçmeye uygun olmayan mera arazileri tarım sahalarına dönüştürülmüştür” tespitini yapar. Çalışmanın amacı doğrudan Adana Şehri’nin şehrsel gelişimi olmadığından gelişimin nedenleri ve yönü ayrıntılı analiz edilmeyecektir. Burada Adana Şehri havalimanı çevresinde bulunması nedeniyle konuya dâhil edilmiş ve sadece şehrin güney kesimlerinde yıllar içinde havalimanına doğru gerçekleşen yerleşim faaliyetleri dikkate alınmıştır.

Şakirpaşa Havalimanı, Türkiye’nin en eski havalimanlarından biri olarak 1937 yılında kurulmuştur. Önceleri daha özel amaçlarla kullanılsa da sivil hava taşımacılığı 1956’dan sonra başlamıştır (<http://www.adana.dhmi.gov.tr/>). Havalimanının kurulduğu yer olan Çukurova’nın başta tarım ve yerleşme olmak üzere, çeşitli ekonomik faaliyetlere sahne olduğu bilinmektedir. Pamuk, buğday, mısır, tütün, pirinç gibi ürünlerin yanı sıra turunçgiller başta olmak üzere meyveler bu ovanın en önemli ürünleridir. Ovadan iklimin de etkisiyle, yılda birkaç kez ürün alınabilmekte, seracılık turfanda meyve ve sebzeçilik yapılmaktadır. Söz konusu ürünlerin ülke ekonomisine katkı sağlayacak miktarlarda üretildiği de bilinmektedir (Arıncı, 2014). Bu ekonomik potansiyel, Türkiye’nin en büyük şehirlerinden birinin de burada kurulup gelişmesini sağlamıştır³. Gerek şehrsel gelişim gerekse ekonomik faaliyet çeşitliliği, Çukurova’nın sadece bölge değil ülke ekonomisindeki rolü açısından da dikkate değer olduğunu gösterir. Bu kıymetli arazide kurulan havalimanı 1293 hektarlık bir alan kaplamaktadır (<http://corine.ormansu.gov.tr/corine>). Bu yönü ile tüm havalimanları içinde en geniş alana sahiptir (Şekil 4).

Havalimanının bir yandan şehrin hemen yanında kurulu olduğu öte yandan da kuru ve sulu tarım alanlarına komşu olduğu görülüyor (Şekil 4). Adana’nın 1984 yılından itibaren alınan 10’ar yıllık uydu görüntüleri üzerinde bir inceleme yapıldığında, şehrsel gelişim daha açık görülmüştür. Buna göre havalimanının 1984 yılında kurulduğu alanın yıllar içinde şehirleştiği, bu alan ve çevresinde daha önce tarım alanı olarak kullanılan arazilerin

²Mania sahası kanunda şöyle belirtilmiştir; “Madde 47 – Hava alanlarının ve ilgili tesis ve teçhizatın çevresinde, Ulaştırma Bakanlığınca belirlenecek esaslar içinde ve saptanacak bir alan dâhilinde izin alınmadıkça hava trafiği, uçuş güvenliği ve haberleşmeyi engelleyecek, seyrüseferi ve meydan güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte ve yükseklikte bina, yapı, inşaat yapılması, ağaç ve direk dikilmesi, tesis kurulması yasaktır (Türk Sivil Havacılık Kanunu, www.shgm.gov.tr/doc/2920shk.doc adresinden alındı).”

³2017 yılına ait sayım değerlerine göre Adana şehir nüfusu 2 216 475 olarak kaydedilmiştir (http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1059).

şehirselleme alanı haline döndüğü belirlenmiştir (Şekil 5). 2018 itibarıyla da şehir, bu havalimanın bulunduğu yere doğru gelerek tarım alanlarını daraltmaktadır.



Şekil 4. Adana şehri çevresi arazi kullanımı ve Şakirpaşa Havalimanı'nın konumu.

Figure 4. Land use in Adana city and location of Şakirpaşa Airport.

Daha önce ifade edilen, havalimanlarının kuruluş yerlerine doğru şehir alanının geliştiği zaman içinde şehrin havalimanını çevrelediği bu örnekte görülmektedir. Kısa süre sonra havalimanı tamamen şehir alanı içinde kalacaktır (Şekil 6). Burada elde edilen sonuç, şehirselleme ve havalimanı ilişkisinden ziyade, tarım alanlarında kurulan iki beşeri sistemin birlikte çalışarak tarım alanının geri dönüşsüz yok etmesine örnektir. Zira ulaşım ve şehre ait sistemlerin gelişim dinamikleri başka bir inceleme konusu olabilir.



Şekil 5. Adana Şakirpaşa Havalimanı çevresinde 1984-2018 arasında şehirselleme gelişimi.

Figure 5. Development of urban around of Adana Şakirpaşa Airport at 1984-2018.

3.2.2. Diyarbakır Havaalanı

Bir diğer inceleme konusu olan Diyarbakır Havalimanı, Diyarbakır şehri yakınlarında kurulmuştur. Diyarbakır şehri, Güneydoğu Torosların güneye doğru alçalan etekleri ile Karacadağ Volkanı ve Mardin Midyat eşiğinin sınırlandırdığı Diyarbakır

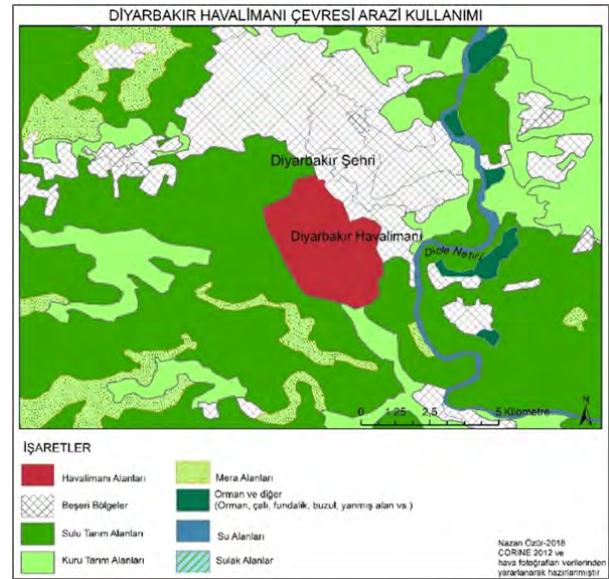
ADANA ŞAKIRPAŞA HAVALİMANI



Şekil 6. Adana Şakirpaşa Havalimanı uydu görüntüsü (2018).

Figure 6. Adana Şakirpaşa Airport satellite image (2018).

Havzası'nda yer alır. Havza ortalama 600-700 m yükseltiye sahip olup, platolar ve aşınım yüzeyleri halindedir (Sözer, 1984). Çevresi yüksek dağlarla çevrili bu alan, ortasından geçen Dicle Nehri sayesinde hem sulu hem de kuru tarım yapılabilen bir potansiyel barındırır. Özellikle Dicle Nehri vadisine yaklaşıldıkça ürünlerin çeşitlendiği, tarımsal verimliliğin arttığı gözlenir (Özçığlar, 1988). Diyarbakır Havzası'nda yerleşmelerin, Güneydoğu Toroslar yayı üzerinde ve havzanın merkezi kısmında olmak üzere iki farklı jeomorfolojik ünite üzerinde dağıldığı görülür (Çağlayan ve Durmuş, 2010). Havzanın merkezi kesiminde bulunan Diyarbakır şehrinin kuruluş tarihi eskilere dayanmakla birlikte, Cumhuriyetten sonraki gelişiminde en dikkate değer hareketliliğin tüm bölgede olduğu gibi, 1980'den sonra gerçekleşen kırsal göç dalgası ile olduğu bilinmektedir (Arıncı, 2013). Bu göç ile birlikte artan şehirleşme, çarpık kentleşme şeklinde devam etmektedir.



Şekil 7. Diyarbakır şehri çevresi arazi kullanımı ve havalimanının konumu.

Figure 7. Land use of Diyarbakır city and location of Diyarbakır Airport.

Diyarbakır havalimanı 1952 yılında kurulmuştur. Havalimanı şehrin güney kısmındaki tarım alanları üzerinde yer alır (Şekil 7). Diyarbakır şehrinin doğu sınırlarını çevreleyen Dicle Nehri, doğal bir engel olarak, şehrin doğuya doğru ilerlemesini etki-

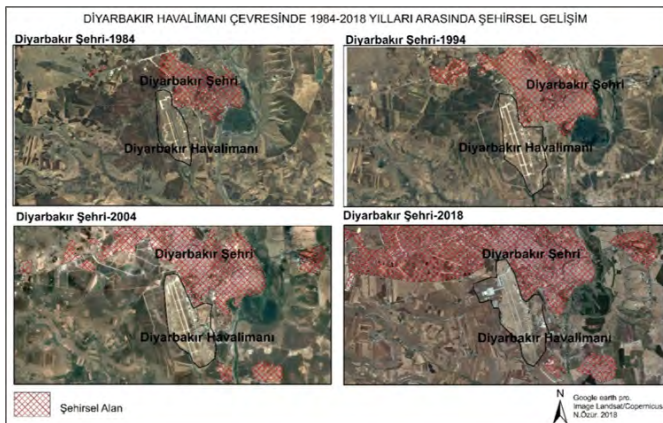
leyen bir faktör olarak görülebilir. Buraya yakın tarihlerde yapılan köprü ve üniversite kampüsü gelecekte şehrin gelişme yönünü Dicle'nin karşı yakasına taşıyabilir (Göney ve Bayartan, 2017). Öte yandan, şehrin kuzey kesimleri yeryüzü şekillerinin daha dalgalı yapı gösterdiği ve yükseltinin arttığı bir özelliktedir. Diyarbakır şehri yoğun şekilde tarım yapılan bir alan üzerinde kurulmuştur. Halen şehri çevreleyen tarım alanları bu durumu teyit ederler (Şekil 8).



Şekil 8. Diyarbakır şehri çevresi uydu görüntüsü.
Figure 8. Diyarbakır city around satellite image.

Dicle Nehri'nin suladığı bu alanlarda pamuk, şekerpancarı, tütün, çeltik, tahıllar başta olmak üzere birçok ürün, ülke ekonomisine katkı sağlayacak şekilde ve önemli miktarlarda üretilir (Arıncı, 2013). Bölge ikliminin de sağladığı kolaylıkla havza yüksek bir tarımsal potansiyele sahiptir. Bu potansiyel sulama projeleri ile daha da artacaktır.

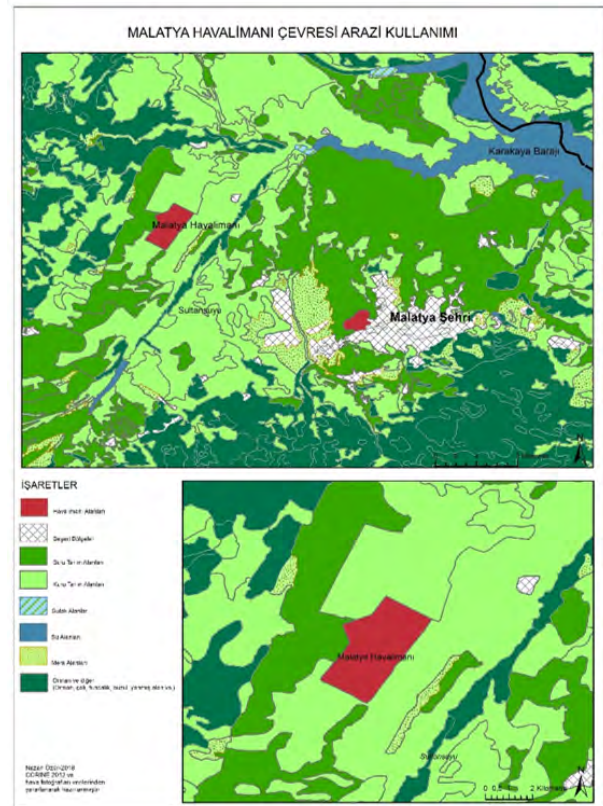
Havalimanının etrafındaki şehrsel gelişim, 1984 'ten itibaren 10'ar yıllık periyotlarda alınan uydu görüntüleri üzerinden takip edilmiştir. Buna göre şehrin gelişiminin havalimanı yönünde hareket ettiği kısa süre içinde de güneye doğru gelişen bu hareketin, havalimanı alanını çevreleyeceği tahmin edilebilir (Şekil 9). Adana Şakirpaşa Havalimanı'nda görülen şehir havalimanı bütünleşmesi durumu burada da gerçekleşmek üzeredir. Bu bağlamda, verimli tarım toprakları üzerine kurulan her tesis gibi havalimanları da yalnızca tarımsal bütünlüğü bozmakla kalmaz aynı zamanda etrafında belli bir çaptaki alanı da zaman içinde dönüştürür.



Şekil 9. Diyarbakır Havalimanı çevresinde 1984-2018 yılları arasındaki şehrsel gelişim.
Figure 9. Urban development around of Diyarbakır Airport at 1984-2018.

3.2.3. Malatya Havaalanı

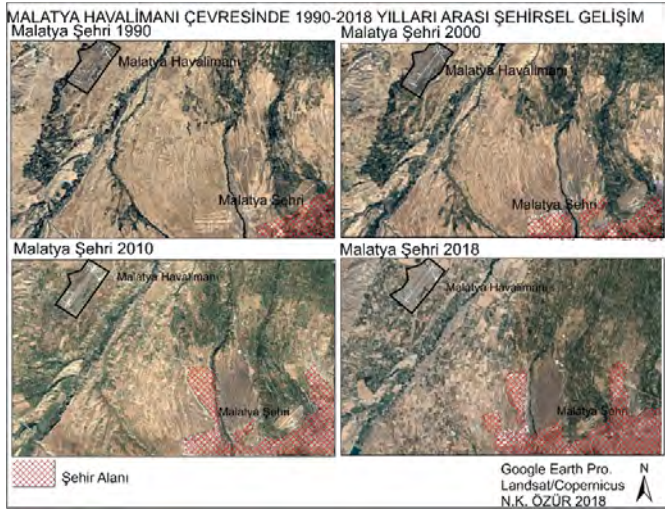
Malatya Havalimanı, Malatya şehrine 34 km uzaklıkta olup bugünkü yerinde 1984'ten itibaren hizmet vermektedir. Havalimanı ve Malatya şehri Malatya Ovası içerisinde yer alır. Malatya Ovası Doğu Anadolu'da Yukarı Fırat bölümündedir. Ova, tektonik bir çöküntü ovasıdır (Tunçdilek 1985). Tektonik çöküntü ovaları, tabanlarındaki toprak oluşumunun kalınlığından dolayı her türlü tarıma elverişli niteliktedir. Bu durumda ova, tarımda çeşitlilik ve iklim durumuna bağlı olarak yılda birkaç ürün, hatta seracılıkla birlikte turfanda sebze, meyve faaliyetleri için son derece uygundur (Tunçdilek, 1985; Atalay, 1994). Buradaki ovalarda ürün çeşitliliği sadece bölge için değil Türkiye tarımı için de önemlidir (Özçağlar, 1988). Dolayısıyla Malatya ovasının bulunduğu alan, dağlık, yüksek ve olumsuz iklim koşullarının genelle yayıldığı Doğu Anadolu Bölgesi'nde özel bir yere sahiptir ve bölgenin birçok yerine oranla tarımsal bakımdan daha gelişmiştir.



Şekil 10. Malatya şehri çevresinde arazi kullanım durumu ve havalimanının konumu.
Figure 10. Land use of Malatya city and location of malatya airport.

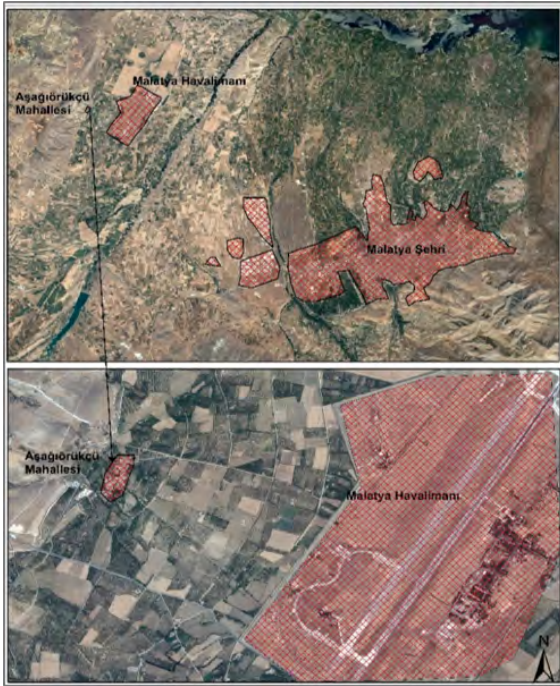
Malatya şehri Anadolu'nun eski yerleşim alanlarından biridir ancak Cumhuriyetten sonraki şehirleşmesinde, 1980'li yıllardan sonraki kırdan şehre göçler etkili olmuştur (Arıncı, 2013). Şehir güneyinde ve doğusunda nispeten dalgalı yüzeylerle çevrili iken kuzeyinde ve batısında daha düz tarım alanlarına sahiptir. Bu alanlar, sulanabilir verimli birinci sınıf arazilerdir. Arazi kullanım haritasında da görüleceği üzere, havalimanı da ovanın ve şehrin batı kesiminde tarım alanları ortasında inşa edilmiştir. İncelenmek için seçilen diğer iki havalimanında olduğu gibi burada da havalimanının alansal büyüklüğü dikkat çekicidir. Ancak, Adana ve Diyarbakır'daki havalimanlarından farklı olarak Malatya Havalimanı şehre oldukça uzak bir noktada yapılmıştır (Şekil 10). Bu uzaklık 34 km'dir ve havalimanının şehirle olan etkileşiminde nasıl bir sonuç ortaya çıkaracağı önemli bir durumdur. Havalı-

manı bugünkü yerinde 1984 yılında hizmet vermeye başlamıştır. Buna göre uydu görüntülerinden ulaşılan 1990 yılı ve sonrasındaki 10'ar yıllık periyotta, şehrsel gelişmeler takip edilmiştir.



Şekil 11. Malatya Havalimanı çevresinde 1990-2018 yılları arasında şehrsel gelişim.

Figure 11. Development of urban around of Malatya Airport at 1990-2018.



Şekil 12. Malatya Havalimanı çevresi (2018).

Figure 12. Around of Malatya Airport satellite image (2018).

Havalimanının şehrsel gelişim üzerindeki etkisi, aradaki uzak mesafe nedeniyle henüz belirgin bir şekilde ortaya çıkmamıştır. Ancak yine de 2010 yılından sonra yapılmış olan bazı konut/iş alanlarının havalimanı yolu üzerinde adalar oluşturduğu belirlenmiştir (Şekil 11). Mesafenin uzak olması sadece süreci biraz geciktirmiş, şehrin havalimanı yönüne doğru kaymasını engelleyememiştir. Ancak burada dikkat çeken başka bir konu vardır. Havalimanı şehirden uzakta, neredeyse ovanın orta kesiminde kurulmuştur. Böylelikle ovadaki tarımsal bütünlük bozulmuştur. Geriye sadece zaman içinde gelişen şehrin çevredeki başka küçük yerleşmelerle birlikte havalimanı arazisi ile birleşmesi kalmıştır. Şehrsel gelişim aşamalarında bu tarz oluşumların kısa

süre içinde şehir alanları ile birleştiği bilinmektedir. Havalimanı gibi kendi içinde potansiyel ticari ilişkilerin ve hizmet alanlarının barındığı kompleks yapıların, zaman içinde çevresine çeşitli ticari oluşumları ve yerleşme alanlarını çekeceği açıktır (Göney ve Bayartan, 2017b). Bu bağlamda diğer iki havalimanında görülen şehir alanının, havalimanı alanı ile birleşmesi ve mevcut tarım alanlarının da bu birleşme yoluyla tarım dışı amaçlarla kullanılması gelecek için öngörülebilir bir durumdur.

Malatya sadece Türkiye'de değil dünya çapında ünlenen kayısı üretim alanlarından birisidir. Pamuk, şekerpancarı ve tütün gibi değerli sanayi bitkilerinin yanı sıra, bölgenin en fazla meyve üreten illerindendir (Arıncı, 2013). Havalimanı çevresindeki alanlar da bahsedilen bu yoğun tarımsal faaliyetlerin bir parçasıdır (Şekil 12).

4. Tartışma

Arazi kullanımı, insanın mekan ile ilişkisini açıklayan bir terimdir. Çok genel olan bu kavramın havalimanları ve tarımsal alanlar bağlamında Türkiye'de nasıl özellikler gösterdiği incelenmiştir. Dünyadaki genel eğilime paralel olarak Türkiye'de havalimanlarının sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Türkiye'de, 1930-1990 arasındaki 60 yılda toplam 16 havalimanı kurulmuşken, 1990-2017 itibarıyla 27 yılda, 38 havalimanı faaliyete geçmiştir. Bunun yanı sıra, mevcut havalimanlarının kapasitelerinin artması ve kurulu alanlarının genişletilmesi için kamulaştırma faaliyetleri de hızla devam etmektedir. 2018 itibarıyla, 30'un üzerindeki havalimanı kurulu alanında genişletme çalışmaları vardır. Ayrıca 7 yeni havalimanı, inşa ve proje aşamasında gündededir (Ulaştırma Bakanlığı, 2017). Bu hızlı artış dikkatleri doğal olarak havalimanı kurulan alanların niteliklerine yöneltmiştir. Türkiye'de havalimanı arazilerinin % 60'ı doğrudan tarım alanları üzerine kurulmuştur. Geri kalanların % 33'ü yine verimli tarım alanları veya ekonomik açıdan değerli düz ve düze yakın araziler üzerine kurulmuş olan şehirlerin içinde kalmıştır. Sadece %7'lik bir kısım hali hazırda tarımsal potansiyel taşımayan yerlerde inşa edilmiştir. Bu bilgilerden yola çıkılarak oluşturulan çalışmanın odak noktası havalimanı ve tarım alanı ilişkisidir. Problem durumuna ilişkin elde edilen veriler iki şekilde incelenmiştir. Bunlardan biri, verimli tarım alanlarının havalimanlarının kurulduğu alan ile doğrudan ortadan kalkması ve şehrsel gelişime veya diğer beşeri faaliyetler için çekim alanı olarak amaç dışı kullanıma yol açmasıdır. Diğer ise bir ekonomik güç olan havalimanı alanının kendi sürdürülebilirliği bakımından gelecekteki durumudur.

Verimli tarım alanlarının ortadan kalkması bakımından konu değerlendirildiğinde başlıca tartışma alanları şöyledir. İlk olarak, eldeki verilere göre, havalimanlarının kurulum alanlarının çoğunun tarımsal potansiyel taşıyan yerler olduğu belirlenmiştir. Bu açıkça tarım arazilerinin amaç dışı kullanımınıdır. Türkiye'de arazi kullanımı konusunda öne çıkan problemlerin başında verimli tarım arazilerinin amaç dışı kullanımı gelmektedir (Karabağ ve Şahin, 2003; Yiğitbaşıoğlu, 2000). Tarım arazilerinin gün geçtikçe artan amaç dışı kullanımlarının engellenmesi amacıyla Tarım Bakanlığı 141 ova hakkında koruma kanunu çıkarmıştır. Bakanlık tarafından bu alanların yeni yerleşime kesinlikle açılmayacağı, tarımsal amaçlı yapıların da toprak bütünlüğünü korumak için ova alanı dışına alınacağı, bu toprakların spekülasyon olarak alınıp satılmasının önlenmesi belirtilmiştir (<https://www.tarim.gov.tr/>). Yeni ortaya çıkan bu gelişmenin

gelecekte nasıl sonuç vereceği ve etkili bir koruma yöntemi olup olmayacağı ilerleyen zamanda görülecektir.

İnsan ve mekân etkileşiminin analiz edilmesi ve doğru değerlendirilmesi gerekir. "... yerleşme, endüstri ve ulaşım gibi beşeri unsurların mekanın potansiyeline göre düzenlenmesi...(Erkal ve Taş, 2013)." coğrafyacılar için temel bir ilkedir. Sunulan veriler, havalimanı kurulan alanların kısa sürede yerleşim alanları tarafından çevrelendiğini ve daha önce tarım alanı olan bu yerlerin geri dönüşsüz olarak ortadan kalktığını göstermektedir. Geleceğe dair planlamalarda mekanın potansiyeline göre düzenleme yapılması esas olmalıdır. Oysaki havalimanı yer seçimlerinde ise maliyet analizleri yapıldığında her zaman diğer harcamalarda kullanılması için para artırma çabası galip gelir (Arabacı, 2010). Bu bağlamda da en ekonomik olanı kısa vadede kazanç getirecek şehre yakın yerlerin kullanılması olmuştur. Şimdiye kadar yapılan uygulamalar bu durumu doğrular şekildedir. Eğer bir alanda tarım alanı havalimanı ikileminde kalmıyorsa, tercih tarım alanı yönünde kullanılmalıdır. Havalimanı biraz daha fazla maliyetle başka bir alanda kurulabilir ancak tarım toprağı taşınmaz, yeniden oluşturulamaz. Tarım Bakanlığı'nın attığı çok önemli bir adım olan Büyük Ova Koruma Alanı belirlenmesi de bu tercihin böyle olması gerektiğini gösterir. Ancak, Çukurova büyük ovalar kapsamında 2017'de tarımsal koruma alanı ilan edilmiş iken, Ulaştırma Bakanlığı 2019 planında burada yeni bir havalimanı inşası hedeflenmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2017). Burada, yukarıda belirtilen riskli durum ortadayken bu yatırım bir kez daha düşünülmelidir. Havalimanı planlamalarında, tüm devlet kurumlarının ortak hareket etmesi, yerel ve merkezi yönetimlerle ilgili otoritelerin kararlarda pay sahibi olması gereklidir (Saldıraner, 2013). Ortak karar alma mekanizmaları işletilmediğinde, zaten az yer tutan tarım arazilerini geri dönüşsüz kayıplar beklemektedir.

Havalimanlarının, üzerinde kurulduğu tarım alanlarını, sadece şehrsel gelişimi hızlandırma açısından değil başka şekillerde de etkilediği bilinmektedir. Gün geçtikçe artan önemi nedeniyle hava ulaşımında sürdürülebilir havacılık konusu öne çıkan bir temadır. Sürdürülebilir ulaşım, insan, mal ve bilginin taşınmasında gerekli ihtiyaçları destekleyecek ölçüde ve çevreye en az zarar verecek şekilde olmalıdır (Rodrigue, Comtois, Slack, 2013). Sürdürülebilirlik için, ekonomik, sosyal ve çevresel boyutları dengeli bir şekilde değerlendirmek gereklidir. Konunun bu çalışmayı ilgilendiren kısmı ise havalimanlarının kuruldukları alanda sürdürülebilir olup olmadığıdır. Stokholm Çevre Enstitüsü verilerine göre, havacılığın tüm insan kaynaklı sera gazı salınımlarında, % 1-2 oranında etkisi olduğu belirtilmiştir (Şahinkaya, 20015). Çevresel etki bağlamında, atıkların dikkatli yönetilmesi, kurulan alanın yakın ve uzak çevresindeki doğal ortam özelliklerinin bozulmaması bakımından önemlidir. Havalimanlarının ortaya çıkardığı, gürültü, karbon salınımı, taban suyunun drenajını kesmesi, doğal bitki topluluklarının yayılışını kesintiye uğratarak flora ve faunaya zarar vermesi, kuşların göç yolları üzerinde karşılıklı olumsuz etkilerin doğması en önemlileridir. Ek olarak, havalimanlarının su yönetimi, ısıtma-soğutma sistemleri, elektrik enerji üretimi, yakıt tüketimi, atık yönetimi (örneğin buz çözücü kimyasallar) üst ve altyapı inşaatları çevresel etki bağlamında dikkate alınmalıdır. Sadece, Sabiha Gökçen'de 2014 yılı atığı, 13 721 ton olarak verilmiştir (Şahinkaya, 2015). Tüm bunlar genel olarak havalimanının üzerinde kurulu olduğu tarım alanlarını ciddi şekilde etkiler. Bu etkileri azaltmak için havalimanlarına, sera gazı salınımı gibi çeşitli kriterlere

göre, yeşil havalimanları sertifikası (Green Airport Certificate) verilebilmektedir (Şahinkaya, 2015). Türkiye'de 2018 itibarıyla Adana, Tokat ve Uşak'ın ardından, Erzincan Havalimanı da yeşil havalimanı sertifikası almıştır (<http://www.airnewstimes.com/>). Havalimanının çevresel etkilerini azaltmada yeşil havalimanları sertifikasının nasıl sonuç vereceği gelecekte görülecektir.

İkinci olarak, havalimanlarının bir ekonomik değer olarak kendi sürdürülebilirliğinin tartışılması gereklidir. Hava ulaşımı tıpkı sanayileşme gibi gelişmekte olan bir ülke için vazgeçilmez bir sektördür. Üstelik hava ulaşımında konumu nedeniyle bölgesel ve küresel bir potansiyel barındıran Türkiye için daha da önemlidir. Tüm havalimanları bulunduğu bölgeden başlayarak ülke ve dünya ölçeğinde ekonomik faaliyet potansiyeli barındırır. Böylelikle gerek ulaşım gerekse faaliyetle doğrudan ilişkisi olmayan başka ekonomik sektörlerin -örneğin gıda ve otel işletmeciliği gibi- havalimanı tesisi içine ya da yakınına kurulmasına yol açar. Bu faaliyetler sonucu kısa sürede ya şehirlerle bütünleşir yani şehrin içinde kalır ya da etrafında bir yerleşim alanı oluşturur. Oldukça dinamik bir yapısı bulunan havalimanlarının zaman içinde artan kapasiteleri nedeniyle genişleme ihtiyacı olduğunda şehrin içinde kalanlar genişleyemezler. Hem ülkemizdeki hem de Avrupa'daki büyük havalimanları bu problemle karşı karşıyadır (Kasiumi, 2015). Bu bağlamda, şehrin içinde kalan İstanbul Atatürk Havalimanı genişlemediğinden ilk aşamada 90 milyon yolcu kapasitesini hedefleyen 3. havalimanına ihtiyaç duyulmuştur. Bu havalimanı için şehrin kuzeybatısında, orman ve sulak alanların bulunduğu bir mevki seçilmiştir (Şekil 13). İstanbul'da şehrin içinde kalan diğer havalimanı Sabiha Gökçen'de ise yolcu kapasitesi 2001-2014 arasında yaklaşık % 500 artmıştır (Şahinkaya, 2015). Bu durumda çok yakın bir zamanda Sabiha Gökçen Havalimanı da genişleme ve büyüme nedeniyle yer darlığı sıkıntısı çekecektir. Havalimanı alanı planlanırken bu alanın kısa süre sonrasında ortaya çıkacak genişleme taleplerine cevap vermesi gerekir (Arabacı 2010).



Şekil 13. İstanbul 3. Havalimanı.

Figure 13. İstanbul 3. Airport Area.

Bir ekonomik faaliyet alanı olarak havalimanları bölgesel kalkınmada önemli bir unsurdur (Button, 2008). Turizm, sanayi veya ticaret merkezi olan yerleşmelerin ihtiyacı olan en temel unsurlardan biri hızlı ve kolay ulaşımıdır. Örneğin, havalimanları, turizm potansiyeli yüksek alanlarda, uluslararası yolcu hareketliliğinin kilit merkezi olduğu için hem bu merkezlerin hem de ülkelerin dünyaya açılan kapısı konumundadır (Jian vd., 2017). Dolayısıyla, havalimanları başka karmaşık ekonomik sistemlerle düşünülmesi gereken yatırımlardır. Bu yatırımların şehrsel büyüme, gelişme ile birlikte planlanması havalimanı alanlarının, hizmet potansiyellerinin zaman içinde artacağına da düşünülmesi gerekir. Örneğin, DHMI'nin 2015-19 stratejik planında Türkiye'nin bölgesel hava ulaşım merkezi olması hedeflenmiştir

(DHMİ, 2015). Bu hedef gereği, hem mevcut havalimanlarının kapasitelerinin artacağı hem de yenilerinin yapılacağı açıktır. Yeni planlamalarda coğrafyacıların (Avcı, 2005; Bakırcı, 2012) sadece siyasi nedenlerle karar alınmaması uyarısı dikkate alınmalıdır.

5. Sonuç ve Öneriler

Türkiye’de hava ulaşımı gelişen bir sektördür. Artan yolcu ve yük miktarına göre havalimanı sayısı da artmaktadır. Bazılarında 2 olmak üzere 50 ilde toplam 55 havalimanı vardır. Bu havalimanlarının bulunduğu şehirler de aynı zamanda tarımsal potansiyel taşıyan verimli ve düz alanlarda kurulmuş olan şehirlerdir. Havalimanlarının çoğunluğu da tarım alanlarında kurulmuştur. Tarım alanı içerisinde kurulmuş olan havalimanları ile en yakın şehir arasında bir etkileşim vardır. Zaman içinde şehirler, havalimanına doğru gelişme göstererek bütünlük bir görünüm kazanırlar. Türkiye’de tarım alanı ortasında kurulu olan 32 havalimanı için gelecekte böyle bir tehdit söz konusudur. Bu konuda, 2017’de çıkarılan Büyük Ovalar Koruma Kanunu’nun işlevsel olacağı beklenmektedir. Bu kapsam dışında kalan ovalar için tehdit hala devam etmektedir.

Havalimanları aynı zamanda çevre alanları atıklar yoluyla da etkiler. Çevreye daha az zarar vermesi bakımından yeşil havalimanı uygulaması yaygınlaştırılmalıdır. Bu uygulamaların mevcut havalimanlarında yaygınlaştırılması gereklidir. Ekonomik olarak verimli olmayan ve ova tabanında kurulu havalimanlarının tespit edilip acilen başka alanlara kaydırılması düşünülebilir. Yapılacak yeni havalimanı projeleri tarım alanları kanunda belirtilen hassasiyetlere uygun planlanmalıdır. Bu konuda kurumlar arasında tam bir işbirliği yapılmalıdır. Dünyada olduğu gibi Türkiye nüfusu da hızla artmaktadır. Bu artan nüfusun en önemli önceliği tarım topraklarından sağlanacak gıdadır. Kısaca havalimanları tarım alanlarına kurulduğunda; hızla yeni yerleşime açılma, çevre kirlenmesi ve tarım toprağının kaybı (örneklerde de olduğu gibi) gerçekleşir. Bu bağlamda, tarım topraklarının tüm diğer ekonomik cazibelere rağmen ilkeli ve sürdürülebilir yönetilmesi gelecek açısından önemli görülmüştür.

Havalimanları ekonomik bakımdan önemli yatırımlardır. Bu yatırımların bölgesel kalkınmada kullanılması tüm dünyada örnekleri olan bir durumdur. Türkiye’de de stratejik planlarda bu duruma vurgu yapılmaktadır. Ancak bu planlamaların kurumlar ve diğer ekonomik sektörler arasında sürdürülebilir bir şekilde işbirliği ile yapılması gerekir. Yeni havalimanlarının planlanmasında tarım toprakları öncelikli olarak dikkate alınmalı ve hâlihazırda tarımsal faaliyet yürütülen alanlar hiçbir şekilde başka amaçlarla kullanılmamalıdır.

Kaynakça

- Arabacı, G. (2010). Havaalanı Yer Seçiminde Ve Çevre Düzenlemesinde Vahşi Yaşamın Etkileri, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Atalay, İ. (1994). Türkiye Coğrafyası. İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi.
- Ataol, M. (2015). A Crevasse Splay Induced Avulsion on The Ceyhan Delta. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 9 (41):675-681.
- Arıncı, K. (2013). Türkiye’nin İç Bölgeleri. Erzurum: Biyosfer Araştırmaları Merkezi.
- Arıncı, K. (2014). Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri. Erzurum: Biyosfer Araştırmaları Merkezi.
- Avcı, S. (2005). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları. Ulusal Coğrafya Kongresi 29-30 Eylül 2005 Bildiriler Kitabı: 87-96.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Bakımından Türkiye’de Hava Yolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 25:340-377.
- Button, K. (2008). *Economic Development and Transport Hubs in Hesse*, D.A., Button, K., Haynes, K. and Stopher P.R. (2008). Handbook of Transport Geography and Spatial Systems (third edition). 77-95, UK: Emerald Group Publishing.
- Çağlayan, A. ve Durmuş, E. (2010). Diyarbakır Havzası ve Yakın Çevresinde Küçükbaş Hayvancılık. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20 (2):29-56.
- DHMİ. (2015). Devlet Havalimanları İşletmesi Genel Müdürlüğü 2015-2019 Stratejik Plan. <http://www.dhmi.gov.tr/DHMIPage.aspx?PageID=85#.WqED3ujFLIU>
- Erkal, T. ve Taş B. (2013). Jeomorfoloji ve İnsan. İstanbul: Yeditepe Yayıncılık.
- Göney S. ve Bayartan M. (ed). (2017a). Şehir Coğrafyası Cilt I (4. Baskı). İstanbul: Meta Yayıncılık.
- Göney S. ve Bayartan M. (ed). (2017b). Şehir Coğrafyası Cilt II (4. Baskı). İstanbul: Meta Yayıncılık.
- Hessner, D.A., Button, K., Haynes, K. and Stopher P.R. (2008). Handbook of Transport Geography and Spatial Systems (third edition). UK: Emerald Group Publishing.
- Jian, H., Pan H., Xiong G. and Lin X. (2017). The Impacts of Civil Airport Layout to Yunnan Local Tourism Industry. *Transportation Research Procedia*, 25:77-91. www.sciencedirect.com adresinden 10.10.2017’de 08:41’de alınmıştır.
- Karabağ, S. ve Şahin S. (2003). Türkiye Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası. Ankara: Gündüz Eğitim ve Yayıncılık.
- Kasiumi, E. (2015). Emerging Planning Approaches in Airport Areas: The Case of Paris-Charles De Gaulle (CDG) Regional Studies. *Regional Science*, 2(1):408-414, <http://dx.doi.org/10.1080/21681376.2015.1064012> adresinden 18.09.2017 tarihinde 06:09’te alındı.
- Korul, V. ve Küçükönel H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Academic Review*, 3, (1):24-38.
- Özçağlar, A. (1988). Türkiye’deki Tarım Alanlarının Coğrafi Dağılımının Doğal Çevre İle İlişkisi. *Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, A.Ü. DTCE, *Coğrafya Araştırmaları Enstitüsü Yayını*, 11:131-151.
- Rodrigue, J.P., Comtois, C. and Slack, B. (2013). The Geography of Transport Systems (third edition). Newyork:Routledge Press.
- Saldıraner, Y. (2013). Airport master planning in Turkey: Planning and Development Problems and Proposals. *Journal of Air Transport Management*, 32:71-77.
- Sönmez, M.E. (2011). Adana Şehri’nin alansal gelişimi ve yakın çevresinin arazi kullanımında meydana gelen değişiklikler. *Türk Coğrafya Dergisi*, 57:55-69.
- Sözer, A.N. (1984). Güneydoğu Anadolu’nun Doğal Çevre Şartlarına Coğrafi Bir Bakış. *Ege Coğrafya Dergisi*, 2(1): 8-30.
- Şahinkaya, S.A. (2015). Assessment of Environmental Sustainability for an Existing Airport. M.sc. Thesis Unpublished. İstanbul Technical University Graduate School of Science Engineering and Technology Department of Environmental engineering.

- Taş, B. (2013). Sandıklı İlçesinde Arazi Kullanımı ve Planlama Önerileri. Afyonkarahisar: *Kocatepe Akademi Yayınları*.
- Tümertekin, E. (1987). Ulaşım Coğrafyası. 2. Baskı, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları No:2053.
- Tümertekin E. ve Özgüç, N. (2016). Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma. İstanbul: Çantay Kitapevi.
- Tuncdilek, N. (1985). Türkiye’de Rölyef Şekilleri ve Arazi Kullanımı. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz bilimleri ve Coğrafya enstitüsü Yayınları no:3, İstanbul Üniversitesi Yayınları no:3279.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2017). Ulaştırma Bakanlığı Ulaşan ve Erişen Türkiye Havacılık ve Uzay Teknolojileri. <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf> adresinden 22.03.2018 tarihinde 14:15’te alındı.
- Ulaştırma Bakanlığı. (1983).2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 19/10/1983 Tarih ve 18196 Sayılı Resmi Gazete, www.shgm.gov.tr/doc/2920shk.doc adresinden 22.03.2018’de 15:17’de alındı.
- Yiğitbaşıoğlu H. (2000). Türkiye’de Tarım Topraklarının Kullanımında Yapılan Başlıca Yanlışlıklar ve Bunlara Bir Örnek: Eskişehir. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 40 (3-4): 3-12. <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>
<http://www.shgm.gov.tr/doc/2920shk.doc>
<http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf>
<http://www.adana.dhmi.gov.tr/>
<http://www.cardak.dhmi.gov.tr/havaalanlari/sayfa.aspx?hv=20&mnu=193#.WrzKeYhubIU>
http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1059
<http://corine.ormansu.gov.tr/corine>
<http://www.airnewstimes.com/erzincan-havalimani-yesil-havaalani-unvani-aldi-41637>
<http://www.resmigazete.gov.tr/>
<https://www.tarim.gov.tr/Haber/1102/141-Buyuk-Ova-Koruma-Alani-Olarak-Belirlendi>.
<https://www.havayolu101.com/2011/12/06/havalimani-ile-havaalani-arasindaki-fark-nedir/>



Kırsal kalkınmayı desteklemeye yönelik yapılan makine-ekipman ve sulama desteklerinin ilçelere göre mekânsal dağılışı ve belirleyicinin analizi

Analysis of spatial distribution and determinants of machine-equipment and irrigation support for providing rural development according to provinces

Öznur Akgiş*^a  Erdal Karakaş^a 

^a Bilecik Seyh Edebali Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Bilecik.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 29.05.2018
 Kabul/Accepted: 04.09.2018

Anahtar Kelimeler:

Kırsal kalkınma
 Tarımsal destek
 Türkiye

Keywords:

Rural development
 Agricultural support
 Turkey

*Sorumlu yazar/Corresponding author:

(Ö. Akgiş) oznur.akgis@bilecik.edu.tr

DOI: 10.17211/tcd.428258

Atf/Citation:

Akgiş, Ö. ve Karakaş, E. (2018). Kırsal kalkınmayı desteklemeye yönelik yapılan makine-ekipman ve sulama desteklerinin ilçelere göre mekânsal dağılışı ve belirleyicinin analizi. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 27-34. DOI:10.17211/tcd.428258.

ÖZ / ABSTRACT

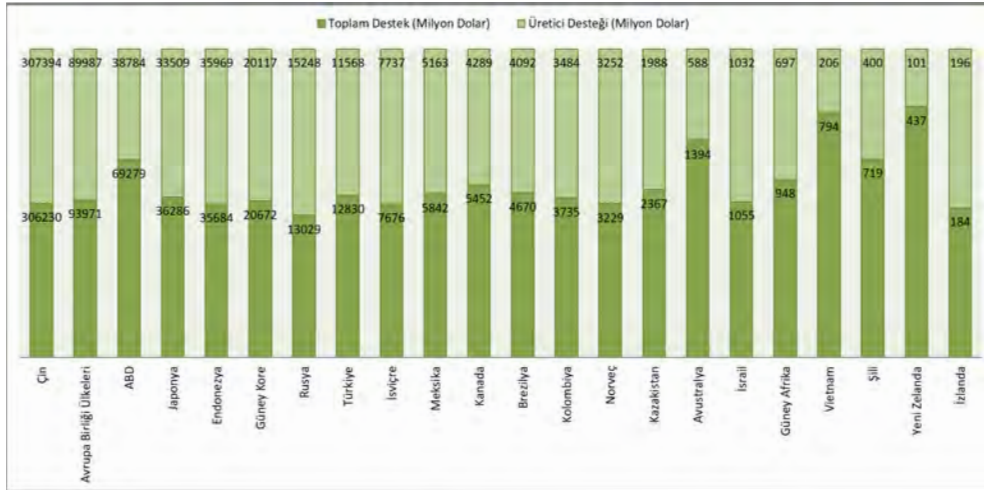
Kırsal alanlar gerek sosyal gerekse ekonomik anlamda kentlere göre daha dezavantajlı durumda olup yoksulluğun yoğunlaştığı mekanlardır. Bu alanda yaşayan bireylerin temel ekonomik faaliyetleri tarım ve ilgili sektörler olduğundan kalkınmanın sağlanmasına yönelik uygulamaların başında tarımla ilgili olanlar gelmektedir. Bu bağlamda çalışmanın konusunu Kırsal Kalkınma Yatırımlarının Desteklenmesi Programı (KKYDP) kapsamında yapılan makine-ekipman ve sulama desteklerinin mekânsal dağılışı ve belirleyicileri oluşturmaktadır. Buna yönelik ilçeler bazında, makine-ekipman desteği ve sulama desteği miktarlarına ilişkin veriler elde edilmiş, toplam tarım alanı dikkate alınarak dekar başına düşen destek miktarları hesaplanmış ve elde edilen değerler tematik haritalara dönüştürülmüştür. Sıcak Nokta Analizinden faydalanılarak bu desteklerin mekânsal kümelenme karakteristikleri tespit edilmiş, böylelikle Türkiye’de kırsal kalkınmayı desteklemeye yönelik yapılan tarımsal desteklerinin mekânsal dağılışı profili oluşturulmuştur.

Rural areas are more disadvantaged in terms of social and economic sense than cities and are places where poverty concentrates. The basic economic activities of the individuals living in this area are agriculture and related sectors. For this reason, agriculture-related practices are given greater priority for development. The subject of this study in this context constitutes the spatial distribution and determinants of the machine-equipment and irrigation support made within the Rural Development Investment Support Program. For this reason, according to the provinces, machine-equipment support and irrigation support data have been obtained. Support quantities per decare were calculated taking into account the total agricultural area and the values obtained were converted into thematic maps. The spatial clustering characteristics of these supports determined by using Hot Spot Analysis. In this way spatial distribution profile of agricultural subsidies have been created to support rural development in Turkey.

1. Giriş

Bir ekonomik faaliyet olarak tarım, nüfusun önemli kısmının bu sektörde istihdam edildiği az gelişmiş ülkelerde kalkınma açısından önemli bir role sahiptir. Konu hakkında yapılan çalışmalar göstermektedir ki tarımsal gelişme özellikle kırsal alanlardaki yoksulluğun azaltılmasında oldukça etkilidir. Bu anlamda ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayalı ülkelerde bu sektör kalkınmanın olmazsa olmazlarından. Gelişmekte olan ülkelerde ise tarımın kalkınmadaki etkisi konusunda az gelişmiş ülkelere benzer bir rol yüklemek mümkün değildir. Ancak bu ülkelerin ekonomik yapısı geleneksel sektör olan tarım ve modern kapitalist sistemi içeren çifte bir ekonomik sistem (Diao vd., 2010) olduğundan tarımı kalkınma sürecinin tamamen dışında bırak-

mak ya da etkisiz kabul etmek doğru değildir. Bu anlamda gelişmekte olan ülkelerde tarım sektörünü, kalkınmanın ana unsuru olmamakla birlikte özellikle kırsal alanlarda kalkınmanın sağlanması ve yoksulluğun azaltılmasında önemli bir araç olarak yorumlamak mümkündür (World Bank, 2007; Dethier ve Effenberger, 2012). Bu konuda pek çok ampirik kanıt bulunmaktadır. Örneğin Mellor (2001), gelişmekte olan ülkelere yoksulluğun azaltılmasında tarımın doğrudan ya da dolaylı olumlu etkileri olduğunu; Datt ve Ravallion (1998), tarımsal üretimdeki verimlilik artışının hem yerel hem de ulusal ölçekte mutlak ve göreceli yoksulluğu azalttığını; Christiansen ve Demery (2007) ise kişi başına düşen tarımsal büyüme oranında yaşanacak %1’lik artışın yoksulluğun azaltılmasında sanayi sektöründe yaşanacak %1,6’lık ve hizmet sektöründe yaşanacak üç kat artıştan daha etkili olduğunu tespit etmiştir.



Şekil 1. Seçilmiş ülkelerde 2015 yılı toplam tarımsal destek miktarları (Milyon Dolar). Kaynak: OECD (2015) <https://data.oecd.org/agrpolicy/agricultural-support.htm> (Erişim Tarihi: 06.09.2017).

Figure 1. Total agricultural support amounts in selected countries in 2015 (Million Dollars). Source: OECD (2015) <https://data.oecd.org/agrpolicy/agricultural-support.htm> (Access: 06.09.2017).

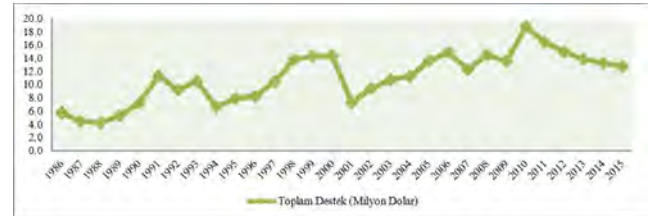
1.1. Tarımsal Destekleme Araçları

Günümüz ekonomik sistemi gereği hükümetlerin piyasalar üzerindeki etkisinin azaldığı bilinmekle birlikte piyasa ekonomisinin çözemediği durumlarda hükümetler düzenleyici rolünü kullanarak müdahaleci olabilmektedir. Bu bağlamda ülkeler tarım sektörüne çeşitli şekillerde müdahale etmekte ve her ülke kendi önceliklerine göre farklı tarım politikaları geliştirmekte ve uygulamaktadır (Acar ve Bulut, 2009). Bu anlamda tarım sektörü, devlet eliyle olan desteklemelerin en fazla yapıldığı sektörlerden biridir (Myrand vd., 2003). Örneğin Pearce (2002), dünya genelinde, tarım, balıkçılık, ulaşım ve enerji sektörleri bir arada değerlendirildiğinde devlet eliyle yapılan desteklemelerin %81'ini tarımın oluşturduğunu ve bunun dünya ticaretini %66 oranında etkilediğini ifade etmektedir.

Destekleme, en genel ifadeyle hükümet tarafından yapılan ekonomik müdahaleleri ve politikaları kapsar. Kavramın oldukça geniş bir yelpazeye sahip olması kavram hakkında sınıflamalar yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bu konuda en yaygın kullanılan sınıflama ise OECD'ye aittir. Buna göre temelde iki tip destekleme bulunur. Birincisi tüketici desteği ikincisi ise üretici desteğidir (Portugal, 2002). Bu genel sınıflamaya ek olarak üretici desteklemeleri başlığı altında bazı yerel destekleme türlerinden de bahsetmek mümkündür. Bunlar ise pazar fiyatlarını destekleme, girdi ve çıktı destekleri, büyük üreticilere sağlanan tedarik ve ödeme desteklemeleri ve çiftlik tabanlı desteklemelerdir (Young vd., 2002). Bu müdahaleler yurtiçi üreticilerin gümrük vergileri, kotalar ve diğer politikalarla korunması şeklinde ortaya çıkmaktadır (Civan, 2010). Yukarıda ifade edildiği üzere tarımsal destekleme araçlarının farklılaşmasının yanı sıra bu desteklerin mekansal dağılımında da farklılıklar bulunmaktadır. Pek çok araştırma kişi başına düşen gelirin yüksek olduğu ülkelerde tarım sektörünün daha fazla desteklendiğini göstermektedir (Krueger vd. 1998, Akt. Civan, 2010). Şekil 1 incelendiğinde en fazla tarımsal destek sağlayan ülkelerin Çin, ABD ve Avrupa Birliği üyesi ülkeler gibi ekonomik anlamda gelişmiş ülkeler olduğu açıkça görülmektedir.

Türkiye'de tarım uzun yıllar en önemli istihdam kaynağı olmuştur. Her ne kadar günümüzde nüfusun büyük bölümü sanayi ve

hizmet sektörlerinde istihdam ediliyor olsa da tarımın ekonomideki yeri hem istihdam ettiği nüfus hem de ekonomiye katkısı açısından oldukça önemlidir. Bu nedenle tarımsal üretimi ve üreticiye fayda sağlamaya yönelik desteklerde hala devam etmektedir. 1986-2015 yılları arasındaki desteklerin dağılımına bakıldığında dönem dönem artış ve azalışlar olmakla birlikte destek miktarının arttığını söylemek mümkündür. 1986 yılında 5,7 milyon dolar olan destek miktarı 2010 yılında 18,7 milyon dolar olmak üzere en yüksek miktara ulaşmıştır. 2015 yılındaki toplam destek miktarı ise 12,8 milyon dolardır (Şekil 2).



Şekil 2. 1986-2015 yılları arası toplam tarımsal destek miktarları. Kaynak: OECD (2015) <https://data.oecd.org/agrpolicy/agricultural-support.htm> (Erişim Tarihi: 06.09.2017).

Figure 2. Total agricultural support amounts between 1986 and 2015. Source: OECD (2015) <https://data.oecd.org/agrpolicy/agricultural-support.htm> (Access: 06.09.2017)

Türkiye'de değişen tarımsal politikalarla göre tarımsal destekleme araçlarında da değişimler yaşanmıştır (Yapar, 2005). Geçmişten beri en yaygın kullanılan destekleme aracı pazar fiyatı desteği ile herhangi bir ürünün hangi fiyattan alınacağını belirlemesi uygulamasıdır. Ancak günümüzde bu yöntem oldukça sınırlı bir şekilde uygulanmakta olup, bu destek biçiminin tarım piyasalarını etkilemesi ya da tarımsal üretimi teşvik etmesi söz konusu değildir. Bir diğer önemli destekleme türü girdi destekleri şeklindedir. Buna örnek olarak tohum-fidan desteği, gübre desteği, sulama desteği veya kredi desteği örnek verilebilir. Kredi ve sulama desteği hariç diğer girdiler 2001 yılında kaldırılmıştır. Bununla birlikte belirli şartların gerçekleştirilmesi durumunda sınırlı bir şekilde uygulama sürdürülmektedir. Tazminat ödeme sistemi arz fazlası bulunan ürünlerde üretimi kısmı sonucu çiftçi gelirlerinde yaşanması muhtemel azalmaları engellemeye yönelik bir sistemdir. Çay, fındık ve tütün gibi ürünleri kapsamaktadır. Prim ödemeleri Türkiye'deki desteklemeler

içinde en önemli paya sahip olanlardandır. Bu destekleme arz açığı bulunan ürünler için uygulanmakta olup üretim düzeyi dikkate alınarak destek sağlanmaktadır. İlk olarak pamuk için verilen destek günümüzde soya fasulyesi, kanola gibi yağlı tohumlar ile mısır ve zeytinyağını da kapsayacak şekilde genişletilmiştir (Acar ve Bulut, 2009).

18/04/2006 tarihli ve 5488 numaralı Tarım Kanunu'na¹ göre Türkiye'de *doğrudan gelir desteği, fark ödemesi, telafi edici ödemeler, hayvancılık destekleri, tarım sigortası ödemeleri, kırsal kalkınma destekleri, çevre amaçlı tarım arazilerini koruma programı ve diğer destekleme ödemeleri* olmak üzere sekiz farklı destek bulunmaktadır. *Doğrudan gelir desteği* (DGD) bugüne kadar uygulanmış ve uygulanmakta olan tarımsal destekleme politikaları ile sağlanan desteklerin hedef kitleye yeterince yansımaması, hedeflenen amaçların gerçekleştirilememesi ve kamu kaynaklarına getirdiği ağır mali yükü etkisini yitirmiş olması sonucu gündeme gelmiştir (Ören ve Binici, 2004). DGD sistemine geçişin nedenleri, desteklemelere yönelik yasal, kurumsal ve finansal yapının farklılık göstermesi, işletme ve üreticiye yönelik çiftçi kayıt sisteminin yetersizliği gibi sorunlar nedeniyle destek ödemelerinin amacına ve gerçek üreticiye ulaştırılmaması, mevcut uygulamaların izlenememesi nedeniyle mali yükün artması, AB Ortak Tarım Politikasına, Dünya Ticaret Örgütü, IMF ve Dünya Bankası anlaşmalarına uyum sağlanması şeklinde özetlenebilir (Yapar, 2005). Bu politika değişikliği ile birlikte tarımsal destekleme politikalarının hem bütçe hem de tüketiciler üzerindeki yükünün azaltılmasına yönelik uygulamalarla küçük çiftçileri hedef alan bir sistem öngörülmüştür (Çağlar, 2002). Çiftçi Kayıt Sistemi (ÇKS) ve DGD uygulaması 2000 yılında ilk kez başlatılmış, 2001 yılında ülke genelinde yaygınlaştırılmıştır (Yılmaz vd., 2008). *Fark ödemeleri*, üretim maliyetleri ile iç ve dış fiyatlar dikkate alınarak çiftçilere yapılan ödemelerdir. *Telafi edici ödemeler*, üreticilerin arz fazlası olan ürünlerinin üretiminden vazgeçerek alternatif ürünlerle geçişini teşvik amaçlı yapılan destekleme olup, üreticilerin alternatif ürünleri yetiştirmelerinden dolayı karşılaşılabilecekleri gelir kayıplarını ödemeyi içerir. *Hayvancılık desteklemeleri*, ırk ıslahı, kaba yem üretiminin ve verimliliğin artırılması, işletmelerin ihtisaslaşması, işletmelerde hijyen şartlarının sağlanması, hayvan sağlığı ve refahı, hayvansal ürünlerin işlenmesi ve pazarlanması ile su ürünlerinin desteklenmesini içerir. *Tarım sigortası ödemeleri*, üreticilerin üretim materyallerini ve ürünlerini sigorta ettirmelerini teşvik etmek üzere sigorta prim bedellerinin bir kısmının devlet tarafından karşılanmasını; *çevre amaçlı tarım arazilerini koruma programı destekleri*, erozyon ve olumsuz çevresel etkilere maruz kalan tarım arazilerinde işlemeli tarım yapan üreticilerin arazilerini doğal bitki örtüsü, çayır, mera, organik tarım ve ağaçlandırma için kullanmalarını teşvik etmek üzere yapılan destekleri; *diğer* desteklerse araştırma, geliştirme, tarımsal yayım desteği, pazarlama teşvikleri, özel depolama gibi destekleri içerir². Tarımsal kalkınma destekleri ise kırsal alanlarda gelirin artırılması ve çeşitlendirilmesi, kırsal altyapı, toplulaştırma, tarla içi geliştirme hizmetler, ve sosyal yapının güçlendirilmesi ile doğal kaynakların korunarak geliştirilmesinin sağlanmasına yönelik desteklerdir.

2. Veri ve Yöntem

Çalışmada nicel araştırma tekniklerinden faydalanılmıştır. Kırsal Kalkınma Yatırımlarının Desteklenmesi Programı (KKYDP) kapsamında dağıtılan makine-ekipman³ ve sulama destekleri⁴ çalışmanın değişkenlerini oluşturmaktadır. İlçelere göre bahsi geçen tarımsal destek verilerinin temininde Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Tarım Reformu Genel Müdürlüğü'nün Köy Veri Tabanından (www.cks.gov.tr) faydalanılmıştır. 920 ilçeye ait veri setinin oluşturulmasında kullanılan web sitesi, verilerin temin edildiği dönemde (Erişim Tarihi: Eylül, 2017) kullanıma açıkken günümüzde yalnızca bakanlık personeline erişim sağlanabilmekte olup veri setine yalnızca Çiftçi Kayıt Sisteminde yer alan desteklemeler dahildir. Daha sonra Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) üzerinden elde edilen ilçelerin toplam tarım arazileri miktarları dikkate alınarak dekar başına düşen makine-ekipman ve sulama desteği miktarları hesaplanmıştır.

Tarımsal desteklerin mekânsal kümelenme durumunu belirlemeye yönelik Getis-Ord's G_i^* istatistiği kullanılmıştır. Yerel mekânsal otokorelasyon yöntemlerinden olan bu istatistik, tarımsal desteklemelere ilişkin kümelenme olup olmadığına ek olarak kümelenmenin hangi alanlardan sıcak ya da soğuk özellik gösterdiğinin tespit edilmesi amacıyla tercih edilmiştir.

Getis-Ord's G_i^* istatistiği değişken değerleri benzer noktaların kümelenme eğilimlerinin bulunup bulunmadığını, kümelenme varsa ise konumlarının tespitinde kullanılır. Örneklemdeki tüm birimler için bu istatistik hesaplanarak çalışma alanındaki "sıcak noktalar" ve "soğuk noktalar" belirlenebilir. Sıcak noktalar, yüksek değişken değerine sahip noktaların oluşturduğu kümeleri, soğuk noktalar ise düşük değişken değerine sahip noktaların oluşturdukları kümeleri ifade eder (Çubukçu, 2015). Başka bir ifadeyle G_i , harita üzerinde düşük ya da yüksek değerlerde kümelenme olup olmadığının göstergesidir. Yüksek değerlerdeki G_i , ortalamadan yüksek değerlere sahip komşu merkezlerini; düşük değerlerdeki G_i , ortalamadan düşük olan merkezlerin kanıtıdır (Menteşe ve Tağlı, 2016).

$G_i^*(d)$ göstergesi Getis ve Ord (1992) tarafından şu şekilde tanımlanmıştır:

$$G_i^*(d) = \frac{\sum_{j=1}^n (d) x_j}{\sum_{j=1}^n x_j}$$

x_i ve x_j = Denetlenen değişkenlerin x ve j birimlerindeki değerleri

d = Mesafe (m)

$w_{ij}(d)$ = Ağırlıklı Matris

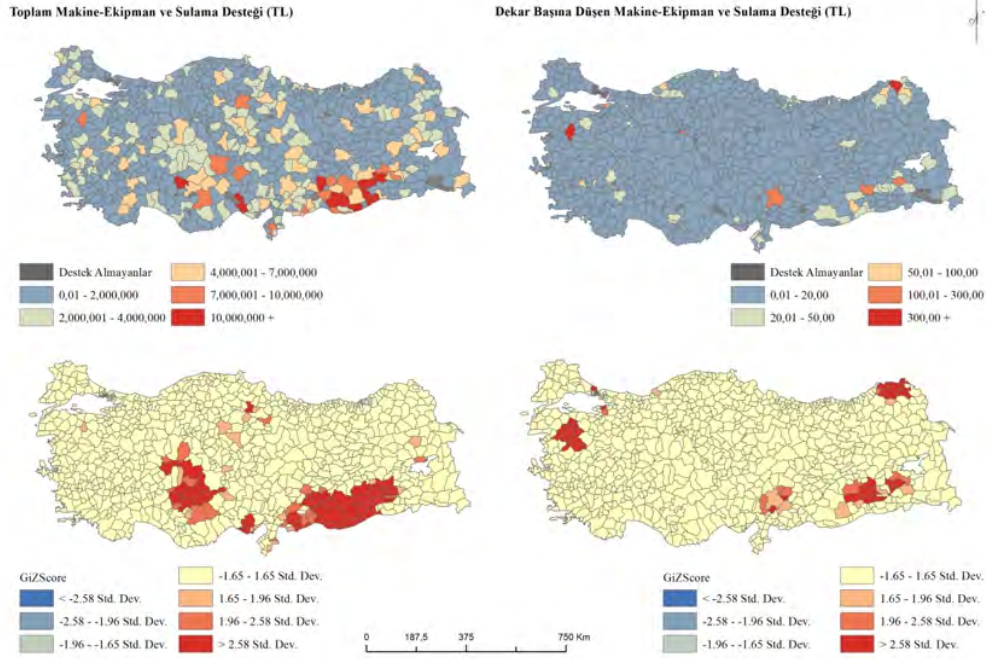
Getis-Ord's G_i^* , i birimdeki x_i değişkeninin j birimdeki x_j değişkenine olan mesafenin yarıçapını kullanarak mekânsal kümelenme ve korelasyon derecesini ölçen bir istatistiktir. Mesafe (d) her bir mekânsal birimin komşu birime ulaşabileceği en kısa mesafe dikkate alınarak belirlenir. w_{ij} ise d mesafesi içindeki

³Makine-ekipman destekleri 41 adet yatırım konusu içerir. Detaylı bilgi için bkz. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Kırsal Kalkınma Yatırımlarının Desteklenmesi Programı kapsamında makine ve ekipman alımlarının desteklenmesi hakkında tebliğ, Tebliğ No: 2014/10

⁴Sulama destekleri 7 adet yatırım konusu içerir. Detaylı bilgi için bkz. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Kırsal Kalkınma Destekleri kapsamında bireysel sulama sistemlerinin desteklenmesi hakkında tebliğ, Tebliğ No: 2017/48

¹<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5488.pdf>

²18.04.2016 tarih ve 5488 numaralı Tarım Kanunu



Giz Score (< -2.58) %99 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta; (-2.58)-(-1.96) %95 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta; (-1.96)-(-1.65) %90 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta; (-1.65)-(-1.65) İstatistiksel Olarak Anlamsız; (1.65)-(-1.96) %90 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta; (1.96)-(2.58) %95 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta; (> 2.58) %99 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta.

Şekil 3. Toplam ve dekar başına düşen makine-ekipman ve sulama desteklerinin mekansal dağılışı ve sıcak nokta analizi bulguları.

Figure 3. Spatial distribution of total and per decare machine-equipment and irrigation supports and findings of hot spot analysis.

komşu birimin ağırlıklı matrisidir. G'nin pozitif olması yüksek değerlerden olan kümelenmeyi, negatif olması düşük değerlerden olan kümelenmeyi göstermektedir (Tağlı, 2007). Toplam makine-ekipman ve sulama, toplam makine-ekipman ve toplam sulama destekleri ile bunların toplam tarım alanlarına oranlanmasıyla elde edilen dekar başına düşen destek miktarları çalışmanın değişkenlerini (x) oluşturmaktadır. Hazırlanan veri sorgulama sisteminde toplam destek, toplam makina desteği, toplam sulama desteği, dekar başına düşen toplam destek, dekar başına düşen makina desteği ve dekar başına düşen sulama desteği miktarları ilçeler düzeyinde tematik haritalara dönüştürülmüştür.

Tablo 1. Çalışmada kullanılan değişkenlere ilişkin tanıttıcı istatistikler.

Table 1. Descriptive statistics of the variables used in the study.

	N	Min.	Mak.	Toplam	Ortalama
Toplam Makine-Ekipman ve Sulama Desteği (TL)	920	0,00	26.937.242	1.335.033.105	1.451.122
Toplam Makine Desteği (TL)	920	0,00	14.921.688	1.170.579.262	1.272.368
Toplam Sulama Desteği (TL)	920	0,00	19.707.189	164.453.843	178.754
Dekar Başına Düşen Makine-Ekipman ve Sulama Desteği (TL)	920	0,00	485	8663	9,4164
Dekar Başına Düşen Makine-Ekipman Desteği (TL)	920	0,00	485	7945	8,6365
Dekar Başına Düşen Sulama Desteği (TL)	920	0,00	169	722	,7852

3. Bulgular

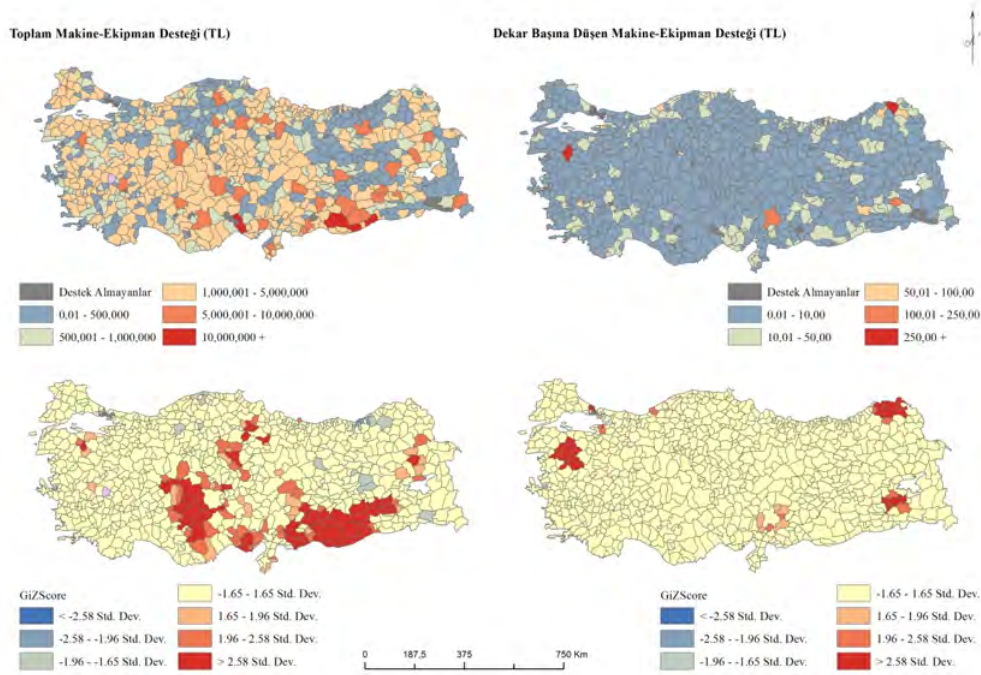
Ülke genelinde dağıtılan toplam makine-ekipman ve sulama desteği miktarı 1.335.033.105 TL olup ilçelere göre ortalaması 1.451.122 TL'dir. Dağıtılan desteklerin %88'ini makine-ekipman, %12'sini ise sulama desteği oluşturmaktadır. En fazla destek alan ilk on ilçeye ilişkin değer, toplam desteğin %11'ine karşılık gelmektedir. 41 ilçe ise hiç destek almamaktadır (EK 1).

Ülke genelinde dağıtılan toplam makine-ekipman desteği miktarı 1.170.579.262 TL olup ilçelere göre ortalaması 1.272.368 TL'dir. En fazla destek alan ilk on ilçeye ilişkin değer toplam desteğin %8'ine karşılık gelmektedir. 41 ilçe ise hiç makine-ekipman desteği almamaktadır (EK 1).

Dağıtılan toplam sulama desteği miktarı 164.453.843 TL'dir. İlçelere göre ortalama sulama desteği miktarı 178.754 TL olup en fazla destek alan ilk on ilçenin değeri toplam desteğin %45'ine karşılık gelmektedir. 528 ilçe ise hiç sulama desteği almamaktadır (EK 1).

Makine-ekipman ve sulama destekleri dikkate alındığında %99 güven düzeyinde 48, %95 güven düzeyinde 18, %90 güven düzeyinde 16 sıcak nokta oluşturan ilçe bulunmaktadır. %90 güven düzeyinde soğuk nokta oluşturan ilçe sayısı 8'dir. Dekar başına düşen makine-ekipman ve sulama desteklerine ilişkin sıcak nokta analizi sonuçları toplam değerler ile karşılaştırıldığında Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yer alan ilçelerde benzerlik olmakla birlikte oldukça farklı bir durum ile karşılaşılır. %99 güven düzeyinde 37, %95 güven düzeyinde 10, %90 güven düzeyinde 8 ilçe sıcak nokta oluşturmaktadır.

Toplam makine-ekipman ve sulama desteklerinin dağılışına bakıldığında destek miktarının en fazla olduğu yerlerin Adana, Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Hatay, Kilis ve Şanlıurfa illerine bağlı ilçeler olduğu, başka bir ifade ile desteklerin ülkenin güneydoğusunda yoğunlaştığı görülür. Bu alanlara ek olarak Konya'nın neredeyse tüm ilçeleri ile bunlara komşu Karaman, Aksaray, Niğde ve Nevşehir'in kimi ilçeleri de tarımsal desteklerin sıcak nokta oluşturduğu alanlardır. Tarımsal desteklerin büyükşehirler ile temel ekonomik faaliyetin tarım ve ilgili sektörler olmadığı ilçeler ve sulamanın yeterli olup, makineli tarımın yapılmadığı alanlarda düşük olması beklenir. Toplam makine-ekipman ve sulama desteklerine ilişkin sıcak nokta analizi bulguları bu önerme ile örtüşür. Buna göre İstanbul'a bağlı Eyüp, Ümraniye, Esenler, Zeytinburnu, İzmir'e bağlı Konak ile makineli tarımın yaygın yapılmadığı ve sulama ihtiyacının olmadığı Rize'ye bağlı Merkez ve Çayeli ilçeleri ile Trabzon'a bağlı Of ilçesi soğuk noktaları oluşturmaktadır. Dekar başına düşen makine-ekipman ve sulama desteklerine ilişkin elde edilen bulgular ise toplam değerlerden oldukça farklıdır. Bu değışkene



G_iZ Score (< -2.58) %99 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta; (-2.58)-(-1.96) %95 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta; (-1.96)-(-1.65) %90 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta; (-1.65)-(-1.65) İstatistiksel Olarak Anlamsız; (1.65)-(1.96) %90 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta; (1.96)-(2.58) %95 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta; (> 2.58) %99 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta.

Şekil 4. Toplam ve dekar başına düşen makine-ekipman desteklerinin mekansal dağılışı ve sıcak nokta analizi bulguları

Figure 4. Spatial distribution of total and per decare machine-equipment supports and findings of hot spot analysis.

ilişkin sıcak noktaları oluşturan alanlar Ardahan ve Artvin çevresi, Balıkesir'in büyük bölümü, Diyarbakır, Mardin ve Kahramanmaraş çevresi ile İstanbul'un bazı ilçeleridir (Şekil 3). Toplam makine-ekipman desteği dikkate alındığında %99 güven düzeyinde 52, %95 güven düzeyinde 33, %90 güven düzeyinde 23 sıcak nokta oluşturan ilçe bulunmaktadır. %99 güven düzeyinde soğuk nokta oluşturan ilçe sayısı 8, %95 güven düzeyinde 26, %90 güven düzeyinde ise 1'dir. Dekar başına düşen makine ekipman desteği dikkate alındığında %99 güven düzeyinde 24, %95 güven düzeyinde 13, %90 güven düzeyinde 5 sıcak nokta oluşturan ilçe bulunmaktadır. Soğuk nokta ise bulunmamaktadır (Şekil 4).

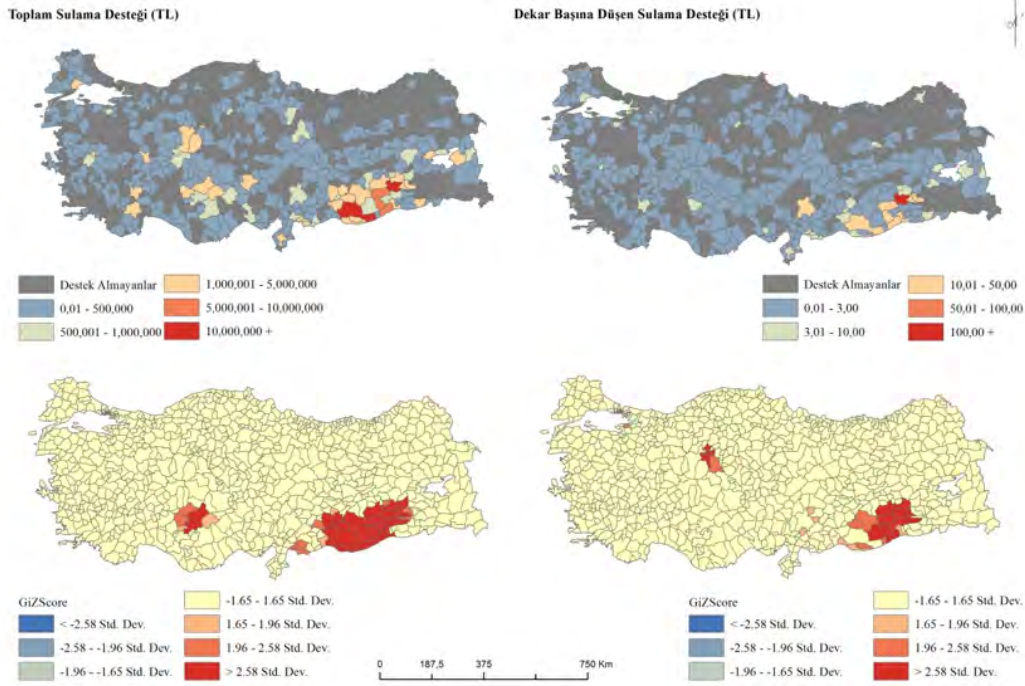
Toplam makine-ekipman desteklerinin en fazla olduğu alanlar ülkenin güneydoğusunda yer alanlar ile Konya çevresidir. Bu alanlar aynı zamanda ülkenin en önemli tarımsal üretim yerleri olup makineli tarımında yaygın yapıldığı alanlardır. Güneydoğu ilçelerinde en fazla desteklenen ekipmanlar, mibzer, pülverizatör, el traktörü ve ekipmanları, saman makinesi ile süt sağım ünitesi ve soğutma tankıdır. Bunlara ek olarak Adıyaman ve Kahramanmaraş ilçelerinde pancar söküm makinesi ile Şanlıurfa'da pamuk toplama makinesi alımları en fazla desteklenen ekipmanları oluşturmaktadır. Konya çevresinde ise en fazla desteklenenler el traktörü ve ekipmanları, süt sağım ünitesi ve soğutma tankı, yem hazırlama araçları, gübre dağıtma makinesi ve balyalama makinesidir (Türk Tarım Alet ve Makineleri İmalatçı Birliği, 2013)⁵.

Dekar başına düşen makine ekipman desteğine ilişkin sıcak nokta analizi bulguları toplam destek deseninden oldukça farklıdır. Makine-ekipman desteği, Artvin ve Ardahan çevresi ile İstanbul'da, toplam ve makineli tarım yapılan alanın az olması nedeniyle fazladır şeklinde değerlendirilebilir. Özellikle topografik şartlar nedeniyle Ardahan, Artvin çevresi makineli tarımın en az yapıldığı alanlardır ki kırsal alanlardaki temel ekonomik faaliyet de doğal çevre koşullarına bağlı olarak büyükbaş hayvancılıktır. Makine ekipman destekleri içinde tarımsal üretim için olan yatırım türleri ile birlikte hayvansal üretimin nicelik ve nitelik açısından iyileştirilmesine yönelik olanlar da bulunmaktadır. Süt sağım ünitesi ve soğutma tankı, süt analiz cihazı, yem hazırlama makinesi gibi yatırım türleri bunlardan bazılarıdır. Bu bölgede hayvancılık ekipmanlarına ek olarak

mın en az yapıldığı alanlardır ki kırsal alanlardaki temel ekonomik faaliyet de doğal çevre koşullarına bağlı olarak büyükbaş hayvancılıktır. Makine ekipman destekleri içinde tarımsal üretim için olan yatırım türleri ile birlikte hayvansal üretimin nicelik ve nitelik açısından iyileştirilmesine yönelik olanlar da bulunmaktadır. Süt sağım ünitesi ve soğutma tankı, süt analiz cihazı, yem hazırlama makinesi gibi yatırım türleri bunlardan bazılarıdır. Bu bölgede hayvancılık ekipmanlarına ek olarak

Dekar başına düşen makine ekipman desteğine ilişkin sıcak nokta analizi bulguları toplam destek deseninden oldukça farklıdır. Makine-ekipman desteği, Artvin ve Ardahan çevresi ile İstanbul'da, toplam ve makineli tarım yapılan alanın az olması nedeniyle fazladır şeklinde değerlendirilebilir. Özellikle topografik şartlar nedeniyle Ardahan, Artvin çevresi makineli tarımın en az yapıldığı alanlardır ki kırsal alanlardaki temel ekonomik faaliyet de doğal çevre koşullarına bağlı olarak büyükbaş hayvancılıktır. Makine ekipman destekleri içinde tarımsal üretim için olan yatırım türleri ile birlikte hayvansal üretimin nicelik ve nitelik açısından iyileştirilmesine yönelik olanlar da bulunmaktadır. Süt sağım ünitesi ve soğutma tankı, süt analiz cihazı, yem hazırlama makinesi gibi yatırım türleri bunlardan bazılarıdır. Bu bölgede hayvancılık ekipmanlarına ek olarak

⁵<http://www.tarmakbir.org> (Erişim Tarihi: 09.03.2018)



G_iZ Score (< -2.58) %99 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta; (-2.58)-(-1.96) %95 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta; (-1.96)-(-1.65) %90 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta; (-1.65)-(-1.65) İstatistiksel Olarak Anlamsız; (1.65)-(1.96) %90 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta; (1.96)-(2.58) %95 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta; (> 2.58) %99 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta.

Şekil 5. Toplam ve dekar başına düşen sulama desteklerinin mekansal dağılışı ve sıcak nokta analizi bulguları.

Figure 5. Spatial distribution of total and per decare irrigation supports and findings of hot spot analysis.

saman üretiminin de yaygın olması nedeniyle balyalama makinesine ve Artvin'de arıcılık faaliyetlerinin desteklenmesine yönelik desteklerden de bahsetmek mümkündür. Ardahan ve Artvin çevresinde dekar başına düşen destek miktarının fazla görünüşü, desteğin tarımsal üretimle değil ağırlıklı olarak hayvansal üretimle ilişkili olmasındandır. İstanbul'da tarım üretim düşük olmakla birlikte şehrin hayvansal gıda ihtiyacını karşılamak için hayvancılık faaliyetinin de modern teknikler kullanılarak yapıldığı görülür. İlin aldığı makine ekipman atırımları da yem hazırlama makinesi, süt sağım ünitesi ve soğutma tankı ile balyalama makinesi gibi bu sektörle ilgili olanlardır (Türk Tarım Alet ve Makineleri İmalatçı Birliği, 2013).

4. Sonuç

Bir ekonomik faaliyet olarak tarım, tarih boyunca insanlığın en önemli faaliyetlerinden olmuştur. Her ne kadar gelişen teknoloji, hizmet ve sanayi sektörünün artan gücü nedeniyle tarım sektörü pek çok ülkede birincil ekonomik faaliyet olmasa da özellikle kırsal alanlarda tarımın önemi hala devam etmektedir. Özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin kırsal alanlarında yaşanan yoksulluk, göz ardı edilemez bir sorun olduğundan tarımın geliştirilmesine yönelik politikalar hem ulusal ve hem de yerel kalkınma açısından önemli bir gündem maddesi durumundadır. Bu bağlamda bu çalışmada Türkiye'de Kırsal Kalkınma Yatırımlarının Desteklenmesi Programı (KKYDP) kapsamında yapılan makine-ekipman ve sulama desteklerinin ilçelere göre dağılışının belirlenmesi amaçlanmıştır. Desteklerin dağılışına bakıldığında belirgin bir mekansal kümelenme olduğu görülmektedir. Toplam makine-ekipman ve sulama desteklerinin en fazla olduğu yerler Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Konya çevresinde yer alan ilçelerdir. Bu ilçelerin en belirgin ve ortak özellikleri ise yağışın yetersiz dolayısıyla sulama ihtiyacının fazla ve eğimin az olup makineli tarımın yoğun yapıldığı alanlar ol

malarıdır. Ülkenin önemli tarım alanları olarak kabul edilen Trakya ve Güney Marmara'da ise destek oranları bu alanlara göre oldukça düşüktür. Makine ekipman desteklerinde de benzer şekilde en fazla destek alanlar Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Konya çevresindeki ilçelerdir. Bunlara ek olarak Karadeniz Bölgesinin iç kısmında yer alan ilçelerde desteklemelerin kümelenme gösterdiği alanlardır. Sulama desteklerinin yoğunlaştığı yerlerin ise Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Mardin ve Şanlıurfa çevresi olduğu belirlenmiştir.

Elde edilen bulgular doğrultusunda şu çıkarımlar yapılabilir:

- i. Arıcılık ve büyükbaş hayvancılık faaliyetlerin yaygın olarak yapıldığı, bu faaliyetlere alternatif olabilecek sektörlerin gelişmemiş olması nedeniyle Ardahan-Artvin çevresinde makine ekipman desteğinin fazla,
- ii. Büyükşehirlerin periferisinde yer alan ilçelerde şehrin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik mandıracılık faaliyetlerinin yapıldığı alanlarda destek miktarının fazla,
- iii. Tarımsal gelişmişliğin yüksek diğer bir ifade ile modern tarım tekniklerinin kullanıldığı ve geçimlik değil endüstriyel tarımın yapıldığı alanlarda makine ekipman desteğinin az,
- iv. Morfolojik özelliklerin makineli tarıma uygun olmadığı alanlarda (Kastamonu, Çankırı, Rize, Trabzon gibi) makine ekipman desteğinin az,
- v. Büyük pazar alanlarına yakın olmayan alanlarda makine ekipman desteğinin az,
- vi. Temel ekonomik faaliyetin tarım olmadığı dolayısıyla tarımsal nüfusun az olduğu ve ekilebilir tarımsal arazi miktarının az olduğu alanlarda makine ekipman desteğinin az,
- vii. Yağışın az olduğu alanlarda sulama destek miktarının fazla,

viii. Bölgesel ölçekte tarımsal gelişme yoluyla kalkınmanın sağlanmasının hedeflendiği Güneydoğu Anadolu Projesi içinde yer alan ilçelerde sulama desteği miktarının fazla olduğunu söylemek mümkündür.

Buna göre Türkiye’de tarımsal desteklerin mekânsal dağılımında etkili olan faktörlerin doğal çevre, toplam ekilebilir tarım arazisi varlığı ve miktarı, nüfusun temel ekonomik faaliyeti, pazara yakınlık olduğunu söylemek mümkündür.

Kaynakça

- Acar, M., Bulut, E. (2009). Türkiye’de ve Dünyada Tarımsal Destekleme Politikalarında Son Gelişmeler, *SÜ. İBBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 17: 1-19
- Bakırcı, M. (2007). Türkiye’de Kırsal Kalkınma: Kavramlar-Politikalar-Uygulamalar. İstanbul: Nobel Yayın Dağıtım.
- Christiaensen, L., Demery, L., ve Kuhl, J. (2011). The (Evolving) Role Of Agriculture in Poverty Reduction: An Empirical Perspective. *Journal of Development Economics*, 96(2): 239-254.
- Civan, A. (2010). Türkiye’de Tarımsal Destek Politikaları, *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 25(1): 127-146.
- Çağlar, Y. (2002). Tarımda Doğrudan Gelir Desteği ve Verimlilik. Ankara: Milli Produktivite Merkezi.
- Çubukçu, K, M. (2015). Planlamada ve Coğrafyada Temel İstatistik ve Mekansal İstatistik. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Datt, G., ve Ravallion, M. (1998). Farm Productivity and Rural Poverty in India. *The Journal of Development Studies*, 34(4): 62-85.
- Dethier, J. J., ve Effenberger, A. (2012). Agriculture And Development: A Brief Review Of The Literature. *Economic Systems*, 36(2): 175-205.
- Diao, X., Hazell, P., ve Thurlow, J. (2010). The Role Of Agriculture in African Development. *World Development*, 38(10): 1375-1383.
- Eraktan, G., Abay, C. (2004) Türkiye’de Tarımın Teşvikinde Doğrudan Gelir Desteği Sistemi ve Sonuçları. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Eraktan, G. (2001). Tarım Politikası Temelleri ve Türkiye’de Tarımsal Destekleme Politikası. İstanbul: Uzel Yayınları.
- Geray, C. (2011). Dünden Bugüne Kırsal Gelişme Politikaları, Ankara: Phoneix Yayınevi.
- Getis, A., ve Ord, J.K. (1992). The Analysis of Spatial Association By Use of Distance Statistics. *Geographical Analyses*, 24(3): 189–206.
- Günaydın, G. (2003). Küreselleşen Piyasa, Yoksullaşan Köylü. *Liberal Reformlar ve Devlet, Kigem Sempozyum Bildirileri*, 43-121. Ankara
- Krueger, A.O., Schiff, M. ve Valdes, A. (1988). Agricultural Incentives in Developing Countries. *World Bank Economic Review*. 2(3): 255-271.
- Mayrand, K., Dionne, S., Paquin, M., ve Pageot-Lebel, I. (2003). The Economic And Environmental Impacts of Agricultural Subsidies: An Assessment Of The 2002 Us Farm Bill and Doha Round. *Unifera International Centre*.
- Mellor, J. (2001). Faster More Equitable Growth: Agriculture, Employment Multipliers and Poverty Reduction. *Agricultural Policy Development Project Research Report*, 4.
- Menteşe, S., Tağil, Ş. (2016). Spatiotemporal Variation of Heavy Metals Pollution in the Inegöl Plain, Turkey. *Journal of Applied Sciences*, 16(7): 311-323.
- Ören, M.N., ve Binici, T. (2004). Doğrudan Gelir Desteği Uygulamasının GAP Alanı Tarımsal Yapı ve Gelirlerine Etkileri. *Türkiye VI. Tarım Ekonomisi Kongresi Bildirileri* 53-60, Tokat.
- Pearce, D. (2002). Environmentally Harmful Subsidies: Barriers To Sustainable Development. *Paper OECD Workshop On Environmentally Harmful Subsidies, Paris*.
- Portugal, L. (2002). Methodology For The Measurement of Support And Use in Policy Evaluation. <http://www.oecd.org/agriculture/agricultural-policies/1937457.pdf> Son Erişim: 30.03.2018.
- Sen, A. (1987), *The Standard of Living*, New York: Cambridge University Press.
- Tağil, Ş. (2007). Balıkesir’de Hava Kirliliğinin Solunum Yolu Hastalıklarının Mekânsal Dağılışı Üzerine Etkisini Anlamada Jeo-İstatistik Teknikler. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 5(1): 37-56.
- Todaro, M. P., ve Smith, S. (2012). *Economic Development*, USA: Pearson.
- World Bank, (2007), *World Development Report 2008: Agriculture For Development*, The World Bank https://siteresources.worldbank.org/INTWDR2008/Resources/WR_00_book.pdf Son Erişim: 15.01. 2018.
- Yapar, A. G. (2005). Türkiye’de Tarımsal Ekonomi ve Desteklememe Politikasının Bir Aracı Olarak Doğrudan Gelir Desteği Sistemi. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 5(2): 21-37.
- Yılmaz, H., Demircan, V., Dernek, Z. (2011). Türkiye Tarımında Doğrudan Gelir Desteği Uygulamaları: Isparta İli Üreticileri Açısından Bir Değerlendirme. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 9(2): 248-265.
- Young, C, M. Burfisher, F. Nelson, ve L. Mitchell. (2002). Domestic Support and the WTO: Comparison of Support Among OECD Countries. *Washington DC: U.S. Department of Agriculture, USDA Economic Research Service*.

EK 1

Tablo 1. Toplam makine-ekipman ve sulama desteklerine ilişkin sıcak nokta analizi bulguları.
Table 1. Findings of hot spot analysis on total machinery-equipment and irrigation supports.

%99 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%95 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%90 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%90 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta			
İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı
Adana	Seyhan	Konya	Cihanbeyli	Adıyaman	Sincik	Ağrı	Tutak	İstanbul	Eyüp			İstanbul	Eyüp		
Adana	Yüreğir	Konya	Selçuklu	Ankara	Haymana	Amasya	Suluova	İstanbul	İstanbul			İstanbul	Ömerli		
Adana	Karataş	Konya	Meram	Batman	Hasanköy	Balikesir	Susurluk	İstanbul	İstanbul			İstanbul	Esenler		
Adıyaman	Merkez	Konya	Karataş	Bitlis	Adilcevaz	Çorum	Sungurlu	İstanbul	İstanbul			İstanbul	Zeytinburnu		
Adıyaman	Besni	Konya	Çumra	Gaziantep	Niğde	Çorum	Mecidiözü								
Adıyaman	Tut	Konya	Karapınar	Hatay	Kumlu	Diyarbakır	Hasro								
Adıyaman	Kahla	Konya	Emirgazi	Kahramanmaraş	Pazarcık	Gaziantep	Nurdağ								
Adıyaman	Samsat	Mardin	Kızıltepe	Karaman	Merkez	Hatay	Altınözü								
Aksaray	Eski	Mardin	Derik	Karaman	Ayrancı	Hatay	Reyhaneli								
Amasya	Merzifon	Mardin	Mazıdağı	Kilis	Musabeyli	Karaman	Kazımkarabekir								
Batman	Kozluk	Mardin	Savur	Konya	Çeltik	Kilis	Merkez								
Batman	Merkez	Mardin	Merkez	Konya	Altınözü	Konya	Sarayönü								
Batman	Gercüş	Niğde	Atırlıhisar	Konya	Derbent	Konya	Göğbeyir								
Batman	Besiri	Siirt	Kurtalan	Konya	Akören	Niğde	Boz								
Diyarbakır	Çınar	Şanlıurfa	Bozova	Malatya	Doğanyurt	Siirt	Merkez								
Diyarbakır	Merkez	Şanlıurfa	Suruç	Şanlıurfa	Birecik	Yozgat	Merkez								
Diyarbakır	Bismil	Şanlıurfa	Akçakale	Şanlıurfa	Halfeti										
Diyarbakır	Silvan	Şanlıurfa	Merkez	Tokat	Turhal										
Gaziantep	Sahibkamil	Şanlıurfa	Harran												
Gaziantep	Şehitkamil	Şanlıurfa	Harran												
Gaziantep	Öğuzeli	Şanlıurfa	Siverek												
Gaziantep	Kargamaç	Şanlıurfa	Viranşehir												
Kilis	Elbeyli	Şanlıurfa	Ceylanpınar												
Konya	Yunak														

Tablo 2. Dekar başına düşen toplam makine-ekipman ve sulama desteklerine ilişkin sıcak nokta analizi bulguları.
Table 2. Findings of hot spot analysis on total machine-equipment and irrigation supports per decree.

%99 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%95 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%90 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta			
İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı
Ardahan	Posof	Diyarbakır	Silvan	Artvin	Murgul	Batman	Beşiri				
Ardahan	Merkez	İstanbul	Gaziosmanpaşa	Bitlis	Merkez	Erzurum	Olur				
Ardahan	Hanak	İstanbul	Şişli	Bitlis	Hizan	Kahramanmaraş	Merkez				
Artvin	Şavşat	İstanbul	Kağıthane	Bursa	Orhangazi	Kahramanmaraş	Pazarcık				
Artvin	Ardanuç	İstanbul	Bayrampaşa	Diyarbakır	Merkez	Mardin	Mazıdağı				
Artvin	Merkez	İstanbul	Zeytinburnu	Gaziantep	Nurhak	Siirt	Pervari				
Artvin	Borçka	İstanbul	Fatih	Kahramanmaraş	Ekinözü	Şanlıurfa	Viranşehir				
Balikesir	Manyas	İstanbul	Eyüp	Kahramanmaraş	Andırın	Zonguldak	Ereğli				
Balikesir	Balya	Kahramanmaraş	Çağayancerit	Osmaniye	Düzici						
Balikesir	Merkez	Kahramanmaraş	Türkoğlu	Yalova	Termal						
Balikesir	Susurluk	Manisa	Kırkağaç								
Balikesir	Tut	Mardin	Savur								
Balikesir	Kepsut	Mardin	Savur								
Balikesir	İvrindi	Siirt	Merkez								
Balikesir	Bigadiç	Siirt	Aydınlı								
Balikesir	Sınırlı	Siirt	Şirvan								
Batman	Merkez	Siirt	Baykan								
Batman	Gercüş	Yalova	Merkez								
Diyarbakır	Bismil	Yalova	Çiftlikköy								
Diyarbakır	Çınar										

Tablo 3. Toplam makine-ekipman desteklerine ilişkin sıcak nokta analizi bulguları.
Table 3. Findings of hot spot analysis on total machine-equipment supports.

%99 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%95 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%90 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%90 Güven Düzeyinde Soğuk Nokta			
İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı
Adana	Yüreğir	Konya	Çumra	Adana	Karaisalı	Adana	İmamoğlu	İstanbul	Eyüp	Artvin	Yusufoğlu	Uşak	Ulubey		
Adana	Karataş	Konya	Emirgazi	Adana	Ceyhan	Ağrı	Eleşkirt	İstanbul	Esenler	Bingöl	Merkez				
Adıyaman	Tut	Malatya	D.şehir	Adana	Yumurtalık	Ağrı	Hamur	İstanbul	Zeytinburnu	Bingöl	Yayladere				
Adıyaman	Besni	Mardin	Derik	Aksaray	Ortaköy	Ağrı	Patnos	İstanbul	Ömerli	Bingöl	Genç				
Adıyaman	Merkez	Mardin	Kızıltepe	Ankara	Haymana	Aksaray	Ağaçören	İzmir	Merkez	Bolu	Gerede				
Adıyaman	Kahla	Mardin	Mazıdağı	Ankara	Şereflikoçhisar	Amasya	Gümüşhacıköy	Rize	Çayeli	Çankırı	Kurşunlu				
Adıyaman	Samsat	Neveşehir	Göğbeyir	Balikesir	Manya	Balikesir	Kepsut	Rize	Çayeli	Erzincan	İlç				
Ağrı	Tutak	Niğde	Altınhisar	Çorum	Sungurlu	Bursa	Karacabey	Trabzon	Of	İstanbul	K. Çekmece				
Aksaray	Eski	Siirt	Kurtalan	Çorum	Alaca	Çorum	Boğazkale			İstanbul	Şişli				
Amasya	Merzifon	Şanlıurfa	Bozova	Gaziantep	Nurdağ	Hatay	Yayladağı			İstanbul	Kağıthane				
Amasya	Suluova	Şanlıurfa	Suruç	Hatay	Kumlu	Hatay	Reyhaneli			İstanbul	Bayrampaşa				
Balikesir	Susurluk	Şanlıurfa	Merkez	K. Maraş	Türkoğlu	K. Maraş	Çağayancerit			İstanbul	Bağlar				
Batman	Merkez	Şanlıurfa	Akçakale	Karaman	Kazımkarabekir	K. Maraş	Elbistan			İstanbul	Güngören				
Batman	Kozluk	Şanlıurfa	Hilvan	Karaman	Ayrancı	Kayseri	Yeşilhisar			İstanbul	Bahçelievler				
Batman	Besiri	Şanlıurfa	Harran	Kars	Kağızman	Kayseri	Yahyalı			İstanbul	Kartal				
Çorum	Mecidiözü	Şanlıurfa	Siverek	Konya	Çeltik	Konya	Kadinhani			Kastamonu	Cide				
Diyarbakır	Merkez	Şanlıurfa	Viranşehir	Konya	Sarayönü	Manisa	Kula			Kastamonu	Azdavay				
Diyarbakır	Çınar	Tokat	Turhal	Konya	Meram	Mersin	Silifke			Kastamonu	Doğanyurt				
Diyarbakır	Silvan	Yozgat	Merkez	Konya	Derbent	Muş	Bulanık			Rize	İyidere				
Gaziantep	Şehitkamil			Malatya	Darende	Siirt	Merkez			Rize	Kalkandere				
Gaziantep	Sahibkamil			Mardin	Merkez	Siirt	Aydınlı			Rize	Pazar				
Gaziantep	Öğuzeli			Mersin	Hit	Mersin	Sivas			Rize	Çamlıhemşin				
Gaziantep	Niğde			Mersin	Tarsus	Şanlıurfa	Halfeti			Sinik	Beypazarı				
Gaziantep	Kargamaç			Niğde	Boz	Yozgat	Yenişehir			Trabzon	Kığılıbaşı				
K. Maraş	Pazarcık			Niğde	Çiftlik					Trabzon	Dernekpazarı				
Karaman	Merkez			Osmaniye	Kadiri					Trabzon	Hayrat				
Kilis	Elbeyli			Samsun	Havza										
Konya	Yunak			Samsun	Perşembe										
Konya	Cihanbeyli			Siirt	Baykan										
Konya	Altınözü			Sivas	Gürün										
Konya	Selçuklu			Şanlıurfa	Birecik										
Konya	Karataş			Yozgat	Selaattin										
Konya	Kayapınar			Yozgat	Boğazlıyan										

Tablo 4. Dekar Başına Düşen Makine-Ekipman Desteklerine İlişkin Sıcak Nokta Analizi Bulgular.
Table 4. Findings of hot spot analysis on machine-equipment supports per decree.

%99 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%95 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta				%90 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta			
İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İlçe Adı	İlçe Adı
Ardahan	Posof	Balikesir	Bigadiç	Artvin	Murgul	K. Maraş	Nurhak				
Ardahan	Hanak	Balikesir	Sındırgı	Bitlis	Merkez	K. Maraş	Ekinözü				
Ardahan	Merkez	Balikesir	Savaştepe	Bursa	Orhangazi	K. Maraş	Andırın				
Artvin	Şavşat	İstanbul	Gaziosmanpaşa	Erzurum	Olur	Osmaniye	Düzici				
Artvin	Ardanuç	İstanbul	Eyüp	K. Maraş	Türkoğlu	Yalova	Termal				
Artvin	Merkez	İstanbul	Şişli	Siirt	Pervari						
Artvin	Borçka	İstanbul	Kağıthane	Siirt	Merkez						
Balikesir	Manyas	İstanbul	Bayrampaşa	Siirt	Aydınlı						
Balikesir	Balya	İstanbul	Fatih	Siirt	Baykan						
Balikesir	Merkez	İstanbul	Zeytinburnu	Siirt	Şirvan						
Balikesir	Susurluk	Manisa	Kırkağaç	Siirt	Hizan						
Balikesir	Kepsut			Yalova	Merkez						
Balikesir	İvrindi			Zonguldak	Ereğli						

Tablo 5. Toplam sulama desteklerine ilişkin sıcak nokta analizi bulguları.**Table 5.** Findings on hot spot analysis of total irrigation supports.

%99 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta		%95 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta		%90 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta	
İl Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı
Adıyaman	Merkez	Adıyaman	Besni	Adıyaman	Sincik
Adıyaman	Kahta	Batman	Hasankeyf	Konya	Akören
Adıyaman	Samsat	Diyarbakır	Hazro	Konya	Karapınar
Batman	Merkez	Gaziantep	Sahinbey	Ş. Urfa	Birecik
Batman	Gercüş	Kilis	Musabeyli		
Batman	Beşiri	Kilis	Merkez		
Batman	Kozluk	Kilis	Polateli		
Diyarbakır	Çınar	Kilis	Elbeyli		
Diyarbakır	Merkez	Konya	Selçuklu		
Diyarbakır	Bismil	Konya	Meram		
Diyarbakır	Silvan	Siirt	Kurtalan		
Konya	Karatay				
Konya	Çumra				
Mardin	Kızıltepe				
Mardin	Merkez				
Mardin	Derik				
Mardin	Mazıdağlı				
Mardin	Savur				
Ş. Urfa	Bozova				
Ş. Urfa	Merkez				
Ş. Urfa	Akçakale				
Ş. Urfa	Harran				
Ş. Urfa	Hilvan				
Ş. Urfa	Siverek				
Ş. Urfa	Ceylanpınar				
Ş. Urfa	Viranşehir				

Tablo 6. Dekar başına düşen sulama desteklerine ilişkin sıcak nokta analizi bulguları.**Table 5.** Findings of hot spot analysis on irrigation supports per decree.

%99 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta		%95 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta		%90 Güven Düzeyinde Sıcak Nokta	
İl Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı	İl Adı	İlçe Adı
Ankara	Çankaya	Ankara	Bala	K. Maraş	Ekinözü
Ankara	Mamak	Ş. Urfa	Siverek	K. Maraş	Çağlayancerit
Ankara	Keçiören	Ş. Urfa	Hilvan	K. Maraş	Türkoğlu
Ankara	Gölbasi	Ş. Urfa	Harran	Mardin	Merkez
Ankara	Yenimahalle	Yalova	Merkez	Ş. Urfa	Akçakale
Batman	Merkez	Yalova	Çiftlikköy	Ş. Urfa	Suruç
Batman	Gercüş			Yalova	Termal
Diyarbakır	Merkez				
Diyarbakır	Bismil				
Diyarbakır	Çınar				
Diyarbakır	Silvan				
Mardin	Savur				
Mardin	Kızıltepe				
Mardin	Derik				
Mardin	Mazıdağlı				
Ş. Urfa	Viranşehir				



Kapadokya Volkanik Provensi'ndeki volkan rölyefinin antropojenik degradasyonu üzerine bir analiz

An analysis on anthropogenic degradation of volcanic relief in the Cappadocia Volcanic Province

İbrahim Kopar^a  Mehmet Ali Çelik^b  Hüseyin Bayram^b 

^a Atatürk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Erzurum.

^b Kilis 7 Aralık Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Kilis.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 17.05.2018

Kabul/Accepted: 21.09.2018

Anahtar Kelimeler:

Antropojenik degradasyon
Kapadokya Volkanik Provensi
Volkan konisi
Jeomiras

Keywords:

Anthropogenic degradation
The Cappadocian Volcanic Province
Volcanic cone
Geo heritage

***Sorumlu yazar/Corresponding author:**

(İ. Kopar) ikopar@atauni.edu.tr

DOI: 10.17211/tcd.424377

Atf/Citation:

Kopar, İ., Çelik M., Bayram, H. (2018). Kapadokya Volkanik Provensi'ndeki volkan rölyefinin antropojenik degradasyonu üzerine bir analiz. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 37-46. DOI:10.17211/tcd.424377.

ÖZ / ABSTRACT

Bu çalışmada Kapadokya Volkanik Provensi'ndeki, Pliyo-Kuvaterner yaşlı volkanik rölyefinin antropojenik (insan kaynaklı) degradasyonu (bozulması) analiz edilmiştir. Volkanik rölyefin tahribata uğrayan unsurları arasında lav akıntılı piroklastik koniler, lav domları, piroklastik (kül, pomza ve cüruf) koniler ve maarlar (patlama kraterleri) gelmektedir. Kanaatimizce volkanik yerçekillerinin tahrip edilmesi, bilinçsiz şekilde sürdürülen antropojenik bir süreç ve çözölmeyi bekleyen önemli bir güncel problemdir. Provenste her biri belirli bir jeolojik zamanın tanığı durumundaki volkanik yer şekillerinin insan kaynaklı tahribatı belirli kesimlerde yoğunluk kazanmıştır. Bu kesimler arasında; Karapınar (Konya)-Karacadağ (1375 m), Karacadağ-Hasan Dağı, Hasan Dağı'nın (3268 m) kuzeyi ve Acıgöl (Nevşehir)-Göllüdağ-Melendiz dağları (2963 m) arasındaki genç volkanik rölyef bulunmaktadır. İlk belirlemelere göre inceleme alanında 14'ü lav domu, 2'si maar, 22'si lav akıntılı veya kül ve cüruf egemen piroklastik koni ve 4'ü de lav akıntısı olmak üzere tam 42 noktada kayda değer tahribat tespit edilmiştir. Adeta kum-çakıl ocaklarına dönüştürülmüş bu topografyalarda daha şimdiden bazı konilerin morfolojisi bozulmuş ya da bozulma aşamasına gelmiştir. Bu bağlamda çevredeki diğer volkan konileri de tehdit altındadır. Yakın jeolojik zamanın volkanik gelişimine ışık tutan, doğal süreçlerin izlenmesinde bilimsel öneme ve belge niteliğine sahip, pek çok gelişmiş ülkede doğal sit ve jeolojik/jeomorfolojik miras olarak tanınan volkanik yerçekillerine sahip çıkılması gerekmektedir.

In this study, the anthropogenic (human-induced) degradation of the volcanic relief which is as old as the Plio-Quaternary is analysed in the Cappadocia Volcanic Province. Pyroclastic cones with lava flow, lava domes, pyroclastic cones (ash, pumice and slag), maar (eruption craters) are among the destroyed elements of the volcanic relief. In our opinion, the destruction of volcanic landforms is an anthropogenic process, which is carried on involuntarily, and an important current issue waiting to be resolved. The human-induced destruction of volcanic landforms, each of which is witness to a certain geologic time, is intensified in certain sections in the Cappadocia Volcanic Province. Among these sections there are so young volcanic reliefs between Karapınar (Konya)-Karacadağ (1375 m), Karacadağ-Hasan Dağı, Hasan Mountain (3268 m) north and Acıgöl (Nevşehir)-Göllüdağ-Melendiz Mountains (2963 m). According to initial findings significant damage was ascertained in 42 areas including 14 lava domes, 2 maars, 22 pyroclastic cone dominant with lava flows or ash and slag, and 4 lava flows. In these topographies which are almost turned into sand quarries and gravel pits, morphology of some cones have already been degraded or they are on the brink of degradation. In this context, other surrounding volcano cones are also under threat. It is a must to preserve the volcanic landforms which are recognized as natural protected area and geological/geomorphological heritage by many developed countries, which have a scientific significance and a scientific document quality in the keeping track of natural processes, and which shed light on the volcanic development of the near geological time.

1. Giriş

İç Anadolu Bölgesi'nde Orta Kızılırmak Bölümü'nün güney yarısında kalan Nevşehir ili ve civarıyla, Konya Bölümü'nün Karapınar ilçesi ve yakın çevresindeki arazileri içine alan Kapadokya Volkanik Provensi'nde Pliyo-Kuvaterner yaşındaki genç volkanik rölyefin ünitelerini piroklastik koniler, lav domları, maarlar ve lav akıntıları oluşturmaktadır. Anadolu'nun volkanik paleocoğ-

rafyasına kapı aralayan bu yapılardan her biri geçmişte günümüze taşıyan jeolojik-jeomorfolojik birer arşiv konumundadır. Ne var ki bu kıymetli arşiv çeşitli amaçlarla tahrip edilmeye başlanmış ve hatta bazı volkanik yerçekillerinin görünümü büyük ölçüde bozulmuştur. Tahribin antropojen (insan kaynaklı) olması üzerinde ayrıca düşünülmesi gereken bir durumdur. Ata-

bey (2010)'e göre bir dış etken olarak canlılar arasında insan, doğal çevredeki en büyük tahrip unsurudur. Gerçekten de doğada insan dışındaki canlıların doğal dengesi bozacak ölçeklerde etkili olmadığı aksine bozulan dengelerin yeniden inşası ve sürdürülmesinde önemli roller üstlendikleri görülmektedir.

Genel olarak jeoloji ve jeomorfoloji bilimlerinin ilgi alanında kalan yapılar üzerinde antropojen etkilerin geçmişi insanlık tarihi kadar eskidir. Nitekim insan kesici-delici aletlere gereksinim duyduğunda volkan camını (obsidiyen) keşfetmiş ve kullanmış, volkanik kayalar (tüf, ignimbirit) kazarak kendisine konutlar ve yer altı şehirleri inşa etmiştir. Bu zamanlarda tahribatın boyutları sadece konut inşasıyla sınırlı kalırken, zamanla artan nüfusun gereksinimlerini karşılamaya dönük olarak, çeşitli tipte sanayi faaliyetlerine paralel büyümüştür. İnşaat endüstrisi, çimento, boya imalatları, seramik ve cam sanayi, metalürji ve kimya sanayi, maden çıkarılması ve işlenmesi, kömür ve petrol çıkarılması ve işlenmesi, hidroelektrik enerjisi elde etme gibi çeşitli iş kollarını kapsayan faaliyetler zamanla doğal yapının bozulmasına, yerbilimsel arşivin yok edilmesine ve hatta yerleşme alanları ve yakın çevresinde restorasyonu kolay olmayan görüntü kirliliğine neden olmaktadır.

İnsanın eski zamanlarda volkanlarla ilişkisi, günümüzdekinin aksine, lavlardan kendisini korumaya dönüktü. Bunda da epey mesafe alınmıştır. Nitekim 1937 ve 1947'de ABD ordusu, Mauna Loa (Hawaii) volkanında kraterden taşarak Hilo şehrine yönelen lavları bombalamış ve lavın daha ıssız bir kesime yönelmesini sağlamıştır (Williams ve Moore, 1973; Erkal ve Taş, 2013). Benzer şekilde 1973 yılında İzlanda'da Kirkjufel volkanının püskürmesi sırasında lavların ilerlemesini durdurmak amacıyla saatte 4×106 lt soğuk su püskürtülmüş ve lavın cephesi soğutulmuş ve lav setinin gerisinde lavlar durdurularak akışı engellenmiştir (Williams ve Moore, 1973; Goudie, 1993).

Piroklastik koniler, maarlar, lav akıntıları ve lav domları gibi volkanik yerşekilleri üzerinde ilk tahribat taş ocağı için gerekli alan düzenlemeleriyle başlanmaktadır. Ardından volkanik materyal kepçe-grayder gibi iş makineleri yardımıyla alınarak doğrudan taşıyıcılara yüklenmekte ve kırma-öğütme-eleme gibi işlemlerin yapıldığı makinelerle boşaltılmaktadır. Bir dizi işlemten geçerek kum (1-4 mm), çakıl (8-31,5 mm) ve balast (31,5-64 mm) boyutlarına getirilen agrega önce depolanmakta ardından da satışa sunulmaktadır.

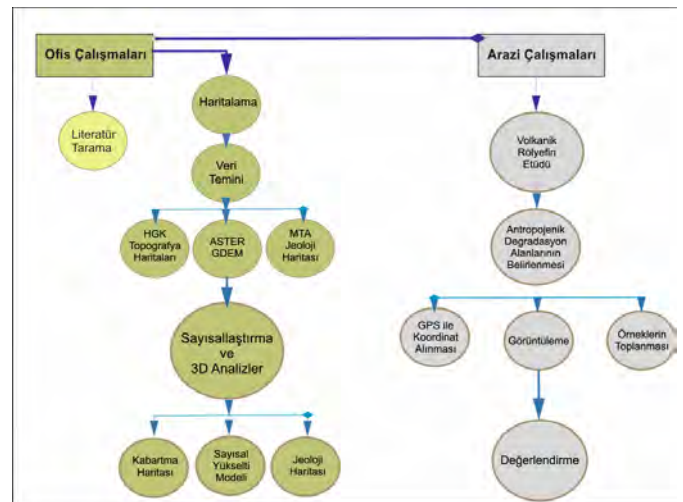
Düzensiz şekilde volkanik materyal alınması yerle morfolojisini büyük ölçüde bozmaktadır. Nitekim hafriyat yerinde çeşitli büyüklüklerde çukurlar açılmakta, şev açıları bozulmuş yamaçlar ve terasları bırakılmaktadır. İnsan eliyle topoğrafik eğim, yamaç yönelimleri, yüzeysel doğal drenaj ağı değiştirilmektedir. İşin sonlanmasını takiben hafriyat alanında hiçbir çevre iyileştirme (ağaçlandırma gibi) yapılmadan madencilik yönetmeliğine¹ aykırı şekilde saha terk edilmektedir. Genelde iklim koşulları uygun olduğu sürece hemen hemen bütün bir yıl devam eden kazı faaliyetleri sırasında patlatma, kırma, kuru veya sulu eleme ve öğütme gibi fiziksel işlemler yüzünden her bir jeomorfoz (Kubalíková, 2013) unsuru, doğal morfolojisini kısmen veya tamamen kaybetmektedir.

Anadolu'da en yaygın şekilde bazaltik piroklastiklerden fayda-

lanılmaktadır. Piroklastik kayaların kırmızı, kahverengi ve siyah rengin çeşitli tonlarında renkleri içermesi, yüksek ısıya dayanıklı olması ve zemine serildiğinde çamurlaşmaması, gaz boşluklu oluşundan dolayı hafif olması nedeniyle park-bahçe peyzaj düzenlemeleri ile inşaat endüstrisinde doğrudan zemine serilerek veya hafif ve doğal beton agregası olarak kullanılmasına yol açmaktadır. Piroklastiklerin inşaat materyali olarak kullanımı dışında volkanik rölyefin sunduğu jeoçeşitlilik nedeniyle, bilimsel (Panizza & Piacente, 2005.), estetik (Gray, 2004), fonksiyonel (Reynard vd., 2003; Pralong, 2003; Panizza & Piacente, 2008), araştırma ve eğitim (Gray, 2004; Panizza, 2001), jeoturizm (Panizza & Piacente, 2008) gibi amaçlar için de değerlendirildiği gerçeği göz önünde tutulmalıdır. Her ne sebeple olursa olsun piroklastik konilerden, lav domlarından, lav akıntılarından büyük miktarlarda materyal alınması yerşekillerinin morfolojik yapısını bozmaktadır.

2. Veri ve Yöntem

Çalışma alanındaki volkanik yerşekilleri üzerinde antropojenik degradasyon riskini ortaya koyabilmek için belirli aralıklarla ofis ve arazi çalışmaları yapılmıştır. Ofis çalışmalarında konu ile ilgili literatür taraması yapılmıştır. Bu bağlamda internet üzerinden ayrıntılı taramalara ek olarak, üniversite kütüphanelerindeki yayınlar, Yükseköğretim Kurulu (YÖK) Tez Merkezi'nde bulunan basılı tezler ve Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü'ndeki (MTA) jeolojik içerikli dergilerle raporlar gözden geçirilmiştir. Bu aşamayı haritalama çalışmaları takip etmiştir. Harita Genel Komutanlığı'na (HGK) ait 1/25000 ölçekli paftalar üzerinden çalışma sahası gözden geçirilmiştir. Aynı zamanda HGK paftaları kullanılarak çalışma alanına ait unsurlar Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) ortamında sayısallaştırılmıştır. Bu safhada ASTER (Gelişmiş Spaceborne Termal Emisyon ve Yansıma Radyometresi) GDEM (Global Dijital Yükselti Modeli) veritabanından (<https://gdex.cr.usgs.gov/gdex/>) Sayısal Yükselti Modelleri (DEM) indirilmiştir. Son olarak MTA'dan elde edilen sayısal haldeki jeoloji haritaları sayesinde çalışma alanının jeoloji haritası üretilmiştir. Elde edilen tüm veriler CBS ortamında analiz edilmiştir. Analiz işlemi sırasında ArcGIS 10.1 yazılımına ait 3D analiz ve editör seçeneklerinden sıklıkla faydalanılmıştır. Böylelikle raster formatındaki veriler sayısal hale getirilmek suretiyle amaca uygun haritalar üretilmiştir (Şekil 1).



Şekil 1. Çalışmanın iş akış şeması.

Figure 1. Workflow diagram of this study.

¹23.01.2010 tarih ve 27471 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Madencilik Faaliyetleri İle Bozulan Arazilerin Doğaya Yeniden Kazandırılması Yönetmeliği.

Konu ile ilgili ayrıntılı literatür taraması yapıldıktan ve gerekli veriler temin edilip CBS ortamında işlendikten sonra arazi çalışmaları yapılmıştır. Global Konumlama Sistemi (GPS) ile antropojenik degradasyon alanları mekânsal olarak kayıt altına alınmıştır. Daha sonra bu koordinatlar CBS ortamında shp (Shapefile) uzantılı veritabanı haline getirilerek harita üzerinde gösterimi sağlanmıştır. Arazi etütleri sırasında degradasyona maruz kalan her bir volkanik yapı ayrı ayrı incelenmiş ve mevcut durumu ele alınmıştır.

Son olarak antropojenik degradasyonun şiddetini ve alansal büyüklüklerini ortaya koymak için arazide belirlenen tahrip alanlarının 2016 yılına ait uydu verileri üzerinden ölçümü yapılmıştır. Böylelikle antropojenik degradasyonun boyutları ortaya konulmuştur. Aynı zamanda 1996 yılına ait Landsat TM ve 2017 yılına ait Landsat OLI (Operasyonel Arazi Görüntüleyici) verileri kullanılarak antropojenik degradasyonun büyüklüğü doğrulanmıştır.

3. Araştırma Sahasının Konumu

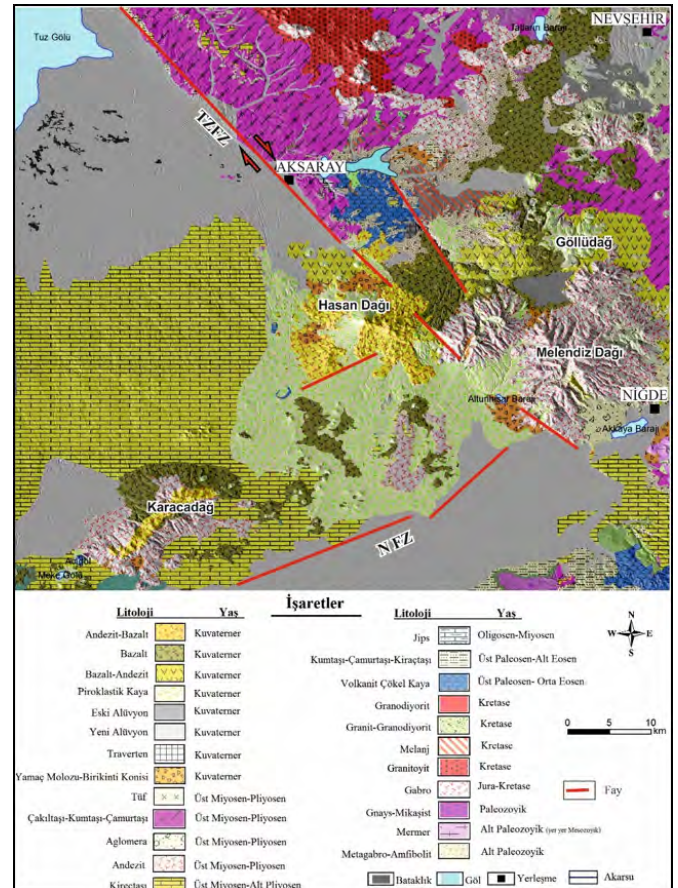
Çalışma sahası İç Anadolu Bölgesi'nin Orta Kızılırmak Bölümü ile güneybatıda Karapınar civarında Konya Bölümü sınırları içinde yer almaktadır. Anadolu'nun Senozoyik-Kuvaterner volkanizmasına sahne olan bu geniş alan Kapadokya Volkanik Provensi (KVP) olarak tanınmaktadır. KVP kuzeydoğu-güneybatı uzantılı 250-300 km uzunlukta ve yaklaşık 60 km genişliğe sahip bir alan olup ortalama yükseltisi 1400-1500 arasındadır (Aydar vd., 2012). Çalışma alanı yönetsel bakımdan Nevşehir, Konya, Aksaray ve Niğde il sınırları içindeki volkanik rölyefin insan eliyle tahrip edildiği kesimlerle sınırlandırılmıştır (Şekil 2). Saha kabaca kuzeyden Kızılırmak, doğudan Sultansazlığı Havzası ve Erçiyas Dağı (3917 m), güneyden Bolkar ve Aladağlar ile batıdan Tuz Gölü ve Obruk Platosu'yla çevrilmiştir.



Şekil 2. Çalışma sahasının lokasyon haritası.
Figure 2. Location map of the study area.

4. Jeolojik ve Jeomorfolojik Özellikler

Kapadokya Volkanik Provensi'nde stratigrafik bakımdan Paleozoyik yaşlı metamorfik kayalar, Paleozoyik-Mezozoyik yaşlı çökel kayalar, ofiyolitik kayalar, granitoyitik kayalar, Paleosen-Eosen-Oligosen yaşlı çökel kayalar ile Eosen yaşlı volkanikler, Miyosen-Pliyosen ve Kuvaterner yaşlı volkanik ve çökel kayalar yüzeylenmektedir (Şekil 3). Orta-Üst Miyosen'den başlayarak (Pasquarè, 1968; Pasquarè vd., 1988) Kuvaterner'de şiddetini artıran volkanizma sayesinde Pre-Miyosen kayaların üzeri çeşitli tipte püskürmelerin eseri olan lav ve piroklastiklerle örtülmüştür.



Şekil 3. Araştırma sahasının jeoloji haritası (MTA 1:500 000 ölçekli jeoloji haritaları).

Figure 3. Geological map of the study area (MTA 1: 500 000 scaled geological maps).

Sahada Paleozoyik yaşlı metamorfik kayalar metagabro-amfibolit, mermer, gnays ve mikaşistlerden oluşmaktadır. Bu kayalar volkanik provensin temelinde yer almaktadır. Mesozoyik; Jura-Kretase'ye yaşlanan sokulum kayalarıyla temsil edilmektedir. Bunlar arasında gabro, granitoyit, granodiyorit ve melanjlar egemen kaya birimlerini meydana getirmektedir. Sahada Üst Paleosen-Miyosen çeşitli volkanik ve sedimanter kaya birimlerinden meydana gelmektedir. Volkanik kayalar bazalt, andezit, tüf, aglomera egemen kayalardan oluşurken sedimanter kayalar jips (Oligosen) kireçtaşı, çakıltaşı, kumtaşı, çamurtaşı gibi kayalarla bunların nöbetleştiği istiflerden meydana gelmektedir. Provenste Miyosen-Kuvaterner aralığında yüzeylenmiş volkanik kayalar geniş bir alanı kaplamaktadır. Özellikle Kuvaterner volkanizmasına ait çok çeşitli kayalar dikkat çekmektedir. Volkanik kayalardan özellikle bazalt, andezit, tüf ve diğer

türde piroklastikler geniş bir yayılış göstermektedir. Kuvaterner'e atfedilen kayaçları ise travertenler, alüvyonlar ve yamaç molozları meydana getirmektedir.

Kapadokya Volkanik Provensi'nde Miyosen volkanizması, Geç Eosen-Erken Miyosen'de Arap-Afrika levhasının Avrasya levhasına yakınsaması ve bu iki levha arasında yer alan okyanusal kabuğun Anadolu bloğu altına dalması sonucu oluşan mağmadan kaynaklanmıştır (Şengör ve Yılmaz, 1981). Çalışmalarda Alt-Orta Miyosen volkanizmasının yay ardi bir havzada geliştiği, Üst Miyosen volkanizmasının ise dalma-batma zonlarında okyanusal kabuğun kısmi erimesiyle ortaya çıkan bazaltik bir magmadan türediği (Temel, 1992'den aktaran Dönmez vd., 2003), Üst Pliosen-Kuvaterner'de ise gelişen tektonik rejim içerisinde levha içi volkanizma karakteri kazandığı ifade edilmektedir (Dönmez vd., 2003). Bununla birlikte Batum (1978a) Orta Anadolu volkanitlerinin kıta-kıta çarpışmasıyla tamamen kıtasal bir ortamda meydana geldiğini ve yüzeylenen volkanitlerin doğrudan doğruya mantodan türemediğine vurgu yapmaktadır. Innocenti (1977) ise bu volkanitlerin kabuksal kökenli olduğu üzerinde görüş belirtirken, Ercan vd. (1987), volkanitlerin hem manto hem de kabuksal erimeyle ortaya çıkan bazaltik bir magmanın fraksiyonel kristalleşmesiyle oluştuğu üzerinde durmuştur.

Kuvaterner içinde Tuzgölü Fay Zonu (TGFZ) ve Niğde Fay Zonu (NFZ)'ndaki fayların kontrolünde etkin olan merkezi volkanizma nedeniyle, pek çok volkanik yerşekli meydana gelmiş ve yererin morfolojik görüntüsü büyük ölçüde değişmiştir. Bu süreçte Karacadağ ve Hasan Dağı gibi büyük stratovolkanların üzerinde ve çevresinde lav akıntı yapıları, çok sayıda lav domu ve piroklastik koni oluşmuştur. Nitekim bir döneme adını yazdıran Kuvaterner volkanizması, Aksaray doğusunda andezitik materyal egemen Keçiboyduran ve Melendiz volkanlarının oluşumuyla kendini göstermiş ardından Nevşehir yöresinde riyolitik lavlarla temsil edilen Göllüdağ volkanikleri ve yer yer bazik bileşimde ürünlerin çıktığı Acıgöl volkanitleriyle devam etmiştir (Dönmez vd., 2003). Bu volkanizmanın Karapınar'dan Nevşehir'e kadar GB-KD doğrultusunda yer yer dağınık yer yer toplu doku riyolitik domlar ve piroklastik koniler meydana getiren ancak antropojen tahribe maruz kalmış yerşekillerinin kümeleniği 4 yöre dikkat çekmektedir. Bunlar Karapınar (Konya)-Karacadağ (1375 m), Karacadağ-Hasan Dağı, Hasan Dağı'nın (3268 m) kuzeyi ve Acıgöl (Nevşehir)-Göllüdağ-Melendiz dağları (2963 m) arasındaki genç volkanik rölyefte meydana gelmektedir. Kuvaterner volkanizması boyunca Hawaii, Pliniyen ve Stromboliyen tipi püskürmelerle yeryüzüne ulaşan andezitik ve bazaltik ürünler çok sayıda volkan konisinin oluşmasını sağlamıştır.

5. Bulgular

Kapadokya Volkanik Provensi'nde görülen Pliosen-Kuvaterner yaştaki genç volkanik rölyef özellikle bazik, andezitik ve riyolitik volkanizma sonucunda günümüzdeki görünümü kazanmıştır. Nitekim bazik ve andezitik volkanizma sırasında monojenetik cüruf konileri ve aynı volkanizmayla bağlantılı lav akıntı yapıları, maarlar ve fissür erüpsiyonlarına bağlı lav akıntıları meydana gelmiştir. Riyoitik volkanizma evresinde ise lav domu kompleksleri (kümeleri) ve maarlar oluşmuştur (Çiner vd., 2011). Çalışma kapsamında volkanik yapılardan herhangi bir şekilde tahribat görmeyenler dışarıda tutularak sadece tahrip görenler üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu doğrultuda yürütülen çalışmalar

netice vermiş Karapınar (Konya)-Karacadağ (1375 m), Karacadağ-Hasan Dağı, Hasan Dağı'nın (3268 m) kuzeyi ile Acıgöl (Nevşehir)-Göllüdağ (2172 m)-Melendiz dağları (2963 m) arasındaki genç volkanik rölyef üzerinde ilk belirlemelere göre 14'ü lav domu, 2'si maar, 22'si lav akıntılı, kül ve cüruf egemen piroklastik koni ve 4'ü de lav akıntısı olmak üzere tam 42 noktada kayda değer antropojen degradasyon tespit edilmiştir. İnceleme alanında degradasyona uğrayan tüm rölyefin toplam alanı 1.829.629 m² (181 ha) olarak hesaplanmıştır (Tablo 1).

Tablo 1. Kapadokya Volkanik Provensi'nde antropojenik degradasyona uğrayan unsurların temel bazı özellikleri.

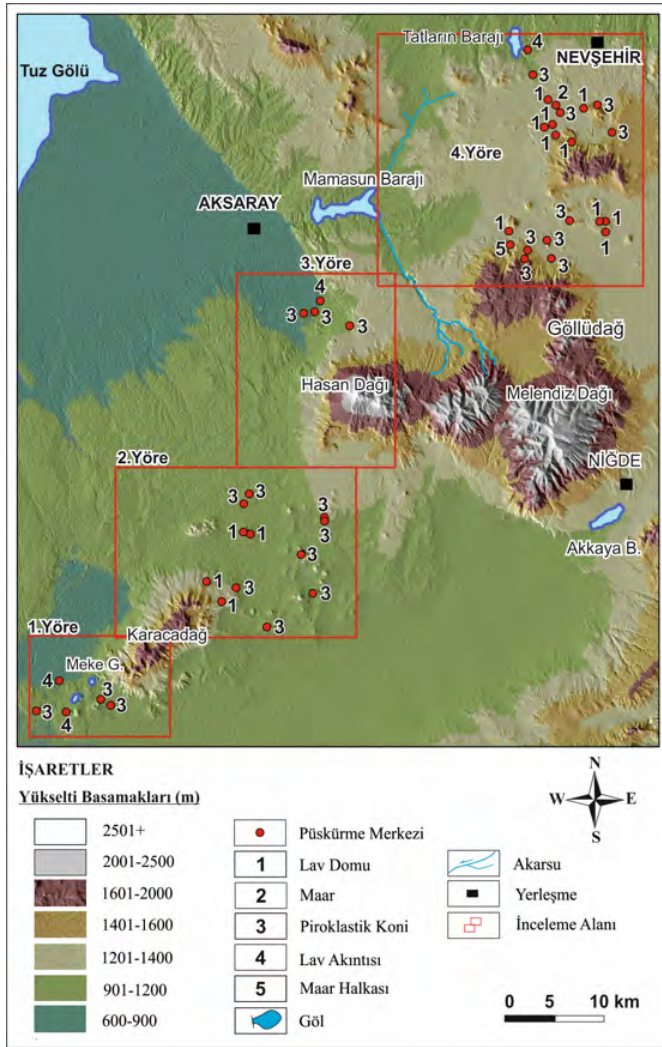
Table 1. Some basic features of the relief elements that undergo anthropogenic degradation in the Cappadocia Volcanic Province.

No	Volkanin adı	Yükselti (m)	Nispi Yükselti (m)	Nokta Koordinatları	Degradasyon Alanı (m ²)	Yerşekli
1	Acıgöl (Nevşehir) Korudağ T.	1462	162	38°32'28.87"K 34°33'6.83"D	82,884	Lav Domu
2	Acıgöl Maan (Nevşehir)	1280	20	38°33'7.37"K 34°32'44.42"D	22,966	Maar
3	Tatlınarın-Asağı Kızıltepe	1271	81	38°35'48.06"K 34°30'7.70"D	75,546	Piroklastik Koni
4	Karapınar Köyü-Karevne Tepe	1441	151	38°31'2.52"K 34°32'11.23"D	5,340	Lav domu
5	Çevlik Tepe	1410	40	38°30'27.59"K 34°32'34.68"D	22,393	Piroklastik koni
6	Acıgöl (Nevşehir)-Korudağ Tepe-II	1564	164	38°29'43.55"K 34°34'17.61"D	11,635	Lav Domu
7	Nenezli Dağı	1712	482	38°21'49.63"K 34°27'7.94"D	47,159	Lav Domu
8	Kuyulutları Köyü-Kızıltepe	1509	190	38°22'51.75"K 34°33'59.18"D	26,983	Piroklastik Koni
9	Ozayla Köyü-Kızıltepe	1477	67	38°30'32.73"K 34°38'48.96"D	1,180	Piroklastik Koni
10	Suvermez Köyü-Yelen Tepe	1469	149	38°21'54.71"K 34°38'3.67"D	121,658	Lav Domu
11	Suvermez Köyü-Yelen Tepe-II	1469	149	38°22'42.84"K 34°37'40.67"D	22,834	Lav Domu
12	Gösterli Köyü-Kızıltepe-I	1461	71	38°19'26.70"K 34°31'48.76"D	4,618	Piroklastik Koni
13	Gösterli Köyü-Kızıltepe-II	1614	184	38°19'53.61"K 34°29'26.05"D	6,064	Piroklastik Koni
14	Gösterli Köyü-Karıyank Tepe	1455	95	38°20'59.31"K 34°31'17.48"D	25,060	Piroklastik Koni
15	Tatlınarın Köyü-Kara Tepe-I	1202	26	38°37'58.71"K 34°29'30.71"D	52,698	Lav Akıntısı
16	Karataş Köyü-Kızıltepe-I	1147	147	38°14'57.57"K 34°41'13.07"D	36,690	Piroklastik Koni
17	Acıgöl-Kaleci Tepe	1367	107	38°33'27.98"K 34°31'50.35"D	14,906	Lav domu
18	Karapınar Köyü-Karevne T.-II	1441	151	38°31'5.28"K 34°31'22.70"D	9,313	Lav Domu
19	Kargın Mahmutlu Tepe	1379	229	38°13'27.75"K 34°8'47.09"D	19,623	Piroklastik Koni
20	Karataş Köyü-Kızıltepe-II-III	1147	147	38°15'10.96"K 34°35'4.37"D	134,434	Piroklastik Koni
21	Karataş Lavları	1016	25	38°15'00.31"K 34°5'4.70"D	93,375	Lav Akıntısı
22	Karataş Köyü-Ketir Mevkii	1010	30	38°13'00.47"K 34°3'16.04"D	309,916	Lav Akıntısı
23	Oburak-Küçükeyeri Tepe	1229	79	37°53'42.56"K 34°3'23.91"D	3,568	Piroklastik Koni
24	Kutuören-Develer Tepe	1218	118	37°50'09.85"K 34°4'31.84"D	9,083,05	Piroklastik Koni
24	Kutuören-Kepazöreni Tepe	1248	148	37°47'1.29"K 33°59'22.06"D	7,735,66	Piroklastik Koni
25	Kutuören-Kızıltepe	1334	214	37°50'40.13"K 33°55'58.05"D	7,065	Piroklastik Koni
26	Göören-Gözbeği Tepe	1541	241	37°51'12.34"K 33°52'45.53"D	4,798	Lav Domu
27	Kızıldağ-Kızıltepe	1435	145	37°49'32.05"K 33°54'23.21"D	7,087	Lav Domu
28	Bellaya-İğre Dağı	1243	163	37°55'28.11"K 33°56'52.57"D	10,632	Lav Domu
29	Karacören-Asmadığı Tepe	1689	146	37°55'31.20"K 33°57'19.18"D	28,471	Lav Domu
30	Nevşehir-Kocadağ Tepe	1689	290	38°52'41.95"K 34°35'43.81"D	1,460	Lav domu
31	Karapınar İlçe-Kürmüvralı T.	1069	69	37°42'40.95"K 33°34'44.38"D	13,784	Piroklastik Koni
32	Suvermez-Yelen Tepe	1469	149	38°20'44.31"K 34°27'7.44"D	4,335	Maar
33	Gösterli-Keçiköran Tepe	1751	307	38°22'42.74"K 34°37'30.82"D	21,264	Lav Domu
34	Güzelyurt-Taşlıburun Mvk	1800	30	38°19'23.14"K 34°28'56.62"D	32,209	Piroklastik Koni
35	Ayrırtmeke-Andıklı Tepe	1241	140	37°39'44.80"K 33°36'49.00"D	232,536	Maar Piroklastik Koni
36	Kesmez 1069 Rakımlı Tepe	1069	30	37°40'18.51"K 33°41'47.29"D	13,329	Piroklastik Koni
37	Acıgöl-Medet Tepe	1070	69	37°40'50.17"K 33°40'38.71"D	10,504	Piroklastik Koni
38	Karapınar İlçe-Çirikli Mev.	1010	10	37°42'26.10"K 33°55'57.40"D	214,570	Lav Akıntısı
39	Ayrırtmeke Tepe	1278	228	37°58'7.42"K 33°56'50.82"D	17,267	Piroklastik Koni
40	Taşpınar-Bellaya Ayak Tepe	1119	40	37°56'46.24"K 34°5'57.19"D	7,377	Piroklastik Koni
41	Oburak Köyü-Ayak Tepe	1300	130	37°56'37.66"K 34°6'2.84"D	23,236	Piroklastik Koni
42	Taşpınar-Emirgah Tepe	1174	73	37°58'58.74"K 33°57'28.87"D	25,840	Piroklastik Koni

5.1. Karapınar (Konya)-Karacadağ (1375 m) Arasındaki Genç Volkanik Rölyef

Karapınar-Karacadağ stratovolkanları arasında Kuvaterner yaşlı bazalt ve andezitik kayaçlar yüzeylenmekte ve çoğunlukla kalkalkalen seriye ait (Türkecan, 2015) genç volkanitlerden meydana gelmiş bazaltik cüruf konileri, andezitik lav kubbeleri, lav akıntıları ve maarlar görülmektedir (Şekil 4). Araştırmacılar bu bölgedeki Kuvaterner volkanizmasını K/Ar yöntemiyle 714 bin ile 20 bin yıl arasına yaşlanmışlardır (Ercan vd., 1990; Ercan vd., 1991; Olanca, 1994'den aktaran Türkiye Can, 2015; Notsu vd., 1995).

Volkanik rölyefte oldukça yeni sayılabilecek tahribat noktaları bulunmaktadır. Meke Maarı'nın güneybatısındaki Ayrırtmeke Tepe'nin (1278 m) batısındaki Andıklı Maarı'nın batı halkasını meydana getiren ve aynı isimle anılan Andıklı Tepe (1241m) eteklerindeki bazaltik piroklastiklerin 232,536 m²lik bölümü tahrip edilmiştir. Aynı şekilde nispi yükseltileri 30 m ila 140 m arasında değişen monojenetik Acıgöl-Medet Tepe (1070 m), Ayrırtmeke Tepe doğusundaki Kesmez Tepe (1069 m) ve Kara-

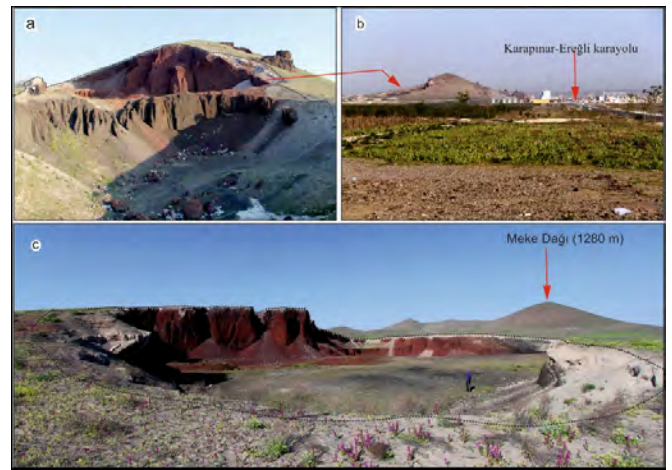


Şekil 4. Sayısal Yükselti Modeli'nde antropojen degradasyon yöreleri ve tahribata uğrayan unsurların dağılışı.

Figure 4. Anthropogenic degradation locations on the digital elevation model and the distribution of the elements that are subject to destruction.

pınar (Konya) ilçe merkezinin doğu kenarında çöp depolama alanının bitişiğindeki Kumsivrisi (1069 m) piroklastik konilerinde büyük tahribat yapılmıştır (Fotoğraf 1). Çok fazla malzeme alındığı hafriyat alanlarının büyüklüğünde de belli olan konilerin morfolojik görünümleri bozulmuştur. Bununla birlikte degradasyonun yakındaki diğer piroklastik konilere sıçramasını Meke Maarı ve Acıgöl Maarı'nın Ramsar Alanı² ilan edilmesinin engellemiş olabileceği düşünülmüştür. Nitekim aynı kesimde bazı taş ocaklarının belli bir süre işletildikten sonra terk edildiği gözlenmiştir.

Karapınar-Karacadağ arasındaki rölyefte lav akıntıları da insan kaynaklı tahribata maruz kalmıştır. Karapınar ilçe merkezinin Ereğli (Konya) yolu üzerindeki Çihirlik Mevkisinde anayol boyunca yüzeylenen ve yaklaşık 10 m kalınlık veren bazaltik lav akıntılarının yaklaşık 214,570 m² lik bölümünden taş ocağı olarak yararlanılarak yüzeyin doğal görüntüsü bozulmuştur.



Fotoğraf 1. Karapınar ilçe merkezinin Ereğli çıkışındaki Kumsivrisi (1069 m) piroklastik konisi Karapınar Belediyesi tarafından uzun süre kum-çakıl ocağı olarak işletilmiştir (a). Kumsivrisi Tepe'nin uzaktan görünümü tahribatın olumsuz izlerinin açıkça göstermektedir (b). Ayırtmeke Tepe'nin doğusundaki Kesmez Tepe (1069 m)'den alınan bazaltik piroklastiklerin yerinde büyük bir çukur meydana gelmiştir (c).

Photo 1. Kumsivri (1069 m) pyroclastic cone at the Ereğli exit of the Karapınar district center has been operated by Karapınar Municipality for a long time as a sand-gravel quarry (a). The remote view of the Kumsivri Hill clearly shows the negative traces of destruction (b). A large cratering was observed instead of the distinctive basaltic pyroclastics of Kesmez Tepe (1069 m) in the eastern part of the Ayırtmeke Hill (c).

5.2. Karacadağ-Hasan Dağı Arasındaki Genç Volkanik Rölyef

Karapınar (Konya) ilçesinin kuzeydoğusunda kabaca GB-KD doğrultusunu paylaşan Karacadağ (1995 m) Pliyosen öncesinde (Ercan vd., 1990) andezit, traki-andezit, dasit ve bazaltik andezitlerle yapılanmış bir stratovolkandır. Volkanın KD'sunda bölgenin Erciyes Dağı'ndan (3917 m) sonra en yüksek volkanik dağı olan Hasan Dağı yer almaktadır. İkiz konili elipsoid şekilli volkanlarımızdan biri olan Hasan Dağı, Orta Anadolu Neojen-Kuvaterner volkanik yayının en önemli halkalarından birisidir (Kopar, 2007). Hasan Dağı'nın kuruluşu üç aşamada olmuştur (Aydar ve Gourgaud, 1998). Paleo-Hasan Dağı, Meso-Hasan Dağı ve Neo-Hasan Dağı evrelerinden ilk ikisi iç içe yapılar şeklinde gelişmiş, oluşan son kaldera içinde önce doğuda Küçük Hasan (3069 m) ve batıda Büyük Hasan konilerinin kurulumu gerçekleşmiştir. Kuruluşu 13 milyon yıl öncesine yaşlanan paleovulkanik Hasan Dağı ve 7 milyon yıl öncesine yaşlanan mesovulkanik Hasan Dağı (Aydar, 1992 ve Aydar vd. 1994'ten aktaran Türkecan, 2015) ve Erken Pleyistosen'den Holosen'e kadar devam eden volkanizmayı temsil eden Büyük Hasan konisi ve çevredeki genç volkanik rölyeften akma ve geridüşme türü piroklastikleriyle andezit, bazalt ve riyojitlere kadar değişen içerikte lav akıntıları olmuştur (Türkecan, 2015).

Karacadağ ve Hasan Dağı arasında son evre Kuvaterner volkanizmasının ürünlerinden meydana gelen genç bir volkanik rölyef yer almaktadır. Yaklaşık 700 km²lik bir alana sahip volkanik rölyefin dikkat çeken unsurlarını, bazaltik cüruf konileri, koyu renkli bazaltik, andezitik lav kubbeleri, lav akıntıları meydana getirmektedir. Türkecan (2015)'a göre bazaltik lavlar Kuvaterner yaşıdır. Kutuören Köyü çevresinden alınan kayaç örneklerinden Ercan vd. (1992) tarafından K/Ar yöntemi ile yapılan yaşlanmalarda $1.151.000 \pm 76.000$ yıl yaş elde edilmiştir.

²Meke Maarı ve gölü 493 ha alana sahip 1. derece Doğal Sit Alanı'dır. 21/07/2005 tarihinde 202 ha'lık kısmı Ramsar Alanı olarak ilan edilmiştir (Konya İl Çevre Durum Raporu, 2006).

Karacadağ ve Hasan Dağı arasındaki genç volkanik rölyefte irili ufaklı yığılımlar şeklinde takip edilen 8 adet piroklastik koni ve 4 lav domunda tahribat gözlenmiştir. Bazı lav domları ve piroklastik konilerde birden fazla yerde hafriyat yaraları açılmıştır. Tahribata uğrayan piroklastik koniler: Obruk-Küçükeyerci (1229 m), Kutuören-Dedeler T. (1218 m), Kutuören-Kepezöreni T. (1248 m), Kutuören-Kızıltepe (1334 m), Ayırtmeke T. (1278 m), Taşpınar-Belkaya Ayak T. (1300) ve Taşpınar- Emirşah T. (1174)'dir. Nispi yükseltileri 40 m ile 228 m arasında değişen konilerden alınan malzeme farklılık gösterdiği için tahribatın büyüklüğü değişmektedir. Ancak Kutuören-Kızıltepe'nin kuzey yamacında açılmış ocak ile eteğindeki Kutuören Maarı içindeki dikdörtgen şeklinde açılmış derin çukurluk oldukça dikkat çekmektedir. Yine Kutuören-Kepezöreni Tepe'nin GB yamacında açılmış ocak çok büyük bir yara izi taşımaktadır (Fotoğraf 2).

Sahada kum-çakıl kaynağı (!) gibi görülen ve büyük bir hafriyat alanına dönüştürülen yerler bakımından ikinci sırada lav domları gelmektedir. Karacadağ-Hasan Dağı arasındaki genç volkanik rölyef üzerinde tahribata uğrayan lav domları: Gölören-Gözbeği T. (1541 m), Kızılgedik-Kızıltepe (1435 m), Belkaya-İğre Dağı (1243 m) ve Karacaören-Asmadağı Tepe (1689 m)'dir. Belkaya-İğre Dağı'nda birbirine 500 m aralıklarla açılmış iki ayrı ocak vardır. İğre Dağı'nda olduğu gibi adı geçen diğer piroklastik konilerle lav domlarında açılan ocaklar yamaçlardaki tarlaların eğimli kesimlere kadar uzanmasından dolayı olsa gerek zirveye yakın kesimlerde açılmıştır. Ayrıca bu kesimde yükseklerde açılan ocaklardan alınan malzemenin eğim nedeniyle nakledilmesinde zorlukların olması aşırı malzeme alınmasını engellemiş olmalı ki ocaklar fazla genişletilemeden terk edilmiştir. Bununla birlikte doğal koşulların tüm zorluklarına rağmen diğer konilerden kum-çakıl alma işleminin hız kesmeden sürdüğü tespit edilmiştir.



Fotoğraf 2. Kutuören-Kepezöreni Tepe'deki siyah renkli bazaltik piroklastikler hala alınmaya devam etmektedir. Bu durum yakın bir zamanda konide daha büyük bozulmalara yol açacaktır.

Photo 2. The black colored basaltic pyroclastics in Kutuören-Kepezöreni Tepe still continue to be taken. This situation will soon lead to greater deterioration in the environment.

5.3. Hasan Dağı'nın (3268 m) Kuzeyindeki Genç Volkanik Rölyef

Hasan Dağı'nın kuzeyinde Üst Kuvaterner volkanizmasının bazaltik cüruflarını, koyu renkli bazaltik lav akıntılarını tipik örnekleriyle rastlanmaktadır. Konilerdeki bazaltik lav akıntılarının K/Ar yöntemi ile yapılan radyometrik yaş tayinleri 120.000 ± 15.000 ile 80.000 ± 7.000 yıl arasında yaşlar vermiştir (Ercan vd., 1990). Kargın, Karataş ve Karaören köyleri istikametinde yayılmış bazaltik lavlar, KB-GD doğrultulu fay hatlarından çıkmış lav akıntılarıdır. Lavlar genellikle olivin bazalt özelliği göstermekte olup sert, kompakt ve yer yer gaz boşlukludur (Dönmez vd., 2003). Lav akıntıları gibi piroklastik koniler de bu faylar üzerinde yoğunlaşmaktadır. Belli bir kısmı bazaltik kül, volkan kumu, lapilli, pomza gibi piroklastiklerle maskelenmiş görünen lavların önemli bir bölümü açık yüzlekler şeklinde

çıkış merkezine göre yaklaşık 8-10 km lik bir mesafeyi kat etmiştir.

Hasandağı kuzeyinde özellikle piroklastik koniler dikkat çekmektedir. Tespih taneleri gibi arka arkaya diziliş gösteren koniler arasında Kargın-Mahmutlu (1379 m), Karataş-Kızıltepe (1147 m), Yıprak T. (1128 m), Kara T. (1063 m), 1195 ve 1226 m rakımlı tepeler, Anasultan Tepe (1392 m) gösterilebilir. Bu tepelerden Mahmutlu ve Kızıltepe piroklastik konileri antropojenik degradasyonun en tipik temsilcileridir. Dairesel formu, 229 m nispi yükseltiye sahip ve yaklaşık 3800 m² lik bir kaide üzerine kurulmuş, yöredeki en hacimli konilerden biri olan Mahmutlu Tepe'nin Kargın-Helvadere yoluna bakan yamacında yola paralel etek yüzeyi boyunca bir ocak açılmış ve 2016 yılı uydu verilerine göre koninin 19 bin m² lik bir alan tahrip edilmiştir. Tahribe maruz kalan diğer koniler gibi bu konide de bütünlük kısmen de olsa kaybolmaya başlamıştır (Fotoğraf 3).



Fotoğraf 3. Mahmutlu Tepe (1379 m) Hasan Dağı'nın kuzeyinde antropojenik degradasyona maruz kalan tipik piroklastik konilerden biridir.

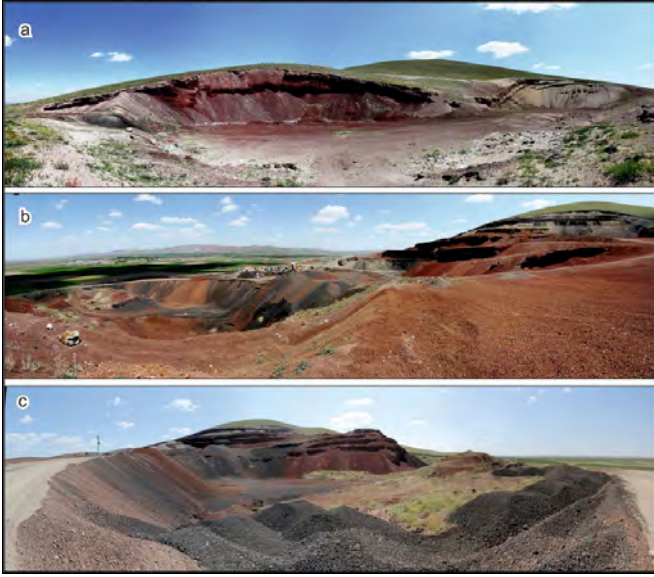
Photo 3. Mahmutlu Tepe (1379 m) is one of the typical pyroclastic cones exposed to anthropogenic degradation in the north of Hasan Mountain.

Hasan Dağı'nın kuzeyindeki piroklastik koniler içinde en fazla tahribata maruz kalan koni Kızıltepe'dir. Yaklaşık 1.6 km² lik bir kaide üzerine kurulmuş olan koni, siyah ve kırmızı renkli bazaltik kül, volkan kumu, lapilli, pomza gibi piroklastiklerden meydana gelmiştir. Nispi yükseltisi 147 m olan koninin batı, kuzey ve doğu yamaçlarında olmak üzere birbirinden bağımsız üç kum ocağı açılmıştır. Bu ocaklardan en büyüğü kuzey yamaçta yer almaktadır. 2016 yılı uydu verilerine göre koninin 171 bin m² lik kısmı tahrip görmüştür (Fotoğraf 4). Konideki piroklastiklerin genelde kırmızı renkte olması ve sıklıkla siyah renkle nöbetleşmesi mağmanın bileşiminde değişimi göstermesi bakımından önemli bir durumdur. Son etütler sırasında koninin eteklerinden zirveye doğru teraslama yöntemiyle malzeme alınmasına hız verildiği görülmüştür. Firma yetkilisinden alınan bilgilere göre bazaltik pomza adını verdikleri koni materyaline gözenekli yapısı, hafifliği, yalıtım etkileri, atmosferik şartlara karşı direnci ve puzolanik aktivitesi³ sebebiyle yüksek talep olduğu anlaşılmıştır. Kızıltepe piroklastikleriyle bazı illerimizde cadde, park, bahçe ve karayolu peyzaj uygulamaları yapıldığı, süs bitkisi yetiştiriciliği, inşaat sektöründe bims yapımı, tesviye ve şap uygulamaları, kanatlı hayvan çiftliklerinde altlık, barbekü mangallarında lava taşı imalatında kullanıldığı bilgisine ulaşılmıştır.

Peyzaj uygulamalarında kırmızı renkli cürufların siyah renkli olanlara göre daha yüksek talep alması nedeniyle çalışmalar kırmızı renkli cüruflardan oluşan kesimlerde ağırlık kazanmaktadır. Bu nedenle provenste en fazla tahribat adı "kırmızı" ile başlayan tepelerde yoğunlaşmaktadır. Bununla birlikte diğer cürufların da kullanım amacına ve renk tercihine göre yoğun materyal alımı gerçekleştirilmektedir. Özellikle karayolu uygulamaları

³Puzolanik aktivite terimi, kireç ve su karışımıyla puzolan özelliği kül silis dumanı gibi bir maddenin kimyasal reaksiyonunu ve bu reaksiyon sonucu ortaya çıkan değişiklikleri ifade etmektedir (Kurugöl, 2017).

larında en fazla tercih edilen malzemenin siyah renkli bazaltik cüruf materyali olduğu görülmüştür.



Fotoğraf 4. Hasan Dağı'nın kuzeyindeki genç volkanik rölyefin en fazla tahrip gören kütlesi Kızıltepe (1147 m) konisidir. Kızıltepe'nin batı yamacında açılmış kum ocağından üç taraflı malzeme alınmıştır (a). Kızıltepe'nin en fazla tahribe maruz kalan tarafı kuzey yamacıdır (b) Malzeme alımında teraslama yöntemi kullanılmakta eleme-kırma işleminden geçen malzeme etekte depolanmaktadır (c).

Photo 4. The mass of the young volcanic relief in the northern part of Hasan Mountain, which is of the most destructed, is Kızıltepe three-sided material was taken from the sand quarry that was opened on the western slope of Kızıltepe (a). The most vulnerable part of Kızıltepe is the northern slope (b). Terracing method is used for material acquisition and the material passing through sieving-crushing process is stored in the skirt (c).

5.4. Acıgöl (Nevşehir)-Göllüdağ (2172 m)-Melendiz Dağları (2963 m) Arasındaki Genç Volkanik Rölyef

Acıgöl İlçesi ve çevresiyle Göllüdağ ve Melendiz Dağları arasında yaklaşık 1000 km²'lik alan üzerinde örneğine çok az rastlanacak değerde genç bir volkan rölyefi bulunmaktadır. Kuvaterner yaştaki rölyefte; cüruf konileri, riyolitik lav domları, bazaltik lav akıntılı kraterli piroklastik koniler, maarlar, bazaltik lav akıntılarının en tipik ve diri örnekleri yer almaktadır. Bazaltik volkanizmanın Acıgöl çevresinde Nevşehir ilinin batısında kaldera oluşumuyla aynı dönemi paylaşan riyolitik tüf depolanmalarından hemen sonra başladığı ortaya konulmuştur (Dönmez vd., 2003). Kızıltepe ve Tüllüce Tepe lavlarında yapılan yaşlamalarda 154.000 ve 134.000 yıl bulguları elde edilmiş (Türkecan vd., 2004), Derinkuyu yöresinde Köytepisi konisinden çevreye yayılan lavlardan K/Ar yöntemiyle yapılan yaşlamada 181.800 ±9.800 yıla, Derinkuyu yöresinde Çatal Tepe lavlarından alınan örneklerde ise 72.200±7.200 yıla ulaşılmıştır (Olanca, 1994'ten aktaran Türkecan, 2015). Riyolitik volkanizma temsilcilerinden Korudağ ve Güneydağ domları 20,000 yıla yaşlanmış (Bigazzi vd., 1993).

Acıgöl yöresindeki Karnıyarık, Susamsivrisi ile Karakepez gibi çıkış merkezlerinden ayrılan "aa" tipi katılma şekli gösteren siyah, pembe renkli bazalt, bazaltik andezit, trakiandezit türü lavlar, siyah renkli, sert, iri gözenekli, yer yer cüfurumsu nitelikte bazaltik lavlar olup, daha yaşlı tüm volkanik birimler üzerinde kilometrelerce akarak, kalın bir örtü meydana getirmişler ve Kızılırmak kıyılarına kadar yol almışlardır (Dönmez vd., 2003).

Suvermez Köyü civarındaki Kuvaterner yaştaki volkanizma andezitik türde lav ve piroklastiklerle dikkat çekmektedir (Ercan vd., 1987). Kuyulutlar Köyü civarında Kuvaterner yaşlı bazaltik lavlarla, stromboliyen tipi cüruf konileri ve lav akıntıları gözlenmiştir (Dönmez vd., 2003).

Acıgöl-Melendiz dağları arasında kalan genç volkanik sahada pek çok piroklastik koni, lav domu ve lav akıntısı antropojenik tahribata uğramıştır. Acıgöl yöresinde yer alan domlar Güneydağ, Karnıyarık, Kuzey, Kaleci, Korudağ olup, kaldera çökmesinden sonra oluşmuş tüf halkalı-riyolitik bileşimde domlardan meydana gelmektedir (Dönmez vd., 2003). Bu domlardan Korudağ, Kaleci ve Karevne domlarında taş ocakları açılmıştır. Kaleci Tepe (1367 m) Domu'nda tahrip edilen alan 14.900 m², Karapınar Köyü yakınındaki Karevne Tepe'de (1441 m) tahrip edilen alan ise yaklaşık 15 bin m² olarak ölçülmüştür (Fotoğraf 5).



Fotoğraf 5. Acıgöl ilçe merkezi sınırlarında kalan Kaleci Tepe lav domu zirveler bölümünde açılan taş ocakları ve domun gövdesinde açılan toprak yol nedeniyle görsel kirlilik oluşmuştur.

Photo 5. Visual pollution has occurred due to the stone quarries and the dirt road opened in the lava dome of the Kaleci Hill which is located on the boundaries of Acıgöl district center.

Daha güneyde Suvermez Köyü çevresinde de tahrip edilmekte olan andezitik lav domları bulunmaktadır. Bunlardan Yelen Tepe, iki noktadan tahribe maruz kalmakta olup toplamda yaklaşık 144 bin m²'lik alanda taş ocağı işletilmiştir. Riyolitik bir kütle olan Göllüdağ'ın hemen kuzeybatısında yine riyolitik volkanizma ile şekillenmiş ancak insan eliyle tahrip edilmekte olan iki önemli lav domu bulunmaktadır. Bunlardan biri Gösterli-Keçikıran Domu (1751 m), diğeri Nenezi Domu (1712 m)'dir. Keçikıran Domu birden fazla püskürme merkezine sahip küme biçimli lav yığışmalarından meydana gelmektedir. Domun Gösterli Köyü tarafındaki vadi içinde açılan ocak nedeniyle yaklaşık 20 bin m²'lik alanda tahribat gözlenmiştir.

Nenezi Domu, Göllüdağ Domu'ndan sonra sahadaki en büyük riyolitik domdur. Kümülodom özelliği gösteren Nenezi Domu'ndan alınan kaya örneklerinin K/Ar yöntemiyle yapılan yaşlamasında 0,9 ± 0,2 (Batum, 1978a, 1978b), 1,18 ± 0,06 my, 1,2 ± 0,06 my (Bigazzi vd., 1997) bulgularına ulaşılmıştır. Derinkuyu-Güzelyurt karayolu kenarında bulunan domun karayoluna dönük yamacında, birbirine 100 m mesafede iki taş ocağı açılmış ve yaklaşık 47 bin m²'lik alan tahrip edilmiştir.

Antropojenik tahribatın etkilediği volkanik şekiller arasında maarlar da bulunmaktadır. İnceleme alanında özellikle Acıgöl (Nevşehir) Maarı ve Suvermez-Yelen Maarı'nın hala diri ve andezitik lavlarla bozulmamış hilal şeklindeki bölümünde taş ocakları görülmüştür. Maarlar içinde Acıgöl Maarı, Aksaray-Nevşehir ka-

rayolu üzerinde yer alan ve bilim çevrelerinde iyi bilinen tipik bir patlama çukurudur. Yaklaşık 348 m çapa sahip çukur oval formu olup içinde su bulunmamaktadır. Toplamda 0,41 km² alana sahip maarın çevre uzunluğu 2,59 km'dir. Maarın derinliği 48 m olarak ölçülmüştür. Maarın karayoluna bakan tarafındaki halkasında geçmişte taş ocağı açılmış ve malzeme alınarak, yaklaşık 23 bin m²'lik alan göz göre göre tahrip edilmiştir. Maara en büyük zararın ilgili karayolunun genişletme çalışmaları sırasında verildiği anlaşılmaktadır.



Fotoğraf 6. Acıgöl Maarı'nın kuzey halkası karayolu çalışmaları sırasında tahribata maruz kalmıştır.

Photo 6. The northern part of Acıgöl Maarı was subjected to destruction during road studies.

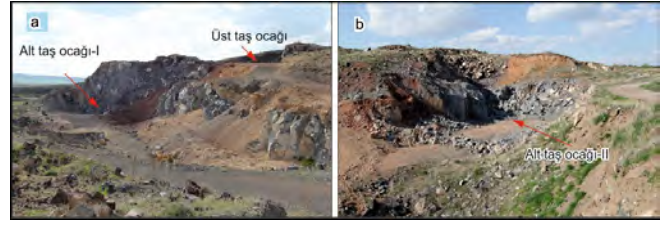
Acıgöl-Melendiz dağları arasındaki genç volkanik rölyefte en büyük tahribatı piroklastik koniler görmüştür. Tahribata uğrayan piroklastik koniler: Tatların Aşağı Kızıltepe (1271 m), Çevlik Tepe (1410 m), Kuyulutatlar-Kızıltepe (1509 m), Özyayla-Kızıltepe (1477 m), Gösterli-Kızıltepe (1614 m), ve Gösterli-Karnıyarık Tepe (1455 m) 'leridir. Bu koniler içinde en büyük tahribat kırmızı (kızıl) ve siyah renkli bazaltik cürufur ve yer yer bazaltik tüf, lapilli ve volkan bombalarından meydana gelen Tatların-Aşağı Kızıltepe konisinde gerçekleşmiş ve yaklaşık 75 bin m²'lik alan tahrip edilmiştir (Fotoğraf 7). Bu koni dışında en büyük tahribatı sırasıyla Kuyulutatlar-Kızıltepe (yaklaşık 26 bin m²), Gösterli-Karnıyarık Tepe (yaklaşık 25 bin m²), Çevlik Tepe (yaklaşık 22 bin m²), Gösterli-Kızıltepe (yaklaşık 10 bin m²) ve Özyayla-Kızıltepe (yaklaşık 1100 m²) piroklastik konileri görmüştür. Bu tepelerin bir jeoturizm kaynağı olarak görülmeyip sıradan bir taş ocağı şeklinde işletilerek yok edilmeleri oldukça düşündürücüdür.



Fotoğraf 7. Tatların-A.Kızıltepe konisi Karayolları 6. Bölge Müdürlüğü tarafından taş ocağı olarak işletilmektedir.

Photo 7. Lover Kızıltepe Cone is operated as a stone quarry by the 6th Regional Directorate of Highways.

Acıgöl yöresinde Kızılırmak istikametinde yayılmış siyah, pembe renkli bazalt, bazaltik andezit, trakiandezit türü lavlar, siyah renkli, sert, iri gözenekli, yer yer cüfurumsu nitelikte bazaltik lavlardır. Lavlar üzerinde de taş ocakları açılmıştır. Hemen yol kenarlarında açılan bu ocaklar nahoş görüntüler sergilemektedir. Acıgöl-Nevşehir karayolunun Tatların Köyü yakınlarındaki Kara Tepe üzerinden geçen karayolu lav akıntısını adeta ikiye bölmüştür. Aynı tepenin güneyindeki Baltalık Mevkisinde 2016 yılı uydu görüntüleri üzerinden yapılan ölçümlere göre 52 bin m²'lik alan taş ocağı olarak işletilmiş ve topografyada yer yer çukurlar ve basamaklar şeklinde inişli-çıkışlı topografik değişiklikler meydana getirilmiştir (Fotoğraf 8).



Fotoğraf 8. Tatların Karatepe'deki lav akıntıları üzerinde açılan taş ocağı çok geniş bir alanı kaplamaktadır.

Photo 8. The stone quarry that opens on the lava flows in the Karatepe of Tatların covers a very large area.

6. Sonuç ve Öneriler

Kapadokya Volkanik Provensi Anadolu'nun volkanik geçmişine ışık tutan belge niteliğindeki pek çok yerşekline ev sahipliği yapmaktadır. Volkanik bölge aynı zamanda tarihi misyonu nedeniyle her yıl binlerce yerli ve yabancı turiste mekân olmaktadır. Dolayısıyla yöredeki her bir yerşeklinin bilimsel değeri olduğu kadar tarihi ve turistik değerinin olduğu da göz ardı edilmemelidir. Asla istenmez ancak bu materyallere gereksinim varsa yol güzergâhlarından uzakta ve görsel bakımdan estetik değere daha az sahip olan kesimlerdeki noktalarda, başka benzeri olan domlar ve volkan konileri tercih edilmelidir.

Yapılan incelemeler neticesinde provenste hemen her yerde lav domları, piroklastik koniler ve lav akıntılarının kum ve taş ocağı olarak işletildiği görülmüştür. Uzun ve yorucu araştırmalar sonucunda 42 tahrip noktası belirlenmiş ve koordinatları alınarak haritalanmıştır. 2016 yılı uydu verileri üzerinden yapılan ölçümlerde 1.829.629 m² (181 ha) alanın taş-kum ocağı olarak işletilerek tahrip edildiği belirlenmiştir. Bu değerlerin geçen iki yılda daha da büyümüş olacağı açıktır.

Yerşekillerinde yapılan gözlemlerde degradasyon büyüklüğünün alınan malzeme miktarına göre değiştiği tespit edilmiştir. Aşırı miktarda malzeme alınan yerlerde bozulma oranı oldukça yüksektir. Bununla birlikte az malzeme alınan piroklastik konilerde de tahribat kolayca seçilebilmektedir. Yerşekilleri arasında en fazla değişime uğrayanların piroklastik koniler olduğu tespit edilmiştir. Lav akıntılarının yüzeyinde yer yer çukur şekiller bulursa da morfolojik değişim çok fazla fark edilmemektedir. Bu durum lav akıntılarının monoton görünümü olması ve alınan malzemeyle altından çıkarılan yeni yüzey arasında gerek litoloji gerekse kayaç rengi bakımında ayırt edilebilecek ölçekte fark bulunmamasından kaynaklanmaktadır.

Ruhsatlandırmalarda yerşekillerinin bilimsel ve jeoturizm açısından sağlayacağı faydalar dikkate alınmamış görünmektedir. Bu hususta 30187 sayılı Maden Sahaları İhale Yönetmeliğine eklenecek bir madde ile bilimsel öneme sahip yerşekillerinin ruhsatlandırma sahalarının dışında tutulması sorunu çözecektir. Yönetmeliklerle düzenlenmiş madencilikte yer seçimi, işletme ve maden ocaklarının kapatılmasına kadarki devrede doğaya en az zarar vererek madenlerden yararlanma ve tahrip alanlarının restorasyonu noktasında mevcut yönetmeliklerde belirtilen hususlara hemen hiçbir ocakta uyulmadığı görülmüştür. Çoğu taş ocaklarının hangi firma/kurum tarafından işletildiğine dair bir tabela dahi bulunmamaktadır.

Kum-taş ocağı faaliyeti şeklinde insan eliyle volkanik yerşekillerinin tahrip edilmesi çözülmeyi bekleyen önemli bir güncel problemdir. Bu konuda maden ruhsatlandırmasını yapan kamu

görevlilerinin ruhsat alanı içinde jeosit özelliğine sahip doğal oluşumların bulunup bulunmadığına dikkat etmeleri son derece önemlidir. Bu durum doğal varlıkların gelecek nesillere aktarılması bakımından yaşamsal önem taşımaktadır.

Kaynakça

- Atabey, E., (2010). Türkiye’de İnsan Kaynaklı (Antropojenik) Unsurlar ve Çevresel Etkileri. Ankara: MTA Gn. Müdürlüğü, Yer Bilimleri ve Kültür Serisi-7.
- Aydar, E. ve Gourgaud, A., (1998). The geology of Mount Hasan strato-volcano, Central Anatolia, Turkey. *J. Volcanol. Geotherm. Res.* 85, 129-152.
- Aydar, E., (1992). Etude volcano-structurale et magmatologique du strato-volcan Hasan Dağı (Anatolie Centrale-Turquie- These de Doctorat), Université Blaise Pascal, France.
- Aydar, E., Çubukçu, H.E., Şen, E., ve Akin, L., (2012). Central Anatolia’n Plateau, Turkey: incision and paleoaltimetry recorded from volcanic rocks. *Turkish Journal of Earth Sci.*, 22, 739–746.
- Aydar, E., Gündoğdu, N., Bayhan, H. ve Gourgaud, A., (1994). Kapadokya Bölgesi’nin Kuvaterner Yaşlı Volkanizmasının Volkanik-Yapısal ve Petrolojik İncelenmesi. *TÜBİTAK Türk Yerbilimleri Dergisi*, 3 (1), 25-42.
- Aydar, E., Gündoğdu, N., Bayhan, H. ve Gourgaud, A., (1994). Kapadokya Bölgesi’nin Kuvaterner Yaşlı Volkanizmasının Volkanik-Yapısal ve Petrolojik İncelenmesi, *TÜBİTAK Yerbilimleri Dergisi*, 25 (3), 25-42.
- Aydar, E., ve Gourgaud, A., (1998). The Geology of Mount Hasan Strato-volcano, Central Anatolia, Turkey, *Journal of Volcanology and Geoth. Research*, Elsevier Science B.V., 85, 129-152.
- Batum, İ., (1978a). Nevşehir güneybatısındaki Göllüdağ ve Acıgöl volkanitlerinin jeokimyası ve petrolojisi : *Yerbilimleri Dergisi*, 4 (1-2), 70-88.
- Batum, İ., (1978b). Nevşehir güneybatısındaki Göllüdağ ve Acıgöl volkanitlerinin jeolojisi ve petrografisi: *Yerbilimleri Dergisi*, 4 (1-2), 50-69.
- Bigazzi, G., Yeğingil, Z., Boztuğ, D., Ercan, T., Norelli, P. ve Özdoğan, M., (1997). Studi di proveienza della obsidiana con il metodo tracce di fissione: nuovi dati sulle potenziali fonti anatoliche. IV. Giornata “Le Scienze della Terra e l’Archeometria”, Naples. 20-21 Feb. 1997, Abstracts, 33.
- Bigazzi, G., Yeğingil, Z., Ercan, T., Odonne, M. ve Özdoğan, M., (1993). Fission track dating obsidians in Central and Northern Anatolia. *Bull. Volcanology*, 55, 588-595.
- Çiner, A., Aydar, E., Dirik, K., Rojay, B., Ersoy, O., Sayın, E., Çubukçu, E., Yıldırım, C., ve Kutluay, A., (2011). Vertikal Anatolian Movement Proje (Proje No: 107Y333), Ankara: TÜBİTAK.
- Dönmez, M., Türkecan, A. & Akçay, A. E., (2003). Kayseri-Niğde-Nevşehir Yöresi Tersiyer Volkanikleri, (Rapor No: 10575), Ankara, MTA Genel Müdürlüğü.
- Ercan, T., (1986). Orta Anadolu’daki Senozoyik Volkanizması, *MTA Dergisi*, 107, 119-140.
- Ercan, T., Akbaşlı, A., Yıldırım, T., Fişekçi, A., Selvi, Y., Ölmez, M. ve Can, B., (1991). Acıgöl (Nevşehir) Yöresindeki Senozoyik Yaşlı Volkanik Kayaçların Petrolojisi, *MTA Dergisi*, 113, 31-44.
- Ercan, T., Fujitani, T., Matsuda, J. I., Tokel, S., Notsu, K., Tadahide, U. I., Can, B., Selvi, Y., Yıldırım, T., Fişekçi, A., Ölmez, M. ve Akbaşlı, A., (1990). Hasan Dağı- Karacadağ (Orta Anadolu) Dolaylarındaki Senozoyik Yaşlı Volkanizmanın Kökeni ve Evrimi, *Jeomorfoloji Dergisi*, 18, 39-54.
- Ercan, T., Yıldırım, T. ve Akbaşlı, A., (1987). Gelveri (Niğde)- Kızılcin (Nevşehir) Arasındaki Volkanizmanın Özellikleri. *Jeomorfoloji Dergisi*, 15, 27-36.
- Erkal, T. ve Taş, B., (2013). Jeomorfoloji ve İnsan: Uygulamalı Jeomorfoloji, İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Goudie, A. S., (1993). Human influence in geomorphology: A general review, with a concern for the future, in a major journal. *Geomorphology*, 7, 37–59.
- Gray, M., (2004). Geodiversity: Valuing and Conserving Abiotic Nature. Chichester: John Wiley.
- Kalayci, M. ve Uzun, O., (2017). Madencilik Sonrası Maden Alanlarının Rekreatif Amaçlı Değerlendirilmesi. *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi (IBAD)*, 2 (2), 232-244.
- Konya İl Çevre Durum Raporu, (2006). Konya: Konya İl Çevre ve Orman Müdürlüğü.
- Kopar, İ., (2007). Hasan Dağı ve Yakın Çevresi’nin Fiziki Coğrafyası, Ankara: Gündüz Eğitim ve Yayıncılık.
- Kubalíková, L., (2013). Geomorphosite assessment for geotourism purposes. *Czech Journal of Tourism*, 2 (2), 80-104.
- Kurugöl, S., (2017). Puzolanik Aktivite Tespit Yöntemleri: Fiziksel Metotlar, *Cumhuriyet Üniversitesi Fen Fakültesi Fen Bilimleri Dergisi (CFD)*, 38 (1), 21-39.
- Nir, D., (1983). Man, a geomorphological agent: an introduction to anthropic geomorphology. Jerusalem: Keter. A general survey that was ahead of it’s time. Springer Netherlands, ISBN: 978-90-277-1401-5.
- Notsu, K., Fujitani, T., Ui, T., Matsuda, J. ve Ercan, T., (1995). Geochemical Features of Collision-Related Volcanic Rocks in Central and Eastern Anatolia, Turkey, *Journal of Volcanology and Geothermal Research*, 64, 171-192.
- Olanca, K., (1994). Geochimie des lavas Quaternaires de Cappadoce (Turquie): Les appareils monogeniques (These de Doctorat), Université Blaise Pascal, France.
- Panizza, M. ve Piacente, S., (2005). Geomorphosites: a bridge between scientific research, cultural integration and artistic suggestion. *Quaternario*, 18 (1), 3-10.
- Panizza, M. ve Piacente, S., (2008). Geomorphosites and geotourism. *Revista Geografica Academica*, 2 (1), 5-9.
- Panizza, M., (2001). Geomorphosites: Concepts, Methods and Example of Geomorphological Survey. *Chinese Science Bulletin*, 46, 4-6.
- Pasquare, G., (1968). Geology of the Cenozoic volcanic area of Central Anatolia. *Atti Accad. Naz. Lincei Mem.*, 9, 55-204.
- Pasquare, G., Poli, S., Vezzoli, L. ve Zanchi, A., (1988). Continental arc Volcanism and tectonics setting in Central Anatolia, Turkey, *Tectonophysics*, 146, 217-230.
- Pralong, J. P., (2003). Valorisation et vulgarisation des sciences de la Terre: les concepts de temps et d’espace. In Reynard, E., Holzmann, C., Guex, D., & Summermatter, N. (Eds.), *Geomorphologie et tourisme*, Actes de la Reunion annuelle de la Societe Suisse de Geomorphologie (SSGm), Finhaut, 21-23 septembre 2001, Travaux et Recherches n° 24 Lausanne: Institut de Geographie, 115-127.
- Reynard, E., Holzmann, C. & Guex, D., (2003). Geomorphologie et tourisme: quelles relations? In Reynard, E., Holzmann, C., Guex, D., ve Summermatter, N. (Eds.), *Geomorphologie et tourisme*, Actes de la Reunion annuelle de la Societe Suisse de Geomorphologie (SSGm), Travaux et Recherches n°24, Finhaut, 21-23 septembre 2001, Lausanne: Institut de Geographie, 1-10.
- Rodriguez-Gonzalez, A., Fernandez-Turiel, J.L., Pérez-Torrado, F.J., Aulinas, M., Carracedo, J.C., Gimeno, D., Goillou, H. ve Paris, R., (2011). GIS methods applied to the degradation of monogenetic volcanic fields: A case study of the Holocene volcanism of Gran Canaria (Canary Islands, Spain). *Geomorphology*, 134, 249-259.
- Şengör, A.M.C. ve Yılmaz, Y., (1981). Tethyan evolution of Turkey; a plate tectonic. *Tectonophysics*, 75, 181-241.
- Temel, A., (1992). Kapadokya Eksplozif Volkanizmasının Petrolojik ve Jeokimyasal Özellikleri (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Türkecan, A., (2015). Türkiye’nin Senozoyik Volkanitleri, Ankara: MTA Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Türkecan, A., Kuzucuoğlu, C., Mouralis, D., Pastre, J.F., Atıcı, Y., Guillou, H. ve Fontugne, M., (2004). Upper Pleistocene volcanism and Paleogeography in Cappadocia, (Rapor No: 10625). Turkey. MTA Gn. Müdürlüğü.
- Williams, R. S. ve Moore, J. G., (1973). Iceland chills lava flow. *Geoti-*

mes, 18, 14–17.

<https://gdex.cr.usgs.gov/gdex/> Son Erişim: 02.04.2018.



Farklı toprak özelliklerine bağlı toprak kabuk oluşumu

Soil crust formation depend on different soil characteristics

Ali İmamoğlu^a  Selim Eraslan^b  Adem Coşkun^c  Fikret Saygın^c  Orhan Dengiz^c 

^a Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Nevşehir.

^b Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Samsun.

^c Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Toprak Bilimi ve Bitki Besleme Bölümü, Samsun.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 02.04.2018

Kabul/Accepted: 05.10.2018

Anahtar Kelimeler:

Arazi kullanımı/örtüsü
 Toprak kabuk oluşumu
 Toprak degradasyonu
 Ilıcak ve Kumçayı havzaları

Keywords:

Land use/cover
 Formation of soil crust
 Soil degradation
 The Ilıcak and Kumçayı watersheds

*Sorumlu yazar/Corresponding author:

(A. İmamoğlu) aliimamoglu@yandex.com

DOI: 10.17211/tcd.411983

Atf/Citation:

İmamoğlu, A., Eraslan, S., Coşkun, A., Saygın, F., Dengiz, O. (2018). Farklı toprak özelliklerine bağlı toprak kabuk oluşumu. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 47-52.
 DOI:10.17211/tcd.411983.

ÖZ / ABSTRACT

Toprak insanlığın en önemli doğal kaynaklarından birisidir. Erozyon gibi sebeplerle topraklarımız taşınarak yok olmaktadır. Mevcut toprak varlığımız ise fiziksel ve kimyasal olarak bozularak verimsizleşmektedir. Toprakların korunması ve sürdürülebilir kullanımı konusunda yapılan çalışmalar artırılmalıdır. Toprak yüzeyinde kabuk veya kaymak tabakası oluşması özellikle eğimli ve yüzey örtüsü zayıf alanlarda önemli bir toprak problemidir. Bu çalışma, Gediz çayı havzası içerisinde bulunan Ilıcak ve Kumçayı havzalarında yapılmıştır. Sahanın toplam alanı 16.645 ha'dır. Batı kesimi alçak ova niteliğinde arazilerden oluşurken, doğuda tepelik dağlık araziler bulunmaktadır. Bu çalışma Ilıcak ve Kumçayı havza alanı içerisinde yer alan toprakların kabuk oluşumunun durumunu ve sebeplerini araştırmak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle araştırma sahasından farklı arazi kullanım ve arazi örtüsü altında 700m x 700 m grid aralıklarla toplam 318 adet toprak örneği yüzeyden (0-20 cm) toplanmıştır. Laboratuvar analizleri sonrası elde edilen sonuçlar, kabuk oluşum durumu hesaplanmasında kullanılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre, araştırma sahası topraklarının yaklaşık %80'inde, toprakta kabuk oluşum miktarı çok yüksek olarak belirlenmiştir. Araştırma sahasının güney kesiminde ise düşük sınıflı kabuk oluşum alanları görülmektedir. Kabuk oluşumunun önüne geçmek için toprakların agregatlaşmasının artırılması, toprağa organik madde ilave edilmesi önemli mücadele yöntemlerindedir. Ayrıca, mevcut sulama tekniklerinin gözden geçirilerek, uygun sulama sistemleri kullanılması faydalı olacaktır. Mera arazilerinde ise aşırı otlama gibi sebepler kabuk oluşumu ve erozyonu tetiklemektedir.

*Soil, one of the most significant natural sources of humankind, tend to vanish due to eroding, and becomes unproductive, destroyed both psychically and chemically. Therefore, it is necessary to conduct more studies with regard to conserving soil and its sustainable usage. Occurrence of crust or slippery layer on soil surface is an important soil problem especially in sloping and weak surface areas. This study was conducted in the two adjusted watersheds called as Ilıcak and Kumçayı in the river Gediz Basin, and covers about 16.645 ha. The west side of the research area is the low land plain while, in the east side of the study area land form is generally hilly and mountainous. The aim of this study is to investigate the formation of soil crust in the Ilıcak and Kumçayı watersheds soil. In this study, total 318 soil samples were collected from soil surface (0-20 cm) under different land use and land cover and based on the 700*700 m grid. After laboratory analysis, obtained results were used in estimation of crust formation. According to the results of the research, the 80% of study area has high soil crust formation problem whereas, low soil crust formation risk was detected in the south part of the study area. In this respect, in order to prevent soil crust formation, it should be increased aggregation by applying organic matter into soil. Besides, it should be taken some precautions such as choosing most suitable irrigation techniques, arrangement of cultivation or tillage time. In addition, in pasture lands should be avoided from excessive grading that leads to formation of soil crust and erosion.*

1. Giriş

Canlı yaşamı üzerinde önemli etkiye sahip toprak, insanlığın en önemli doğal kaynaklarından biridir. Tarım ve mera arazileri gibi geleceğimiz açısından önem arz eden alanların amaç dışı kullanımları erozyon gibi birçok büyük problemi de beraberinde getirmektedir. Erozyon toprağın taşınmasının yanında, mevcut toprak varlığının fiziksel ve kimyasal olarak bozulması

ve toprak veriminin düşmesi anlamına gelmektedir. Türkiye'de tarım alanlarının %59'unda, orman alanlarının %54'ünde ve mera alanlarının %64'ünde aktif erozyon bulunmaktadır (T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Çölleşme ve Erozyonla Mücadele Genel Müdürlüğü, 2017).

Ülkemizde toprak koruma konusuna ve sürdürülebilir toprak kullanımına yönelik çalışmalar son yıllarda artmaya başlamıştır. Ülkemiz topraklarının gerek ekolojik (engebeli topografya, düzensiz yağış, seyrek vejetasyon vb.) gerekse de insan faaliyetlerinin (yanlış arazi kullanımı, aşırı otlatma, orman kesimi vb.) olumsuz etkisi altında olan topraklarımızın korunmasına yönelik uygulamaya dönük çalışmalar yapılmazsa, ülkemizdeki erozyon boyutunun daha ciddi oranlara doğru ilerleyeceği açıktır. Bu anlamda, erozyona sebep olan faktörler belirlenmeli ve bu problemlerin çözülmesine yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Toprak yüzeyinde kabuk veya kaymak tabakası oluşması özellikle eğimli ve yüzey örtüsü zayıf alanlarda yağmur veya sulama suyunun toprak içerisine infiltrasyonunu önlemesi veya azaltması sonucu yüzey akışı sayesinde erozyon oluşmasına neden olmaktadır. Kabuk oluşumu sadece ekolojik anlamda değil aynı zamanda tarım arazilerinde tohumun bu tabakayı kırıp çıkışını önlemesi ve gerekli suyun toprak içerisinde depolanmasını önlemesi nedeniyle de önemli ürün kaybına neden olacağı için ekonomik kayba neden olan bir toprak sorunu olarak ta karşımıza çıkmaktadır. Lutz (1952), çok az silt ve ince kum içeren topraklarla birlikte kaba kumlu topraklar hariç hemen hemen her çeşit bünyedeki topraklarda kaymak tabakası oluşabileceğini ileri sürmektedir. Araştırmacı, genellikle aşırı derecede ince kum ve silt içeren toprakların kuvvetli derecede kabuk oluşturma özelliğine sahip olduklarını bildirmiştir.

Kabuk tabakası oluşumu sadece bünye ile alakalı değildir, aynı zamanda erozyonu hızlandıran etmenlerden dispersiyon oranı ve agregat stabilitesi değerleri de kabuk oluşumunu etkilemektedir. Literatürde "aşınımı etkileyen en önemli toprak özellikleri; toprağın bünyesi yanında toprağın strüktürü, hidrolik geçirgenliği, organik madde kapsamı olarak tanımlanmaktadır" (Antal, 1994; Cebel vd., 2013).

Akhisar sınırları içerisinde bulunan iki mikro havzada yapılan bu çalışmada, çalışma alanında farklı arazi örtüsü ve arazi kullanımları altında alınan topraklarda fiziksel bozulmanın önemli bir parametresi olan toprak kabuk oluşumunun durumu değerlendirilmiştir. Havzadan alınan toprak örneklerinde yapılan bazı fiziksel ve kimyasal analiz sonuçları ile kabuk oluşum hesaplaması sonrası çıkan sonuçlar, jeoistatistiksel yöntemler ile birlikte değerlendirilmiştir.

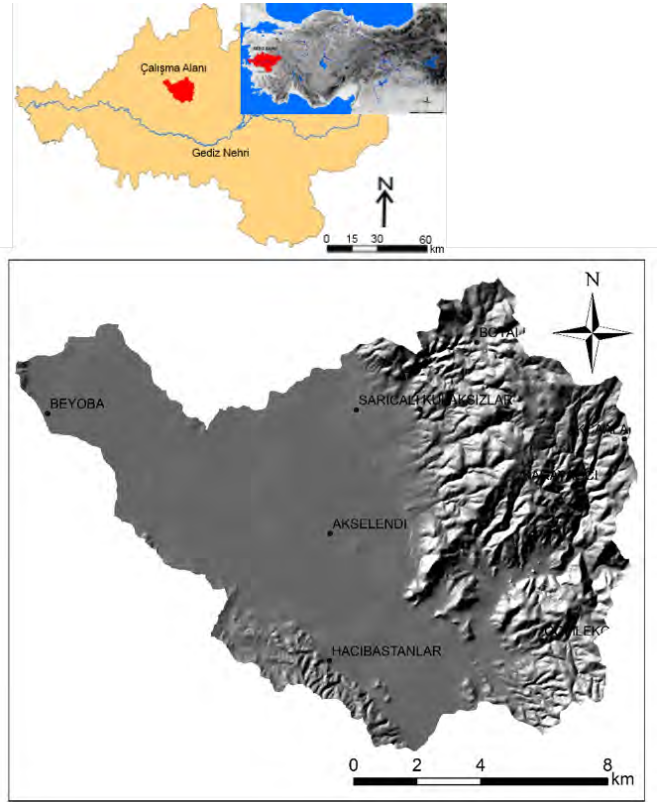
2. Materyal ve Yöntem

2.1. Materyal

2.1.1. Araştırma sahasının yeri ve sınırları

Araştırma sahası, Gediz çayı havzası içerisinde bulunan Ilıcak ve Kumçayı havzalarının su bölümü çizgileri esas alınarak oluşturulmuştur. Sahanın toplam alanı 16645 ha'dır (Şekil 1). Batı kesimi alçak ova niteliğinde arazilerden oluşurken, doğuda hafif ve yüksek eğimli sahalarda bulunmaktadır. Araştırma sahasının deniz seviyesinden yükseltisi 70 m ile 760 m arasında değişmektedir.

Araştırma sahasında bulunan jeolojik formasyonlar genellikle alüvyon, kum taşı, çakıl taşı kireç taşı gibi malzemeler içermektedir. Araştırma sahasında ortalama sıcaklık değerleri yıllık 13.5°C - 16.6°C arasında ve ortalama yağış değeri ise yıllık 450 mm ile 1060 mm arasında değişmektedir.



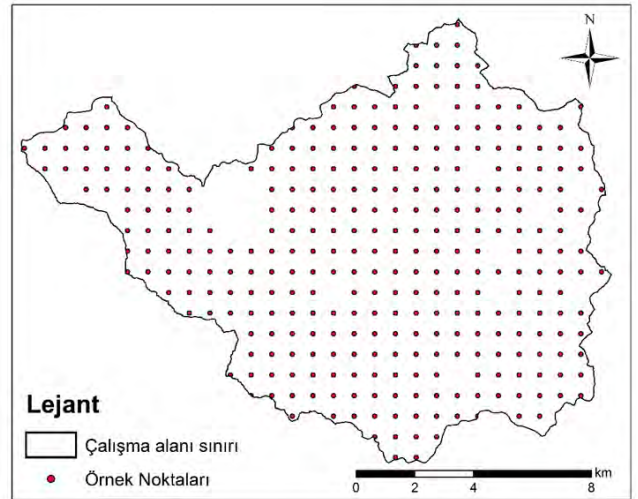
Şekil 1. Araştırma sahası lokasyon haritası.

Figure 1. The location of the research.

2.2. Yöntem

2.2.1. Toprak örnek alımı ve analizleri

Çalışma alanı içerisinde 700m x 700m şeklinde oluşturulan grit sistemi ile yüzeyden (0-20 cm) 318 adet toprak örnekleme yapılmıştır. Toprak örneklemesine ait desen Şekil 2'de verilmiştir.



Şekil 2. Toprak örnek noktaları.

Figure 2. Soil sample points.

2.2.2. Jeoistatistiksel yöntemler

Araştırma sahasında kabuk oluşumunu en iyi şekilde temsil edecek jeoistatistiksel yöntemi belirlemek amacıyla 14 ayrı model uygulanmış ve Inverse Distance Weighting (1) yöntemi uygun bulunmuştur. Dağılımın en uygun olan modelin belirlenmesinde hata kareler ortalaması (RMSE) en düşük olan de-

ğere göre belirlenmiştir (Tablo 1). RMSE'nin hesaplanmasında şu formül kullanılmıştır.

$$RMSE = \sqrt{\frac{\sum(z_i^* - z_i)^2}{n}}$$

Eşitlikte;

Z_i : tahmin edilen değer, Z_i^* : ölçülen değer ve n örnek sayısını ifade etmektedir.

Tablo 1. Jeostatistiksel modeller ve uygun RMSE değeri.

Table 1. Geostatistical models and appropriate RMSE values.

Jeostatistiksel Yöntemler			RMSE değerleri
Inverse Distance Weighting	IDW	1	9.931
		2	10.05
		3	10.19
Radial Basis Functions	RBF	Completely Regularized Spline	10.43
		Thin Plate Spline	12.33
Kriging	Ordinary Kriging	Spherical	10.37
		Exponential	10.69
		Gaussian	10.1
	Simple Kriging	Spherical	10.34
		Exponential	10.79
		Gaussian	10.1
	Universal Kriging	Spherical	10.16
		Exponential	10.59
		Gaussian	9.937

Kabuk oluşumu

Kabuk tabakası farklı araştırmacılar tarafından kaymak tabakası oluşumu, kırıklı toprak tabakası gibi farklı biçimlerde isimlendirilmiştir.

Toprak kabuk oluşumu Pieri 'e (1989) göre aşağıdaki formül yardımıyla hesaplanmış ve sınıf aralıkları Tablo 2'de verilmiştir.

$$TKI = OM(\%) * 100 / C(\%) + Si(\%)$$

TKI: Toprak Kabuk İndeksi, OM: Organik madde, C: Kil, Si: Silt

Tablo 2. Toprak Kabuk İndeksi sınıfları ve değerleri (Pieri, 1989).

Table 2. Earth Crust Index classes and values (Pieri, 1989).

Tanım	Sınıf değerleri	Sınıf aralığı
Çok şiddetli fiziksel bozulmuş	1	TKI < 5
Şiddetli fiziksel bozulmuş	2	5 < TKI < 7
Düşük fiziksel bozulmuş	3	7 < TKI < 9
Fiziksel bozulmuş yok	4	TKI > 9

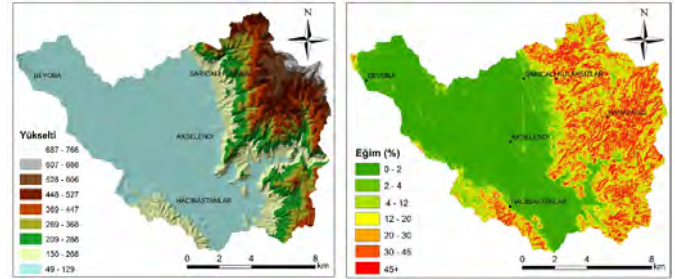
Toprak örneklerinde, Bünye (Tekstür): bozulmuş toprak örneklerinde (Bouyoucos, 1951), Serbest karbonatların tayininde Scheibler kalsimetresi kullanılarak (Soil Survey Staff, 1993), Toprak reaksiyonu (pH): Saturasyon çamurunda pH metre kullanılarak (Soil Survey Staff, 1992), Elektriksel iletkenlik: Saturasyon çamurunda kondaktivimetre aleti kullanılarak (Soil Survey Staff, 1992), Organik madde: Walkley-Black yönteminin Jackson tarafından modifiye edilmiş şekli ile yapılmıştır (Jackson, 1958).

3. Bulgular ve Tartışma

3.1. Havzanın Topoğrafya Özellikleri

Araştırma sahasının batı kesimleri yaklaşık %0-6 eğim arasında düz ve düze yakın ve hafif eğimli ova tabanı arazilerinden oluşmaktadır. Tarıma uygun araziler olan bu alanlar dağ içi ovası ni-

teligi taşımaktadır. Sahanın doğu ve kuzey-doğu kesimlerinde ise eğim değerleri yüksektir. Yer yer % 45 eğim değerleri görülen vadiler karşımıza çıkmaktadır.

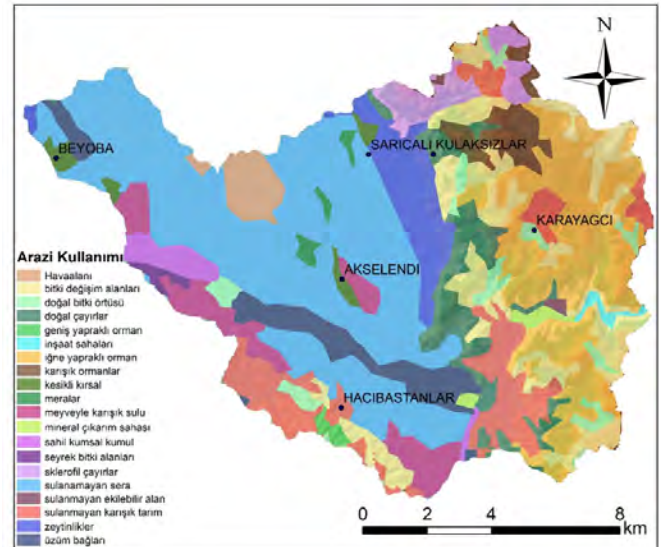


Şekil 3. Araştırma sahası eğim ve yükseklik haritaları.

Figure 3. Slope and elevation maps of the study area.

3.2. Havzanın arazi kullanımı ve arazi örtüsü

Araştırma sahasının arazi kullanımı ve arazi örtüsü sınıflandırması 2015 yılına ait Landsat uydu görüntüsü kullanılarak CO-RINE arazi örtüsü ve arazi kullanım sınıflaması dikkate alınarak yapılmıştır. Elde edilen haritaya göre dağılım genel olarak sulu tarım, kuru tarım, maki, çalılık arazi, orman, yerleşimler, çıplak ve kumlu alanlar şeklindedir. Çalışma alanı içerisinde dağılım gösteren arazi kullanımı/arazi örtüsü (AK/AÖ) türlerinin alansal ve oransal dağılımları Tablo 2'de verilmiştir. Tablo 3'e göre; araştırma sahasında sulanan alanlar başta olmak üzere tarım alanları (%54.4) fazlaca görülmektedir. Dağlık alanlarda ise en fazla görülen arazi örtüsü iğne yapraklı ormanlardır (%14.8).



Şekil 4. Araştırma sahası arazi kullanımı haritası..

Figure 4. Land use map for research.

3.3. Kabuk Oluşumu

Toprak örneklerinde bazı fiziksel ve kimyasal özellikleri içeren 8 adet farklı parametre (kil, silt, kum, pH, EC, kireç, organik madde, toprak kabuk oluşumu) incelenmiş ve bu özelliklerin tanımlayıcı istatistiksel hesaplamaları yapılmıştır (Tablo 4). Elde edilen sonuçlara göre, araştırma sahasında hakim toprak tekstürü kumlu bünyeli topraklardır. Araştırma sahasının pH değerlerinin 6,55 ile 8,28 arasında değişmekte olup, ortalama 7.3'dür. Toprakların organik maddeleri ise oldukça yüksek değişkenlik göstermekte olup %0.13 ile %5.53 arasında belirlenmiştir. Ben-

zer durum toprakların kireç içerikleri içinde de görülmektedir. Toprak kabuk oluşumu ortalama değerine baktığımızda yüksek olduğu, sahada kabuk oluşumunun problem teşkil ettiği görülmektedir.

Tablo 3. Arazi kullanım/arazi örtüsü türlerinin alanları.

Table 3. Fields of land use / land cover types.

Arazi kullanımı/Arazi örtüsü (AK/AÖ) türü	Alan	
	ha	%
Kesikli kırsal	1854.9	1.1
Havaalanları	3564	2.1
Mineral çıkarım sahaları	939.6	0.6
İnşaat sahaları	615.6	0.4
Sulanmayan ekilebilir alan	356.4	0.2
Sulanan alan	51281.1	30.8
Üzüm bağları	7711.2	4.6
Zeytinlikler	8415.9	5.1
Meralar	1061.1	0.6
Sulanmayan karışık tarım	14588.1	8.8
Meyveyle karışık sulu	8189.1	4.9
Doğal bitki örtüsü ile birlikte bulunan tarım alanları	4608.9	2.8
Geniş yapraklı ormanlar	591.3	0.4
İğne yapraklı ormanlar	24615.9	14.8
Karışık ormanlar	4544.1	2.7
Doğal çayırliklar	8618.4	5.2
Sklerofil bitki örtüsü	4746.6	2.9
Bitki değişim alanları	16767	10.1
Sahiller, kumsallar ve kumluklar	2673	1.6
Seyrek bitki alanları	704.7	0.4
Toplam	166446.9	100.0

Tablo 4. Temel tanımlayıcı istatistik.

Table 4. Fields of land use / land cover types.

	Kil (%)	Silt (%)	Kum (%)	pH (1.2.5)	EC (dSm ⁻¹)	OM (%)	CaCO ₃ (%)	TKI
Örnek sayısı	318	318	318	318	318	318	318	318
Ortalama	6.1563	8.4608	85.382	7.328	0.6653	2.1238	10.5333	19.8447
Median	4.9500	6.0600	88.200	7.300	0.6500	1.8700	6.5200	15.4000
Std. sapma	4.10241	6.32444	9.6845	0.265	0.2516	1.18956	10.61855	15.35632
Varyans	16.830	39.999	93.790	0.071	0.063	1.415	112.754	235.817
En düşük değer	0.83	0.48	39.41	6.55	0.22	0.13	0.59	1.40
En yüksek değer	29.25	36.85	98.67	8.28	1.83	5.53	76.94	88.70

Temel tanımlayıcı istatistikleri yapılan toprak örneklerinin hangi sınıf kabuk oluşumu alanlarından alındığı tabloda belirtilmiştir (Tablo 5).

Tablo 5 Toprak kabuk oluşumu sınıflarından alınan örnek sayıları ve yüzdeleleri.

Table 5. Sample numbers and percentages taken from soil crust formation classes.

Örnek sayısı	Örnek Yüzdesi	Toprak Kabuk Oluşum Sınıfı
30	9.4	TKI 1
27	8.5	TKI 2
33	10.3	TKI 3
228	71.8	TKI 4

Elde edilen korelasyon sonuçlarına göre 28 korelasyon çiftinden 10 tanesi istatistiksel olarak anlamlı ($p < 0.05$; $p < 0.01$) bulunmuştur. Toprak kabuk oluşumu ile bünye özellikleri arasında $p < 0.05$ düzeyinde anlamlılıklar tespit edilmiştir. Kil ve silt ile kabuk oluşumu arasında pozitif bir ilişki görülürken, kum ile

kabuk oluşumu arasında negatif bir anlamlılık olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Toprakta kabuk oluşumunun pH, kireç, EC gibi diğer analiz sonuçları ile arasında istatistiksel bir anlamlılık bulunmamıştır (Tablo 6).

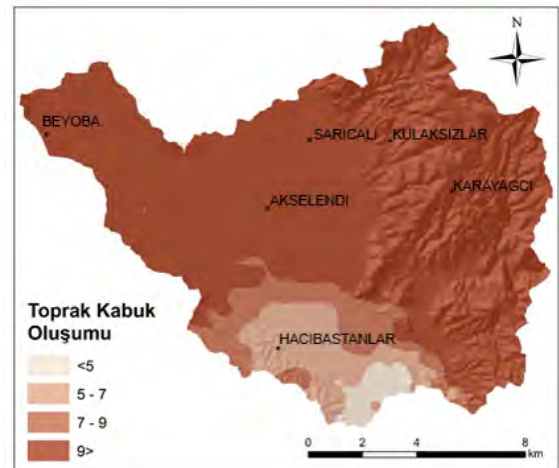
Tablo 6. Araştırma sahası toprak analiz sonuçlarının faktör analizi (Spearman Korelasyonu).

Table 6. Factor analysis of soil analysis results (Spearman Correlation).

	Kil	Silt	Kum	pH	EC	OM	CaCO ₃
Silt	0.617**						
Kum	-0.814**	-0.946**					
pH	-0.035	-0.121*	0.104				
EC	0.157**	-0.048	-0.009	-0.401**			
OM	0.039	-0.084	0.060	-0.078	0.260**		
CaCO ₃	-0.051	-0.036	0.053	0.060	-0.004	0.072	
TKI	0.130*	0.134*	-0.142*	0.012	0.093	0.070	0.044

3.4. Jeostatistiksel dağılış ve değerlendirme

Araştırma sahasında toprak kabuk oluşumunun yüksek olduğu alanlar 13694 ha ile sahanın yaklaşık %82'sini kaplamaktadır. 2. ve 3. sınıf içerisinde yer alan sahalar ise sahanın yaklaşık %16'lık kısmında görülmektedir (Tablo 7). Kabuk oluşumunun çok düşük değerler gösterdiği alanlar ise, sahanın güneyinde küçük bir alanda göze çarpmaktadır. Bölge topraklarının kabuk oluşumu konusunda problemler alanlar olduğu görülmektedir. Şüphesiz bu yüksek oranlar bölgede yapılan tarım faaliyetleri üzerinde olumsuz bir etki göstermektedir. Özellikle sulamalı tarım yapılan alanlarda toprak kabuk oluşumu tarımsal verimi de etkilemektedir



Şekil 5. Araştırma sahası toprak kabuk oluşumu haritası.

Figure 5. The soil crusts map of the research area..

Tablo 7. Araştırma sahası kabuk oluşumu sınıflarının dağılımı.

Table 7. Distribution of research-grade shell formation classes.

Sınıf aralığı	Sınıf değeri	Alan	
		ha	(%)
< 5	1	359	2.16
5 - 7	2	1314	7.89
7 - 9	3	1298	7.79
9 >	4	13694	82.17
Toplam		16665	100

4. Sonuç ve Öneriler

Bu çalışma ile Ilıcak ve Kumçayı havzaları içerisinde dağılım gösteren arazilerinde erozyona sebep olan ve aynı zamanda önemli bir tarım problemi olan, toprak kabuk oluşumu incelenmiştir. Araştırma sahasında elde edilen sonuçlara göre, sahanın yaklaşık %80'inde yüksek oranda kabuk oluşumu görülmektedir. 13.694 ha alanda görülen kabuk oluşumu sahanın doğu ve kuzey kesimlerinde yaygındır. Özellikle bu durum doğuda eğim değerlerinin yüksek olduğu alanlarda farklı arazi örtüleri altında görülmektedir. Ova kesiminin kuzeyinde ise tarım arazilerinde önemli bir problem olarak görülmektedir.

Başlıca tedbirleri sıralayacak olursak:

Agregat stabilitesini arttırıcı önlemler almak uygun olacaktır. Agregat stabilitesinin yükseltilmesi toprakların erodobilitesini de yükseltecek, dolayısıyla toprak kaybının ve buna bağlı ortaya çıkan su kaybının önüne geçilmiş olacaktır. Agregat stabilitesinin arttırılması için toprağa organik madde takviyesi yapılması uygun bir yöntemdir. Özellikle Anadolu da yaygın olarak yapılan anız yakımının önüne geçilmesi toprakların organik madde miktarını yükseltecektir. Bunun yanında sonbaharda baklagil türü bitkiler ekerek yaz başı sürülmek kaydıyla bitkilerin toprağa karıştırılması (yeşil gübre uygulaması) faydalı bir yöntemdir.

Sodyum miktarı yüksek toprakların kabuk oluşumuna daha uygun olduğu literatüre dayanarak tespit edilmiştir. Aynı zamanda sodyum miktarının yüksek olması dispersiyon oranını da yükseltmektedir. Bu sebepler ile sodyum miktarının düzenlenmesi için toprağa kükürt takviyesi yapılabilmektedir. Sodyum miktarının dengede olması için kullanılan sulama suyunun uygunluğu da kontrol edilmelidir.

Toprak kabuk oluşumu geçirimsiz bir tabaka oluşturmakta ve infiltrasyonu etkilemektedir. İnfiltrasyon gücü düşük topraklarda bitki kök gelişimi sağlıklı bir şekilde olmamaktadır. Bu sebeple arazilerin özellikle bahar döneminde yağış ve hızlı kuruma sonrasında kültivatör gibi araçlarla kabuk oluşumunu parçalayacak, toprağın fiziksel özelliklerini düzenleyecek şekilde işlenmesi faydalı olacaktır.

Toprağın fiziksel yapısını korumaya yönelik alınabilecek önlemlerden bir diğeri ise uygun sulama yöntemlerinin kullanılmasıdır. Özellikle salma sulama uygulaması toprakların fiziksel ve kimyasal yapısını bozmaktadır. Salma sulama tekniği ile toprak yüzeyindeki gözenekler şişme yoluyla ve daha küçük parçacıklar tarafından kapatılarak suyun yüzeysel akışa geçmesine sebep olmaktadır.

Doğru arazi kullanımı toprakların sürdürülebilirliğini sağlama konusunda oldukça önemlidir. Nöbetleşe ekim yapmak toprakların daha verimli kullanılmasına yardımcı olacaktır. Kabuk oluşumuna karşı arazinin boş bırakılmaması da tavsiye edilen yöntemlerden bir tanesidir. Yapılan araştırmalar sonucu özellikle kinetik enerjisi yüksek yağışların toprakta kabuk oluşumunu arttırdığı görülmüştür. Bunun önüne geçebilmek için arazinin özellikle bahar döneminde örtülü olması faydalı olacaktır.

Teşekkür

Bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde katkıda bulunmalarından dolayı Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Çölleşme ve Erozyonla Mü-

cadele Genel Müdürlüğü'ne teşekkür ederiz.

Kaynakça

- Antal J. (1994). Erosion Factors. In: Soil Conservation and Silviculture (eds. Dvorak J, Novak L), Elsevier, Amsterdam, 39-77.
- Bouyocous, G.J. (1951). A recalibration of the hidrometer method for making mechanical analysis of soils. *Agronomy Journal*, 43, 435-438.
- Cebel H, Akgül S, Doğan O, Elbaşı F, (2013). Türkiye büyük toprak gruplarının erozyona duyarlılık "K" faktörleri. *Toprak Su Dergisi*. 2 (1): 30-45.
- Jackson, M.L. (1958). Soil chemical analysis. Prentice Hall Inc., Englewood Cliffs, N.J.
- Lutz, J.F. (1952). Mechanical Impedance and Plant Growth. In: Soil Physical Conditions and Plant Growth Shaw, B.T., ed.), Academic Press, New York, 491.
- Pieri, C. (1989). Fertilité des terres de savane. Bilan de trente années de recherche et de développement agricole au sud du Sahara. IRAT, Paris, 444 pp.
- Soil Survey Staff. (1992). Procedures for collecting soil samples and methods of analysis for soil survey. Soil Surv. Invest. Rep. I. U.S. Gov. Print. Office, Washington D.C. USA.
- Soil Survey Staff. (1993). Soil soil survey manual, USDA. Handbook No: 18 Washington D.C.
- T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı. Çölleşme ve Erozyonla Mücadele Genel Müdürlüğü, Erişim:12.06.2017 (http://www.cem.gov.tr/erozyon/AnaSayfa/Erozyonyeni/Genel_Bilgi/erozyonun_nedenleri.aspx?sflang=tr)



Turizm gelişme modellemeleri açısından Antalya şehri

City of Antalya for tourism development modelling

Kaan Kapan^a  Ayşe Nur Timor^a 

^a İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, İstanbul.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 06.07.2018

Kabul/Accepted: 10.10.2018

Anahtar Kelimeler:

Antalya şehri
 Turizm gelişim modellemeleri
 TALC modeli
 Turizm planlaması

Keywords:

Antalya city
 Tourism development models
 TALC model
 Tourism planning

*Sorumlu yazar/Corresponding author:

(K. Kapan) kaan.kapan@istanbul.edu.tr

DOI: 10.17211/tcd.441342

Atf/Citation:

Kapan, K. ve Timor, A.N. (2018). Turizm gelişme modellemeleri açısından Antalya şehri. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 53-61. DOI:10.17211/tcd.441342.

ÖZ / ABSTRACT

Günümüzde çeşitli ülkelerde en önemli tatil alanları arasında yer alan birçok yerleşme, konaklama tesisleri ve ikinci evlerin yapımıyla birer sayfiye haline dönüşmüştür. Kıyılarda meydana gelen bu dönüşüm eskiden beri dikkati çekmiş ve birçok coğrafyacının üzerinde durduğu bir konu olmuştur. Kıyı yerleşmelerinin ilk turistin gelişinden başlayıp, tamamen birer turistik sayfiye durumuna gelene kadar olan aşamalarında çeşitlenme olduğu da gözlenmiştir. Bu bakımdan Young (1983) ve R.A.Smith (1991) gibi çeşitli araştırmacılar kendi gözlemlerine uygun birer gelişme aşamaları modeli oluşturmuşlardır. Ülkemizde gelişen kıyı sayfiye yerleşmelerinin de benzer aşamalardan geçtikleri ve benzer kalıpları edindikleri gözlenmektedir; “geçmişte başka fonksiyonların görüldüğü küçük yerleşmeler iken bu özelliklerini bazen kısmen bazen de tümüyle kaybederek birer tatil yerleşmesi karakterine bürünmekte, daha sonra da iyice büyüyerek kalabalıklaşmaktadırlar” (Timor, 2004; Dolmuş, 2014; Özgüç, 2017). Antalya’da benzer bir süreç geçirmiş, turizm ve rekreasyon faaliyetlerinin tüm ülkede gelişmeye başlaması ve sahip olduğu çeşitli çekicilik unsurları ile bir turizm yerleşmesi kimliğine bürünmüştür. Çalışmamızda Antalya şehri turizm gelişme modelleri açısından ele alınmıştır. Antalya’nın turizm fonksiyonu 1950’li yıllardan sonra ön plana çıkmaya ve gelişmeye başlamıştır. Ancak kapasite sınırlarının kritik seviyelere ulaştığı şimdiden rahatlıkla gözlenebilmektedir. Oysa şehrin imajında var olan “moda olma özelliği”nin günümüzde olduğu gibi gelecekte de korunması gerekmektedir. Bu çalışmayla, turizm fonksiyonu ön plana çıkan yerleşmelerin, örnek turizm modellemelerini incelemesi ve kendine çıkarım yapması hedeflenmektedir. Aynı zamanda planlamalarına bu örnekler üzerinden yön vermesi turizm destinasyonunun gelişimi açısından avantaj sağlayacaktır.

Today, many settlements cited among the most important holiday destinations in a variety of countries have been converted to summer resorts by construction of various accommodation facilities and second homes. This conversion occurred along the coasts has drawn attention for a long time and became a matter which many geographers have emphasized. Diversification has also been observed in the phases of the coastal settlements, starting from visit of first tourist to the point they have individually become touristic resorts. In this respect, some researchers such as Young (1983) and R.A.Smith (1991) each have formulated developmental stage model suitable to their own observations. We also notice that the coastal resort settlements developed in our country have also gone through similar stages and acquired similar patterns. While they used to be small settlements showing other functions, they have lost those characteristics, sometimes partly and sometimes completely, to become holiday settlements and then they grow and become crowded (Timor, 2004; Özgüç, 2017). And city of Antalya has undergone a similar process and become a tourism settlement when tourism and recreational activities have started to develop throughout the country and thanks to a variety of its attractive aspects. This study deal with the city of Antalya in terms of tourism development models. Tourism function of Antalya have started to stand out and develop from 1950s on. However, even now we easily observe that the capacity limits have reached to critic levels. But “fashionable characteristic” as part of the city image should be protected as it is now. In this study, it is aimed to examine the sample tourism modeling and self-interest of the settlements, which have the function of Tourism. At the same time, giving direction to their planning through these examples will provide an advantage for the development of tourism destination.

1. Giriş

Türkiye’de konu turizm olunca akla ilk gelen şehir Antalya’dır. Bu olguda sahip olduğu doğal ve beşeri çekicilik kaynakları, çeşitli türleri içinde barındıran konaklama tesisleri, ulaşım entegrasyonunun iyi olması ve talebin fazla olması etkilidir. 2017 yılında Türkiye’ye gelen 32.412.213 turistin 10.486.191’ine (% 32’sine), Turizm Bakanlığı’na bağlı İşletme Belgeli Tesisler’deki yatak kapasitesinin % 53’üne (Antalya merkez ilçelerde % 11’ine), turizm ulaştırma yatırımlarının da % 31’ine sahip olması ülkemizin turizm başkentinin Antalya olduğunu ispatlayan önemli göstergelerden yalnızca birkaçıdır.

Antalya’da turizm faaliyetlerinin başlamasının üzerinden yarım asırdan fazla bir süre geçmiştir. Günümüzde bir turizm yerleşmesi olarak hem ulusal hem de uluslararası bir önem taşımaktadır. Şehir, turizm faaliyetlerinin gelişmesiyle birlikte (başta halkın ekonomik yapısı olmak üzere) toplumsal yapı ve çevre üzerinde dikkat çeken değişimlerin yaşanmasına sahne olmuştur. Bu değişimler (tarih, arkeoloji, mimarlık, şehir bölge planlama vb.) birçok bilim dalı mensuplarının dikkatini çekmiş ve çeşitli çalışmalar yürütülmüştür. Ancak turizm faaliyetlerinin şehirselleşme üzerindeki etkilerini turizm gelişme modelleri üzerinden ele alınan bir çalışma yapılmamıştır. Bu çalışma da söz konusu eksikliği doldurmak amacıyla yapılmıştır.

Türkiye’nin en önemli turizm merkezi olan Antalya’daki turizm faaliyetlerinin etkilerini bilmek, doğru bilinen yanlış uygulamaları tespit etmek, daha önce bu yanlışları yapmış şehirleri örnek alarak aynı hatalara düşmeden yönetim modelleri yapmak artık bir zorunluluk haline gelmiştir. Böylece, elde edilen sonuçlara bağlı olarak, başta akademik camia olmak üzere, kamuya, özel işletmelere ve ilgili şahıslara fikir ve öneri sunma olanağı bulunacaktır.

2. Veri ve Yöntem

Araştırmaya öncelikle çalışma konusu ve sahası ile ilgili temel literatür çalışması yapılarak başlanmıştır. Konu ile ilgili yapılmış bilimsel yayınlar (kitaplar, bildiriler, makaleler ve tezler) ile gerek resmi gerekse özel kurumların bölge ve konu ilgili yapmış oldukları tüm çalışmalar detaylı şekilde incelenmiştir. Daha sonra, Antalya’da turizm faaliyetlerinin başlangıcından günümüze kadar olan süreçteki çeşitli istatistiklere ulaşmak amacıyla, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Türkiye İstatistik Kurumu başta olmak üzere Antalya Valiliği, Antalya Büyükşehir Belediyesi, İl Turizm Kültür Müdürlüğü ve bu kurumlara bağlı birçok kurum ve kişilerden birincil elden veriler temin edilmiştir.

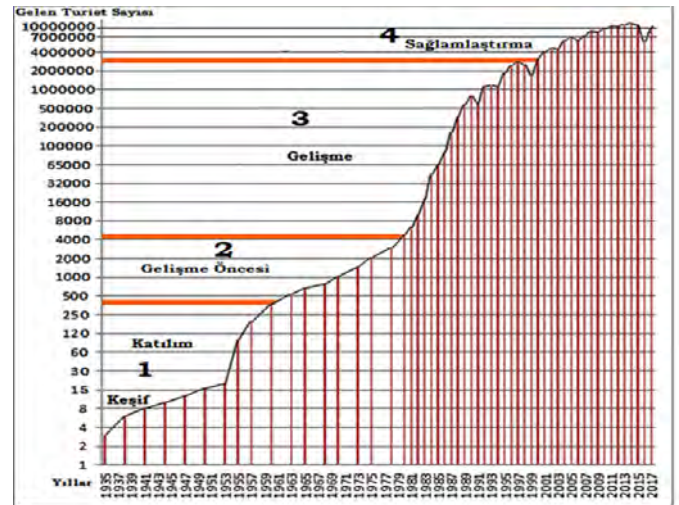
Turizm faaliyetlerinin şehir üzerindeki etkisi incelemek ve turizm gelişim modellemesinin yapılabilmesi amacıyla, Şubat 2015-Ocak 2018 tarihleri arasında 30’un üzerinde coğrafi gözlem, araştırma, inceleme gezisi yapılmış ve mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Mülakatlarda hem birebir görüşmeler yapılmış, hem de kent konseyi, belediye meclisleri, dernek ve vakıflarda amaca uygun, yarı yapılandırılmış ve açık uçlu sorular sorularak odak gruplarla görüşülmüştür. Bu görüşmeler, tüm şehir hakkında detaylı bilgi alınması amacıyla 5 merkez ilçede ve dengeli bir şekilde yapılmıştır. Görüşmelerde “Amaçlı Örneklem Metodu”nun alt kolları olan “Maksimum Çeşitlilik Örneklemesi”, “Benzeşik Örneklemesi”, “Kar Topu Örneklemesi” ve “Tipik ve

Kritik Durum Örneklemesi” tercih edilmiştir. Tüm bu çalışmalar neticesinde elde edilen veriler işlenmiş, çalışmamızın temel odak sorununu çözümü adına öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

3. Bulgular

“Antalya Turizminin Gelişim Modellemesi” yapılabilmesi amacıyla Gilbert (1939, 1949), Baret (1958), Stansfield ve Rickert (1970), Stansfield (1971, 1978), Lavery (1974), Doxey (1975), Pigram (1977), Lawson ve Baud-Bovy (1977), Pearce (1979), Butler (1981), Young (1983), Davis, Allen ve Cosenza (1988), R.A. Smith (1991), Ap ve Crompton (1993), Hernandez, Cohen ve Garcia (1996), Smith (1998), Weaver ve Lawton (2001) gibi araştırmacıların yapmış oldukları kıyı sayfiyelerinin gelişme modelleri ve arazi kullanım şekilleri ile ilgili örnekler incelenmiştir.

Detaylı olarak incelenen 17 örnek çalışma sonucunda, Antalya için Birinci Dönem (1923-1959) olarak adlandırılan dönemin Butler’in “Araştırma”, Young’ın “İlk Geleneksel”, Smith’in de “1. ve 2. Dönem”ine, İkinci Dönem’in (1960-1979) Butler’in “Katılma”, Young’ın “Başlangıç Turizmi”, Smith’in de “Aşama 2”sine, Üçüncü Dönem’in (1980-1999) Butler’in “Katılma”, Young’ın “Aşama 3 ve 4”, Smith’in de “Aşama 3”üne, 2000-2017 yılları arasındaki Dördüncü Dönem’in ise Butler’in “Sağlamaştırma”, Young’ın “Aşama 5 ve 6”sına ve Smith’in “Aşama 3-4” dönemine denk geldiği tespit edilmiştir (Şekil 1).



Şekil 1. Antalya turizminin gelişim modellemesi.

Figure 1. Development modelling of Antalya tourism.

Tüm bu araştırmaların sonucunda, genel klasik modelleme olarak görülen Butler’in 1980 yılında yapmış olduğu TALC (Tourism Area Life Cycle/Turizm Alanı Yaşam Döngüsü) modellemesine bir ekleme (Gelişim Öncesi) yapılarak, Keşif/Katılım, Gelişim Öncesi, Gelişim ve Sağlamaştırma dönemleri şeklinde Antalya şehrinde genel olarak uygulanabilir olduğu tespit edilmiştir.

3.1. Birinci Dönem - Keşif/Katılım (1920-1959)

Butler’in “Araştırma”, Young’ın “İlk Geleneksel” ve Smith’in de “1 ve 2” olarak ayırt ettikleri, çok az turistin geldiği, turizm faaliyetleri adına çok seçeneğin olmadığı, turistin doğal özellikler bakımından bozulmamış küçük bir yerleşme alanı bulma hayaliyle geldiği dönem, Antalya’da 1920–1959 yılları arasındaki dö-

nemi kapsamaktadır. Bu dönem ilk olarak *keşif evresi* (exploration stage) ile başlamış ve katılım evresi (involvement stage) ile devam etmiştir. Keşif evresi, kendi başına yeni yerler görüp, dinlenme ve eğlenme maksadıyla gelen turistlerin ya da maceraperest kişilerin, hiçbir tesisin bulunmadığı yerleşmede halk ile iç içe bir tatil yapmaları ile gerçekleşmiştir. Halk bu evrede hiçbir ekonomik kaygı gütmeyen turisti tamamen misafir olarak algıladığı için ekonomik, çevresel ve toplumsal açıdan doğal çevrelerinde ve yaşamlarında değişim yaşanmamıştır. Bu evre içinde gelen turist de Türk misafirperverliğini sonuna kadar hissetmiştir.

Antalya'da turizm ve rekreasyon faaliyetleri ile ilgili ilk hareketlerin bu dönemde başladığı kabul edilmektedir. Şehir bu dönemden itibaren iç turizmdeki dalgalanmalardan yararlanmaya başlamış, turizm alanları için ilk yapılaşmalar da ortaya çıkmıştır. Ancak bu dönemde turizm faaliyetlerindeki gelişme çok yavaş olmuştur; özellikle ilk yarısında gelen yabancı turist sayısı elle sayılır düzeyde kalmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, dönemin ekonomik koşulları gereği, tüm ülkede olduğu gibi Antalya'da da yatırımlar daha çok altyapı (ulaşım gibi) hizmetlerine kaydırılmıştır. Yatırımlardan turizm sektörünün pay alamamasının nedenlerinden birisi de o dönemde turizm değerinin ve bilincinin olmamasıdır; hatta mevcut eserlere bile sahip çıkılmamıştır. Örneğin, 1932 yılında Antalya surlarının bir kısmı ve 1947 yılında da Antalya Limanı içindeki Kız Kulesi dönemin yöneticileri tarafından yıktırılmıştır.

Antalya'da bu evrede konaklama şartlarının da tam olarak geliştiği söylenemez. Cumhuriyet sonrasında açılan ilk otel, 1932 yılında Tophane Meydanı'ndaki Park Otel olmuştur. Ancak bu otel de turizm amaçlı değil genel konaklama ihtiyacına yönelik olarak açılmıştır (zaten işletilemediği için 1937 yılında Antalya Postanesi'ne dönüştürülmüştür).

Katılım evresinde ise 1940'lı yıllardan sonra dönemin Valisi Haşim İşcan'ın gayretleriyle turizm faaliyetleri anlatılmaya ve öğretilmeye başlanmıştır. Bu yıllarda "halk turizm faaliyetlerine isteklidir, ancak şehir turizm faaliyetleri açısından oldukça yetersizdir" (Urgan, 2009). Turizmi az da olsa öğrenen ve uygulamaya geçen halk, bu kez kamuya ulaşım ve altyapı inşası için baskılar yapmış ve sonucunu da almıştır. Özellikle kara ulaşım ağının geliştirilmesi yanında plaj alanları, parklar (Karaalioğlu Parkı), cadde düzenlemeleri (Atatürk ve Ali Çetinkaya Caddeleri) gibi birçok altyapı çalışması bu dönemde gerçekleştirilmiştir (Fotoğraf 1).



Kaynak: Antalya Büyükşehir Belediyesi Fotoğraf Arşivi.

Fotoğraf 1. Ali Çetinkaya Caddesi; 1936 (sol) ve 1940 (sağ).
Photo 1. Ali Çetinkaya Street; 1936 (left) and 1940 (right).

Turizm faaliyetlerinin yaygınlaştığı ve temellerinin atıldığı 1950–1959 yılları arasında artık turistik tesislerin kurulmaya ve çeşitli

organizasyonların düzenlenmeye başlandığı görülmektedir. 1950 yılının Kasım ayında "Birinci Turizm Kalkınma Mıntıkası" içine alınan Antalya için biri 1, diğeri 4 yıllık iki plan hazırlanmıştır; böylece ilk turistik oteller ve tesislerin plan taslakları oluşturulmuştur. Sonrasında da turizm faaliyetlerini destekleyici birçok etkinlik ve yatırım çalışmaları yapılmıştır.

Bu yıllarda turizm faaliyetlerinin gelişimini etkileyen çalışmalar kronolojik olarak şöyle sıralanmaktadır:

* 1954: Antalya Havaalanı'nın ilk pisti açıldı.

* 27 Mayıs 1954: Antalya'yı Tanıtma ve Turizm Derneği tarafından organize edilen I. Antalya Belkıs Tiyatro ve Müzik Festivali Aspendos Tiyatrosu'nda yapıldı.

* 1955: Yivli Minare ve Külliyesi'ndeki Zencirkıran Türbesi, Nigar Hatun Türbesi, Mevlevihane gibi binalar restore edildi.

* 11 Kasım 1955: Noel Baba'nın mezarının Demre'de bulunuşu ve bu mevzuda Basın Yayın ve Turizm Umum Müdürlüğü'nün yapmış olduğu neşriyat, dünyanın dört bir yanında büyük alaka ile karşılandı. Kısa filmleri Amerika'da yayınlandı.

* 1956: Konyaaltı Sahilinde ilk obalar yapıldı.

* 1956: İlk turistik otel olan 56 odalı Turistik Teras Oteli'nin temeli atıldı.

* 25 Ağustos 1956: Alanya-Antalya turistik sahil yolu inşasına başlandı.

* 15 Kasım 1956: Antalya-Fenike yolu açıldı.

* 1957: Yayla Oteli ve Ege Oteli açıldı.

* 1957 Nisan: Konyaaltı Sahili'ne 60 tane daha oba yapıldı.

* 1958: Eksper Turizm adı ile Antalya'nın ilk seyahat acentesi kuruldu.

* 6 Kasım 1958: Antalya Turistik Teras Oteli yurtdışındaki benzerleri ile mukayese edilip modern anlamda ilk turistik tesis açıldı.

Tüm bu yapılan çalışmalara rağmen Antalya'ya gelen turist sayısı 1950'li yılların sonlarında bile sınırlı olmuştur. Örneğin, Antalya'ya 1954 yılında 97, 1955 yılında 11, 1956 yılında 24, 1957 yılında 198 ve 1958 yılının sonu itibari ile de 208 turist gelmiştir. Bu tarihten itibaren Antalya şehrine gelen turist sayısında sınırlı da olsa bir artış görülmektedir. Örneğin, 26 Nisan 1960 tarihinde İngiltere'nin tanınmış simalarından oluşan 380 kişilik bir turist kafesi deniz yollarının Ankara Vapuru ile Antalya Limanı'na gelmiş, tarihi ve turistik yerleri gezdikten sonra şehirden ayrılmıştır (İstatistik Müdürlüğü, 1959). Bu gelişmelere paralel olarak turizmden elde edilen gelirler artmaya başlamıştır. Kuşkusuz bunda şehrin çekicilik, erişim ve konaklama olanaklarının geliştirilmesi etkili olmuştur. Bu üç etmende, özellikle 1950 ile 1959 yılları arasındaki dönemde, belirgin olarak iyileşmeler gözlenmiştir.

Antalya'nın çekicilik olanaklarını geliştirme çalışmaları sahillerden başlamıştır. 1950'li yıllardan itibaren hem mevcut plajlarda yenileme yapılmış, hem de yeni modern plajlar inşa edilerek sayıları arttırılmıştır. Özellikle şehir merkezinde bulunan Konyaaltı ve Lara plajlarının altyapıları oluşturulmuştur. Şehrin önemli iki plajından birisi olan Konyaaltı Plajı, şehir merkezi ile iç içe olması ve erişim sorununun bulunmaması nedeniyle daha önce gelişmiştir. 1950 yılında Konyaaltı Plajı'nda halk tarafından

baraka şeklindeki plaj evleri (obalar) inşa edilmiştir(Fotoğraf 2).



Kaynak: Eraslan, 2016.

Fotoğraf 2. 1950'li (solda) ve 1970'li (sağda) yıllarda Konyaaltı Sahili'nde bulunan obalar.

Photo 2. 1950's (left) and 1970's (right) on the coast of Konyaaltı.

Bu obalar 1957 yılında yeniden hazırlanmış ve eski basit durumlarından kurtarılmıştır. Aynı yıl Antalya belediyesi tarafından (suyu ve elektriği bulunan, iki oda ile bir mutfaktan oluşan) 50 adet plaj evi daha inşa edilmiştir. Böylece modern hale getirilmiş olan Konyaaltı Plajı 25 Haziran 1957 tarihinde törenle açılmıştır. Bu açılış ile sahildeki turizm faaliyetlerinde canlanma görülmüş, evlerin sayısı da 115'e kadar yükselmiştir (Gönüllü 2010).

Şehir tarihçisi Çimrin (2007), Konyaaltı obaları ilgili bir anısını şöyle dile getirmektedir; "yaz aylarında aşırı sıcak sebebiyle şehir nüfusu azalmaktaydı. Belediye Başkanları bu durumu önlemek amacıyla Konyaaltı'nda ahşap obalar yaptırmışlardı. İlk oba zamanın Belediye Başkanı için yapılmış ve giderek sayıları artmıştı. Sayıları 50–60 civarını bulsa da obalar boş kalmış, Antalya'lıları yaz aylarında denize çekmek sıcaktan dolayı mümkün olmamıştır. O zamanın Alman 'Bunte' dergisi muhabirinin bu durum dikkatini çekti, dönemin Valisi'nden bu durumu açıklamasını isteyince Vali başarısızlığın üzerini örtmek için bu ahşap yapıların Almanların Türkiye'ye gelip bedava tatil yapması için inşa ettirildiğini söyledi. Gazeteci bu durumu Antalya'nın güzel bir fotoğrafı ile manşetten verir. O yıl ilkbahar aylarından başlayarak birçok Alman turist şehri ziyaret eder ve turizmin kitle halinde başlangıcı, şehrin 'Türk Rivierası' olarak lanse edilmesi ilk kez bu tarihte olmuştur" demektedir.

Antalya'nın ikinci önemli plajı olan Lara Plajı'nda da 1950 yılında bazı çalışmalara başlanmıştır. Bunun için Antalya Özel İdaresi ile Güzeloba Köyü arasında Belediyeler Kanunu'nun 123. Maddesi'ne göre bir birlik teşkil edilmiştir. 1950 yılında bu birlik plajda bir gazino ve 18 adet soyunma kabininin yapımına karar vermiştir. Lara plajı 11 Temmuz 1951'de yılında açılmıştır. Daha sonra (1956 yılında) bir kısmı beton olan 43 oba inşa edilmiş, plaja daha kolay erişilmesi amacıyla Lara sahil yolunun köprüleri yapılmıştır. Antalya'da 1950'li yıllarından itibaren çeşitli oteller hizmete girmiştir. Eski İzmir Oteli ve İzmir Palas Oteli (1951), Ege Oteli (1 Ekim 1952), Yayla Palas Oteli (1953), Emniyet Oteli, İmren Palas (Eski İzmir Oteli yenilenerek), Yüksek Palas Oteli, Divan Oteli ve Teras Oteli (1958) bu evrede açılan otellerdir.

Teras Oteli Antalya'da "turizm amaçlı açılan ilk otel" olarak kabul edilmektedir; 42 oda ve 72 yataklı olarak açılmıştır. Ancak Teras Oteli ve diğerleri ilk dönemlerinde müşteri sıkıntısı yaşamışlar, ilerleyen dönemlerde doluluk oranları artınca rezervasyonlu çalışma şekline dönmüşlerdir (Fotoğraf 3).



Kaynak: Hüseyin Çimrin Arşivi.

Fotoğraf 3. Antalya Tophane Parkı'nda 1958 yılında turizm amaçlı açılan ilk otel; Otel Teras

Photo 3. Ali Çetinkaya Street; 1936 (left) and 1940 (right).

3.2. İkinci Dönem – Araştırma/Gelişme Öncesi (1960-1979)

Antalya'da 1960–1979 yılları arasındaki yirmi yıllık süreç, turizm gelişim modellemesinin ikinci dönemi içinde kalmaktadır. Antalya'da turizm faaliyetlerinin modern temelleri bu dönemde inşa edilmiştir; gelen turist sayısında düzenli bir artış başlamış, çekicilik özelliği olan alanlar düzenlenmiş ve yeniden inşa (yeni parklar, plajlar, gözlemevi) faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Gelişme döneminin önemli şartlarından olan kültürel öğelerin pazarlanması yolunda da festivaller, panayır, fuarlar ve tiyatro gösterileri gibi çeşitli yeni etkinlikler düzenlenerek ilk adımlar atılmıştır. Ulaşım hizmetlerine ve yatırımlarına yenileri eklenerek (deniz ulaşımını geliştirmek amacıyla limanın yenilenmesi, uçak seferlerinin haftada 3-4 defa olacak şekilde düzenli hale getirilmesi, çoğunluğu patika olan yolların bakım çalışmalarının tamamlanması vb.) erişim kolaylaştırılmıştır. Son olarak, turizm faaliyetleri açısından çok yetersiz olan mevcut otel ve motellerin sayısı azaltılmış, yerlerine dönemin modern turizm konaklama imkânlarını içinde barındıran yeni turizm tesisleri inşa edilmiştir. Ayrıca bu dönemde turizm faaliyetlerinin gelişmesini destekleyen unsurlar içinde, çalışma alanının Turizm Gelişme Bölgesi olarak ilan edilmesi (1969) ve Antalya Master Planı'nın (1973) hazırlanması da önemli bir yere sahiptir.

Bu dönem, temel modelleme olan Butler'ın TALC modeli içinde tam olarak bir dönemi yansıtmamaktadır. Daha çok, Hernandez, Cohen ve Garcia'nın (1996) çalışmalarında olduğu gibi, "gelişme öncesi dönem" in belirtilerini taşımaktadır. Bu nedenle, Young'ın "başlangıç turizmi", Smith'in "Aşama 2" olarak isimlendirdiği dönem, Antalya'da "gelişme öncesi dönem" olarak belirlenmiştir.

1960'lı yıllar turizm faaliyetleri açısından ilk başta pek de istenildiği gibi başlamamıştır. 27 Mayıs 1960 tarihinde askeri ihtilal ile "devrilen iktidarın turizm alanındaki yaptığı faaliyet ve tasarrufları üzerine yoğun bir soruşturma hareketi" başlatılmıştır. Bu çerçevede 1960 yılında turizm sektörüne yönelik yatırımların büyük çoğunluğu durdurulmuş, yapımına başlanan projelerin iptal edilmiş ve krediler kesilmiştir. Bütün bunların bir sonucu olarak Türkiye'de yeni gelişmeye bağlanmış olan turizm sektörü bütünüyle bir durgunluk içine girmiştir (Yıldız, 2011). Kuşkusuz Antalya'da da bu durum farklılık göstermemiştir.

1960 yılındaki bu durgunluğun ardından, 1961 yılında yeniden çalışmalara başlanmıştır. Bakım ve onarım çalışmaları kapsamında, Yivli Minare Külliyesi içinde yer alan Nigar Hatun Türbesi

Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından onarılmıştır. 27 Mayıs 1961'de de Antalya Festivali ile devam edilmiştir. Bununla birlikte, 1964–1969 yılları arasındaki turizm verilerine bakıldığında, giderin gelirden her zaman daha fazla olduğu ve beklenen gelirin elde edilememiş olduğu görülmektedir.

Antalya, Cumhuriyet'in kuruluşundan 1960'lı yıllara kadar, tarım ve ticaretin egemen olduğu, Liman ve Kaleiçi'nin civarında kurulmuş mahallelerden oluşan, küçük bir sahil şehri olarak kalmıştır. Bu görüntüden 1969 yılında Antalya Bölgesi'nin Turizm Gelişme Bölgesi olarak ilan edilmesi ve 1970'li yıllarda birçok Turizm Gelişim Projesi'nin (Tünektepe, Saklıkent, Karayolları Parkı, Talya Otel vb.) hayata geçirilmesi ile kurtulmuştur. Yaşanan gelişmeler Antalya'nın ekonomik yapısında önemli değişikliklere neden olmuştur. Turizmin gelişmeye başlaması, şehirleşme ve göçün etkisiyle artan nüfus ekonomik yapıyı da etkilemiş, 1970'li yıllarda hizmetler tarımdan sonra ikinci önemli sektör haline gelmiştir (Manavoğlu ve Kutlu, 2007).

Turizmin kalkınmada önemli gelir kaynağı olarak ele alınmaya başlandığı bu yıllarda önce Turizm ve Tanıtma Bakanlığı tarafından (İskandinavya Planlama ve Geliştirme Örgütü'ne) Antalya Master Planı hazırlanmış (1973), daha sonra Turizm Bakanlığı tarafından Antalya Turizm Nazım İmar Planı hazırlanmıştır. 1980 yılına kadar Ankara-İstanbul bağlantısını sağlayan E24 karayolu ile Kemer, Finike, Kaş karayolları üstün vasıflı hale getirilmiş, yeni havaalanı ile uluslararası kapasiteye sahip liman tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Antalya, bu gelişmelerle, artık ülke çapında çok önemli bir turistik merkez işlevi yüklenmiştir (Esengil, 2016).

Antalya turizmi için "temel atma dönemi" olan bu yıllarda yeni parklar ve gözlemevi vb. birçok tesis açılmış, ayrıca şehirde festivaller, panayır, fuarlar ve tiyatro gösterileri gibi birçok etkinlik düzenlenmiştir. Çoğunluğu patika olan yolların bakım çalışmaları büyük ölçüde tamamlanmış, uçak seferleri haftada 3-4 sefer olmak üzere düzenli hale getirilmiş ve Charter seferleriyle de desteklenmiştir. Turizm faaliyetlerini geliştirmek için yapılan bu çalışmalar sonucunda, 1980 yılında Antalya'ya gelen turist sayısı 5.000 civarına yaklaşmıştır.

Antalya şehrinde Turizm Gelişme Modellemesi'nin ikinci döneminde yapılan diğer çalışmalar kronolojik olarak aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

- * 12 Ekim 1962: Antalya Tiyatro ve Müzik Festivali yapıldı.
- * 24 Ekim 1963: Antalya içinde yer alan eski Mevlevihane Binası onarılarak Antalya Güzel Sanatlar Galerisi olarak hizmet vermeye başladı.
- * 4 Temmuz 1964: Birinci Altın Portakal Film Yarışması yapıldı.
- * 1968: Muratpaşa Camisi Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından onarıldı.
- * 28 Mart 1969: Almanya-Antalya arasında ilk turistik charter uçak seferi başladı.
- * 1970: Konyaaltı Plajı girişinde bulunan ve 13. Bölge Müdürlüğü tarafından düzenlenen Karayolları Parkı hizmete açıldı.
- * 16 Ekim 1971: Kemer'de yapılacak Fransız Tatil Köyü'nün temeli atıldı.
- * 27 Temmuz 1972: Antalya Valisi Hüseyin Ögütçen Tünektepe üzerinde bir döner gazino inşası için araştırmalara başladı.

* 17 Eylül 1972: Antalya'ya 40 kilometre uzaklıktaki Saklı Yayı'ndaki Saklıkent Kış Sporları Merkezi'nin temeli Vali Hüseyin Ögütçen tarafından törenle atıldı.

* 25 Kasım 1972: Yivli Minare Camisi içinde bulunan ve Konyaaltı'nın girişinde yaptırılan Antalya Müzesi yeni binası törenle açıldı. Yivli Minare Camisi ise Antalya Etnografya Müzesi'ne dönüştürüldü.

* 17 Kasım 1975: Antalya'nın modern anlamda 5 yıldızlı ilk Otel olan Antalya Otel açıldı (iki yıl sonra adı Talya Otel olarak değiştirildi).

* 1977: Konyaaltı Caddesi üzerinde Endüstri Meslek Lisesi ile Konyaaltı Plajı arasındaki yolun güneyinde kalan kesim Turizm Bakanlığı tarafından kamulaştırılarak Antalya Belediyesi'ne Atatürk Parkı yapılmak üzere armağan edildi.

* 1978: Konyaaltı plajında Antalya Belediyesi tarafından yaptırılan obaların sayısı önceleri yapılanlarla birlikte 400'e ulaştı.

Bu dönemde konaklama şartları bakımından çok yetersiz olan otel ve motellerin sayısı azaltılmış, yerlerine dönemin modern turizm konaklama şartlarına sahip tesisler inşa edilmiştir. Konaklama kapasitesini arttırmaya yönelik bu çalışmalara rağmen, bölgede 1970'li yılların sonlarında bile modern konseptteki otellerin yatak kapasitesi 2.000'ler dolayında kalmıştır.

3.3. Üçüncü Dönem - Gelişme (1980-1999)

Üçüncü Dönem 1980–1999 yılları arasına denk gelmektedir. Bu dönem Antalya için "gelişme dönemi"dir. Tüm yapılan modellemelerde gelişme döneminde ortak olarak görülen reklam, yerel kalkınmada büyük organizatörlerin gelmesi, doğal ve beşeri kaynakların pazarlanması, yerleşmenin göç alması, yeni istihdam alanlarının açılması ve turistlerin en yoğun olduğu dönemde mevcut nüfusu geçmesi şartları Antalya'da da birebir gerçekleşmiştir.

Smith'in "Aşama 3 (orta)", Young'ın "Aşama 4" dediği gelişme dönemleri, Antalya'da 1980-1999 yılları arasındaki döneme denk gelmektedir. Bu dönemde Antalya'da turizm girişimleri ve yatırımları artmıştır. Şehir, özellikle 1980 dönemi sonrasında gelişen ve bugün doygunluğa ulaşma noktasına gelen turizm merkezleri kadar, yeni geliştirilen turizm merkezleri ile de sektörde önde gelen destinasyonlardan biri haline almıştır (Öztürk, 2009:9). Antalya, sahip olduğu doğal özellikleri, kıyasal lokasyonu, ulaşım ağının yaygınlığı, uygun iklim koşulları ve turizmin devlet tarafından desteklenmesi ile birlikte hızlı bir turistik yapılaşma sürecine girmiştir.

Antalya'da politik ve yönetsel kararlar şehrin turizm açısından gelişimini etkilemiştir. Özellikle 1980 sonrasında imar planlarıyla alınan korumacı ve tutarlı kararlar yapılan plan değişiklikleriyle ve meclis kararlarıyla değişikliğe uğramış, bunun yanında yerel yönetimlerin denetimsizliği şehirde olumsuz bir imar süreci yaşanmasına neden olmuştur. Buna ek olarak, 1982 yılında çıkarılan Turizmi Teşvik Kanunu şehirselleşme ve bölgesel kaynaklar üzerinde önemli bir baskı oluşturmuştur. Bu durum yeni turizm alanlarının oluşmasına ve mevcut alanların genişlemesine sebep olmuştur. Doğal sitlerin büyük çoğunluğu da şehir dokusu içinde sıkışık kalmış ve şehirselleşmelerden fazlasıyla etkilenmiştir. Antalya bu anlamda belki de Türki-

ye'deki en tipik örnek durumundadır (Manavoğlu ve Kutlu, 2007). Bu dönemde şehirde çok sayıda otel, motel ve tatil köyü inşa edilmiştir. Şehir merkezinde yer alan bazı oteller kıyı falezleri önemli fiziksel ve görsel etkilere maruz bırakmış, dolayısıyla doğal sitleri doğrudan etkilemiştir.

1983 yılında dönemin Başbakanı'nın Türkiye'de bacasız endüstrinin (turizm sektörünün) daha fazla gelir getireceğini vurgulaması ve bunun için de Antalya'yı merkez olarak göstermiş olması, o zamana kadar bin bir türlü bürokrasi engeline takılan yatırımcılara rahat bir nefes aldırılmıştır. Yatırımcılar birbiri ardına konaklama tesislerini inşa etmişlerdir. 1983 sonrası herkes eşit hizmet veren oteller ve tatil köyleri yapılıncaya, 1970'lerde bürokrasi engeline sıkılıp Antalya'dan ayrılan TUI, Neckermann gibi Avrupa'nın dev seyahat acenteleri Antalya'ya tekrar tur düzenlemeye başlamışlardır. 1970'li yılların sonunda 2000 yatağa sahip olan Antalya, bu süreçle birlikte hem yatak sayısı hem de kalite bakımından dünya ülkeleriyle yarışır bir vaziyet almıştır (Antalya Rehberler Odası, Sayı 9).

Yürürlüğe giren Turizmi Teşvik Kanunu ile Antalya'nın şehirselleşme akşarında önemli değişiklikler meydana gelmiş ve bu durum şehrin o dönemdeki dokusunun oluşmasında önemli bir etken olmuştur. Özellikle gelişmenin doğudaki tarım alanlarına, şehrin ticari ve idari merkezinin ise batıya kaydırılması şehirselleşme alan kullanımında çelişkiler yaratmıştır. Ayrıca plandaki turistik yapılaşma, Lara'daki geleneksel kıyı kullanımında değişiklik meydana getirmiştir. Turistik tesislerin kıyıyla birebir ilişki içinde olması anlayışı, yeşil alanların azalmasına ve turistik tesislerin çevresinin konut alanlarıyla dolmasına neden olmuştur. Önceleri tarım alanı olan kıyı gerisinin yapılaşarak konutlarla dolması bu alanların da kıyı kullanım talebinde bulunmasına neden olmuş, kıyıları üzerindeki baskı artmıştır. Bu baskıda şüphesiz değişen ekonomik algılar önemlidir. Örneğin daha önce tüm yatırımların devlet eliyle olması beklenirken, bu dönem sonrasında özel sektör teşvik edilmiş ve yatırımlarda özel sektör ön planda olmuştur. Böylece Antalya'nın doğu ve batı sahillerindeki kıyı arazileri kiralanmaya ve satılmaya başlanmıştır. Çünkü devletten KDV indirim, ücretsiz arsa temini vb. teşvikler ile kıyıları turizm tesisleri inşa ederek sektörü canlandırmışlardır. Gerçekten de kıyı arsalarına sahip olmanın önemli bir ekonomik değer olarak algılanmaya başlamasında ve şehrin kıyı boyunca gelişme göstermesinde, 1980 dönemi kırılma noktası niteliğindedir (Esengil, 2016).

Ancak bu gelişmeler sonucunda kıyıda yer alan arsalar hızla şehrin yayılma alanı içine girmiştir. Bu süreç, doğal sit alanının 150 m'den 35 m'ye çekilmesi ile daha da kötü bir hal almıştır. Turizm alanları oluşturma adına şehrin doğal güzelleri tehlikeye altına girmiştir. Çünkü 35 m'ye düşürülen sınırdaki turizm tesisleri yerine yapım ve satışı daha kolay olan konut alanları oluşturulmuştur; dolayısıyla turizm için ayrılan alan daralmıştır. Dönemin şartlarında alınan bu kararlar, kıyının günümüzdeki halini almasının temel nedenini oluşturmaktadır.

Antalya'ya bu dönem içinde gelen turist sayısında da önemli değişimler olmuştur. Örneğin gelen turist sayısı 1980'de 4.903 iken, bu sayı 1990'da 826.027'ye ve 1999'da da 1.824.406'e yükselmiştir. 1999 yılında, ülkemize gelen toplam turist sayısının yaklaşık 1/4'ü Antalya'ya gelmiştir (Tablo 1).

Tablo 1. 1980-1999 yıllarında Antalya'ya gelen turist sayısı.

Table 1. Number of tourists coming to Antalya between 1980-1999.

Yıllar	Gelen Turist Sayısı	Türkiye'ye Gelen Toplam Turistler İçindeki Payı (%)
1980	4.903	0.38
1981	6.694	0.48
1982	10.151	0.73
1983	18.385	1.13
1984	45.334	2.14
1985	65.915	2.52
1986	101.539	4.25
1987	214.718	7.52
1988	379.019	9.08
1989	609.534	13.67
1990	826.027	15.33
1991	625.650	11.34
1992	1.189.354	16.81
1993	1.215.800	18.70
1994	1.198.238	17.96
1995	1.939.477	25.10
1996	2.540.965	29.50
1997	2.901.788	29.95
1998	2.609.150	26.75
1999	1.824.406	24.37

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2018.

Bu dönemde turizm sektörünün büyük bir gelişme göstermesine bağlı olarak ticaret ve hizmetler sektöründe kapasitenin artması, göçü hızlandırmıştır. 1990 yılında Türkiye'nin en çok nüfus artış hızına sahip ili Antalya olmuştur. Antalya'ya iş bulmak için gelenlerle birlikte, yatırım için gelen nüfusun da artması, yaşam koşullarının büyük şehirlere oranla daha kolay olması, göç eden nüfus içinde farklı sosyo-kültürel özelliklerin bulunmasına neden olmuştur. Bu farklılık, şehrin mekânsal büyümesini de farklı biçimde etkilemiştir (TMMOB, 1996).

Bu dönem içinde turizm faaliyetlerini etkileyen diğer faaliyetler ise aşağıdaki gibi devam edegelmiştir:

* 26 Ekim 1980: Antalya'nın Aksu Bucağı yakınlarındaki Perge Antik Şehri'nde yapılan kazılarda ikinci yüzyıl Roma Uygarlığı'na ait yedi heykel ortaya çıkarılmıştır.

* Nisan 1982: Antalya'da Konyaaltı yolu üzerinden batıda Arapsuyu'na, güneyde Akdeniz Bulvarı'ndan kuzeyde 45 m'lik yolun sınırlarını çizdiği 700 bin m²'lik alanda Kültür Parkı yapılması planlandı. İçerisinde yer alan Mevlevihane Hamamı restore edildi.

* 29 Ekim 1983: Tünektepe üzerinde 1973 yılında dönemin valisi tarafından Döner Gazino inşaatı başladı.

* 1988: Antalya Müzesi Avrupa Konseyi tarafından yılın müzesi seçildi.

* 1993: Antalya Devlet Tiyatrosu kuruldu.

* 1994: Antalya Devlet Senfoni Orkestrası kuruldu

* Haziran 1994: Ülkemizin ilk ve tek Opera Bale Festivali Aspendos Uluslararası Opera ve Bale Festivali başlatıldı.

* 18 Mayıs 1996: Agios Georgios Kilisesi restore edilerek Suna İnan Kıraç Müzesi kuruldu. Karşısında restore edilen bir Antalya evi de Antalya Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü olarak açıldı.

* 30 Temmuz 1996: Kepez yolu üzerinde Antalya'nın yeni otogarı Belediye Başkanı Hasan Subaşı ve dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel tarafından törenle açıldı.

* 1996: Yivli Minare Camisi içinde bulunan ve Konyaaltı'nın girişinde yaptırılan Antalya Müzesi yeni binası törenle açıldı. Yivli Minare Camisi ise Antalya Etnografya Müzesi'ne dönüştürüldü.

* 14 Eylül 1996: Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel Antalya'da Büyükşehir Belediye Başkanı Hasan Subaşı tarafından yaptırılan Antalya Kültür Müzesinin açılışına katıldı. Muratpaşa belediye encümeni tarafından Subaşı Kültür Parkı adını aldı. Ancak 2002 yılında Büyükşehir Belediyesi tarafından Atatürk Parkı olarak ismi değiştirildi.

* 1997: Antalya Kalekapısı semtinde yer alan Tek Kapılı Han, İki kapılı Han ve Pazar Hamamı Antalya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca koruma altına alındı.

* 12 Ocak 1997: Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumuna bağlı TÜBİTAK Ulusal Gözlemevi Antalya'da 2547 metre yükseklikte kuruldu.

* 1 Ekim 1997: 4 bin 500 kişilik kongre kapasitesine sahip Sakıp Sabancı Kongre Merkezi Cam Piramiti hizmete girdi.

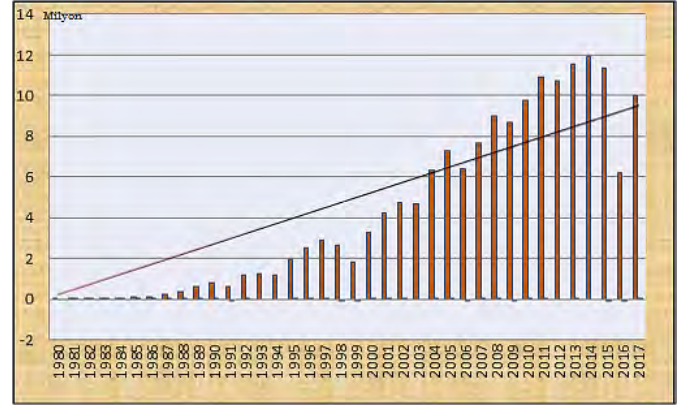
1990 sonrası ise Antalya'nın şehirleşme sorunlarıyla mücadele ettiği ve sorunlara çözüm arayışları geliştirdiği bir dönemdir. Ulaşım, çevre sorunları, sürdürülebilir kalkınma, küresel ısınma terimlerinin sık sık dile getirildiği bu dönemde, şehrin özellikle merkezinde yenilenme ve dönüşüm zorunluluğu olmuştur. Sonrasında ulaşım sisteminde yapılan düzenlemeler kapsamında açılan yeni güzergâhlar şehrin gelişimini hızlandırmış, hizmetlerdeki çeşitlilik ve farklılaşma şehre metropoliten bir kimlik kazandırmıştır (Manavoglu ve Kutlu, 2007). Bu dönemde değişen kimlik ile turizm faaliyetlerinde çekicilik artmıştır. Dolayısıyla 1980'li yıllardan 1993 yılına kadar gelen turist sayısı devamlı artmıştır. 1993 yılında yaşanan terör olayı neticesinde bir yıllık bir gerileme olduysa da sonrasında yükseliş devam etmiştir.

3.4. Dördüncü Dönem - Sağlamaştırma (2000–2017)

2000 ve sonrasındaki şartlar değerlendirildiğinde ise, elde edilen bulgulardan Antalya'nın Dördüncü Dönem yani "sağlamaştırma dönemi" içinde yer aldığı anlaşılmaktadır. Sağlamaştırma döneminde ilk somut şart olarak istenen, yerleşmenin nüfusu ve gelen turist sayısı artarken artış oranının azalması (Şekil 2 ve Şekil 3 ile rahatlıkla kanıtlanabildiği gibi) özellikle bu dönem içinde belirginleşmiştir.

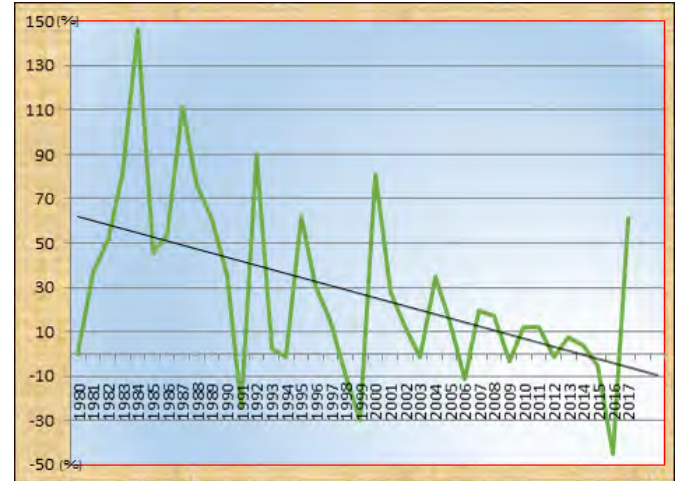
Antalya'nın turizm faaliyetlerinin modellenmesi açısından sağlamaştırma döneminde olduğunun bir diğer göstergesi de ekonominin turizm sektörüne bağımlılığının yüksek olmasıdır. Antalya'da turizm hem en önemli ekonomik faaliyet türüdür, hem de sektörler arası bağlantı turizmle en üst seviyelere çıkmaktadır. Ülkemize gelen toplam turist ve yatak kapasitesinin önemli bir kısmına sahip olan Antalya'da, turizm sektöründe yaşanan en ufak bir sorun tüm sektörleri etkilemekte ve şehir ekonomik açıdan çıkmaza girmektedir. Günümüzde bu soruna çözüm bulmak amacıyla sağlamaştırma döneminin ortak özelliklerinden olan) turizmin çeşitlendirilmesine yönelik yeni pazar arayışı ve turist sezonunu genişletme projeleri yapılmaktadır. Özellikle iklim şartlarına bağımlılığı daha az olan turizm türleri

üzerine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Tüm bu tespitlere ve çalışmalara rağmen Antalya şehrinin en temel sorunlarının başında turizm faaliyetlerinin aylara dengeli dağılması gelmektedir. Bu nedenle farklı turizm türlerinin ve yapay çekicilik unsurlarının (Disneyland, Euroland vb.) desteklenerek tüm yıla yayılması gerekmektedir.



Şekil 2. 1980–2017 yılları arasında Antalya'ya gelen turist sayısı.

Figure 2. Number of tourists arriving in Antalya between 1980-2017.



Şekil 3. 1980–2017 yılları arasında Antalya'ya gelen turist sayısındaki oransal değişimler (%).

Figure 3. Proportional changes in the number of tourists arriving in Antalya between 1980-2017 (%).

4. Sonuç ve Öneriler

Tüm önemli turizm merkezleri gibi Antalya'nın da turistleri kendine çekebilmesinde turizmin arz kaynakları (çekicilik, erişim ve konaklama) önemli bir paya sahiptir. Kuşkusuz bu unsurların olmadığı bir mekânda turizm olgusunun ortaya çıkması ve gelişmesi beklenemez. Özellikle de doğal çekicilik unsurları (denizle ilgili çekicilikler, şelaleler, mağaralar, milli parklar, doğal sit alanları, seyir noktaları ve diğer çekicilikler) ve beşeri çekicilik unsurları (tarihsel ve kültürel çekicilikler, sportif faaliyetlerle ilgili çekicilikler, eğlence, festival ve kongre çekicilikleri) varlığı ile Antalya çok önemli bir turizm merkezi olmuştur.

Yapılan turizm gelişim modellemesinin sonuçları, önümüzde yılların Antalya'da karşılaşılabilecek sorunlar açısından çok kritik olacağını açıkça ortaya koymaktadır. Dünyanın en duyarlı bölgelerinden birisinde (Ortadoğu'da) yer alması, gelen turist sayısında yıllara göre dalgalanmalara neden olabilmektedir. Gelen turist sayısındaki düşüşlerin dünya genelindeki siyasi ve ekonomik krizlerden ve Türkiye'nin siyasi ilişkilerinden etkilendiği

açıktır. Örneğin, 2001 yılında Fransa ile Ermenistan arasında yaşanan kriz nedeniyle gelen Fransız turistlerin oranı tüm bölgede olduğu gibi Antalya'da da (% 6'dan % 1'e) düşmüştür. Antalya'nın turizm tarihinde siyasi sıkıntılar nedeniyle gelen turist sayısının en fazla etkilendiği olaylar ise şüphesiz 2015 Kasım ayında başlayan ve Rusya ile yaşanan kriz ile Antalya'ya havayoluyla gelen Rus turist sayısı 2015 yılında 2.800.000 iken, 2016 yılında yalnızca 486.000'e düşmüş, 2017 yılında ilişkilerin tekrar düzelmesi ile 3.796.000'e kadar yükselmiştir. Antalya gelen turist sayısında yıllara göre dalgalanmalara neden olan olaylardan bir diğer önemli olanı ise 2016 yılının Temmuz ayında yaşanan darbe girişimidir. Bu girişim sonrasında ülkede yaşanan toplumsal olaylar güven sorununu gündeme getirmiş rezarvasyon iptallerinin yaşanmasına ve gelecek turistin de psikolojik ve duygusal açıdan etkilendiği için tercih etmemesine neden olmuştur.

Antalya'ya gelen turist sayısının korunması, turizmin arz kaynakları ile ilgili olarak kısa, orta ve uzun vadeli planlamaların yapılmasına bağlıdır. Coğrafi mekânın tekdüzelikten uzak ve birbirinden farklı topografik özelliklere sahip olduğu görülmektedir. Bu farklılık turizmin olanaklarını artırmış, çeşitlilik kazandırmış ve hızlı gelişmesini sağlamıştır. Mekânın fiziksel kapasitesi aşılmadan ve mevcut litolojik özelliklerden de yararlanılarak turizm ile doğal yapı unsurları ilişkisi dikkate alınmalıdır. Doğal unsurların turizm faaliyetleri ile doğru entegrasyonu sağlandığında, ovalarda ve dağlar başta olmak üzere engelbelik sahalarında yeni faaliyet alanları açılacak ve var olanlarla (Alakır, Saklıkent, Tahtalı, Çakırlar) bütünleşerek turizm faaliyetlerini pozitif yönde etkileyecektir. Aksi takdirde bu dinamik unsurların olumsuz etkileneceği açıktır. Doğal unsurların birbiriyle bağlantısının ve doğru kullanılmadıkları takdirde oluşabilecek zararların en güzel örneği, bölgedeki mağara ve şelale gibi coğrafi unsurlardır. Turistlerin bu doğal oluşumlara zarar vermemeleri için gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir. Bu çekicilik kaynakları ancak korundukları takdirde turizm faaliyetlerine izin verilmelidir. Günümüzdeki kullanım şekliyle (yoğun kullanılmaları, fiziksel ve çevresel tahribatın yüksekliği, ışıklandırılmaların kontrolsüz olması vb.) çekicilik özelliklerini kaybedecekleri unutulmamalıdır.

Bu çekicilik kaynaklarına erişimin ve iletişimin sağlanması turizm faaliyetleri açısından önemli bir diğer etmendir. Daha önceden başlayan ulaşım yatırımları turizm faaliyetleri ile birlikte hızlı bir gelişme göstermiş, önce karayolu ve sonrasında da havayolu ve denizyolu ulaşım sistemleri tamamlanmıştır. Ulaşım sistemlerinin gelişmesiyle (özellikle havayolu ve karayolu ulaşımının) günümüzde gelen ve giden yolcu entegrasyonunda herhangi bir sıkıntı bulunmamaktadır. Sistemdeki en büyük eksiklik, yaklaşık bir asırdan beri planlamalar yapılmasına rağmen, 2018 itibarıyla Türkiye'nin en önemli turizm merkezi olan Antalya'ya uzanan bir demiryolu ağının bulunmamasıdır. Antalya'nın turizm ulaştırma sistemindeki bu eksikliğin tamamlanmasıyla birlikte iç turizm ağı daha da çeşitlenip zenginleşecektir.

1950'li yıllardan sonra gelişen ve büyüyen turizm sektörü, çoğaltıcı etkisi ile birlikte bir anda konaklama sektörünün de bölgede gelişmesine neden olmuştur. Konaklama tesislerinin yapım maliyetinin yüksek olması nedeniyle ilk başta devlet tarafından çeşitli teşvikler verilerek, sonrasında da tamamen özel sektörün katkılarıyla tesis sayısı arttırılmıştır. Antalya'da günümüzde tesislerin imkânları ve türleri açısından hiçbir sıkıntı bu-

lunmamaktadır. Ancak, gelen turist sayısında olduğu gibi, bölgesel siyasi karışıklıklar, ekonomik krizler ve tanıtım yetersizliği gibi nedenlere bağlı olarak işletmelerin doluluk oranlarında zaman zaman sıkıntılar yaşanmaktadır. Aslında asıl sıkıntı yıllık doluluk oranlarından çok gelen turistin aylara göre düzenli dağılmamasıdır. Yaz aylarında doluluk oranları % 75'lere çıkan Antalya'da, bu oran kışın % 40 seviyelerine düşmektedir. Düşüşün daha alt seviyelere inmemesinin temelinde kongrelerin yapılması ile turizm türlerinin (şehir ve kış turizmi) ve faaliyet alanlarının çeşitlendirilmesi yatmaktadır. Bu gibi turizm türleri arttırılarak şehir ve bölge canlandırılmalıdır. Günümüzde Antalya'da konaklama tesislerinin sayısı yeterlidir; tesislerin sayısal artışını önleyecek ve mevcut tesislerin kalitesini yükseltecek planlamalar yapılması gerektiği unutulmamalıdır.

Değinilen tüm bu unsurlar şunu göstermektedir ki; bu sorunların bir sonraki aşama olan "duraklama dönemi"nde (stagnation) sağlıklı bir planlama ve başarılı bir turizm politikası üretilerek çözülmesi gerekmektedir. Günümüzde ve anı kurtarmaya yönelik programlarla Antalya'nın küresel turizm pazarında istenen düzeylere çıkması ya da orada tutunması (Örneğin, 2018'deki yaşanan anlık kur farkı -Euro:6,50 , Dolar: 5,50- nedeniyle turist sayısında rekor beklenmesi gibi hususlar hariç tutularak) pek mümkün görünmemektedir. Böyle bir şehirde turizm faaliyetlerinin gelişmesi için yerel hatta bölgesel planlamalar yapılması düşünülemez. Türkiye'nin turizm sektörü için koyduğu 2023 hedefleri (63 milyon turist ve 86 milyar \$ dış turizm geliri) doğrultusunda turizmin başkenti Antalya için yapılan eylem planlarının küresel boyutta olması gerekmektedir. Turizm faaliyetlerinde kamu ve özel sektör birlik olmalı, daha dengeli, kısa, orta ve uzun vadede planlı ve geliştirilebilir uygulamalar yapılmalıdır. Son olarak, kamu ve özel bütün kurumlar arasındaki yetki karmaşası ve boşluğuna izin verilmemesi gerekmektedir.

Plog'un deyimile; "bütün turizm yerleşmelerinin kendilerini yok edecek tohumları da kendi bünyelerinde buldukları" hiçbir zaman unutulmamalıdır.

Katkı Belirtme

Bu çalışma, "Turizm Faaliyetlerinin Şehirsel Gelişmeye Etkileri: Antalya Örneği" adlı doktora tez çalışmasından üretilmiş olup, İstanbul Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından 55578 no'lu proje kapsamında desteklenmiştir.

Kaynakça

- Adison, M. (1960). *Akdeniz Dergisi*. 19 Nisan 1960 Köşe Yazısı. Antalya Rehberler Odası Dergisi, Sayı 9.
- Antalya Büyükşehir Belediyesi Fotoğraf Arşivi, 2018.
- Ap, J., & Crompton, J. L. (1993). Residents' strategies for responding to tourism impacts, *Journal of Travel Research*, 32(1), 47-50.
- Butler R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *The Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 24(1), 5-12.
- Çimrin H. (2007). *Bir Zamanlar Antalya 1 (Tarih, Gözlem ve Anılar)*. Antalya Ticaret ve Sanayi Odası, Antalya.
- Çimrin, H. (2007). *Bir Zamanlar Antalya 2 (Tarih, Gözlem ve Anılar)*. Antalya Ticaret ve Sanayi Odası, Antalya.
- Çimrin, H. (2012). *Kuruluşundan Günümüze Antalya Kent Kronolojisi*

- (İ.Ö. 158-2005). Atso Yayınları.
- Davis, D., Allen, J., Cosenza, R. M. (1988). Segmenting local residents by their attitudes, interests, and Opinions Toward Tourism. *Journal of Travel Research*, 27(2), 2-8.
- oldur H. (2014). *Burhaniye- Bir Zeytincilik ve Sayfiye Yerleşmesi*. Çantay, İstanbul.
- Doxey, G. V. (1975). *A causation theory of visitor-resident irritants: methodology and research inferences*. The impact of tourism sixth annual conference proc of the travel research association, Pp. 195-98.
- Esengil, Z., Kahvecioğlu, H. (2016). Antalya'da 1980 Sonrası Yaşanan Dönüşümün Kıyıda İzdüşümleri. *Tasarım+ Kuram Dergisi*, 12(22), 80-98.
- Güçlü, S. (2002). *Kentleşme ve Göç Sürecinde Antalya'da Kent Kültürü ve Kentlilik Bilinci (Vol. 2865)*. T.C. Kültür Bakanlığı.
- Gönüllü, A. (2010). *1923-1960 Cumhuriyet Döneminde Antalya*. Tarihçi Kitabevi.
- Hernandez, S. A., Cohen, J., Garcia, H. L. (1996). *Residents' attitudes towards an instant resort enclave*. *Annals of Tourism Research*, 23(4), 755-779.
- Kapan, K. (2018). Turizm Faaliyetlerin Şehirsel Gelişmeye Etkileri: Antalya Örneği. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- Kültür, T. A. V. İ., Turizm Müdürlüğü. (2010). *Dünden Bugüne Antalya*. T.C. Antalya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Antalya.
- İstatistik Müdürlüğü. (1959). Dönem Yıllığı, Sayı 3.
- Lavery P. (1974). *Recreational Geography*. Edited By Patrick Lavery.
- Lawson, F., Baud-Bovy, M. (1977). *Tourism and recreation development*. Architectural Press.
- Manavoğlu, E., Kutlu, N. Ö. (2007). *Antalya Kenti'nin 1950'den günümüze kentleşme sürecinin değerlendirilmesi*. 20. Yüzyılda Antalya Sempozyumu Bildiri Kitabı, 2, 425-445.
- Özgüç, N. (2017). *Turizm Coğrafyası: Özellikler, Bölgeler*. Çantay Kitabevi.
- Öztürk, G. (2009). Turizm-Çevre Koruma-Kentleşme Etkileşiminde Kıyı Alanları: Antalya Örneği. T.C. Gebze Yüksek Teknoloji, Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı.
- Pearce, D. G. (1979). Towards a Geography of Tourism. *Annals of Tourism Research*, 6(3), 245-272.
- Pigram, J. J. (1977). Beach Resort Morphology. *Habitat International*, 2(5-6), 525-541.
- Smith, G. (1998). Learning Statistics by Doing Statistics. *Journal of Statistics Education*, 6(3), 1-10.
- Stansfield, C.A., J.E. Rickert. (1970). The recreational Business District. *Journal of Leisure Research*, 2, s.164-166.
- Timor, A. N. (2004). *Ayvalık Bir Sayfiye Yerleşmesinin Gelişme Süreci*. Çantay Kitabevi, İstanbul.
- T.C. Antalya Valiliği. (2012). İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları. *Dünden Bugüne Antalya*.
- T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü. Turizm İstatistikleri 1953-1958, Ankara 1959, Sayı:3.
- Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, 1996.
- Urgan M. (1999). *Bir Dinozorun Gezileri*. İstanbul.
- Weaver, D. B., Lawton, L. J. (2001). Resident perceptions in the urban-rural fringe. *Annals of Tourism Research*, 28(2), 439-458.
- Yıldız, Z. (2011). Turizm sektörünün gelişimi ve istihdam üzerindeki etkisi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, C.3, S.5. s.54-71.
- Young, B. (1983). Touristization of traditional maltese fishing/farming villages. *Tourism Management*. 4, S: 35-41.



Topoğrafik, meteorolojik ve klimatolojik faktörlerin Afyonkarahisar şehrindeki hava kirliliği üzerine etkileri¹

Topographic, meteorological and climatological factors affecting the air pollution in the city of Afyonkarahisar

Hakkı Yazıcı*^a  Nusret Koca^a  Evren Ekiz^a 

^a Afyon Kocatepe Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, Afyonkarahisar.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 04.06.2018

Kabul/Accepted: 01.11.2018

Anahtar Kelimeler:

Hava kirliliği
 Afyonkarahisar
 Topoğrafik faktör
 Meteorolojik faktör

Keywords:

Air pollution
 Afyonkarahisar
 Topographic factor
 Meteorological factor

*Sorumlu yazar/Corresponding author:

(H. Yazıcı) hyazici@aku.edu.tr

DOI: 10.17211/tcd.430631

Atf/Citation:

Yazıcı, H., Koca, N., Ekiz, E. (2018). Topoğrafik, meteorolojik ve klimatolojik faktörlerin Afyonkarahisar şehrindeki hava kirliliği üzerine etkileri. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 63-68. DOI:10.17211/tcd.430631.

ÖZ / ABSTRACT

Sanayi devrimi ile birlikte enerji elde etmek için kömür ve petrol gibi doğal kaynaklar çok fazla kullanılmaya başlanmıştır. Nitekim 1900 yılında dünya enerji tüketiminde kömürü oranı % 98 civarında idi. Bu durum zamanla havanın kirlenmesine yol açmış ve 1950'li yıllarda Avrupa ve Amerika'nın bazı kentlerinde toplu ölümler yaşanmıştır. Buna karşı birtakım önlemler alınmış olmasına rağmen, hızlı nüfus artışına bağlı olarak doğal kaynak tüketiminin artması nedeniyle atmosfere salınan karbonlu, kükürtlü ve azotlu gazlar ile partiküler maddelerde önemli artışlar olmuştur. Bu durumun başta iklim olmak üzere canlı ve cansız tüm varlıklar üzerinde olumsuz etkileri olmaktadır. Dünyanın birçok kentinde olduğu gibi Türkiye'nin bazı kentlerinde de kış aylarında hava kirliliği değerleri yükselmektedir. Bu kentlerden birini de Afyonkarahisar şehri oluşturmaktadır. Nitekim Afyonkarahisar'da kış mevsiminin bazı günlerinde kükürt dioksit ve partiküler madde miktarları sınır değerleri aşabilmektedir. Bu durum Dünya Sağlık Örgütü'nün 2016 yılı ölçümlerini esas alarak yayınlamış olduğu raporda da görülmektedir. Bu raporda, Avrupa'nın havası en kirli 10 kentinden 8'inin Türkiye'de olduğu ve bu kentler arasında Afyonkarahisar 7'nci sırada yer almaktadır. Kentteki konutların yarısından fazlasının jeotermal ve doğalgaz gibi temiz enerji kaynakları ile ısınmasına rağmen kirlilik değerlerinin yüksek çıkması, kirliliğin sadece kullanılan yakıtın cinsi ile ilgili olmadığını göstermektedir. Nitekim atmosferdeki kirletici konsantrasyonunun artmasında veya azalmasında meteorolojik, klimatolojik ve topoğrafik özelliklerin de çok önemli etkileri vardır. Bu çalışmada Afyonkarahisar şehrinde kış aylarında havadaki kirlilik konsantrasyonunun artışına neden olan başlıca çevresel faktörler incelenmiştir.

Following the industrial revolution natural resources such as coal and oil started to be used too much to generate energy. As a matter of fact, in 1900, coal consumption rate in the context of world energy consumption was around 98%. This caused air pollution over time, and in the 1950s mass deaths occurred in some cities of Europe and the United States. Although some measures have been taken against it, there have been significant increases in carbon, sulfur and nitrogen gases and particulate matter released to the atmosphere due to the increase in natural resource consumption due to the rapid population growth. This situation has negative effects on all living beings and non-living assets, especially the climate. In some cities in Turkey urban air pollution levels are rising in the winter like observed in other cities in the World. Afyonkarahisar is one of these cities. As a matter of fact, in Afyonkarahisar, in some days of winter season sulfur dioxide and particulate matter amounts can exceed limit values. It is also evidenced by the report that the World Health Organization published, which indicates the results based on the measurements of the year 2016. In this report, Turkey has 8 of the 10 most polluted cities in Europe, and among these cities Afyonkarahisar ranks 7th.. Despite the fact that more than half of the residences in the city are heated by clean energy sources such as geothermal and natural gas, the high pollution values indicate that pollution is not related only to the type of fuel used. As a matter of fact, meteorological, climatological and topographical features have very important effects in increasing or decreasing the pollutant concentration in the atmosphere. In this study, the main environmental factors causing the increase of pollution concentration in air of Afyonkarahisar city in the winter season are examined.

¹ Çalışmanın özet kısmı VIII. Uluslararası Afyonkarahisar Araştırmaları Sempozyumu'nda sunulmuştur.

devam etmiştir. Değişen şartlar ile birlikte savunma fonksiyonunun ortadan kalkmasına rağmen şehir Kale Tepe-Hıdırlık sırtları arasında gelişimini sürdürmüştür. Bu durum adı geçen morfolojik unsurların şehrin batı yönünde genişlemesine engel teşkil etmesi sonucu ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla şehir daha çok doğu yönünde gelişim göstermiştir (Aliağaoğlu, 2004). Ancak son on beş yılda nüfusu neredeyse iki katına çıkan şehrin önce ova tabanına, sonrasında ise batıya doğru hızlı bir şekilde geliştiği gözlemlenmektedir.

İlk yerleşim yeri olan Kaletepe ve çevresi, başlangıç itibarıyla kuzey yönlü soğuk hava akımlarını engelleyerek yerleşme için elverişli bir topoğrafik ortam sunmasına karşın; zamanla şehrin gelişmesi, kullanılan yakıt miktarının giderek artması ve olumsuz iklimik şartların da etkisiyle hava kirliliğini arttıran bir faktör haline dönüşmüştür (Aliağaoğlu, 2004).

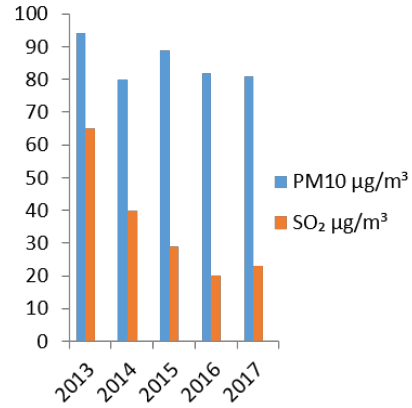
3.2. Afyonkarahisar Şehrinde Hava Kirliliği

Atmosfer çeşitli gazlar ve partiküler maddelerden oluşur. Bu gazlardan bir kısmı (Azot, Oksijen ve Asal gazlar) atmosferde devamlı bulunur ve miktarları değişmez. Bunlar yeryüzünde yaşamın devamı için adeta denge durumundadırlar. Buna karşılık atmosferde bulunup oranı değişen gazlar (Karbondioksit, Su buharı ve Ozon) ise iklim ve hava olayları üzerinde etkilidir. Bir de atmosferde devamlı bulunmayan gaz ve tozlar vardır ki bunlar başlıca kirleticileri oluştururlar. Kirleticiler genellikle atmosferin en alt katı olan Troposferin ilk 3-5 km'lik kısmında bulunurlar. Her ne kadar atmosfer, doğal mekanizmalarla karışan kirleticileri zararsız hale getirme özelliğine sahipse de, bu maddelerin miktarı artınca bu işlevini yerine getiremez. Böylece özellikle kentler ve sanayi tesislerinden çıkan bir kısım gazlar ve partiküller hava kirliliğine yol (Yıldız, Sipahioğlu ve Yılmaz 2011) açmaktadır.

Atmosferdeki başlıca birincil kirleticileri; Kükürtdioksit, Azotoksitler, Karbonmonoksit, Hidrokarbonlar, Karbondioksit ve Partiküler Maddeler oluştururken, ikincil kirleticileri Kloroflorokarbonlar ve Ozon meydana getirmektedir (Yıldız, Sipahioğlu ve Yılmaz 2011). Herhangi bir yerdeki hava kirliliğinin belirlenmesinde daha çok Kükürtdioksit ve Partiküler Madde oranları ölçülür. Bu iki kirleticinin için Uzun Vadeli Sınır değer birim zamanda $150 \mu/m^3$ olarak belirlenmiştir. Kısa Vadeli Sınır değerler ise $400-300 \mu/m^3$ arasında değişmektedir (Okutan, 1993).

Bu bilgiler ışığında Afyonkarahisar şehrinde yaşanan hava kirliliği olayı, 1990'lı yıllardan günümüze yapılan bazı çalışmaların sonuçlarına değinilerek açıklanmaya çalışılacaktır. Bunlardan 1990-1999 yılları arasındaki 10 yıllık ölçüm sonuçları esas alınarak yapılan çalışmada SO_2 ve PM emisyonu açısından Afyonkarahisar'da Ekim-Nisan devresinde hava kirliliğinin yaşandığı, Kasım-Şubat arasındaki kış sezonunda ise bu değerlerin daha da yükseldiği belirtilmektedir. Yine bu 10 yıllık süre içerisinde 1991-1994 yılları arasında hava kirliliğinde artış olmasına rağmen SO_2 ve PM konsantrasyonlarının Kısa Vadeli Sınır Değerleri aşmadığı, buna karşılık 1990 ve 1991 yılları dışında diğer yıllarda Uzun Vadeli Sınır Değerleri aştığı ortaya konulmuştur (Sabah, 2000). Gerek 1996 yılından itibaren konutların ısıtılmasında Jeotermal enerjinin, gerekse 2003 yılından itibaren doğalgaz kullanımının başlaması nedeniyle Afyonkarahisar 'da ölçülen SO_2 değerlerinde giderek düşüşler yaşanmıştır. Nitekim

2015 yılı itibarıyla şehirdeki konutların % 53'ü temiz enerji ile ısıtılmaktaydı. Ancak bu değişimin PM konsantrasyonunda önemli bir azalmaya yol açmadığı görülmektedir (Şekil 3). Nitekim Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Hava Kalitesi Bülteni'nde yer alan 2016 yılı Partiküler Madde Ortalamalarına göre Afyonkarahisar şehri Bursa ve Amasya'dan sonra üçüncü sırada gelmektedir (<http://webdosya.csb.gov.tr>). Bu ise kirliliğin sadece kullanılan yakıtın cinsiyle ilgili olmadığını göstermektedir. Nitekim atmosferdeki kirleticinin konsantrasyonunun artması veya azalmasında topoğrafik, meteorolojik ve klimatolojik faktörlerin de çok önemli etkisi vardır.



Şekil 3. Afyonkarahisar ili 2013-2017 yılları kirleticinin konsantrasyon değişimi (Afyonkarahisar ilinde hava kalitesi istasyonunda ölçülen parametrelerin 5 yıllık ölçüm sonuçlarına ait rapor, 2018).

Figure 3. Pollutant concentration change between 2013-2017 for Afyonkarahisar province

3.2.1. Afyonkarahisar Şehri'nde hava kirliliğini etkileyen topoğrafik faktörler

Katı, sıvı ve gaz şeklindeki kirleticilerin havaya karışması olayında; kaynak, taşıyıcı ve alıcı ortamların ayrı ayrı etkileri vardır. Alıcı ortamın hava kalitesi için belirlenmiş kriter veya standartlar vardır. Bu standartlara uyulabilmesi için kaynak ve ortama ilişkin değişkenlerin birlikte ele alınması gerekir (Okutan, 1993; Ertürk, 1993). Afyonkarahisar şehrinde hava kirliliğinin seyri ve kaynaklarına yukarıda kısaca değinilmiştir. Dolayısıyla burada daha çok çalışmanın esas konusunu oluşturan taşıyıcılar ve alıcı ortamın özellikleri üzerinde durulacaktır.

Taşıyıcılar hemen tamamen ortamın meteorolojik ve klimatolojik özellikleri ile ilgilidir. Bununla birlikte meteorolojik ve klimatolojik etkenlerle, topoğrafik etkenler hava kirliliği konusunda birbirleriyle iç içedir. Nitekim meteorolojik değişkenler (sıcaklık, yağış, rüzgâr, basınç vb.) topoğrafik yapıyla şekillenmekte ve hava kirliliğini artırıcı veya azaltıcı yönde etkiler yapabilmektedirler. Dolayısıyla bir yerde yaşanan ve felaket haline alan hava kirliliği sorunu, uygun olmayan topoğrafik yapı ve meteorolojik koşullarla doğrudan ilgilidir (Yıldız, Sipahioğlu ve Yılmaz 2011). Bu nedenle öncelikle Afyonkarahisar şehri ve yakın çevresinin topoğrafik özelliklerini ele almak uygun olacaktır.

Bir yerin topoğrafik özellikleri denilince dağ, ova, plato ve vadi gibi başlıca yer şekilleri ile bunların yüksek, alçak, düz ve eğimli olma durumları akla gelir. Ayrıca iklimle ilişkileri açısından uzanış doğrultuları, bakı özellikleri ve deniz veya büyük su kütlelerine yakın olup olmamaları da önemlidir.

Afyonkarahisar şehri kendi adıyla anılan ovanın güneybatı kenarında yer almaktadır. Ege bölgesi ile İç Anadolu bölgeleri arasındaki geçiş sahasında bulunduğundan Afyonkarahisar ovası batı Anadolu'nun en yüksek ovalarından biridir. Ova tabanında yükselti 1020-1040 m'ler arasında değişmektedir. Ovanın etrafında yükseltileri 1500 ile 1800 m'ler arasında değişen dağlar bulunmaktadır. Yani ova etrafı yüksek dağlarla çevrili bir çanak görünümündedir.

Gerek bu özellikleri gerekse deniz etkilerinden uzak bir konumda yer alması nedeniyle Afyonkarahisar ovası kış mevsiminde yüksek basınç merkezlerine ev sahipliği yapmaktadır. Nitekim uzun yıllık ortalamalara göre aylık ortalama basınç değerleri yükselerek Mart ayına kadar 900 mb'ın üzerinde seyretmektedir (Meteoroloji 5. Bölge Müdürlüğü Afyonkarahisar 1929-2017).

Yine bu topoğrafik özellikler nedeniyle Afyonkarahisar'da kış mevsiminde sıcaklığın sıfır derecenin altına düştüğü günler sayısı 90 güne yaklaşmaktadır (Meteoroloji 5. Bölge Müdürlüğü Afyonkarahisar 1929-2017). Bu ise bir taraftan ısınma için yakma sürelerini artırırken, bir taraftan da yatay ve dikey hava hareketlerini azaltmaktadır. Ayrıca Afyon ovasını da içerisinde barındıran Akarçay kapalı havzasının genel olarak NW-SE yönünde uzanan bir oluk biçiminde oluşu rüzgâr yönleri ve hızlarını etkilemektedir. Nitekim Afyonkarahisar Meteoroloji istasyonu verilerine göre bu havza Türkiye'de rüzgâr hız ve frekanslarının en düşük düzeyde olduğu kesimlerden birini oluşturmaktadır (Şekil 4).



Şekil 4. Türkiye rüzgâr atlası (www.mgm.gov.tr).

Figure 4. Turkey wind atlas (www.mgm.gov.tr).

Şehirdeki binaların konumlanması ve mahallelerin oluşumunda topoğrafyanın etkisi büyüktür. Nitekim şehrin ilk kuruluş yerini Kaletepe ile Hıdırlık sırtları arasındaki vadi oluşturmaktadır. Zaten kış mevsiminde azalan güneşlenme süresinin bu kesimde mevcut topoğrafik faktörlerin etkisiyle daha da düşeceği aşikârdır. Buna karşılık yamaç ve ova tabanında yer alan mahallelerdeki konutların güneşlenme açısından daha avantajlı oldukları bir gerçektir. Şehir yerleşim alanındaki topoğrafik özelliklere bağlı olarak ortaya çıkan bu bakı farkları, kış mevsiminde gün içerisindeki yanma sürelerinin farklılaşmasına yol açmaktadır.

Sonuç olarak etrafı dağlarla çevrili, hava akımlarının oluşumunu sağlayacak doğal kanalların bulunmadığı çukur veya düzlükler kışın hava kirliliğinin arttığı yerlerdir. Çünkü buralar hem yükseklerde soğuyarak akan hava kütleleri, hem de geceleyin artan yer radyasyonu nedeniyle çok soğumaktadır. Böylece atmosferin yere yakın kısımları daha soğuk ve ağır olduğundan kirleticiler yükselememekte ve kirlilik konsantrasyonu artmaktadır. Afyonkarahisar şehrinde benzer şartlar mevcuttur ve kış mevsiminde havadaki kirleticilerin sınır değerleri aştığı görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1. Yıllara göre günlük veri üzerinden günlük limit değerlerin aylık aşım sayısı (Afyonkarahisar ilinde hava kalitesi istasyonunda ölçülen parametrelerin 5 yıllık ölçüm sonuçlarına ait rapor, 2018).

Table 1. The monthly number of over flow of daily limit values based on daily data according to years.

Aylar/Yıllar	2013 Yılı		2014 Yılı		2015 Yılı		2016 Yılı		2017 Yılı	
	SO ₂	PM10	SO ₂	PM10	SO ₂	PM10	SO ₂	PM10	SO ₂	PM10
	KVS		(24 Saatlik)		(24 Saatlik)		(24 Saatlik)		(24 Saatlik)	
	250 µg/m ³	100 µg/m ³	250 µg/m ³	100 µg/m ³	225 µg/m ³	90 µg/m ³	200 µg/m ³	80 µg/m ³	175 µg/m ³	70 µg/m ³
O	1	9	-	-	3	20	-	8	-	23
Ş	2	12	-	13	-	1	-	15	-	23
M	-	13	-	11	-	10	-	2	-	19
N	-	13	-	7	-	2	-	4	-	11
M	-	19	-	-	-	3	-	3	-	6
H	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
T	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2
A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E	-	1	-	-	-	3	-	1	-	8
E	1	16	-	8	-	11	-	19	-	18
K	-	21	-	17	-	27	-	26	-	28
A	3	14	3	18	-	24	-	21	-	22

3.2.2. Afyonkarahisar şehrinde hava kirliliğini etkileyen meteorolojik ve klimatolojik faktörler

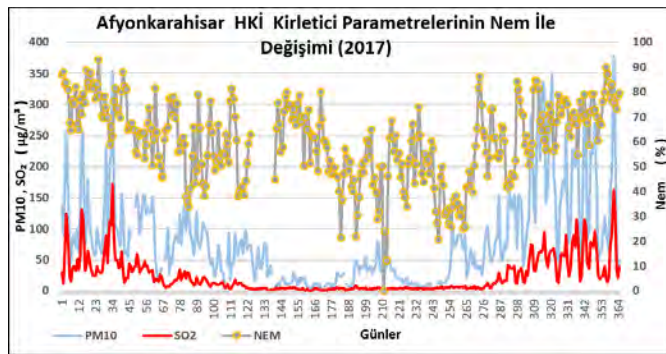
Meteoroloji, hava kürenin yapısı ile burada meydana gelen (güneşlenme, sıcaklık, bulutluluk, nem, yağış, basınç ve rüzgâr gibi) hava olaylarını inceleyip kaydederek, bunların oluşum özelliklerini ortaya çıkarmaya çalışan bir bilim dalıdır. Klimatoloji ise bütün bu hava olaylarının uzun yıllık ortalamalarını dikkate alarak, herhangi bir yerdeki hava koşulları ile bu koşulların genel karakterini inceleyip tanıtan bir bilim alanıdır. Yani klimatoloji kısaca iklim bilimi olarak ta ifade edilmektedir (Erol, 1984).

İklim, coğrafi çevrenin şekillenmesini ve insan yaşamını çok yakından kontrol eden bir etmendir. Nitekim iklim, insanın günlük yaşamı, yaşam biçimleri, yiyecek ve giyecekleri ile sağlık, karakter ve ruhsal etkinliklerini de kontrol edebilmektedir (Erol, 1984). Bununla birlikte çok çeşitli etkenlerle gaz ve toz içeriği değiştiği için doğal yapısı bozulan havanın yeryüzündeki canlı ve cansız ortamlara zarar vermeye başladığı bir gerçektir. Buna karşılık bazı meteorolojik ve klimatolojik olayların herhangi bir yerdeki hava kirliliğinin atması ya da azalması yönünde etkileri olabilmektedir.

Hava kirliliği üzerinde etkili olan iklim faktörlerinin başında sıcaklık, yağışlar, basınç ve rüzgârlar gelmektedir. Coğrafi ortamların sıcaklığı güneşten radyasyon yoluyla gelen enerjiye bağlıdır. Bu enerji bulunan yerin konum özelliklerine göre yıl içerisinde önemli değişiklikler gösterir. Nitekim coğrafi konum güneşlenme süresi ile güneş ışınlarının geliş açılarını belirleyen en önemli etkidir. Bu özelliklerin bir sonucu olarak Afyonkarahisar'da uzun yıllık ortalamalara göre güneşlenme sürelerinin 6,5 saatin altına düştüğü Ekim-Nisan döneminde, ortalama sıcaklık değerlerinin de 15 C'nin altında seyrettiği görülür (Meteoroloji 5. Bölge Müdürlüğü Afyonkarahisar 1929-2017). Bu

ise sobaların yıl içerisindeki yanma süresinin neredeyse 6 ay geçmesine yol açmaktadır. Zaten hava kirliliğinin en önemli kaynağını konutlar ile sanayide kullanılan yakıtlar oluşturmaktadır. Kirletici kaynakların uzun süre aktif olduğu bu dönemde etrafı dağlarla çevrili, tabanı yüksek olan ovalarda meydana gelen sıcaklık terselmeleri kirliliğin daha da yoğunlaşmasına yol açar. Nitekim Afyonkarahisar ovasında özellikle kış aylarında, gerek ova tabanının radyasyonla soğuması, gerekse etrafındaki dağlarda soğuyup ağırlaşan hava kütlelerinin ova tabanına doğru akması sonucu sıcaklık terselmeleri olmaktadır. Böylece atmosferin yere yakın kısımları daha soğuk, daha ağır olduğundan kirleticiler yükselmekte ve kirlilik konsantrasyonu artmaktadır. Terselmenin başladığı seviyenin yerden yüksekliği (Karışma derinliği) kirlilik derecesi üzerinde doğrudan etkilidir. Nitekim basınç değerlerinin yüksek olduğu kış aylarında başlıca kirletici konsantrasyonlarının da yüksek olması bu durumun bir göstergesidir.

Nem ve yağışlar da hava kirliliği üzerinde etkili olmaktadır. Havadaki nem kirleticileri bünyesinde absorbe ettiğinden kirlilik konsantrasyonunu artırmak suretiyle, inversiyon dönemlerindeki kadar tehlikeli boyutlarda kirliliğe neden olabilmektedir (Şekil 5).



Şekil 5. Afyonkarahisar HKİ kirletici parametrelerinin nem ile değişimi (Afyonkarahisar İlinde Hava Kalitesi İstasyonunda Ölçülen Parametrelerin 5 Yıllık Ölçüm Sonuçlarına Ait Rapor, 2018).

Figure 5. The change of pollutant parameters with respect to humidity for Afyonkarahisar province.

Buna karşılık yağışlar (özellikle yağmur) atmosferdeki partiküller maddeler ile gazları bünyelerine alarak uzaklaştırdıklarından hava kirliliğini önemli ölçüde azaltırlar. Afyonkarahisar'da yıllık ortalama yağış miktarı 444 mm'dir. En fazla yağış 55.6 mm ile Mayıs ayında düşerken, en az yağış 13.5 mm ile Ağustos ayında düşmektedir (Tablo 2). Yağış rejimi düzenli değildir. Yağışın mevsimlere göre dağılımına bakıldığında en fazla yağış ilkbaharda, en az yağış ise yaz mevsiminde düşmektedir. Karasallığın etkili olduğu şehirde kış aylarında kar yağışları da görülmektedir. Yıllık ortalama kar yağışlı gün sayısı 19.53, karla örtülü gün sayısı da 38.59 gündür (Meteoroloji 5. Bölge Müdürlüğü Afyonkarahisar 1929-2017). Şehirde kar yağışı Ekim-Nisan ayları arasında görülmektedir. Kış ayları ile birlikte hem kar yağışları hem de karla örtülü gün sayısı artmaktadır. Karla örtülü günlerde yer radyasyonu güçlü olduğundan gece boyunca meydana gelen sıcaklık kaybı nedeniyle sık sık inversiyon meydana gelebilmektedir. Bu ise sıcaklığın düşmesine, sobaların daha fazla yanmasına ve kirletici konsantrasyonunun atmasına yol açmaktadır.

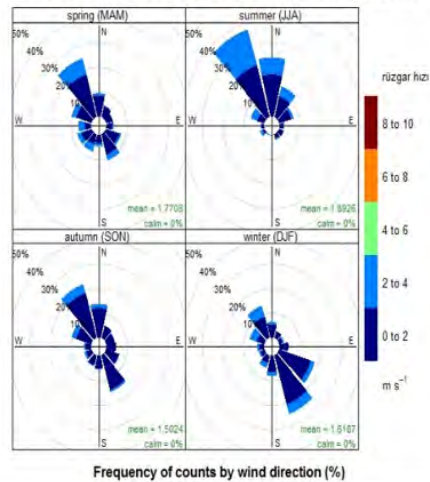
Farklı kaynaklardan atmosfere gönderilen kirleticiler, yatay ve dikey hava hareketleri ile ortamdaki uzaklaştırılırlar. Bu hava hareketleri sayesinde kirleticiler seyrelirler ve konsantrasyonları

Tablo 2. Afyonkarahisar şehrinde toplam yağış miktarının yıllık değişimi ve karla örtülü gün sayısı (Meteoroloji 5. Bölge Müdürlüğü Afyonkarahisar 1929-2017).
Table 2. Yearly change of overall precipitation and overall days of snow cover for Afyonkarahisar province.

Parametre	Rasat S. (Yıl)	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A	Y
Aylık Toplam Yağış Ortalaması (mm=kg·m ⁻²)	89	44.5	39.8	45.1	46.4	55.6	39.1	22.4	13.5	22.0	35.4	33.7	46.5	444.0
Aylık Kar Yağışlı Günler Sayısı Ortalaması	89	5.31	4.74	3.90	1.08	0.07	0.02				0.07	1.00	3.34	19.53
Aylık Karla Örtülü Gün Sayısı Ortalaması	89	11.8	8.01	4.50	2.14						1.00	2.96	8.18	38.59

düşer, böylece kirli havanın ortamdaki etkileri azalır. Kirleticilerin yatay doğrultuda taşınmalarında rüzgârların etkisi çok büyüktür. Bu konuda rüzgârların hızı, esiş yönü ve frekansı ile birlikte arazinin topoğrafik özellikleri de önemlidir. Nitekim yerleşim alanlarının rüzgârın esiş yönüne uygun bir şekilde konumlandırıldığı ve rüzgârların giriş-çıkışını sınırlandıracak yapay veya doğal engellerin bulunmadığı yerlerde hava kalitesinin bozulması oldukça güçtür. Buna karşılık rüzgâr hızlarının zayıf, topoğrafik engellerin fazla olduğu yerlerde kirli hava uzun süre hareketsiz kalabilmektedir (Garipağaoğlu, 2011). Afyonkarahisar şehri ve çevresinde benzer şartlar mevcuttur. Özellikle Hıdırlık Sırtları, Kale Tepe, Sarıkız tepesi ve Ciritler kayalığı gibi topoğrafik unsurlar hâkim rüzgâr yönünün (NW-SE) önündeki en önemli engelleri oluşturduklarından, kış mevsiminde kirli havanın şehir üzerinden uzaklaştırılmasını güçleştirmektedirler (Şekil 6).

AFYONKARAHİSAR 5 YILLIK MEVSİMSEL RÜZGAR GÜLÜ



Şekil 6. 2013-2017 5 yıllık ölçüm dönemi mevsimsel hâkim rüzgâr yönü ve hızı (Afyonkarahisar ilinde hava kalitesi istasyonunda ölçülen parametrelerin 5 yıllık ölçüm sonuçlarına ait rapor, 2018).

Figure 6. Seasonal dominant wind direction and velocity for 5-year period between 2013-2017.

4. Sonuç ve Öneriler

İsınmada jeotermal ve doğalgaz enerjisi kullanım oranı yükseldikçe SO₂ oranının düşmesine rağmen, PM değerlerinde önemli bir düşüş gözlemlenmemiştir. Bu ise kirliliğin sadece kullanılan yakıtın cinsiyle ilgili olmadığını göstermektedir. Nitekim atmosferdeki kirletici konsantrasyonunun artması veya azalmasında topoğrafik, meteorolojik ve klimatolojik faktörlerin de çok önemli olduğu görülmektedir.

Gerek SO₂ değerlerinin düşük düzeyde tutulması gerekse Şehirdeki PM değerlerinin azaltılabilmesi için şu önlemlerin alınması uygun olacaktır;

Şehrin belli akslarında (Şuhut Kavşağı-Özdilek Kavşağı ile Maliye Kavşağı-ANS Kampusu arası) demiryolu taşımacılığına geçilmiştir.

Binaların ısı yalıtımları ile güneşe göre konumlandırılmaları konusunda zorlayıcı önlemlerin alınması gerekmektedir.

Şehirdeki bina kat durumları ile cadde ve sokak doğrultuları belirlenirken rüzgâr yönleri de dikkate alınmalıdır. Gerek kentsel dönüşüm kapsamında gerekse yeni imara açılan yerlerle ilgili imar planında bu doğrultuda düzenlemeler yapılmalıdır.

Fosil yakıt kullanan konut veya tesislerde bir taraftan yakma teknikleri konusunda eğitim verilirken, diğer taraftan düşük kaliteli yakıtların kullanımı engellenmelidir.

Zaman içerisinde birçok konutun aynı kaynaktan ısıtıldığı (Kopenhag şehri örneğinde olduğu gibi) toplu ısınma sistemlerine geçilmelidir.

Japonya ve Almanya başta olmak üzere dünyanın bazı ülkelerinde olduğu gibi konut çatıları üzerine yerleştirilecek güneş panelleri ile hem sıcak su üretilmesi hem de klimalar için elektrik ihtiyacının karşılanması sağlanmalıdır. Buna ilişkin olarak 30 Mart 2018 tarihinde çıkan torba yasa içerisinde “yenilenebilir enerji kaynakları teşviği” çıkmış bulunmaktadır. Bu yasada, çatısında en az 21 m² boş alan bulunan binalarda güneş enerji sistemi kullanılarak elektrik üretilebileceği ve kullanımdan fazla üretilen elektriğin devlet tarafından satın alınacağı belirtilmektedir.

Kaynakça

- Afyonkarahisar İlinde Hava Kalitesi İstasyonunda Ölçülen Parametrelerin 5 Yıllık Ölçüm Sonuçlarına Ait Rapor (2018). Afyonkarahisar Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü.
- Aliağaoğlu, A. (2004). Afyonkarahisar Şehir Coğrafyası. (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/> adresinden edinilmiştir.
- Ardos, M. (1978). Afyonkarahisar Bölgesinin Jeomorfolojisi. İstanbul: *İ.Ü. Edeb. Fak. Yayınları No: 2418, Coğrafya Enst. Yayınları No: 97*.
- Erol, O. (1984). Genel Klimatoloji. Ankara: Ertem Büro.
- Ertürk, F (1993). Hava Kirliliğinin Çevre Üzerindeki Etkileri. Tırıs, M., Kalafatoğlu E. ve Okutan, H. (Ed). *Hava Kirliliği Kaynakları ve Kontrolü* içinde (15-48). Kocaeli: Marmara Araştırma Merkezi Matbaası.
- Garipağaoğlu, N. (2011). “Türkiye Şehirlerinin Hava Kalitesinin Zamanla Değişimine Bağlı Bir Sınıflandırma”, 5. Ulusal Coğrafya Sempozyumu Bildiriler Kitabı: 357-368, Ankara.
- Gül, N. (2005). Afyon'da kömür kullanımının hava kirliliğine etkisi ve çözüm önerileri. (Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/> adresinden edinilmiştir.
- Okutan, H (1993). Hava Kirliliğinin Kaynakları. Tırıs, M., Kalafatoğlu E. ve Okutan, H. (Ed). *Hava Kirliliği Kaynakları ve Kontrolü* içinde (1-15). Kocaeli: Marmara Araştırma Merkezi Matbaası.
- Sabah, E. (2000). “Afyon'da Sabit Kirletici Kaynaklardan İleri Gelen Hava Kirliliği ve Çözüm Önerileri”. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 2/1, 61-78.
- Sabah, E. ve Çelik, M., Y. (1999). “Afyon Jeotermal Merkezi Isıtma Sistemi, Ekonomisi ve Hava Kirliliğini Önlemedeki Katkısı”. *Madencilik, TMMOB Maden Mühendisleri Odası Yayını*, 38/2-3, 3-14.
- Temiz Hava Eylem Planı Afyonkarahisar (2014-2019) (2014). T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- Yıldız, K., Sipahioğlu, Ş. ve Yılmaz, M. (2011). Çevre Bilimi ve Eğitimi. Ankara: Gündüz Eğitim ve Yayıncılık.

<https://www.mgm.gov.tr/genel/ruzgar-atlasi.aspx> Erişim Tarihi: 13.03.2018.

http://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/HavaKalitesi_YILLIK_Bulten2016.pdf Erişim Tarihi: 14.03.2018

<https://www.dunya.com/foto-galeri/yasam/avrupanin-havasi-en-kirli-10sehrinden-8i-turkiyede-galeri-390572> Erişim Tarihi 10.03.2018



Kültür coğrafyası ve kültürel miras açısından Doğu Karadeniz’de “Otçu göçü geleneği ve Kadırğa otçu şenlikleri”

“Otçu göçü” tradition and Kadırğa Otçu festival in eastern Black Sea region in the context of culture geography and cultural heritage

Mutlu Kaya^{*a} Cevdet Yılmaz^b

^a Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm Rehberliği Anabilim Dalı, Samsun.

^b Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, Samsun.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 17.08.2018

Kabul/Accepted: 01.11.2018

Anahtar Kelimeler:

Otçu Göçü
 Otçu şenliği
 Kadırğa
 Trabzon
 Türkiye

Keywords:

Otçu Göçü
 Otçu festival
 Kadırğa
 Trabzon
 Turkey

*Sorumlu yazar/Corresponding author:

(M. Kaya) mutlu.kaya@omu.edu.tr

DOI: 10.17211/tcd.454455

Atf/Citation:

Kaya, M., Yılmaz, C. (2018). Kültür coğrafyası ve kültürel miras açısından Doğu Karadeniz’de otçu göçü geleneği ve kadırğa otçu şenlikleri. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 69-79. DOI:10.17211/tcd.454455.

ÖZ / ABSTRACT

Türkiye’de yaylalar köy-altı iskân şekilleri, yaylacılık ise önemli bir ekonomik faaliyet olarak büyük öneme sahiptir. Türkiye’de fizikî coğrafya şartları yaylalar ve yaylacılık faaliyetleri üzerinde önemli etkilere sahiptir. Bununla birlikte yaylacılık ekonomik, sosyal, kültürel özellikleri ile beşerî coğrafya ve ona yakın bilim dallarının da başta gelen konularından biridir. Anadolu’da yüzlerce yıllık geçmişe sahip yaylacılık faaliyetleri halen hayvancılık ve son yıllarda da giderek artan oranda turizm yönü ile öne çıkmaktadır. Fakat yaylacılığın geçmişten beri sürdürülen, günümüzde ise yok olma tehlikesi ile karşı karşıya olan kültürel boyutları da vardır. Bu çalışmada yaylacılık faaliyetlerinin unutulmaya yüz tutmuş kültürel yönlerinden biri olan “otçu göçü geleneği” ele alınmıştır. Otçu göçü ve otçu şenlikleri kendi içinde birçok ritüeli barındıran, yöre halkı tarafından önemsenen bir kültürel faaliyettir. Karadeniz Bölgesi’nin en büyük yayla organizasyonu olan Kadırğa Otçu Şenlikleri de bunlardan biridir. Ne yazık ki her alanda görülen kültürel bozulma ve yozlaşma burada da görülmekte, otçu göçü yayla şenlikleri gün geçtikçe özünden uzaklaşmaktadır. Gerekli önlemlerin alınmaması durumunda böylesine önemli bir kültürel miras yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır. Bu çalışmada önce otçu göçünü ortaya çıkaran coğrafi şartlar ele alınmış, sonrasında ise geleneksel Kadırğa Otçu Şenliği’nin Somut Olmayan Kültürel Miras bağlamında değerlendirilmesi ve kültürel varlığını devam ettirebilmesi adına yapılması gerekenler üzerinde durulmuştur.

High Plateaus have a great significance as a sub-village settlement and as well the economic activities in high plateaus have a crucial importance economically. In Turkey, physical geography conditions have significant effects on plateaus and high plateau activities. However, it is one of the most important subjects of economic, social, cultural features, human geography and related sciences. The high plateau activities in Anatolia, which have hundreds of years of history, and in recent years they have become more and more popular with tourism and husbandry. However, there are also cultural dimensions that have been sustained since the past, and nowadays, facing the danger of extinction. In this research “Otçu Göçü” tradition which is one of the forgotten cultural aspects of the high plateau activities is examined. “Otçu Göçü” and Otçu festivals are important cultural activities, which are hosted by many rituals and taken seriously by local people. Kadırğa Otçu Festival, which is the biggest high plateau organization of the Black Sea Region, is one of them. Unfortunately, the cultural distortion and corruption seen in each area is also seen here, and “Otçu Göçü” high plateau festivals are gradually getting away from its essence. If necessary precautions are not taken, such an important cultural heritage will face the danger of extinction. In this study, the geographical conditions that led to “Otçu Göçü” were discussed, and then the traditional Kadırğa Otçu Festival was evaluated in the context of the Intangible Cultural Heritage and the necessary things to be done in order to be able to continue its cultural existence.

1. Giriş

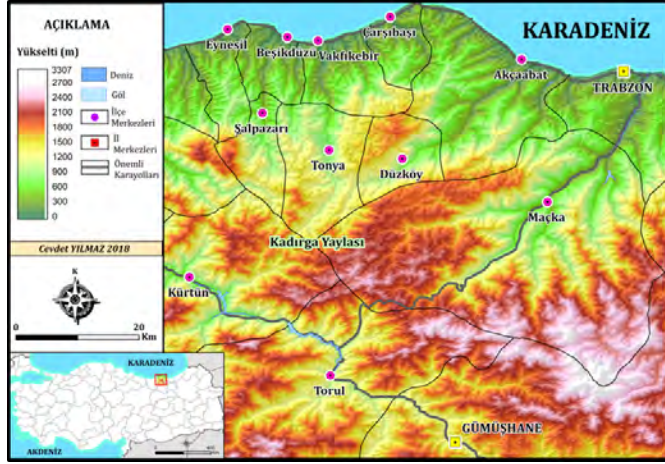
Otçu Şenliklerinin düzenlendiği Kadırğa Yaylası Tonya, Maçka ve Kürtün ilçelerinin kesiştiği noktada yer almaktadır (Şekil 1).

Son yıllarda kullanım amaçları çeşitlenmekle birlikte kırsal nüfus için bir ek geçim sahası olan yaylalar, yaz aylarında hayvan otlatmak, tarımsal faaliyette bulunmak veya dinlenmek amacıyla gidilen geçici yerleşmelerdir. Tarım arazilerinin dar ve parçalı olduğu Trabzon ve çevresinde hayvancılıkla meşgul yöre

halkı için otlakların uzun süre yeşil kaldığı yaylalar büyük önem taşımaktadır. Yaz mevsiminde hayvanları ile yaylaya hareket eden yaylacılar hem hayvanlarını doyuracak geniş bir beslenme sahasına, hem de kendilerini yaz sıcaklarından koruyan serin bir ortama sahip olmaktadır.

Karadeniz Bölgesi’nde yaylacılık faaliyetlerinin ortaya çıkması ve gelişmesinde yörede XIII. yüzyıldan beri yaylacılık yapan Çep-

nilerin önemli etkileri bulunmaktadır. Oğuzların Üçok koluna mensup olan Çepniler Selçuklularla birlikte XI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Anadolu'ya girmeye başlamışlar ve başta Karadeniz Bölgesi olmak üzere Anadolu'nun birçok bölgesine yerleşmişlerdir (Küçük, 2011).



Şekil 1. Lokasyon haritası.

Figure 1. Location map.

Osmanlılardan çok önce Kürtün-Dereli-Giresun-Tirebolu-Eynesil arasındaki kırsal kesime hâkim olan ve Karadeniz Dağları'nı çok iyi bilen Çepnilerin 1461'de Fatih Sultan Mehmet'in Trabzon'u fethetmesinde önemli rol oynadıkları düşünülmektedir. Fetihden sonra Osmanlı Devleti'nin bu bölgedeki Çepnilere zehmet ve tımar gibi dirlikler vererek onları hizmetine alması da bu görüşü desteklemektedir (Küçük, 2011; Akat, 2006).

Göçebe toplulukların kendilerine verilen arazilere meskenler yaparak yerleşik hayata geçmeye başlamasıyla birlikte, Karadeniz Bölgesi'ndeki bugünkü yaylacılık faaliyetlerinin de temelleri atılmıştır. Alt zonda arazinin dağlık ve engebelik olması geçim alanlarını kısıtlarken, üst zonda ilkbaharla birlikte eriyen karların ardından ortaya çıkan çayırar, geçmişlerinde hayvancılık tecrübesi olan Çepnilerin bu üst zonu mevsimlik de olsa hayvanları için kullanmak istemeleri bugünkü yaylacılık faaliyetinin tarihsel temellerini oluşturmaktadır. Trabzon çevresinde yaylaların birçoğunun oba olarak isimlendirilmesi ve yaylalarda Şahmelik, Şıhman, Emirler, Oğuz, Oğuzeli, Alanyurdu, Ahmetalan, Alimeydanı, Kumanandoz gibi çok sayıda bey, oymak, kabile, boy ismine rastlanması adı geçen yerleşmelerin Türk toplulukları tarafından kurulduğunu ve yörede yaylacılığın Türklerle başladığını işaret etmektedir (Zaman, 2000(a); Zaman, 2000(b); Zaman, 2007)¹.

Çepniler, Trabzon bölgesinde yaşayan; inek, koyun ve keçi besleyerek geçinen, yazın sürüleri ile yaylaya çıkan kışın ise cenik dedikleri kışlaya inen Türk göçerlerdendir. Göçebe olan Çepniler daha sonraları ceniklerde evler yapmaya başlayınca ekim işlerine de başlamışlardır. Tarım faaliyetlerinin başlamasıyla ailede iş bölümü ortaya çıkmış, yaşlılar yaz mevsiminde hayvanlarla yaylaya çıkarken, gençler ceniklerde tarla işleri bittik-

¹Yayla terimi, köken itibarıyla eski Türkçe (Osmanlıca) ile eski Türk lehçelerinde (Azeri ve Çağatayca gibi) kullanılan yay (yaz) ve yaylamak (yazı geçirmek) ifadeleriyle ilişkili olduğu kabul edilir. Yaylamak teriminin zamanla yaylag veya yaylak şekline dönüştüğü ve bölgeden bölgeye görülen farklı ifadelerin etkisiyle, terimin sonundaki g ve k sessiz harflerinin düşürülerek, yayla şeklinde ifade edilen (yazılan ve okunan) terimin oluştuğu kabul edilmektedir (Doğanay ve Coşkun, 2013). Nitekim Orhun Yazıtları metinlerinde de adı geçen faaliyetler yaylag terimi ile ifade edilmiştir (Doğanay ve Coşkun, 2013).

ten sonra yaylaya çıkmaya başlamıştır (Hacıfettahoğlu, 2003). Köylerde, mısırların içinde oluşan yabancı otları temizlemek ve hayvanların kışlık yiyeceği olan otları hazırlamakla görevli oldukları için otçu² olarak adlandırılan gençler, tarla işleri bittiğinde yanlarına silahlarını, yiyeceklerini ve kemençelerini alıp yaylalarına hareket ederler. Yol boyunca türkü söyleyerek, horon ederek, silah ve nara atarak yaylaya ilerleyen otçular ve yayladakiler her yıl temmuz ayının üçüncü cuması³ Kadırga Yaylası'nda toplanır ve Kadırga - Otçu şenliklerini gerçekleştirirler. Bu şenliğin başlangıç zamanı tam olarak belli olmamakla birlikte Hacıfettahoğlu (2003)'nun Tirebolulu Alparslan (1915)'dan aktardığına göre şenlikler 4-5 yüzyıldan bu yana düzenlenmektedir.

Yüzyıllardır bu topraklarda hayvancılık amacıyla yaylak ve kışlak arasında yer değiştiren topluluklar, sürdürdükleri ekonomik faaliyetlerin ve yaşadıkları coğrafyanın etkisi ile kendilerine has bir kültür oluşturmuşlardır. Bu kültürün en önemli öğeleri yayla göçleri ve yayla şenlikleridir. Bu çalışmanın konusunu oluşturan Kadırga - Otçu Şenlikleri yöredeki yarı göçebe toplulukların en büyük şenliğidir ve köyden çıkıştan geri dönüşe kadar her anı kendine has ritüellere sahiptir. Türkiye'nin ve dünyanın dört bir yanından misafir ağırlayan Otçu şenlikleri gün geçtikçe yayılan popüler kültürün etkisiyle geçmişinden uzaklaşmakta sıradan bir festivale dönüşmektedir. Bu çalışmada şenliğin kültürel önemi ve yapısında meydana gelen kültürel yozlaşma ele alınacak, somut olmayan bir kültürel miras olan bu etkinliğin gelecek kuşaklara sağlıklı bir şekilde aktarılabilmesi için öneriler sunulacaktır.

2. Veri ve Yöntem

Nitel araştırma yöntemi benimsenen bu çalışmada, literatür taraması ile gözlem ve yapılandırılmamış görüşme teknikleri ile elde edilen birincil veriler kullanılmıştır. Yapılandırılmamış görüşme tekniği, bölgede yayla şenliklerine eskiden beri katılan yöre halkı, horon eğitimcileri, yerel sanatçılar, şenlik organizasyonunda görevli kişiler ve yerel derneklerde görev yapmış ya da yapan yöneticiler ile yüz yüze ve telefon aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Gözlem verileri ise araştırmacının daha önceki şenliklere katılmadan sağladığı tecrübeler ile karşılaştırılmasıyla derlenmiştir.

3. Bulgular ve Değerlendirme

3. 1. Trabzon'da Yaylacılık ve Otçu Şenlikleri

Yaylacılık ve yayla yaşamı yörede çok eski tarihlerden itibaren sürdürülen, ekonomik amaçların yanında yöre insanı için vazgeçilmez bir gelenek, bir tutku ve kendine özgü bir alışkanlıktır (Zaman, 2001). İlkbahar mevsiminde karların erimeye başlamasıyla yaylaya çıkma hazırlıkları da başlar. Mayıs ayında yaylalara çıkılarak önce yayladaki evlerde ve ahırlarda kış mevsiminde meydana gelen hasarlar onarılır ve evler oturmaya

²Her ne kadar yörede otçular için mısır bitkisinin otunu temizleyenler olarak bir sınıflama yapılırsa da, ülkemizde bu şenliklerin mısır tarımının başlangıcından çok önce de var olduğunu kabul etmeliyiz. Çünkü mısır bitkisinin Anadolu'ya girişi 17. Yüzyıl'da olmuştur (Şahin, 2001). Oysaki Çepniler bu tarihten çok önce bu bölgeye gelip yerleştiler ve yaylacılık yapmaya başladılar.

³Şenliklerin planlanmasında halk takvimi esas alınır. Trabzon yöresinde kullanılan halk takvimine göre şenlik Orak ayının ilk Cuma günü yapılır.

müsait hale getirilir. Mayıs sonu haziran başında hayvanlar ve tüm gerekli eşyalarla yaylaya göç başlar. Yaylaya çıkmanın öncelikli amacı otlaklardan faydalanmak olduğu için eşitlik ilkesi gereği yaylaya çıkış için ortak bir tarih belirlenir. Önceleri yaylaya yürüyerek çıkıldığı için genelde belirlenen tarihte hep beraber gidilirken günümüzde motorlu taşıtlarla farklı tarihlerde yaylaya çıkılmaktadır. Bu durumda yaylaya erken çıkanlar hayvanlarını meralara bırakmamakta, belirlenen tarih geldiğinde (eskiden yayla bekçisinin ya da muhtarın silah sesiyle) hayvanlar toplu halde otlaklara bırakılmaktadır.

Yaylaya göç götürüldükten sonra yaşlılar ve çocuklar hayvanlarla ilgilenmek için yaylada kalırken gençler yaz mevsiminde yapılması gereken zirai işler için köylerine dönerler. Bu işlerden en önemlileri mısırların otunun kazılması ve hayvanların kışlık yiyeceği olan çayırların biçimidir. Mısır fidelerinin belirli seviyeye gelince topraktan rahatça çıkabilmesi için mısırların dipleri kazılmakta ve diplerindeki yabancı otlar temizlenmektedir. Yabancı otların alınma işlemi 15-20 gün arayla yılda en az iki kez yapılmaktadır. Ayrıca hayvanların kış mevsiminde yiyeceklerini hazırlamak üzere çayırlar biçilir, kurutulur ve yığınlara yığılır ya da yağmur almayan kapalı mekanlara depolanır. Ot işleri ile uğraşan bu insanlara otçu adı verilir.

Otçulara tarla işlerini bitirmek için tanınmış bir süre vardır. Bu tarih; halk takvimine göre orak ayının ilk cuma günü yani temmuz ayının üçüncü cuma günüdür. Bu tarihte işini bitiren herkes Kadirga yaylasında toplanacak ve buradaki şenlikte hep beraber eğlenecektir. Bu sebeple imece yöntemiyle birbirlerine yardım eden otçular herkesin o tarihte hazır olmasını sağlamaya çalışır.

Şenliğin temelini köylerde ot işiyle uğraşanlar oluşturduğu için bu şenliğe Otçular Şenliği de denilmektedir. Kadirga Otçular Şenliği çevre obaları oluşturan Tonya, Şalpazarı, Düzköy, Maçka, Çarşıbaşı, Vakfıkebir, Akçaabat, Beşikdüzü, Kürtün (Gümüşhane), Torul (Gümüşhane) ve Eynesil (Giresun) açısından oldukça önemlidir⁴. Bütün planlamalar bu tarihe göre yapılır ve şenliğe birkaç gün kala tüm köylüler işlerini bitirmiş olmalıdır⁵.

Otçu göçüne katılacak olan köyler daha önceden yaylaya çıkış gününü ve saatini belirler. Bu yolculuk Kadirga'ya olan uzaklığa göre belirlenir ve yakın köyler için bir uzak köyler için iki gün önceden başlar⁶. Göç sırasında en önemli unsur kemeç ve kemeçecidir. Köylüler kendi aralarında para toplayarak bazen bir köy tek başına bazen de birkaç köy bir araya gelerek bir kemeçeci ile anlaşır. Hatta kimi zaman bir yıl önceki şenlikte bir yıl sonrası için söz kesilmiştir. Kemeçeci yola çıkılacak olan günde ve saatte belirlenen yerde hazır⁷. Yörede, tanınan, bilinen iyi kemeçecilerle anlaşmak önemlidir çünkü Kadirga'ya

çıkıldığı zaman horoncular en iyi çalan kemeçecinin halkasına girmekte böylece kemeçeci ne kadar iyiyse horon halkası da o derece geniş olmaktadır.

Otçu Göçü için belirlenen gün ve saatte köylüler kararlaştırılan yerde toplanır. Toplanma alanında herkes yola çıkılacağını anlasın diye silahlar atılır. Bu toplanma en fazla 40-45 dakika sürer. Eksik olanlara birileri gönderilip neden gelmediği öğrenilmeye çalışılır. Herkes toplandığında kemeç, davul zurna ve silah atışları eşliğinde yola çıkılır. Yol güzergahında hangi manilerin ve türkülerin çalınıp söyleneceği, hangi çeşmeden su içileceği, nerede mola verilip yemek yenileceği ya da horon oynanacağı vb. her şey önceden bellidir. Her mevkiinin belirli türküleri vardır ve bu türküler kimlerin söyleyeceği de bellidir⁸. Horon edilebilecek düzlüklere varıldığında horon havası çalınır ve horon oynanır⁹.

Hem kadınlarda hem de erkeklerde horon ve yürüyüş düzenini sağlamakla görevli idareciler¹⁰ bulunur. Bu idareciler yürüyüş ve horon düzenini sağlayarak karışıklık meydana gelmesine engel olur. İdareci kaç yaşında ya da kim olursa olsun herkes onun talimatlarına uymak zorundadır. Yılda bir kere gerçekleşen ve tekrarı olmayan bu açık hava tiyatrosunun sorunsuz tamamlanması için herkes elinden gelen gayreti göstermektedir.

Otçu göçünün yürüyerek yapıldığı dönemlerde en önemli yiyecekler haşlanmış patates, yoğurt, mısır ekmeği, çiğ pırasa ile yufkadan yapılan bişi isimli tatlıdır. Biraz daha durumu iyi olanların bohçalarında pekmez ve helva da vardır.

Otçuda kılık kıyafet çok önemlidir. Kıyafetler, ilkbahar ile birlikte hazırlanmaya başlar. Erkeklerin kıyafetleri 70-80 sene öncesinde zipka, kilot pantolon, keten gömlek (işlik), yelek, ceket, çarık ve potinden oluşurdu. Bugün takım elbise (özellikle lacivert) tercih edilir. Kadınlarda eskiden yünden el dokuması peştemal, yakada önlük, başta çember altında fes, ayakta çarık, ala çorap ve tozluk ile bazı küçük aksesuarlar bulunurdu. Bugünün kıyafetleri başlarında eşarp, sırtlarında işlikler, fiştanlar, bellelerinde kuşaklar, çorap ve ayakkabıdan ibarettir¹¹ (Fotoğraf 1-2). Bu kıyafetlerin önemli bir kısmı satın alındığı gibi bağ, çentik, zembil vb. birçok aksesuar da kendileri tarafından yapılır (Karaman, 2012).

Yolculuk bir ya da iki gün sürse de her köy perşembe akşamı obasında olur, o gece obadakilerin de köyden gelenlere katılmasıyla çıra ateşi ışığında büyük eğlenceler yapılır. Bu göç dede ve ninelerle çobanlık yapmak üzere yaylada kalan çocuklar için de ayrı bir heyecandır. Onlar hem şenliğin hem de özlemle bekledikleri anne ve babalarına kavuşacak olmanın heyecanını ya-

⁴Konu hakkında bilgi alınan kaynak kişiler Eynesil'den gelen Örenlilerin ise Oğuz köyleri ile mahkemeye itikal eden ve Oğuz köylerinin lehine sonuçlanan hükmü yaklaşık 20 yıldır şenliğe katılmadıklarını beyan etmişlerdir.

⁵Yöre halkı için bu şenlik çok önemlidir. Belirtilen saatte belirlenen yerde olmamanın önemli bir gereksesi olduğu düşünülür. Bunu örneklemek gerekirse yapılan görüşmelerde o gün cenazesi olanların cenazesini defnedip yola çıktığını ya da yolda ilerlerken işlerini bitiremediği için göçe katılmamış olduğunu gördükleri başka köydeki otçulara hep beraber yardım ederek işlerinin tamamlandığını ve göçe katılmalarının sağlandığını anlatanlar olmuştur. Bunlar yöre insanının şenliğe verdiği değerin göstergelerindedir.

⁶Kadirga yaylasının belirli yerleşmelere uzaklığı: Akçaabat (43 km), Beşikdüzü (58 km), Düzköy (22 km), Eynesil (63 km), Giresun (150 km), Gümüşhane (62 km), Kürtün (30 km), Maçka (43 km), Şalpazarı (39 km), Tonya (36 km), Torul (41 km), Trabzon (73 km), Vakfıkebir (56 km)'dir (Zaman, 2000(a)).

⁷Eski dönemlerde kemeçeci geceden köye gelir, kadınlar yol için yiyecek hazırlarken, erkekler kemeçeci eşliğinde geceden eğlenmeye başlardı.

⁸Konu ile ilgili tespit edilen mani, türkü gibi sözlü edebiyat ürünleri ilgili bölümlerde dipnot olarak sunulmuştur.

Ay vuranda vuranda/Çık da otur giranda;
Bu sene buluşuruk / Ufağam Kadirga'da

⁹Karadeniz gençleri / Ot göçüne giderler,
Çıkarlar Kadirga'ya / Güzel horon ederler.

¹⁰Bazı köylerde bunlara yönetici de denilmektedir.

¹¹Kadirga'nın kültürlerini en iyi koruyan topluluklarından olan Ağasarlı kadınların giyiminde sadeleşerek kalıplaşan aşağıdaki unsurlara rastlanır. Başörtüsü olarak guşguyrük bağlanan çember ve bürümcek gibi başka bağlama şekilleri vardır. Çeşitli renklere sahip çiçeklerle kadınsılığı vurgulayan fiştan ve bunun üstünde işlemeli yelek vardır. Etek üstüne sarılan saçaklı yün kuşak ya da kuşak üstü direkli peştemal vardır. Bu peştemal genç kızlarca yapılandırılan Ağasar kıyafeti içine bele sokulan biçimiyle katılmaktadır. Şalvar yerine ise boyu fiştanın eteğini aşmayan dizlerden lastikle boğumlu don vardır. Ayaklarda yünden örülü ala çoraplar ve canlı renkli lastikten yapılmış yemeni ayakkabılar vardır (Korkmaz, 2010).

şarlar.



Fotoğraf 1-2.Yöresel kıyafetler içinde kız çocuğu ve kadınlar.
Photo 1-2. Girls and women in local clothes.

Yaylaya gelen otçular ve yaylacılar cuma sabahı hep birlikte Kadırga'ya hareket etmek üzere hazırlanırlar. Sabah kemeñçeci obanın üst kısmına çıkarak kemeñçesini çalmaya başlar ve obaya yola çıkılacağını haber verir. Kemeñçe sesiyle toplanan oba yola çıkar ve önceden belirlenmiş yerlerde diğer obalardan gelen yaylacılarla buluşularak yola devam edilir. Önde atlılar, peşinde horon kolu vaziyetinde erkekler ve başlarında düzeni sağlayan idarecileri, onların arkasında da kadınlar ve onların idarecileri bulunur. Atlılar önde atlarını sağa sola sürerek düzeni sağlamaya çalışır. Bu yürüyüşte tüfekliler önde tabancılılar arkada ateş ederek adeta bir savaş galibi gibi Kadırga'ya yürürler. Hem erkeklerin hem de kadınların idarecileri yürüyüş düzenini koruyarak kimsenin ileri çıkmasını ya da geri kalmamasını sağlar (Fotoğraf 3).



Fotoğraf 3.İdarecinin yönlendirmesiyle horon ederek Kadırga'ya yürüyen yaylacılar.
Photo 3. Transhumant walking to Kadırga as dancing Horon (folklore) with the direction of manager.

Obalar Kadırga'ya ulaştıklarında attıkları sevinç naraları birbirine karışmakta, obalar yürüyüş kolu şeklinde tüm obaların toplanacağı Horondüzü'ne yaklaşmaktadır. Her oba diğerinin sesini bastırmak istercesine aynı anda çığlık atıp nara savurarak tepelerden inerken, adeta bağ-bahçe ve ahırda ne kadar yorulmuşlarsa o derece bağırıp acısını çıkarmaktadırlar (Özdamar, 1987). Yemyeşil Kadırga binlerce insandan oluşan bir renk cümbüşüne dönüşmektedir¹².

Alana her oba belirli yönlerden giriş yapar ve önce gelenler diğerlerini karşılarlar. Horon düzü adı verilen yerde büyük bir horon halkası kurulur ve obalar geldikçe bu halkaya dahil olur. Önce Kadırgaya ulaşarak horon halkasını kuran obalar arkadan gelenleri horon halkasının bir kenarını açarak içlerine alırlar. Bu bir nevi yan yana, omuz omuza dostluğun ve dayanışmanın en güzel örneğidir. Görüşme yapılanlar horon halkasının büyüklüğünü 'halka öyle büyük olurdu ki horondaki bir kişi kemeñçecinin karşısından 5 dakikada bir geçirdi' şeklinde tanımlamaktadır. Horon halkası büyüdükçe kemeñçenin sesi duyulmadığından kimi zaman iki veya daha fazla kemeñçeci bir araya gelerek beraber çalmaktadır. Bu da yeterli olmadığı devreye davul-zurna girmektedir. Burada amaç daha fazla ses çıkmasını ve halkadaki her bireyin sesi ve komutları düzenli bir şekilde duyabilmesini sağlamaktır. Kemeñçeciler horon halkasının düzgün bir şekilde ilerleyebilmesi için belirli komutları kullanarak halkanın içinde adeta bir yandan diğer yana koşmaktadır. Ayrıca çavuş¹³ adı verilen bir kişi de halkanın içinde bulunmakta ve sürekli şekilde komutlar vererek horonu kontrol etmektedir (Fotoğraf 4)(Akat, 2006).



Fotoğraf 4.Kadın ve erkek horon grupları ve onların düzenlerini sağlamaya çalışan idarecileri (İnan KALYONCU Arşivi).
Photo 4. Male and female Horon groups and administrators trying to maintain their order (İnan KALYONCU Archives).

Horon edemeyecek durumda olanlar için de en büyük zevk horon halkasının içine girerek oturup horonu seyretmektir (Fotoğraf 5). Aynı zamanda halkanın dışında da kalabalık bir topluluk hem seyretmek hem de biraz sonra horona dahil olmak için beklemektedir.

Horon, Cuma Namazı saatine kadar sürer, ezan okunduğunda erkekler yüzyıllardır süregelen bir gelenek olan Kadırga'daki namazgahta namazlarını kılmaya giderler (Fotoğraf 6).

Namaz bittikten sonra her köy ya da ilçe kendi horon halkasını kurar. Bu küçük horon grupları şenliğin sonuna yaklaştığının habercisidir (Fotoğraf 7). Bu sırada bir kısım insan da alışveriş yapmak üzere pazara geçer.

Kadırga'da eğlence bitince obalar yine geldikleri gibi kemeñçe ve horon eşliğinde obalarına dönerler. Cuma gecesi de eğlenceler sabaha kadar devam eder. Bazen pazar gününe uzatanlar olsa da genel olarak cumartesi günü eğlenceler sona erer. Mevsim sonunda köylere dönüşler serbest şekilde olur ve herkes köylerdeki işlerinin çokluğuna göre yaylada kalma süresi belirler.

¹²Kadırga çimeninde/gelir oturur kızlar Bilmeyenler zanneder/gökten inmiş yıldızlar

¹³Bu görevi yapan kişi komutçu veya horon kahyası olarak da adlandırılmaktadır.



Fotoğraf 5. Horon halkası içinde oturarak horonu izleyen yaylacılar.
Photo 5. Transhumants watching Horon by sitting inside the Horon circle.



Fotoğraf 6. Üstü açık namazgahta namaz kılmak için bekleyen ve namaza giden yaylacılar.
Photo 6. Transhumants going to and attending for prayer in the open air Namazgah.



Fotoğraf .7 Tonya ilçesinin kurduğu horon halkası (İnan KALYONCU Arşivi).
Photo 7. Horon circle established by Tonya district (İnan KALYONCU Archives).

3. 2. Kadirga Pazarı

Kadirga'yı önemli kılan özelliklerinden biri de yayla yerleşmeleri için önemli bir pazar konumunda olmasıdır. Yaz döneminde ve özellikle alışveriş pazarının kurulduğu cuma günleri tek katlı binaların yanında iki ve üç katlı binaların da bulunduğu Kadirga çarşısı adeta bir kasaba görünümü kazanmaktadır (Zaman, 2010). Fakat şenlik günü ticari hareketlilik en yüksek seviyeye ulaşmaktadır. Yaylalarda tarım imkanları sınırlı olduğu için sebze, meyve ve kuru gıda ile diğer tüm ihtiyaçlar bu pazardan karşılanmaktadır. Kadirga'da süt, yağ, peynir gibi hayvansal gıdalar, el sanatları ile üretilen çamatan, zenbil, dırmaç gibi eşyalar ve çevredeki bitki örtüsünden elde edilen yabani ot, çiçek

ve çam sakızı gibi ürünleri pazarlayan yaylacılar elde ettikleri gelirle kendi ihtiyaçlarını karşılamaktadır (Fotoğraf 8-9-10-11). Kurulan hayvan pazarında canlı hayvan satıldığı gibi bu hayvanların bazıları kesilerek et satışı da yapılmaktadır.



Fotoğraf 8. Çıra ve maranta çiçeği satan bir kadın.
Photo 8. A woman selling kindling and Maranta flower.



Fotoğraf 9. Pazarda satılmak üzere hazırlanmış çamsakızı.
Photo 9. Mastic prepared for sale on the market.



Fotoğraf 10. Pazarda satılan el üretimi ahşap ürünler.
Photo 10. Handmade wooden products sold in the market.

Kadirga pazarında yaylacıların ihtiyacı olan birçok şeyi bulmak mümkündür. Sebze, meyve, ucuz giysi, lastik ayakkabı, ip, boncuk, saat, peştamal, ayakkabı, alet edevat, çocuklar için balonlar, şenliğin vazgeçilmezleri kara ekmek ve pestil, döner, ızgara köfte ve et aklı ilk gelenlerdendir. Pazardan alınan yiyeceklerin bir kısmı orada tüketilirken bir kısmı diğer alınanlarla beraber obalara götürülür (Fotoğraf 12-13).



Fotoğraf 11. Yaylacıların ürettiği yağ, peynir gibi ürünlerin alım-satımını yapan bir esnaf.

Photo 11. An artisan selling products such as oil and cheese produced by transhumant.



Fotoğraf 12. Yaylacı kadınların vazgeçilmez kara lastik.

Photo 12. Black rubber indispensable for transhumant women.



Fotoğraf 13. Kadirga pazarının en çok rağbet gören ürünlerinden pestil ve kara ekme.

Photo 13. Pestil (dried fruit pulp) and black bread, the most popular products of the Kadirga market.

3. 3. Kadirga Otçu'lar Şenliğinin Kültürel Özellikleri

Geçmişten beri Türkler için yaylaya çıkmak ve şenliklere katılmak çok önemlidir. Yaylaya çıkamamanın ya yoksulluktan ya da bahtsız olmaktan kaynaklandığına inanılır (Baştan, 2002). Yöre insanı için de şenliklere katılım son derece önemlidir. Şenliğe katılmak için herkes her türlü fedakarlığı yapar, hatta o günü ailece yaşayabilmek için bir yıl çalışanlar, olmazsa ineğini, kazasını satanlar dahi olabilir (Şentürk, 2009). Yerel mahkemede görülen bir davanın yeni duruşma gününü, hakim Kadirga Otçu günü olan cuma gününe ertelemesi, davacı ve davalının otçu şenliğine katılmalarının zorunlu olduğunu beyanla bu ka-

rara itiraz etmelerine sebep olmuş; durum tartışma konusu haline dönüşmüş, sonunda hakim yerel kültüre saygısı nedeniyle duruşma günü değiştirilmiş ve taraflar otçu şenliklerine katıldıktan sonra başka bir gün duruşmaya devam edilmiştir (Gülay, 2011).

Şenliklerin anlaşılabilirliği için zaman, mekân, tarihsel gerçeklik veya hikâye, bunların etrafında oluşan inanç, kostüm, yemek, katılım ve ekonomi gibi şenliğin alt yapısını oluşturan bileşenlerinin ve bu bileşenlerin birbirleriyle olan ilişkilerinin daha ayrıntılı incelenmesi gerekmektedir (Aksu, 2017). Kadirga bir pazar ya da bir şenlikten ziyade, başlangıcından bitişine adeta şaşalı bir törendir. Kadirga, halkın giyim-kuşamını, oyunlarını, silahlarını, atlarını, sözlü ve enstrümental müziğini kısaca tüm kültürel zenginliklerini sergilediği, hatta liderlerini ve gençlerini tanıttıkları alandır (Fotoğraf 14). Kadirga er meydanıdır. At binmek, kılıç kuşanmak bu şenliklerde öğrenilir. Horon bu şenliklerle gelişir ve büyür. Yörede geçmişte çok yaygın olan ve büyük acılara sebebiyet veren kan davaları bile şenlikte birkaç günlüğüne unutulur. Yıllarca yüzlerce insanın kan davası yüzünden hayatını kaybettiği yörede, binlerce insanın bir araya geldiği şenlikte tek kişinin bile kanlısını vurmaması şenliğe verilen önemin göstergesidir. O şenliğe gitmek herkesin hakkıdır ve buna saygı gösterilir.



Fotoğraf 14. Kadirga Şenliği bir eğlenceden ziyade yerel halk için çok önemli bir törendir (<http://www.gunyuzum.com>).

Photo 14. Kadirga Festival is a very important ceremony for the local people rather than amusement. (<http://www.gunyuzum.com>).

Yıl içindeki en büyük eğlence organizasyonu olan Kadirga Otçular Şenliği başlangıcından bitimine büyük bir ciddiyet içinde gerçekleştirilir. Köyden çıkıştan itibaren şenliğin sonuna kadar hem erkekler hem de kadınlar için birer idareci bulunur. Kafilenin düzen içinde yürümesini sağlayan idarecinin kim olduğu bilinir ve söylediklerine harfiyen itaat edilir. O ne derse uyulur, idarecinin lafından kimse çıkmaz. Usta çırak ilişkisi içinde gelişen sistemde usta olan idareci bu işe hevesli gördüğü ve yapabileceğine kanaat getirdiği birini yanında gelecekte idareci olabilmesi için yetiştirir.

Şenliklerde muhabbet çadırları kurulur, bu çadırlarda insanlar oturup sohbet eder. Belki de bazıları yılda bir kez burada ahbap ve dostlarını görür, hasret giderir. Yaylalarda aylarca obalarda yaşayanlar diğer obalardakilere görüşmek, haberleşmek, sosyal ve kültürel dayanışmayı sağlamak amacıyla bu yayla şenliklerini kullanmıştır.

Kadirga bir öğreti alanı, bir açık hava müzesidir. Cavit Şentürk

Kadırga'da bir keresinde 78 yaşında bir nineyle horon ettiğini ve bunun kuşaklar arası aktarımda büyük önemi olduğuna vurgu yapmaktadır. Anneler evlenme çağında olan oğullarına burada kız bakar ya da evlendirilmesi düşünülen kız ve erkek burada birbirlerini görür. Bu şenlikler yeni aşkların da doğmasına beşiklik etmektedir. Silah, Kadırga için önemli bir ritüeldir. Eskiden şenliklerde içki içilmesi hoş karşılanmadığı için silah atılmasında çok sakınca görülmezken şenliklerde içkinin yaygınlaşmasıyla yaralanmalar hatta ölümlerin meydana gelmesi silahların şenlikten uzaklaştırılmasına neden olmuştur (Şentürk, 2009).

Şenliklerde kılık-kıyafet büyük önem taşır. Cavit ŞENTÜRK şenlikte kılık kıyafete verilen önemi şöyle açıklamaktadır:

Eskiden bir delikanlı durup dururken gıcır gıcır giyinse ayıplanırdı. Bu giyim için bir sebep olmalıdır. İşte bu şenlikler gösteriş yerleridir. Erkekler en yeni ve en temiz kıyafetlerini, kızlar bu şenlikler için diktirdikleri kıyafetlerini giyer, takılarını takar. Herkes bu şenliklerde kendini ortaya koyar.

Bu gösterişin ikinci halkası horondur. Horonun şekli önemlidir. Kadırga'ya girerken ilçeler en önde isimlerinin yazdığı afişle alana girse de aslında buna gerek yoktur. Oyunlarından, kemençenin sesinden, müzisyeninden hangi ilçenin geldiği anlaşılır. Horon bu şenliklerin temel taşıdır. Dalgaların yarışı, balıkçıların kürek çekişi, balıkların ağlarda çırpınışı, derelerin akışı, toprağın işlenişi, yağmurun, karın yağışı, çimenlerin, ekinlerin biçilişi, imeceler, yaylaya göçler gibi doğal ve toplumsal olaylar bir bütün olarak horonda işlenir (Güçlü, 2004).

Horonun baş mimarı olan Karadeniz kemençesi, yayı atkuyruğundan yapılmış, 40-45 cm boyunda, 3 cm kalınlığında, 8 cm eninde, 3 telli dut, ardiç ve sarmaşık gibi ağaçlardan yapılmış¹⁴ yaylı bir çalgıdır (Şentürk, 2009). Horonu idare eden kişi idareci, çavuş, komutçu gibi isimler alır. Bir kural olmasa da Çepnilerde komutu genelde müzisyenler, Tonya ve Akçabat'ta ise oyuncu verir. Çünkü horonda komut vermek çok önemlidir ve herkesin yapabileceği bir iş değildir. Komut veren sivrilir ve ön plana çıkar. Bunun için belirli bir yaşta, horonda usta ve horonu idare edebilecek yetide olması gerekir. Obada, komutçunun kim olduğu ve komutçu olmadığında komutu kimin vereceği herkes tarafından bilinir. Komutçu izin vermeden kimse komut veremez ancak gençlerden bu işi yapabilecek birini gördüğünde zaman zaman ona komut verdirerek onu yetiştirir. Tıpkı camilerde imamların gençlere zaman zaman ezan okutturması ya da müezzinlik yaptırması gibidir.

Horona girmek kolay değildir. Horona yırtık ya da pis kıyafetle girmek, horonda herhangi bir sululuk ya da taşkınlık kabul edilmez. Horonda gençler vitrine çıkar. Kimin her ne gücü varsa para, boy, pos, yakışıklılık, kıyafet orada ortaya dökülür. Eski dönemlerde kadınlar horona girmez seyredirdi. Düğünlerde erkeklerin annesiyle, kız kardeşiyle, halasıyla, karısıyla horon etmeye başlaması sonucu akrabalık sayesinde horonda namahrem kalmamıştır. Günümüzde kadın-erkek arasındaki sosyal farklılıkların azalmasıyla kadınlar yalnız horona girmekle kalmamış kendi oyunlarının yanı sıra erkek oyunlarını da oynamaya başlamıştır.

Yaylalarda oluşturulan oba yerleşmelerinde farklı köylerden

¹⁴Kemençenin büyüklüğü çalınma şekliyle ilgilidir. Örneğin; ayakta, uzun yayla yollarında yaya giderken çalınan kemençeler, elde kolay tutulması, eli yormaması için daha küçük imal edilirken, oturarak, dize dayanarak çalınan kemençeler daha büyük olabilmektedir (Akat, 2006).

hatta ilçelerden gelen insanların bir arada yaşaması insanların birbiriyle kaynaşmasını sağlamış, insanlar arasında iletişimi ve dostluğu arttırmıştır. Mesela Mandagöz Obası'nı Tonya ilçesinden Ortamahalle ve Büyük Mahalle, İskenderli Mahallesi ile Beşikdüzü ilçesinin Adacık (Yobol) köyünden gelenler oluşturmaktadır.

Tüm tarım toplumlarında hasat sonrası panayır ve festival tarzında eğlenceler yapılmaktadır. Fakat Kadırga Şenliklerini bu kapsamda görmek hem eksik hem de yanlış olacaktır. Çünkü Kadırga'da birleşen topluluklar genel olarak hayvancılıkla uğraşan topluluklar olduğu için onlar için hasat sonu kavramı çok da doğru değildir. Hatta Beşikdüzü çevresinden gelenler şenliklerin ardından fındıkların otlarını ayıklamak üzere köylere dönmektedirler. Yani bu şenlik bağ bahçe işlerine verilen kısa bir ara gibi düşünülebilir. Bu sebeple böyle bir şenlik için farklı bakış açıları ortaya konabilir. Otçu şenlikleri kendi başına bir tören olarak kabul edilebilir. Otçu yürüyüşü adeta savaşa giden bir orduyu, bir fetih yürüyüşünü andırır. Önde silahlı atlılar, arkada yürüyen silahlı erkekler ve en arkada kadınlar... Yaylacılar için sanki bu bir şenlikten ziyade fetih kutlaması gibidir. Büyük bir görkemle dört bir taraftan silah sesleri ve nidalarla Kadırga'ya iniş, alanda toplanma ve eğlence, birlikte kılınan namaz adeta hakimiyet göstergesi gibidir (Fotoğraf 15).



Fotoğraf 15. Kadırga Yaylası'nda üstü açık namazgahta kılınan Cuma Namazı (İnan KALYONCU Arşivi).

Photo 15. Friday prayer in Kadırga Plateau, practiced in the open-air Namazgah (prayer hall) (İnan KALYONCU Archives).

Tonya'dan, Şalpazarı'ndan, Beşikdüzü'nden, Vakfikebir'den, Akçabat'tan, Eynesil'den ve Karadeniz'in diğer illerinden binlerce insan şenliğe katılmakta, gurbette olan birçok insan halen yıllık iznini Otçular Şenliklerine göre ayarlamaktadır. Türkiye'nin ve Dünya'nın dört bir yanına yayılmış olan Trabzonlu, Giresunlu ve Gümüşhaneliler Kadırga'ya katılmak için ellerinden geleni yapmakta katılmayanlar da kendi buldukları yerlerde bu geleceği yaşatmaya çalışmaktadır. Türkiye'de İstanbul, Kocaeli, Bursa, Sakarya, Zonguldak, Ankara, Samsun, İzmir'de, yurtdışında da Almanya (Hamburg, Ulm, Frankfurt, Münih (Allgäu), Biefeld, Heilbron, Oberhausen, Duisburg, Lenningen), Belçika (Genk), Fransa (Paris), Hollanda (Amsterdam), Avusturya (Linz) ve ABD (New Jersey) gibi birçok ülkede Otçu şenlikleri yapılmaktadır. Bunların tamamı göz önüne alındığında Kadırga Şenliği belki de Dünyanın en kapsamlı organizasyonlarından biridir (Fotoğraf 16-17).



Fotoğraf 18-19. 1990'lı yıllarda şenlik alanında yapılaşma fazla olmadığı için insanlar rahatça girebilirken (solda) (Karaca, 2000:155) günümüzde artan yapılaşma ve pazarın düzensiz genişlemesi insanların hareket alanını kısıtlamıştır (sağda) (Anonim).

Photo 18-19. In the 1990's, people can enter easily because there is not too much restoration in the festival area (left) (Karaca, 2000:155) today increasing constructions and irregular expansion of the market restrict the movement area of people (right) (Anonymus).

Fotoğraf 16-17. Almanya'da düzenlenen Kadırga şenliği organizasyon afişleri (Anonim).

Photo 16-17. The posters of the Kadırga festival organized in Germany (Anonymus).

3. 4. Kadırga Otçu Şenlikleri İle İlgili Sorunlar

Yayla şenlikleri hayvancılık temelli organizasyonlar olduğu için hayvancılık azaldıkça şenliklerin havası da değişmeye başlamıştır. Ekonomik sebeplerle gençler gurbete çıkmış köylerde yaşlılar ve yıllarca gurbette kalıp emekli olduktan sonra köylerine dönen emekliler kalmıştır. Doğal olarak bu insanların bir kısmı yaylaları sadece serinlemek ve temiz hava almak için kullanmayı amaçlamakta, hayvancılık yapanlar da kendi ihtiyaçları oranında süt ürünleri elde edebilecekleri sayıda hayvan bakmaktadırlar. Yeni inşa edilen yayla evlerinden ahır çıkartılmış, evlerin mimarisi dahi değişmiştir. Temeli hayvancılık ve tarımla uğraşan köylülerin dinlenme ve eğlenme ihtiyacını karşılamaya dayalı olan Kadırga Şenliği de bu değişimlerden nasibini almaya başlamıştır. Ekonomik faaliyetler değiştikçe insanlar geçmişe özlem duymaya başlamış, bu durumun kültürün korunmasını olumlu etkilemesi beklenirken durum tam tersi olmuştur. Büyük şehirlerde yaşayanların yaylaları sadece fiziki mekân olarak görüp orada şehirde olduğu gibi eğlenmek istemeye başlaması şenliklerin otantik yapılarını bozmaya başlamıştır.

Şenlik alanında önemli altyapı sorunları bulunmaktadır. Daha birkaç yıl öncesine kadar yeterli tuvalet ve su bile bulmak zorken özellikle Kadırga Derneği'nin ve hayırseverlerin çalışmaları sayesinde bu eksiklikler yavaş yavaş giderilmektedir. Fakat konaklama sorunuyla ilgili herhangi bir adım atılmamış halen şenliğe gelenlerin konaklayabileceği bir otel bulunmamaktadır.

Kültürü en iyi koruma yollarından biri kültürün yaşatılarak korunmasıdır. Kültürün yaşatılabilmesi için öncelikle o kültürün sürdürüldüğü mekânın da korunması gerekmektedir. Bu mada kültür mekânının korunması o mekâna bağlı olan geleneğin ve gelenek aktarımının da güvence altına alınması anlamına gelir (Aksu, 2017). Her tarafa yapılan düzensiz yollar insanlara faydadan çok zarar vermektedir. Meyilli arazilerde yağış eğimle beraber yüzeysel akışa geçmekte, her taraf çamur içinde kalmaktadır. Tüm obaların farklı yönlerden gelip birleştikleri Horondüzü binalarla işgal edilmiş durumdadır. Buna bir de kurulan sergiler eklendiğinde neredeyse horon edilecek alan kalmakta insanlar mecburen çevreye dağılmaktadır (Fotoğraf 18-19).

Bir kültür yelpazesi olan yaylaların idari kriterlerle sınırlandırıl-

ması imkansızdır. Bu şenliğe katılanlar Gümüşhane'den Giresun'a dek uzanan bir coğrafyaya yayılmış şekilde yaşamaktadır. Mülki idare yetkisi Gümüşhane'ye devredilen Kadırga'da bir yetki karmaşası ortaya çıkmaktadır. Yöre halkına göre Kültür Bakanlığı'nın şenlik için yaptığı yardımlara, pazarda açılan sergilerden ve mevcut dükkânlardan alınan vergilere sahip olabilme adına yaylaya hâkim olma mücadelesi doğmuştur. Bu gelir kaygısı şenlik planlamasını olumsuz etkilemektedir. Mesela geçmiş yıllarda Horondüzü'ne penaltı atışı oyun parkuru kurulmuş, insanlar horon ederken bir tarafta ödüllü penaltı atışları yaptırılmıştır.

Teknolojinin gelişimiyle yollar ve araçlar arttıkça göç esnasındaki ritüeller de yavaş yavaş yok olmaktadır. Arabalarla yaylaya çıkıldığı için otçu göçü terkedilmiş, yürürken edilen sohbetler, çeşme kıyılarında verilen molalar, yol türkülleri ve manileri kaybolmaya başlamıştır (Fotoğraf 20-21-22).



Fotoğraf 20. Geçmişte bir mahalle, bir köy hatta bazen birkaç köy aynı anda ve yürüyerek yaylaya göç ediyordu (Karaca, 2000).

Photo 20. In the past, a neighborhood, a village, and sometimes a few villages were migrating to the high plateau together and on foot (Karaca, 2000).



Fotoğraf 21-22. Günümüzde ulaşım şartlarının gelişmesi ve araç imkanlarının artmasıyla artık göçler bireysel yapılmaktadır (A. Arif BEKTAŞ Arşivi).

Photo 21-22. Nowadays, with the development of transportation conditions and the increase of vehicle possibilities, migrations are made individually (A. Arif BEKTAŞ Archive).

Eski dönemlerde perşembe akşamı ya da cuma sabahı köylerden obalara gelen otçular ve yaylacılar, cuma sabahı obalarından çıkıp hep beraber Kadirga'ya hareket ederdi. Motorlu araçların çoğalmasıyla şenliğe katılacak olanlar büyük oranda şenlik sabahı yaylaya hareket etmektedir. Obadan şenlik alanına giderken de obadan çıkan 300 kişinin 200'ü arabalarına binerek Kadirga'ya gitmekte, böylece geriye kalan 100 kişiyle Kadirga'ya gelen yürüyüş grubu sönük kalmaktadır. Obaların kalabalık gruplar halinde horon eşliğinde alana girişi önemli bir ritüel iken bu ritüel giderek terk edilmektedir.

Şenliklerde her taraf araçlarla dolmakta, şenlik alanı bir otomobil pazarına dönüşmektedir. Arazinin her tarafının boş olması araçların şenlik alanına yaklaşmalarının önünü açmakta yapılan ikazlara uyulmamaktadır. Bu durum otopark sorunu yarattığı gibi, önemli sayılabilecek gürlüğü kirliliği oluşturmaktadır.

Kurulan sahne, yüksek sesle yayınlanan müzik ve protokol konuşmaları, insanların kemençe ve davul zurnayı duymasını engellemektedir (Fotoğraf 23-24).



Fotoğraf 23. Kadirga Yaylası'nda kurulan sahnede protokol konuşmaları.
Photo 23. Protocol members talking on stage established in Kadirga Plateau.



Fotoğraf 24. Devlet erkanının ve misafirlerinin şenliği takip ettiği protokol tribünü.
Photo 24. A protocol tribune of state officials and guests following the festival.

Kitle kültürünün baskın kültür haline dönüşmeye başlamasıyla şenliklerde yöreyle alakası olmayan, org vasıtasıyla çalınan müzikler hatta daha ileriye giderek Roman havası gibi müziklerin çalınmaya başlamış, yöre insanının çok önem verdiği, en temiz ve en yeni kıyafetleri ile girdiği horon halkasında kültürlemenin zayıflamasıyla sigara içen, cep telefonu ile konuşanlar hatta sakız çiğneyenler ortaya çıkmıştır.

4. Sonuç ve Öneriler

Şenlikler, toplumların kültürel aktarımlarının hem kuşaklar arasında hem de geniş bir halk kitlesine ulaşarak yapılabildiği,

toplumun büyük kısmının gelenekleri hep birlikte gerçekleştirme imkânı bulduğu ve tekrar hatırladığı organizasyonlardır. İletişimin çok ileri düzeye ulaştığı günümüz dünyasında şenlikler insanları bir araya getirerek yüz yüze iletişim imkânı sağlayan ender etkinliklerdendir.

Yaylacılık, hayvancılık ekonomisini temel alan bir faaliyettir. Gerek yaz sıcaklarından kaçmak gerekse geniş otlaklardan yararlanmak için bahar aylarından itibaren hayvanlarıyla beraber yaylalara göç eden insanların en büyük eğlencesi yayla şenlikleridir. Şenlikler bugünkü festivallerden farklı, kendi ritüelleri olan yüzlerce yıllık bir birlikteliğin eseridir. Fakat bu şenlikler hayvancılık temelli bir ekonomik hayatın sonucu olduğu için yörede ekonomik faaliyet türleri geliştikçe ve değiştikçe bunlar şenlikleri de etkilemektedir. Bugün yaylalarda şenliklere katılan ya da geleneği devam ettirmeye çalışanlar çocuklukları yaylada geçen ve yaylaya yürüyerek ulaşan nesildir. Bu nesil ortadan kalkınca bu şenlikler de ya benliklerini tamamen kaybedecek ya da yok olacaktır.

Bu dağlar, bu yaylalar ve şenlikler kesinlikle korunmalıdır. Bunların bozulması kültürün yok olmasının başlangıcıdır. Cavit Şentürk'ün aktarımıyla yurt içinde ya da yurtdışında halk oyunu ekiplerimiz ayakta alkışlanıyor, ödülleri alıyorsa bu ödül ve alkışların gerçek sahipleri Karadeniz Dağları'nda bu kültürü yaşatanlardır. Elbette Kadirga'ya katılanların hepsinin tüm ritüelleri bilmesi ve uygulaması beklenemez. Bu kültüre uzak, fakat yine bu kültüre hayran olan ve merak duyanlar da bu şenliğe katılacaktır. Burada sorun; eğer şenlikler geleneklerin değil de misafirlerin isteklerine göre dizayn edilirse geleneksel şenlikten çıkar, yayla festivali ya da panayıra dönüşerek yozlaşır.

UNESCO Kadirga-Otçu Şenlikleri gibi tehlike altındaki özgün geleneksel kutlamaların korunması konusunda önemli adımlar atmaktadır. Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması sözleşmesine göre kültürel mirasın aktarılmasında taşıyıcı işlevi gören toplumsal uygulamalar, ritüeller ve şöenlerin koruma altına alınması gerekmektedir. Bu manada oldukça önemli bir halk organizasyonu olan Kadirga-Otçu Şenliğinin kültürel bozulmaya uğramadan en iyi şekilde kendini ifade edebileceği zemin ve imkânı sağlamak başta yöneticiler olmak üzere, yöre halkı ve yerel ve ulusal düzeyde faaliyet gösteren sivil toplum örgütlerinin öncelikli vazifesi olmalıdır.

Aşağıda belirtilen tespitler ve bunlarla ilgili öneriler dikkate alınır, ilgililer tarafından değerlendirilirse Otçu Göçü şenlikleri somut olmayan kültürel miras olarak daha uzun yıllar sürdürülecek, milli birlik ve beraberliğimizin yapı taşlarından biri olmaya devam edecektir;

-Şenliklerde kemençe çalıp türkü söyleyen yerel sanatçıların yetişmesinde düğünler önemlidir. Son dönemde Trabzon gibi müzik ve folklor kültürü olan bir yerde dahi düğünlere org gibi müzik araçları girmeye başlamıştır. Kültürel mirası korumak ve gelecek nesillere aktarabilmek için mahalli çalgıcılar desteklenmeli, hatta yetenekli olanlar kamu kurumlarında yeter sayıda istihdam edilmeli ve bu personeller talep halinde düğünlere ücretsiz gönderilmelidir. Böylece hem kalifiye kemençeciler yetişecek hem de düğünlerde geleneksel müzik devam edecektir.

-Sohbet çadırlarının sayıları arttırılmalı, insanların rahatça dinlenip sohbet edebileceği alanlar oluşturulmalıdır.

-Alana giriş ritüelleri ve erkekler önde kadınların arkada girişi devam ettirilmelidir. Burada kadın erkek eşitliği vs. düşüncelerle

geleneklere aykırı farklı uygulamalar yapılmamalıdır.

-Araçların park edilebileceği bir alan oluşturulmalı bu alandan sonrasında araç girişine izin verilmemelidir. Park alanından şenlik alanına ücretli ya da ücretsiz servis imkânı sağlanabilir.

-Şenlik alanı kesinlikle değiştirilmemeli gerekirse pazarın ve yapıların yeri değiştirilmelidir. Şenlik alanı olan Horondüzü'nde bulunan yapılardan alana girişi ve horonu engelleyenlerin yıkılarak farklı bir alanda inşa edilmesi gerekmektedir. Pazarın da bu binaların yakınına taşınmasıyla bina sahiplerinin de mağdur olmaması sağlanmış olacaktır.

-Köylülerin pazara ürün getirmeleri ve satmaları teşvik edilmelidir. Geleneksel yemekler, giysiler, el sanatları korunmalı, geliştirilmeli ve sergilenmelidir. Bunlar için bir yöresel pazar ya da yayla pazarı gibi bir bölüm oluşturulabilir. Bu şenliğe gelip yayla yoğunluğundan yemeden, yayla ayranı içmeden kimse gitmemelidir.

-Şenliğin içinde insanların ihtiyaçlarını karşıladıkları pazar büyük öneme sahiptir. Yaylacılar bu pazarda hem kendi mahsullerini satarak maddi kazanç sağlamakta hem de kendi ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Fakat kurulan sergiler bir plan çerçevesinde otçuları engellemeyecek şekilde organize edilmelidir. Otçular, pazar yeri yakınına gelince kurulan sergilerden kendilerine yol bulup alana istedikleri gibi girememektedir. Sergi kuracak olanlara belirli parsellenmiş alanlar tahsis edilmeli bunun dışına çıkılmasına kesinlikle müsaade edilmemelidir.

-Son dönemde planlama sürecine Tonya, Maçka, Beşikdüzü, Şalpazarı, Kürtün, Özkürtün belediyeleri dahil olsa da bu şenliklerin organizasyonları yüzyıllardır halk tarafından yapıldığı gibi yine onlara devredilmelidir. Yayla şenlikleri için Kültür Bakanlığı'nın koordinesinde yerel halk ve özellikle yerel sanatçıların da bulunduğu bir organizasyon komitesi oluşturulmalıdır. Kültür ve Turizm Bakanlığı festivaller için yaptığı yardımın kullanım hakkını oluşturulacak bu komiteye vermelidir.

-Şenliğin denetim ve güvenlik işleri için ilgili kamu kurumları organizasyon komitesine destek olmalıdır.

-Otçu şenliklerinde protokol tribünleri ve konuşmaları olmalıdır. Tabi ki devletin temsilcilerinin bu şenliklere katılımı halkı gururlandırmakta ve şenliklere değer katmaktadır. Fakat mevcut uygulama şenliklerin yapısına zarar vermektedir. Protokol konuşmaları için horonun durdurulmak istenmesi ya da kemeçe sesi ile konuşmaların karışması ya da obaların alana girişi sırasında yapılan protokol konuşmaları şenliğin asil sahiplerini rahatsız etmektedir. Şenliğe katılmak isteyen yöneticilerin mümkünse geleneksel kıyafetleri giyerek obalarla birlikte alana girmesi, onlarla horon halkasında el ele tutuşması yöre halkını çok daha mutlu edecektir. Protokol tribünü yerine şenliğin asline uygun olarak hatta mümkünse keçi kılından yaptırılmış bir protokol çadırı kurulabilir.

-Şenliğin tarihi, halk takvimine göre yüzlerce yıllık tecrübe ile oluşturulmuştur. Hiçbir afiş, reklam, duyuru olmadan ülkenin, hatta dünyanın dört bir yanındaki insanlar o tarihte şenlik olacağını bilmektedir. Bu tarih hiçbir şekilde değiştirilmemelidir. Şenlik her koşulda Orak ayının ilk cuması yani temmuz ayının üçüncü cuması yapılmalıdır. Geçmişte bazı yıllarda olduğu gibi dini bayramlar vb. sebeplerle şenlik tarihi değiştirilmemelidir.

-Kurulan dev hoparlörlerden ve ses sistemlerinden yayınlanan popüler müzik kemeçenin sesini bastırmaktadır. Ünlü sanatçılar davet ederek binlerce lira harcamak gereksizdir. Bu sanat-

çıları insanlar zaten televizyonlarda izleyebilmektedir. Bu şenlikler açık hava konserleri değildir. Bu nedenle de bu şenliklerde yerel sanatçılar rol almalıdır.

-Şenliklere görüntü almak üzere gelen televizyon kanallarının isteklerine göre şenliğe müdahale edilmemelidir. Şenliği görüntülemek isteyen televizyoncular mevcut haliyle görüntülemelidir.

-Satılan yiyecek ve içecekler halk sağlığı açısından denetlenmeli, tehlike oluşturabilecek ve uygun temizlik koşullarını taşımayanların satışı engellenmelidir.

-Bugün Kadırğa'da horon alanı olan Horondüzü'ne cami, karakol ve dükkanlar yapılmış yollar açılmış, bu alan adeta işgal edilmiştir. Burada mimariye dikkat edilmeli, her isteyen istediği yere istediği şekilde yapı inşa etmemelidir. Buna en güzel örnek orada bulunan Namazgah'tır. Bugün o namazgaha neredeyse bitişik nizam usulü yapılar yaklaştırılmıştır. Bu namazgahın ve çevresinin, şenlik alanı ile birlikte koruma altına alınması şarttır.

-Geleneksel yapı parçalar halinde değil bütüncül şekilde korunmalıdır. Şenliğin devamlılığı için ritüeller tamamlanmalıdır. Mesela bazı obalar Kadırğa'ya kadar gelip alana girmeden pazara ya da farklı yerlere dağılmaktadır. Alana girmeli ve diğerleri tarafından karşılanmalıdır. Zamanlama da çok önemlidir. Bazı obalar alana ulaştıklarında Cuma Namazı vaktine denk gelmekte horon halkasına dahil olamadan namaza geçilmektedir. Yolda geçirilecek süre hesaplanarak ona göre yola çıkılmalıdır. Tüm yaylacıların oba oba bir nevi ana karargâh ve toplanma yeri olan Kadırğa'ya girişi birlik ve beraberliğin Karadeniz Dağlarındaki Türk fetih ve hakimiyetinin sembolüdür.

-Yayla evleri ve ortak kullanım için şebekelere aktarılan sular, kaynak sularına ve ekolojik çevreye zarar vermemelidir. Yaylalarda yol sistemlerinin gelişmesi, evlere su ve elektrik hizmetlerinin ulaştırılması 4-5 ay olan yaylalarda kalış süresini 7-8 aya uzatmıştır. Bu hassas ekosistemlerde icra edilen işler ve ileriye dönük planlamalar çok dikkatli ve uzun vadeli sonuçları hesaplanarak yapılmalıdır.

-Silah çok önemli bir ritüeldir fakat insan canı daha da önemlidir. Bu manada geleneğin devamı için sadece obaların önünde giden atlılara şenlik alanına yaklaşırken kurusıkı silahlarla ya da plastik mermilerle ateş izni verilebilir.

-Belediyeler arası, dernekler arası hatta kişiler arası ilişkiler bile bu şenlikleri olumsuz etkileyebilmektedir. Bazı obalar şenliğe katılmama kararı almakta, alternatif şenlik yapmaya çalışmakta ya da Kadırğa'nın başka bölümünde şenlik yapmaktadır. Bu yanlış tercihler katılımları olumsuz etkilemekte şenlikleri zayıflatmaktadır. Bu kültürde katkısı olan kim varsa hepsi beraber olmalıdır. Yayla sorunları dostça ve herkesin rızası olacak şekilde çözümlenmelidir.

-Gelişen teknolojiyle kültürel etkileşim artmış fakat kültürün yayılması bir kültürün diğerini asimile etmesine dönüşmüştür. Dünyanın her yerinde batı kültürü, özellikle de popüler kültür hakim olmaya başlamıştır. İnsanlar kültürlerini korumaktan ziyade onu tüketerek gelir elde etmeye çalışmaktadır. Eğer önlem alınmazsa belirli bir süre sonra yerel kültürler önemlerini yitirecektir. İnsanlar farklı olanı görmek için binlerce kilometre yol katetmektedir eğer siz ona geldiği yerdeki kültürü sergilerseniz onun için değer taşımayacaktır. Biz farklı olanı koruduğumuz sürece kültürümüz değerli olacaktır.

-Son dönemlerde yaylalarda meydana gelen terör hadiseleri yaylacılık faaliyetlerini ve şenliklerini engellememeli aksine yaylacılık teşvik edilmeli ki araziler başıboş ve denetimsiz kalmamalıdır. Yaylacıların varlığı bu terör unsurlarının yaylalarda rahat hareket etmesini engelleyecek, güvenlik güçlerimizin işi kolaylaşacaktır. Hatta yaylada kalış süresinin uzaması bu manada devletimizin güvenlik konusunda da menfaatindedir.

-Şenlikler sırasında Kadirga Yaylası'na dökülen çöpler belediye tarafından yakılarak bertaraf edilmektedir. Hassas olan doğa hem çöplerin bıraktığı kimyasallarla, hem çöplerin kokusuyla hem de çöpler yakıldıktan sonra oluşan tahribatla kirlenmektedir. Kadirga'nın çöp bertaraf işlemini her yıl muhatap belediyelerden biri üstlenmelidir. Trabzon Büyükşehir Belediyesi tarafından yeteri kadar çöp konteyneri bırakılmalı ve şenlikten sonra çöpler o yıl temizlikten sorumlu belediye tarafında alandan uzaklaştırılmalıdır. Çevreyi kirlütenlere de gerekli cezai işlemler uygulanmalıdır.

-Kültürü korumak ve yaşatmak üzere örgütlenen kuruluş ve dernekler hiçbir siyasi ya da ekonomik bakış açısına göre şekillenmemelidir. Onların yegâne amacı kültürlerini muhafaza etmek ve gelecek kuşaklara doğru bir şekilde aktarılmasını sağlamak olmalıdır.

-Tarihî yayla şenliklerinin aslına uygun yapılması ve korunması çok önemlidir. Bu manada gerekli derlemeler muhakkak uzmanlar tarafından yapılmalıdır. Çünkü baştan savma bir çalışma ile değiştirilmiş kültürel öğelerin insanlara gelenek diye sunulması çok tehlikeli sonuçlar doğurabilir.

-Eskiden insanlar köylerde tek bir kültürün etkisinde yetişirdi. Günümüzde Kadirga'yı oluşturan başta Trabzon ve çevre yerleşmelerden gurbete çıkanlar Türkiye'nin, hatta dünyanın dört bir yanına dağılmış durumdadır. Bu gurbetçilerin çocukları ve torunları kendi kültürüne uzak kalmakta ve her biri farklı kültür çevresinde yetişmektedir. Bu nesillere kültürümüzün aktarımı çok önemlidir. Kültürü yaşatacak onlardır, eğer turist gibi gelip izleyip dönerlerse, horon halkasına girmezlerse o halkayı sadece bir dans figürü olarak görecektir, temsil ettiği değerleri içselleştiremeyeceklerdir. Zamanla çağın eğlence şekilleri şenlikte etkili olmaya başlayacak ve gelenekler ortadan kalkacaktır. İnsanlar çağdaşlık adı altında öz kültüründen uzaklaşmamalıdır. Asıl çağdaşlık kendi kültürüne sahip çıkmaktır.

Nihayet bu şenliği sadece tarım toplumlarının hasat sonu eğlencesi gibi görmemek gerekir. Her yıl Orak ayının ilk Cuma günü yapılan bu şenlik Karadeniz Dağlarının Türkler tarafından fethinin kutlanması, bir hakimiyet göstergesidir. Bir araya gelen topluluklar Cuma Namazını kıldıktan sonra gösterdikleri birlik beraberlikle dosta güven düşmana korku salmaktadır.

Kaynakça

- Akat, A. (2006). *Doğu Karadeniz Bölgesindeki Çepniler ve Çepni Müziği*. İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Baştan, A. (2002). *Türk Göçebeliği ve Trabzon Yaylacılığı*. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Doğanay, H., Coşkun, O. (2013). Türkiye Yaylacılığındaki Değişme Eğilimleri ve Başlıca Sonuçları. *Doğu Coğrafya Dergisi*. 30, 1-28.
- Erdoğan Aksu, H. (2017). Eller Havaya Eller Şifaya: Uluslararası Manisa Mesir Festivali Üzerine Bir İnceleme (A Review on the Mesir Mancunu Festival of Manisa). *Milli Folklor Dergisi* 115, 91-105.
- Güçlü, M. (2004). Trabzon Yöresi Düğün Törenlerinde Horon. *Milli Folk-*

- lor Dergisi* 64, 123-140.
- Gülay, A. (2011). Ağasar'da Yayla Şenliklerinin Değişmeyen Adı: OTÇU. *Ağasar Dergisi* 6, 52-53.
- Hacıfettahoğlu, İ. (2003). *Sakarya Şehidi Binbaşı Hüseyin Avni Bey (Trebolulu Alparslan)*. Atlas Yayınları, Ankara.
- Karaca, S. (2000). *Her Yönüyle Dünden Bugüne Ağasar-Şalpazarı*. Göksu Grafik, İstanbul.
- Karaman, F. (2012). Nerede Eski Otçular. *Ağasar Dergisi* 7, 46-48.
- Korkmaz, M. A. (2010). Trabzon-Ağasar Kadın Giysileri. *Zeitschrift für die Welt der Türken (Journal of World of Turks)* 2, 335-350.
- Küçük, A. (2011). *Giresun Çepni Folkloru*. Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Balıkesir.
- Şahin, S. (2001). Türkiye'de Mısır Ekim Alanlarının Dağılışı ve Mısır Üretimi. *Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi, Cilt 21(1)*, 73-90.
- Şentürk, S. (2009). *Rüzgar Topuklu Adam Cavit ŞENTÜRK (Biyografi)*. Ürperti Yayınları, Trabzon.
- Özdamar, S. (1987). *Kadirga'da Son Horon*. Kavram Yayınları, İstanbul.
- Zaman, M. (2000a). Doğu Karadeniz Bölümü Geleneksel Yayla Şenliklerine Tipik Bir Örnek: Kadirga-Otçular Şenlikleri. *Türk Coğrafya Dergisi* 35, 277-297.
- Zaman, M. (2000b). Tonya İlçesinde Oba Yayla Yerleşmeleri ve Yaylacılık. *Doğu Coğrafya Dergisi* 3, 221- 244.
- Zaman, M.(2001). Geleneksel Yayla Şenliklerinin Doğu Karadeniz Bölümü Yayla Turizminin Geliştirilmesindeki Rolü. *Doğu Coğrafya Dergisi*. 6, 187-214.
- Zaman, M. (2007). *Doğu Karadeniz Kıyı Dağlarında Yaylalar ve Yaylacılık*. Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum.
- Zaman, M. (2010). *Doğu Karadeniz Kıyı Dağları'nda Dağ ve Yayla Turizmi*. Atatürk Üniversitesi Yayınları, Erzurum.

Kaynak Kişiler

- Ali EVREN, Geyikli Beldesi Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Derneği Başkanı.
- Ali Naci TAŞ, Resullü Köyü, Beşikdüzü.
- Ali KURT, Emekli, Tonya.
- Bülent ŞİRİN, Gazeteci, Şalpazarı.
- Cavit ŞENTÜRK, Öğretim Görevlisi - Horon Eğitmeni.
- Çavuş Metin ÖZARSLAN, Ören Derneği Eski Başkanı.
- Erol YANIK, Sayvançatak Köyü Dernek Başkanı.
- Halil İbrahim COŞKUN, Beşikdüzü.
- Hasan KALYONCU, Emekli Öğretmen- Yerel Araştırmacı – Gazeteci, Tonya.
- Hikmet KOÇ, Emekli Öğretmen, Tonya.
- Levent ŞİRİN, Gazeteci, Şalpazarı.
- Mahmut UZUN, Kadirga Yaylası Kültür Turizm Çevre Güzelleştirme Derneği Başkanı.
- Mehmet KANDAZOĞLU, Ağasar Halk Oyunları Gençlik ve Spor Kulübü Derneği Kurucu Başkanı.
- Mehmet SAYAL, Şalpazarı Dernekler Federasyonu Eski Başkanı.
- Mehmet TÜRKMEN, Horon Öğreticisi, Otçu horon İdarecisi, Şalpazarı.
- Mevlüt KANDAZOĞLU, Horon Öğreticisi, Emekli, Şalpazarı.
- Raif KAYA, Emekli Öğretmen, Tonya.
- Resul BAHADIR, Öğretmen, Tonya.
- Selahattin ÇOLAK, Kemeçeci, Tonya.
- Semih DURMUŞ, Şalpazarı Dernekler Federasyonu Başkanı.
- Şakir SAĞLAM, Türkelli Köyü, Beşikdüzü.
- Yunus AKBULUT, Tüccar, Tonya.
- Fotoğraflar:
Ahmet Arif BEKTAŞ
İnan KALYONCU



Davranışsal coğrafyada bilişsel haritalar: Ege Üniversitesi kampüsü örneği

Cognitive Maps in Behavioural Geography: The Case of Ege University Campus

İlkay Südaş*^a  İrem Öz^b 

^aEge Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, İzmir.

^bEge Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Fiziki Coğrafya Anabilim Dalı, İzmir.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 16.10.2018

Kabul/Accepted: 30.11.2018

Anahtar Kelimeler:

Davranışsal coğrafya
 Bilişsel harita
 Subjektif mekân
 Cinsiyet
 Üniversite kampüsü

Keywords:

Behavioural geography
 Cognitive map
 Subjective space
 Gender
 University campus.

***Sorumlu yazar/Corresponding author:**

(İ. Südaş) ilkaysudas@gmail.com

DOI: 10.17211/tcd.470931

Atf/Citation:

Südaş, İ., Öz, İ. (2018). Davranışsal coğrafyada bilişsel haritalar: Ege Üniversitesi kampüsü örneği. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 81-92. DOI:10.17211/tcd.470931.

ÖZ / ABSTRACT

Bu makalede, Türkiye'deki bölgesel bir üniversitenin kampüsünün, bu kampüsü kullanan öğrenciler tarafından nasıl algılandığı bilişsel haritalama tekniği yoluyla incelenmiştir. Çalışmada öncelikle, davranışsal coğrafya yaklaşımının coğrafya disiplini içinde ortaya çıkışına ve gelişimine, ilgili literatür çerçevesinde değinilmiştir. Türkçe beşeri coğrafya ve ilgili diğer alanlardaki literatürde, bilişsel haritalama tekniğinin kullanıldığı çalışmalar irdelenmiştir. Alan araştırması İzmir'deki Ege Üniversitesi'nde yürütülmüştür ve çalışma, 100 kişilik bir örneklemeden elde edilen bulgulara dayanmaktadır. Katılımcılara üniversite kampüsünün bir haritası çizdirilmiş ve haritalar gösterilen öğelerin sayısı ve türleri ile çizime başlama noktası ve çizim stiline göre analiz edilmiştir. Bulgular, üniversite kampüsünün temsilinde cinsiyet değişkeninin belirgin bir fark yaratmadığını; lokasyonun ve mekânsal fonksiyon ile mekân kullanımının ise mekânın temsilinde etkili değişkenler olduğunu göstermektedir.

In this article, how the university students perceive a regional university campus in Turkey was explored through cognitive mapping technique. The first part presents a literature review on the emergence of the behavioural approach within the discipline of geography, followed by the development of behavioural geography and cognitive mapping studies in Turkish. The empirical study was conducted at the Ege University campus in Izmir and the results are based on a sample of 100 university students. Each participant drew a map of the campus. The maps were analyzed according to the number, type and distribution of the components indicated and the initial starting point of the maps. Results indicate that gender is not a remarkable variable while location, spatial functions and utilization of certain places are significant in the mental representation.

1. Giriş

1950'li yıllarda, coğrafyada, geometrik, insansız bir mekân anlayışına sahip pozitivist paradigma çerçevesinde gerçekleştirilen çalışmaların eleştirisi, yeni bir yaklaşımın disipline girmesini beraberinde getirmişti. Jacobson'ın (2006) belirttiği gibi bazı araştırmacılar, sözde "rasyonel ekonomik insan" üzerine odaklanan, insan davranışına dair kantitatif modelleri tatmin edici buluyorlardı ve davranışsal coğrafya, 1950'lerin sonu ve 1960'ların başlarında, kantitatif devrimin bir sonucu olarak ortaya çıkan mekânsal modellerde, bireysel özelliklerin yer bulmasına bir tepki olarak gelişti. Bu tepki, coğrafyada paradigmatik bir değişim anlamına gelmiyordu ancak yine de coğrafyacıların dünyaya bakma biçiminde çok önemli bir dönüm noktası olarak rol oynadı. Gold'un (1980) vurguladığı gibi "gerçekleşen şey, gerçek dünyadaki davranışın zeminini teşkil eden süreçleri daha iyi anlamının yollarını arayarak coğrafi açıklamanın kapsamını genişletmeyi amaçlayan bir takım yaklaşımların kademeli şekilde

ortaya çıkışı ve bütünleşmesiydi. Bunların gelişmesi, coğrafi düşüncede kesinlikle bir dönüm noktasını temsil eder ancak bunun, bir devrim özelliği gösterdiğini söylemek de zordur."

Gold'un (1980), değişim sürecinde ortaya çıkan yaklaşımlardan en vaadkâr olanı diye nitelediği davranışsal coğrafya, yazara göre kısaca, "davranış bilimlerinden sosyal bilimlere son yıllarda intikal eden genel bir hareketin (Berelson 1968), 'davranışçılığın' coğrafi ifadesidir". Davranışsal coğrafyacı tarafından benimsenen yaklaşımın dört ana özelliği bulunmaktadır. Bunlar kısaca şöyle sıralanabilir (Gold, 1980): (1) insanların temel olarak hareket ettikleri çevresel kavrayışlar, gerçek dünyanın mahiyetinden önemli derecede farklılık gösterebilir; (2) davranışsal coğrafyacı, bireyin fiziksel ve sosyal çevrelerine karşılık vermesinin yanı sıra, bunları şekillendirdiği gerçeğini savunur; çevre kavramının, içinde bireyin yaşadığı sosyal çevreyi de içerecek şekilde genişletilmesine ihtiyaç vardır; (3) davranışsal coğrafya,

toplumsal grup düzeyindeki sorunlara yaklaşmaktan çok, birey üzerine odaklanma eğilimindedir. Coğrafi açıklamaya yönelik bu stratejinin yararları kaydadeğerdir ancak "psikolojizm"den (toplumsal olguların, salt olarak bireylerin zihinsel özellikleri hakkındaki- unsurlar ve doktrinler açısından açıklandığı yanlışlığı) sakınılmaya özen gösterilmelidir. Davranışsal coğrafyada psikolojik kuramın tehlikeleri kuşkusuz vardır ancak sorunlar, sosyo-kültürel faktörlerin, biliş ve davranışın üzerindeki etkisinin takdir edilmesiyle hafifletilir; (4) davranışsal coğrafya multidisipliner bir görünümüdür. Davranışçılık akımı içerisinde, görece yeni girmiş bir alan olarak olan davranışsal coğrafya, davranışsal süreçleri başlangıç mahiyetinde anlamak amacıyla, genelde diğer disiplinlere de bakmıştır

Coğrafyada davranışsal yaklaşım olarak anılan akımın özünde, mekânın mutlak olmadığı ve içinde yaşanan çevrenin ego-sentrik ve subjektif olarak yorumlandığı fikri yatar. Buna göre insanlar, gerçek dünyada objektif bilgiye dayalı olarak değil, gerçek dünyanın subjektif imajlarına göre davranırlar. Davranışsal coğrafya olarak bilinen inceleme şekli, insanların çeşitli çevrelere tepkilerinin, geniş ölçüde onları nasıl algıladığı ve anladığına bağlı olduğunu esas alan yaklaşımdır. Nerede yaşayacağımız, nereden alışveriş edeceğimiz ya da nereleri ziyaret edeceğimiz gibi soruların cevapları, bizim yerler hakkındaki güzel ya da çirkin, iyi ya da kötü, güvenli ya da tehlikeli gibi algılarımıza dayanır. Davranışlarımızı, doğal çevrenin kültürel çevre haline dönüştürülme yolları da dâhil, bizim duygularımızı, tavırlarımızı ve tercihlerimizi de ortaya çıkarır (Tümertekin ve Özgüç, 2017). Bununla birlikte, söz konusu fikir 1960'lı yıllar için de tamamen yeni değildi. Coğrafi araştırmalarda "subjektif olana" yönelinmesine dair çağrılarının geçmişi, aslında 1950'li yılların öncesine uzanır. Coğrafyada davranışsal yaklaşımın ortaya çıkışını ve gelişimini incelediği yazısında Montello (2013), J. K. Wright'ın 1947 yılındaki "Terrae Incognitae: The Place of the Imagination in Geography" başlıklı konuşmasının, coğrafyacılar "subjektif olanın incelemesine yönelik ilk ve önemli bir çağrı" olduğunu belirtir. Gold (1980), davranışsal coğrafyanın ilk temsilcileri arasında, Wright'ın yanı sıra, Carl Sauer'a, William Kirk'e ve Gilbert White'a da dikkati çeker. Sauer, doğal peyzajın kültürel peyzaja dönüşümünde kritik bir ajan olarak kültürün rolüne işaret etmiştir ve bir arazinin geçmişteki kullanımındaki farkların, sosyal ve kültürel farklılıklar yoluyla açıklanabileceği görüşünü ifade eden ilk coğrafyacılarıdır. White ise bu alanda, doğal afetler üzerine yaptığı çalışmalarıyla bilinmektedir. Doğal afetler üzerine çalışan bir diğer coğrafyacı da Saarinen'dir (1966). Saarinen, insanların doğal afetlere yönelik tepkileri üzerine yürüttüğü çalışmayla, doğal afetlere karşı verilen tepkilerle, öznel inançların ilişkisine dikkati çekmiştir. Doğal afetlerin riskinin yüksek olduğu yerlerden insanların neden çekinmedikleri, buralarda yerleşmeye neden devam ettikleri, önemli sorulardır. Doğal afet alanlarındaki karar verici aktörlerin kaygıları ve eylemleri, matematiksel rasyonel karar verme süreçleriyle zıtlık içinde olmuştur, bu noktada insanların bir yeri tahliye edip etmeyeceklerine ve ekstrem hava olaylarını nasıl algıladıklarına dair incelemelerde davranışsal coğrafyadan ciddi ölçüde yararlanılmıştır. Davranışsal coğrafyanın inceleme alanları daha sonraları çevresel algı, yerlerin anlamlarının değerlendirilmesi, zihinsel ve bilişsel haritalar, çevreyi öğrenme, mekânsal arama davranışı, yön bulma ve mekânsal akıl yürütme gibi konulara doğru genişlemiştir (Jacobson, 2006). Yön bulma ve özellikle görme engellilerin mekânsal davranışı konusunda çalışan önemli bir isim de Golledge olmuştur.

Davranışsal coğrafyanın ilgi odağı olan "subjektif mekânın" gözle görülebilir hale getirilmesinin temel araçlarından biri bilişsel haritalardır. Bu noktada, insanın subjektif dünyasını ifade etmede farklı kullanımları bulunan ve bazen psikolojik harita (psychological map), bazen zihinsel harita (mental map) ve bazen de bilişsel harita (cognitive map) olarak adlandırılan bu kavramların ne anlama geldiğini biraz açmak yerinde olacaktır. Bir zihinsel harita, yere ya da yerlere dair içsel ya da psikolojik bir temsildir. Bu terim, 1960'ların sonlarında, coğrafyada yaşanan psikolojik dönüş (psychological turn) sırasında davranışsal coğrafyanın temel bir bileşeni olarak doğmuştur. Zihinsel harita, bugün bilişsel harita olarak bilinen şemsiye kavramının içindeki pek çok kavramdan biridir (Jacobson, 2006). Zihinsel harita, mental süreçlere gönderme yapar ve evrensel bir iddia ile tüm canlıların için geçerli bir arkaplan arar. Bilişsel haritalar ise sadece zihinsel arkaplanın değil, kültürel arkaplanın da dikkate alınması gerektiğini öneren daha geniş bir bakış açısının ifadesidir. Psikolojik harita ise, Milgram (1972) tarafından daha çok özneliği vurgulamak için önerilmiş bir başka terimdir (Prof. Dr. Melek Göregenli, kişisel görüşme, 14.10.2018). Türkiye'de coğrafyacılar arasındaki kullanımı giderek yaygınlaşan zihin haritası terimi, mental map'in Türkçe karşılığı gibi kullanılmaktadır. Ancak bu kullanım, Buzan ve Buzan (1993) tarafından ortaya atılmış olan ve "dış dünyadan alınan enformasyonun kategoriler ve hiyerarşiler şeklinde örgütlenmesi" (Südaş ve Gökten 2012) şeklindeki başka bir anlama gelen "zihin haritası" (mind map) terimi ile karıştırılmamalıdır.

"Zihinsel harita" olarak adlandırmaya da, Wooldridge, 1956'da, bu kavramı çiftçilerin karar verdikleri ortamı algılama şeklini tasvir etmek amacıyla coğrafyada ilk kez kullanmış, çevreye ait imajların coğrafyadaki önemine, "insanın kendi çevresi hakkında taşıdığı imajların, mekânsal davranışı anlamada bir anahtar sağlayacağı" şeklindeki argümanı ile dikkat çekmiştir (Özgüç ve Tümertekin 2012). Alanda büyük etki yaratan çalışmasıyla mimar Lynch (1960) ise kent ortamlarına ilişkin olarak ABD'de yürüttüğü bilişsel haritalama çalışmaları ile konuya ilgiyi artıran asıl isim olmuştur. Aslında bu kavramı ilk kez psikolog Tolman (1948), "Cognitive maps in rats and men" başlıklı makalesinde kullanmıştır. Bu çalışmasında yazar, hayvanların sınırlı bir mekânda yön bulmalarına ilişkin laboratuvar çalışmasında, farelerdeki gerçek yaşam bilgisinin oluşma ilkelerini saptamış ve mekânsal ilişkilere ait genel bir görüş getirmeyi amaçlamıştır. Elde ettiği bulgulardan hareketle Tolman, insanların sinir sistemlerinde yer alan kara kutularında haritaya benzer bir temsil inşa ettiklerini (bilişsel harita) ve bu temsillerin insanların günlük yaşamlarındaki her hareketine rehberlik ettiğini varsaymaktadır (Kosslyn, vd. 1974 ve Kitchin ve Friendschuh, 2000'den aktaran Karakuş, 2007).

Karakuş'un (2007) vurguladığı gibi, Tolman'dan günümüze kadar geçen sürede, bilişsel harita kavramı çeşitli teorik bakış açılarıncı ele alınmış ve çok geniş bir alanda kullanılabilir hale gelmiştir. Bu durumun doğal bir çıktısı olarak da bilişsel harita kavramına ilişkin çeşitli tanımlamalara gidilmiştir. Bilişsel harita "bireyin gündelik yaşam ortamındaki olgulara ilişkin göreceli konumlar ve özellikler hakkında bilgi (enformasyon) edinmesini, saklamasını, anımsamasını ve çözmesini sağlayan bir dizi psikolojik dönüştürme sürecini" (Jacobson, 2006) ifade eder. Downs ve Stea (1973) bilişsel haritayı, "insanın içinde bulunduğu lokasyonlar hakkında edindiği, depoladığı, hatırladığı ve çözümlendiği bir dizi psikolojik dönüşüm ile günlük mekânsal

çevrenin özelliklerinden oluşan bir süreç” olarak tanımlamak-
tadır. Tuan’a göreyse bu, duyuşsal deneyimle doğrudan ilişkisi
zayıf bile olan, özel bir tür imgedir. Bir “resimden” ziyade zihin-
sel harita halindeki bir imaj, bir inşadır. Aslına bakılırsa, hiçbir
algı ya da imge, gerçekliğin salt bir fotoğrafı değildir. Algı, hâ-
lihazırdaki çevresel uyaranların sadece kaydedilmesi demek
değil ama aynı zamanda o ânın ihtiyaçlarına uygun olarak üre-
tilmiş, hayal gücüne dayalı bir çabadır (Tuan, 1975).

Bilişsel haritalar, araştırma amacına göre farklı yönleri açısından
değerlendirilir. Haritalar, örneğin çizimin doluluk düzeyi ve çiz-
zilen öge miktarına göre incelenebilir. Haritaların bir kısmı ol-
dukça fazla öge içerirken, bazıları silik, zayıf imajlar halinde
olabilmektedir. Bundan başka, çizimlerde doluluk düzeyi, ger-
çeğe yakınlık ve haritada yer verilen ögelerin türü de analiz edi-
lebilir. Araştırmacılar için diğer bir önemli husus ise harita
çiziminde tercih edilen başlangıç noktasıdır. Bu nokta, kişinin
söz konusu mekânı bakışını, oryantasyonunu gösteren önemli
bir işarettir. Göz önüne alınabilecek bir diğer özellik haritanın
hatalı ve eksik yanları olabilir. Çizimlerde rastlanan yaygın bir
hata, mekânın temsili ile ilgili önemli bir ipucu olabilir (Bilgin,
1999). Şehirsel ortamlara ait bilişsel haritalar, Lynch’in (1960)
önerdiği beşli yapı (yollar, sınırlar, kavşaklar, bölgeler ve odak
noktaları) uyarınca analiz edilebilir. Tüm bu değişkenler, çizilmiş
haritaların kendi özellikleri olarak göz önüne alınabilecek de-
ğişkenlerdir. Bunun yanı sıra kişiye özel bir takım özellikler -yaş,
cinsiyet, medeni durum, eğitim düzeyi, mesleki beceriler de-
haritaları şekillendirir. Örneğin coğrafyacılar, mimarlar gibi me-
kânsal konularda uzmanlığı bulunan ve çizim işleriyle uğraşan
gruplar, daha spesifik örneklemeleri oluştururlar ve bu tür kişi-
lerin bilişsel haritaları değerlendirilirken bu mesleki özellik dik-
kate alınmalıdır. Ayrıca, incelenen alanın ne yolla
deneyimlendiği (örneğin araba sahibi olanlar, toplu taşıma kul-
lananlar, tekerlekli sandalye ile hareket edenler, yayalar vb.) ve
yine bir yerde bulunma sıklığının da bilişsel haritaları etkilediği,
şekillendirdiği görülmektedir. Bilişsel haritaların şekli, haritaların
analizi sırasında dikkate alınması gereken bir başka özelliktir.
Gökten’e göre (1985), bilişsel haritalarda çeşitli çizim stilleri gö-
rölmektedir. Bunlar, grafik, dizisel, sembolik-ikonik ve blok
stilde haritalar olarak sıralanabilir (Şekil 5 a ve b; Şekil 6 a ve b,
Şekil 7). Kişiler, bu stillerin karışımı olan karma haritalar da çiz-
zebilmektedirler.

2. Bilişsel Haritalar Üzerine Literatür

Saarinen (1987), bilişsel haritalarla ilgili geniş çaplı ilk çalışma-
nın, Downs ve Stea’nın (1973) *Image and Environment* adlı ki-
tabı olduğunu belirtmektedir. Yine Downs ve Stea’nın (1977)
ve Gould ve White’in (1974) kitaplarının yanı sıra, konu hak-
kında 1970’li ve 1980’li yıllar boyunca, farklı disiplinlere ait çok
sayıda makale yayımlanmıştır. Beşeri coğrafyanın, psikolojik
perspektif olarak adlandırılabilir bu yaklaşımla, yeni bir ilgi
alanı, yeni bir kelime hazinesi doğmuştur. Coğrafi yazılarda da
artık “algı”, “imaj”, “bilgi yapısı”, “algılanan mekân”, “çevresel
algı”, “davranışsal çevre”, “şema” ve “zihin haritaları” gibi söz-
cükler iyice yerleşmiştir (Tümerketkin ve Özgüç, 2017). Yerlerin
ve mesafelerin algılanışıyla ilgili çalışmalar 1960’lı yıllarda or-
taya çıkmaya başlamıştır. Örneğin mesafe tahminlerine ilişkin
olarak Buckmann (1966), bireysel olarak daha az kullanılan yer-
lerin, genellikle tercih edilen yerlere göre daha yakın olarak tah-
min edildiğini saptamıştır. Hansen (1968) de mutlak mesafe

bakımından aynı uzaklıkta olan iki yerin uzaklığının tahminle-
rine dayalı bir çalışma yapmıştır. Bunlardan ilk yol virajlı, inişli
çıkışlı ve birkaç farklı iklim bölgesinden geçen bir yoldur. İkinci
yol ise düz bir güzergâha sahiptir ve bu nedenle buraya olan
ulaşım daha kolaydır ancak öğrenciler virajlı olan yolu daha kısa
olarak tahmin etmiştir. Hansen bunun sebebini, yolun çeşitlilik
göstermesi ve sıkıcı olmamasına bağlamıştır (Tolun, 1980).
Gould ve White (1968), insanların değerlendirmeleri sorununa
İngiltere county’lerinin sevilme-tercih edilme oranını konu alan
bir araştırma yapmışlardır. Her bir bölgenin ortalama tercih ora-
nını gösteren haritalar yoluyla, insanların tercihlerini, değer-
lendirmelerini ve kararlarını, kendi kafalarında yarattıkları, esas
itibariyle kültürel faktörlerin etkilediği bir çevre imajına dayan-
dırdıkları sonucuna varmışlardır (Tolun, 1980). Saarinen (1987)
bilişsel haritalama yöntemi kullanarak küresel ölçekte yaptığı
araştırmaların yanı sıra Güney Afrika (Saarinen, Ballantyne ve
MacCabe 1990), Suudi Arabistan (Al-Maharwi, vd. 1992) gibi
başka ülkeler üzerinde de araştırmalar yapmıştır. Bu araştırmalar
sonucunda genel olarak, ülkelerin konumları, okulların eğit-
tim dili ve sürdürülen eğitim sistemi, yaş ve cinsiyete bağlı
farklılıkların taslak harita çizimindeki belirleyici rolleri konu edi-
nilmiş, zihin haritaları üzerinde bunların ne derece etkili olduk-
ları açıklanmıştır (Tunçel, 2002). Saarinen’in (1988), 49 ülkede
71 noktada öğrencilere çizdirilen 3.863 taslak haritanın analizi,
haritanın neresinin merkez alınarak çizildiğini göstermektedir:
Buna göre yazar, üç merkez ortaya çıkarmıştır: Eurocentric, Si-
nocentric ve Americentric (Avrupa, Çin ve Amerika merkezli)
haritalar (Tümerketkin ve Özgüç, 2017).

Lynch’in (1960) öncülüğünü yaptığı çalışmaya benzer şekilde,
araştırmacıların şehirlerin bilişsel haritaları üzerinde yoğunlaş-
mış olduğu görülmektedir. Örneğin Milgram (1972, 1976) New
York ve Paris’i incelemiştir. Matthews (1980) çocuklardan olu-
şan bir örnekte Londra’nın kuzeyinde yer alan Coventry
şehir merkezini nasıl algıladığını; Tan ve Ujang (2012) bu tekniği
kullanarak Kuala Lumpur şehrindeki tarihi bir semtin okunabilir
elementlerini; Son (2005) ise Melbourne ve Sydney kentlerine
gelen turistlerin bu şehirlerde gezmeyi düşündükleri yerlerle
ilgili imajlarını incelemiştir (Özdemir, 2014).

Farklı mekânsal ölçeklerdeki yerler de araştırmalara konu ol-
muştur: Herman, Kail ve Siegel (1979), bir üniversite kampüsüne
yeni gelen öğrencilerin mekânsal deneyimini zaman ile
ilişkisi içerisinde incelemiştir. Öğrencilerin mekânsal yete-
neklerinin ilk üç hafta içinde hızla geliştiğini, üç ay sonunda an-
lamlı derecede arttığını ancak ilerleyen zamanlarda anlamlı bir
değişim gözlenmediğini saptamışlardır. Erkekler, kadınlara göre
daha fazla mekânsal işaretlere dair bilgiye sahipken, rotalar ve
konfigürasyon bilgisi açısından cinsiyete dayalı bir fark saptan-
mamıştır. Bir başka çalışmada Fischer ve Orf (1991) tarafından,
bir üniversite kampüsü içinde, bazı binalara ilişkin olarak algı-
lanan mesafe incelenmiştir.

Türkçe coğrafya literatüründe bilişsel haritalama tekniğinin kul-
lanıldığı çalışmaların 2000’li yıllarla birlikte arttığı gözlenmek-
tedir. Konunun kavramsal yönü, ilk olarak Tümerketkin (1978)
tarafından ifade edilmiş ve 1980 yılında da Tolun’un “Davranış-
lara Yönelik Coğrafya: Aglo-Saksonların ‘Behavioral Geog-
raphy’si ve Sosyo-Ekonomik Deneyimleri” başlıklı makalesi
yayımlanmıştır. Tümerketkin ve Özgüç (2017), beşeri coğrafya
alanındaki ders kitaplarında davranışsal coğrafya ve zihinsel/bi-
lişsel haritalar konusuna uzun yıllar, geniş olarak yer vermişler-
dir. Türkiye’de coğrafya alanındaki ilk ampirik çalışma Tunçel’e

(2002) aittir ve üniversite öğrencileri tarafından İslam ülkelerinin nasıl algılandığına odaklanmaktadır.

Aliağaoğlu (2007), yine üniversite öğrencilerinden oluşan bir örneklemede Balıkesir şehrinin nasıl algılandığını ve bunun zamana bağlı değişimini incelemiştir. Araştırma sonucunda, haritaların zamanla mekânsal olarak genişlediği, başlangıçtaki bireysel özelliklerin yerini genellemelere veya kamu imajına bıraktığı ancak bu imajın da zafı olduğu sonucuna varılmıştır. Akengin ve Apaydın (2017) da, ilköğretim öğrencileri üzerine yürüttükleri bir çalışmada, algılanan mekânın zamana bağlı bir genişleme gösterdiğini bulgulamışlardır. Şehirlerin belirli kesimleri de zihinsel temsilleri açısından incelenmiştir: Tunçel (2009) Elazığ'da, Üçışık-Erbilen (2012) ise Gazimağusa şehrinde merkezî konumdaki caddelerin farklı nüfus gruplarının nasıl algılandığını araştırmışlardır ve farklılaşmaları ortaya koymuşlardır. Mekânsal ölçeğin kıta ya da bölge (örneğin Ortadoğu, Aksoy ve Kaçarlı, 2014) olarak alındığı çalışmalar da mevcuttur.

Südaş ve Gökten (2012), coğrafya öğrencilerinin Avrupa imajını araştırmışlar ve birinci ve dördüncü sınıf coğrafya öğrencileri arasında farkların bulunduğu ve bunların ülkelerin sahip olduğu özgün nitelikler, öğrencilerin bilgi düzeyi, verilen coğrafya eğitimi gibi faktörlerden kaynaklanabileceğini belirtmişlerdir. Yine Gökten ve Südaş (2014), Sydney'de yaşayan Türk göçmenlerin sahip olduğu Avustralya imajını incelemişlerdir. Araştırmada katılımcılardan, boş bir kâğıda bir Avustralya haritası çizmeleri istenmiş, ardından da sınırları belirlenmiş dilsiz bir Avustralya haritasına Avustralya hakkında bildikleri tüm ayrıntıları aktarmaları istenmiştir. Katılımcıların özgürce çizdikleri haritalarda gösterdikleri öğelerin, ana hatları belli olan doldurma haritalarda gösterilen öğelere göre çok daha hayalî, sembolik ve sübjektif olduğu şeklinde belirgin bir fark gözlenmiştir.

Özdemir'in (2014) öğretmen adaylarının Türkiye'nin yeryüzü şekillerine dair bilişsel haritalarını geliştirmeye yönelik araştırması, öğretmen adaylarının harita çizme ve coğrafi unsurları haritada gösterebilme becerileri konusunda zayıf olduklarını ancak bu eksikliğin farkına vardıklarında bu becerilerini geliştirebileceklerini, derslerde harita becerilerini geliştirmeye yönelik uygulamaların etkili olabileceğini göstermiştir (Özdemir, 2014).

Coğrafya alanında konuya son yıllardaki ilgi artışı önemli olmakla birlikte, bilişsel haritalama çalışmaları Türkçe literatürde ağırlıklı olarak çevre psikolojisi alanından verilmiştir. İlk olarak Gökten (1985), 64 kişilik bir örneklemede İzmir'in bilişsel haritalarını analiz etmiş ve çeşitli değişkenlerin kent imajında etkisi olduğunu bulgulamıştır: Kentsel alanlara ilişkin zihinsel imajlar yaş, eğitim, kentte yaşama süresi ve ulaşım biçimi gibi etkenler açısından farklılaşmaktadır. Ayvalıoğlu (1993) ise geniş bir örneklemede İstanbul'un bilişsel haritalarını analiz etmiştir: İstanbul'un ortak imajı, tarihsel ve modern olmak üzere iki merkezi (Beyazıt ve Taksim) içermektedir ve yerlilerle göçmenler (gecekondu sakinleri) arasındaki kültürel farklar bilişsel haritalara yansımaktadır.

Ömüriş (2007), İzmir'deki Konak Meydanı'nın tasarımının ortaya çıkardığı davranışları, bu davranışların kimler tarafından gerçekleştirildiğini, Konak Meydanı'nın İzmirli için anlamı ve imajının, meydanı kullanma biçimiyle ne ölçüde ilişkili olduğunu ve meydandaki tasarım değişikliklerinin nasıl algılandığı anlamayı amaçlamış; ortaya çıkan kamusal alan niteliklerindeki problemler nedeniyle Konak Meydanı'nın aslında gereken et-

kinlikte bir kamusal alan işlevi göremediğini ortaya koymuştur. Karakuş (2007) ise İzmir Kültürpark'ını incelenmiştir. Araştırmaya göre İzmir Fuarı'nın İzmir'de yaşamakta olan, çocukluğu ve gençlik zamanlarını burada geçirmiş katılımcılar tarafından ağırlıklı olarak bir eğlence mekânı olarak algılandığı ve fuar alanının genellikle güvenli bir yer olarak algılanmadığı saptanmıştır. Biter'in (2008) bina düzeyinde (Ege Üniversitesi Hastanesi) bir inceleme olan Kurumsal Binalarda Tasarım İlkeleri ve İnsan Mekân İlişkileri başlıklı çalışmasının amacı, farklı grupların yol bulma performanslarına ilişkin bilgi edinmek; hastane yapısı içerisinde yol bulma davranışını etkileyen faktörlerin bina konfigürasyonu, görsel etki, sirkülasyon sistemi ve işaret sistemlerinin mekânsal davranışlar üzerindeki etkisini anlamaktır. Yazar, bina oryantasyon ve yol bulma stratejilerinde bir cinsiyet farklılığı olduğuna, yol bulma stratejilerine ilişkin olarak ise kültürel farklılıkların rolünün bulunduğuna işaret etmiştir: İnsanlar, fiziksel mekân düzenlemesinin bir parçası olan tabelalardan yararlanmak yerine, gidecekleri yerleri bulmak için birbirlerine sorma eğiliminde olmaktadır.

Bilişsel haritalama, kent belleği konusundaki çalışmalar için de yararlı bir tekniktir. Örneğin, İzmir tarihinde önemli bir yerleşme ve günümüz kültürel turizmde çekici bir destinasyon olan Selçuk ilçesi üzerine bir çalışmada (Göregenli vd. 2013) bilişsel haritalardan yararlanılmış; Selçuk'a ait 131 harita analiz edilmiştir. Selçuk büyük ölçüde tarihsel ve turistik bir yer olarak tarif edilmiş ve bu tarifi haritalara sembolik öğeler yoluyla somut olarak yansıdığı ve ayrıca Lynch'in (1960) önerdiği beş öğenin, temsilde temel bir rol oynadığı bulunmuştur. Peyzaj mimarlığı alanından bir çalışmada ise Kara (1997), Bornova kent meydanında yürüttüğü çalışmada, peyzaj mimarlığı bölümü öğrencileri ile diğer meslek gruplarını karşılaştırmış ve bireyletiren aynı çevre hakkındaki algıları, bilişleri ve düşüncelerindeki farklılıkların cinsiyet, mesleki farklar ve alanı kullanım sıklığı gibi faktörlerden etkilendiği saptanmıştır.

Özellikle coğrafya alanındaki birikim dikkate alındığında, bilişsel haritalamayı bir veri toplama tekniği olarak kullanan çalışmaların halen sayıca sınırlı olduğu vurgulanmalı ve genel olarak davranışsal coğrafya çalışmalarının henüz diğer Avrupa ülkelerinde, bu yaklaşımın ilk ortaya çıktığı dönemlerdeki kadar geniş bir çeşitlilik (hem konusal hem de metodolojik olarak) göstermediği anlaşılmaktadır. Gold'un (1982a ve 1982b), Anglosakson dünya dışındaki gelişmelere dikkat çekmek amacıyla, Almanca, Fransızca ve İtalyanca davranışsal coğrafya çalışmalarının 1970'lerin ortasından itibaren izlediği seyri ortaya koyduğu bibliyografik eserleri, konu ve metodoloji açısından çok çeşitli çalışmaları bir araya getirmektedir. Yazar, kavramsal çerçevelerin ve ampirik bulguların düşük düzeyde bir bütünleşme gösterdiğini, çalışmaların "keşif-deneme" amacı taşıdığını, ve başlangıç aşamasında bulunduğunu, konularına bir "yamalı bohça" gibi olduğu vurgulamaktadır. Göç sürecinde algının rolü ve kentsel ortamlarda imaj ve davranış arasındaki ilişkiler, odaklanılan başlıca konular arasındadır. Bu çalışmaların bir bölümü kavramsal ve metodolojik içeriğini K. Amerika'da yapılmış çalışmalardan alırken, bibliyografyalarda kapsanan materyal, özellikle şehirde seyahat edenlerin algıları, çocukların çevresel algıları ve topluluğun farklı kesimleri arasında mekânın bölümlenmesi olmak üzere, araştırmalar için bir takım yeni doğrultular sağlamaktadır. Kırsal bağlamlardaki algı ve davranış ele alan çalışmaların yanı sıra, doğal risklerle ilgili kaynaklara da bibliyografyalarda yer verilmiştir. Avrupa'da davranışsal coğrafyanın 1970'lerdeki

gündeminin, Türkiye’de bugün yaşandığı ve yapılan çalışmaların benzer bir “başlangıç aşamasında” bulunduğu, konuların yeni yeni çeşitlenmeye başladığı görülmektedir.¹ Bu çalışmaların, mekânı “mutlak mekân” anlamında almamaları bakımından önemli olduğu vurgulanmalı ve Türkiye’de 2000’li yıllarla birlikte coğrafyacılar arasında başlayan “sübjektif olana” yönelişin artık dikkat çekici bir hale geldiği belirtilmelidir. Yazan ve Bekaroğlu (2018) 2000’li yıllarla birlikte, “Batı coğrafyacılığında İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra gerçekleşen kültürel dönüşümün izlerinin, Türk coğrafyacılığında da görülmeye başladığını” ve “disiplinin, bir kabuk değişimi süreci içerisine girdiğini” belirtmektedirler. Türk coğrafyasında sözünü ettiğimiz, yakın zamanlı “sübjektif olana” yöneliş eğiliminin bu değişim sürecinin bir boyutu olduğu öne sürülebilir.

3. Araştırma Alanı

İzmir kent merkezinin 10 km kadar kuzeydoğusunda konumlanan Ege Üniversitesi, geniş bir alana yayılan kampüsü ile Türkiye’nin en büyük kampüs üniversitelerinden biridir (Şekil 1). 1955’teki kuruluşuna kadar küçük bir kasaba görünümünde olan ve gelişiminde önemli rol oynadığı Bornova, üniversitenin kurulduğu dönemde göreceli olarak İzmir’den kopuk ve kendi içinde kapalı bir yerleşme durumundaydı. 1900’lü yılların ilk yarısı boyunca 10.000 civarında olan Bornova’nın merkezî nüfusu, üniversitenin kurulduğu 1955 yılından itibaren hızla artmıştır. Bornova ilçesinin önemli bir bileşeni olan Ege Üniversitesi, 2017 yılı itibarıyla 63.000’i aşan öğrencisiyle yerleşmeye bir “öğrenci kenti” niteliği kazandırmaktadır. Üniversite, çok yönlü etkileri sebebiyle Bornova’nın 1950’lerden sonraki gelişimini yönlendiren en önemli aktörlerden biri olmuştur.

Kampüs, genel olarak doğu batı doğrultulu uzanan ancak oldukça parçalı bir yapıya sahiptir. Genel olarak üç büyük bölgeden söz edilebilir: Bunlardan birincisi, büyük bir bölümü Ankara Caddesi’nin güney kesiminde kalan ve akademik birimlerin ve üniversitenin neredeyse tüm diğer olanaklarının toplandığı alan oluşturur. 373 Sokak, kuzey-güney yönünde uzanarak bu bölgeyi eşit olmayan iki parçaya böler ve bu bölgeyi “tıp fakültesi kesimi” ve “ana kampüs” olmak üzere iki alt-bölgeye ayırır (Şekil 1). Bu iki alt-bölge arasında, Ziraat Fakültesi’nin geniş bir alana yayılan tarım alanları ve boş araziler uzanır ki bu, kampüsü daha da parçalı bir hale getirmektedir.

Tıp Fakültesi ve çevresi, üniversitenin kendi mensuplarının yanı sıra, kampüsün İzmir halkına da göreceli olarak daha açık ve halk açısından “üniverste” ile neredeyse eş anlamlı hale gelmiş olan kısmıdır. Yakın yıllarda yine bu kesimde açılmış olan büyük bir alışveriş merkezi de halkın ilgisini buraya çekerek, üniversite dışından kişilerin kampüsün bu kesimine olan ziyaretlerinin artmasına yol açmıştır. Bu kesim, şehrin geri kalanı ile bağıni büyük ölçüde, kampüse çok yakın ancak kampüs sınırları dışında yer alan bir metro istasyonu ile sağlar. Ana kampüs ise çok sayıda fakülte ve yüksek okul, ayrıca öğrenci toplulukları, kültürel ve sportif faaliyet olanakları, kampüs sınırları içinde kalan başka bir metro istasyonu, öğrenci çarşısı, Kredi ve Yurtlar Kuru-

mu’nun yurtları ve öğrenci yemekhanesi ile üniverste yaşamının merkezini oluşturur (Fotoğraf 1).

Bornova’yı İstanbul’a ve Ankara’ya bağlayan Ankara Caddesi’nin kuzeyinde ise, kampüsün daha küçük diğer iki bölgesi konumlanır. Rektörlük Binası ve diğer idari birimlerin toplandığı bir kesim ve diğeri de Manisa yolu başında konumlanan, lojmanların, Konunevi’nin ve Güneş Enerjisi Enstitüsü’nün yer aldığı, büyük ölçüde yeşil alan niteliğine sahip bir başka kesimdir. Bu iki kesim, öğrencilerin erişimine, kitlesel kullanımına, özellikle de Rektörlük yakınındaki Öğrenci İşleri Daire Başkanlığı’nın ana kampüse taşınmasının ardından, göreceli olarak daha kapalıdır. Lojmanları içine alan kesim, üniversitenin daha çok akademik ve idari personeli tarafından kullanılan, dolayısıyla kampüsün sınırlı bir nüfus kitlesi tarafından deneyimlenen, gözden uzakta diğeri parçasıdır. Halen hızlı bir değişim ve gelişim içinde bulunan kampüs alanının, uzun yıllardır Bornova’nın yaşayan bir parçası ve binlerce kişinin yararlandığı ve deneyimlediği bir yer olduğu söylenebilir.

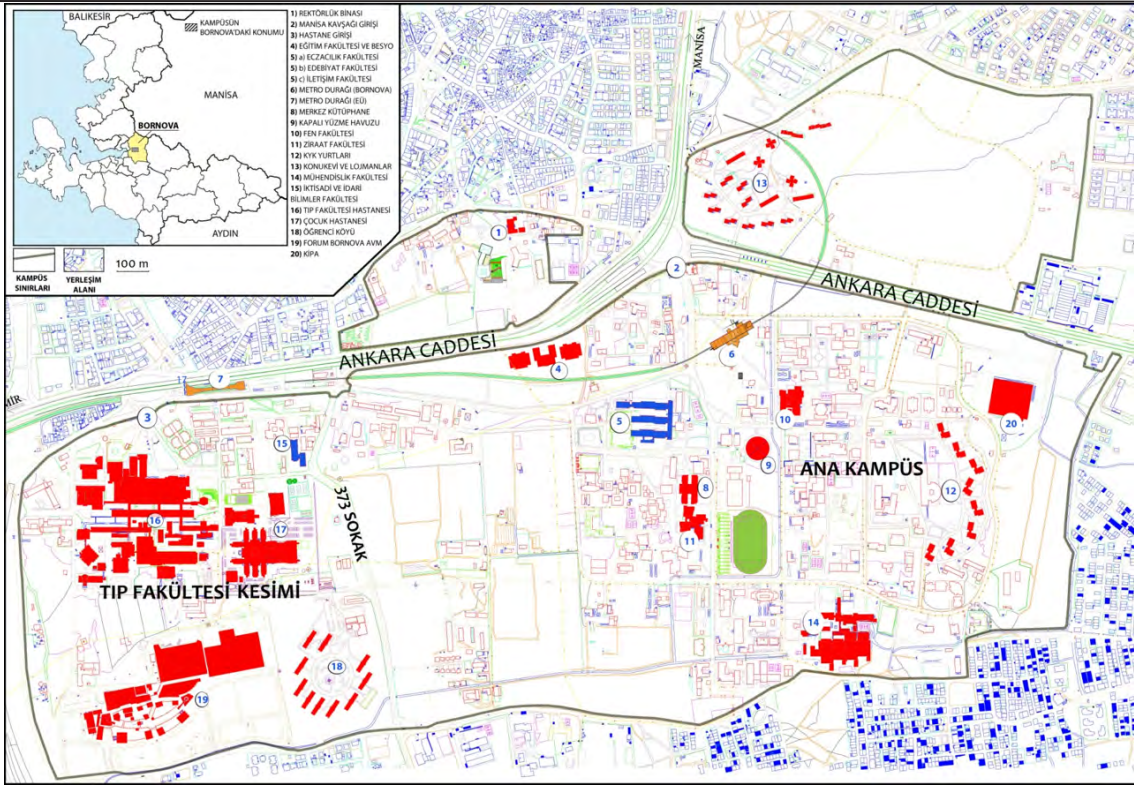
4. Amaç, Yöntem ve Uygulama

Bir çevrenin zihinsel temsiline şekillenmesinde rol oynayan faktörlerden bazıları, çevrenin kendi özelliklerinden, bazılarıysa kullanıcıların sosyo-kültürel ve demografik özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Sosyo-kültürel özellikler ve yüksek eğitim düzeyi açısından toplumun diğer kesimlerinden ayrılan, cinsiyete göre keskin bir ayrışmanın bulunmadığı ve görece daha homojen bir mekânsal birim olarak üniversite kampüsleri, bu anlamda araştırılmaya değer alanlardır. Lokasyon, mekân kullanımı ve çevrenin kendi özellikleri ise, tüm diğer ortamlarda olduğu gibi, incelenen alanda da belirleyici olması beklenen değişkenlerdir. Bu türden değişkenlerin rolünün saptanması, başka bağlamlarda da toplumun farklı kesimleri tarafından daha okunabilir, algılanabilir ve dolayısıyla da paylaşılabılır mekânların yaratılmasında yol gösterici olacaktır.

Bu araştırma, Ege Üniversitesi kampüsünün üniversite öğrencilerine ait zihinsel temsiline belirlemek amacıyla, bilişsel haritalama tekniği kullanılarak gerçekleştirilmiş olup şu iki soruya yanıt aranmaktadır: Kampüs alanı, en kalabalık kullanıcı grubu olan öğrenciler tarafından hangi yönleriyle kodlanmakta ve zihinlerde yer etmektedir? Bu mekânsal temsiline ortaya çıkmasından hangi değişkenler belirleyici rol oynamaktadır? Veri toplama sürecinde, bilişsel haritalar, katılımcılara verilen 23,5x33,5 cm büyüklüğünde bir resim kâğıdına kurşun kalem ile çizdirilmiştir. Katılımcılardan, kimseden yardım almadan hatırladıkları tüm ayrıntılarıyla üniversite kampüsünün çizmeleri istenmiştir. Katılımcılar, çizime başladıkları noktaları bir yıldız işareti ile belirtmişlerdir. Katılımcılara cinsiyet, yaş ve yaşadıkları yerin türü (ev ya da öğrenci yurdu) de sorulmuştur.

Oldukça geniş bir alana yayılmış olan kampüsün parçalı yapısı nedeniyle, lokasyonun zihinsel temsildeki muhtemel etkisini ortaya koyabilmek amacıyla, katılımcılar birbirinden uzak, farklı konumlarda yer alan fakültelerden (Edebiyat Fakültesi ve İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi) seçilmişlerdir. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi (İİBF) (Şekil 1, no:15), kampüsün Tıp Fakültesi’ne daha yakın olan kesimde yer alırken, Edebiyat Fakültesi (Şekil 1, no:5) ana kampüste yer almaktadır. İİBF ve Edebiyat Fakültesi, fiziksel olarak birbirine uzakta ve kampüsün tasvir edilen ikiye bölünmüş yapısında, iki ayrı kesimde konumlan-

¹Örnek vermek gerekirse, eğitim (Taş 2003; Öcal vd. 2011; Özgen 2011; Akbaş ve Toros 2016); metodoloji (Şıkoğlu ve Arslan 2015); farklı grupların yerlere dair imajları (Aksoy ve Koç 2012; Üçışık-Erbilen 2012; Karadağ ve Turut 2013; Temurçin ve Keçeli 2015; Keçeli ve Sariusta 2013; Aliağaoğlu ve Çıldam 2017; Özdemir, 2017, Türkan, 2017, Aydın vd. 2017, Baysan ve Aydın 2018) ve ikametgah hareketliliği (Özgür 2009; Özgür ve Yasak 2009, Kalelioğlu ve Özgür 2013; Kaba ve Südaş 2018) gibi konularda çalışmalar çeşitlenmektedir.



Şekil 1. Ege Üniversitesi Kampüsü'nün İzmir'deki coğrafi konumu ve kampüs içerisindeki başlıca yapılar.
Figure 1. Location of Ege University Campus and major buildings in the campus.

maktadırlar; bu açıdan farklılaşmaktadırlar. Bununla birlikte, her ikisi de kampüse erişimi doğrudan sağlayan birer metro istasyonuna, iki kesimin ana giriş kapılarına, yine iki farklı kesimin öğrenci yurtlarına (Ege Yurt ve KYK Yurtları) ve nitelik olarak benzerler de fonksiyonel olarak benzer alışveriş alanlarına yakındır. Dolayısıyla bu iki fakülte benzer mekânsal bağlamlarda ancak farklı lokasyonlarda yer almaktadırlar ve bu nedenle tercih edilmişlerdir.

Araştırmanın örnekleme 50 kadın ve 50 erkek olmak üzere toplam 100 kişiden oluşmaktadır. Katılımcılar, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi dördüncü sınıf öğrencilerinden 25 kadın ve 25 erkek olmak üzere 50 kişi ve İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi dördüncü sınıf öğrencilerinden de 25 kadın ve 25 erkek olmak üzere 50 kişi, toplam 100 kişidir. Katılımcıların son sınıf öğrencileri arasından seçilmelerinin nedeni, belirli bir süre (en az dört yıl) boyunca kampüsü deneyimlemiş olmalarıdır. Söz konusu fakültelerde okuyor olmak ve dördüncü sınıf öğrencisi olmak kriterleri dışında katılımcılar rastgele seçilmişlerdir. Yaşları 21 ilâ 26 arasında değişmektedir. Yaş ortalaması 22,4'tür. Katılımcıların 71'i bir evde, 29'u ise yurttan yaşamaktadır.

5. Analiz ve Bulgular

Bilişsel haritalar, çizime başlama noktası, çizim stili ve haritalarda yer verilen öğeler açısından analiz edilmiştir. Ayrıca öğeler de türlerine göre kategorize edilmiş ve dağılımları açısından incelenmiştir. Giriş bölümünde de vurgulandığı gibi, haritaların bu türden özellikleri, analizlerde dikkate alınmakta ve katılımcıların mekânı kullanımı ve mekâna bakışları hakkında önemli ipuçları sağlamaktadır.

Haritalarda gösterilen öğeler, toplam örnekleme, fakülteye ve cinsiyete göre olmak üzere Tablo 1'de sunulmuştur. Haritalarda toplam 119 farklı öğe gösterilmiştir. Kadın katılımcılar, çizdikleri

haritalarda toplamda 777 öğe gösterirken, erkekler toplamda 748 öğe göstermişlerdir. Öğelerin toplam gösterilme sayısı 1.525'tir ve en az 3, en fazla 44 öğe gösterilmiştir: Kadın katılımcılar en az 4, en fazla 42; erkek katılımcılar en az 3 ve en fazla 44 öğe göstermişlerdir. Edebiyat Fakültesi'nden katılımcılar en az 3, en fazla 41; İİBF'den katılımcılar en az 4, en fazla 44 öğeye yer vermişlerdir. Bu bakımdan öğe sayıları, hem cinsiyet hem de fakülte açısından katılımcılar arasında belirgin bir fark sergilememektedir (Her bir haritada ortalama olarak 15,24 öğe gösterilmiştir. Kadın katılımcılar 15,54; erkek katılımcılar ise 14,94 öğe göstermiştir. Edebiyat Fakültesi'nden katılımcılar ortalama 14,94, İİBF ise ortalama 15,96 öğe göstermiştir).

Gösterilen öğeler 11 kategori altında toplanmıştır. Bunlar şöyle sıralanabilir: (1) Fakülteler ve Enstitüler (570 kez), (2) Yurt-Yemekhane olanakları (178 kez), (3) Kafeteryalar (160 kez), (4) Alışveriş olanakları (121 kez), (5) Spor olanakları (110 kez), (6) Ulaşım olanakları (95 kez), (7) Kültür-sanat olanakları (91 kez), (8) Bankalar-ATM'ler (52 kez), (9) İdari Birimler (39 kez), (10) Kampüs dışı öğeler (31 kez) ve (11) Yeşil/açık alanlar (27 kez). Diğer öğeler başlığı altında ise, bu kategorilere girmeyen başka öğeler toplam 50 kez yer almıştır.

Şekil 2'de, haritalarda yer verilen tüm öğelerin coğrafi dağılışı görülmektedir: Öğrenciler, farklı amaçlarla kullandıkları-deneyimledikleri yerleri (eğitim, ikamet, eğlence, ulaşım vb.) öncelikli olarak haritalarında yansıtmışlar, bununla birlikte aslında çok daha geniş bir alana yayılan ve çok daha fazla bileşeni bulunan kampüsün temsili, öğrenciler tarafından deneyimlenebildiği noktalarla sınırlı kalmıştır. Kampüsün diğer iki bölümü, Rektörlük Binası'nın bulunduğu idari kesimi ve öğrenci kullanımı dışında kalan, lojmanların bulunduğu ikamet amaçlı kesimi haritalarda hiçbir katılımcı tarafından gösterilmemiştir. Burada, katılımcıların söz konusu kesimleri deneyimlememeleri, hem bu kesimlerde bulunan özelliklere ihtiyaç duymamaları hem de bunların zaten kampüsün bölünmüş ve görece uzaktaki kesim-

Tablo 1. Haritalarda gösterilen öğeler ve frekansları.

Table 1. Categories and the number of the components shown on the cognitive maps.

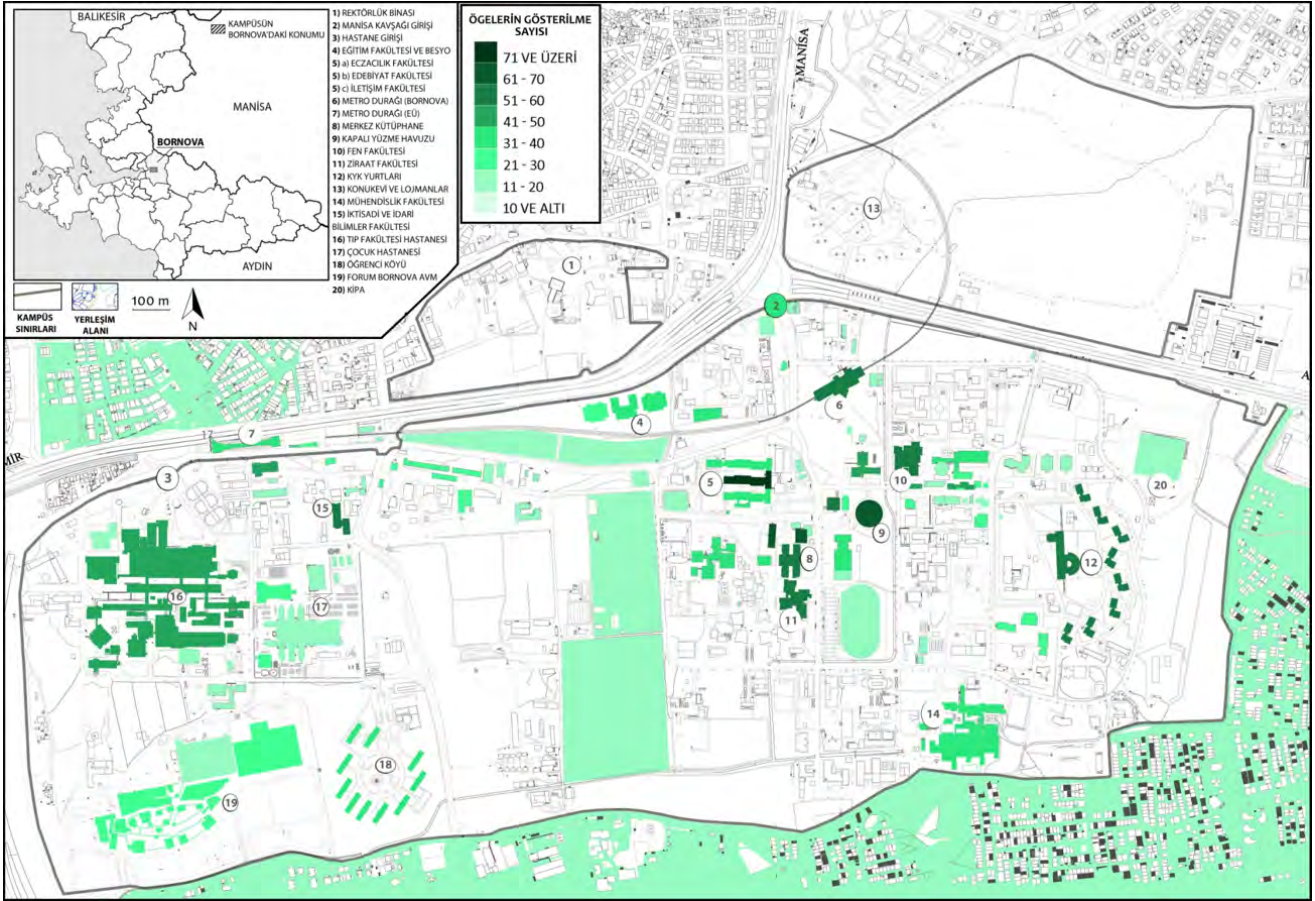
Haritada Gösterilen Öğeler	Toplam	Edebiyat	İİBF	Kadın	Erkek	Haritada Gösterilen Öğeler	Toplam	Edebiyat	İİBF	Ka
(1) Fakülteler/Enstitüler	570	229	341	283	287	(5) Spor Olanakları	110	68	42	
Edebiyat Fakültesi	75	46	29	37	38	Kapalı Yüzme Havuzu	55	37	18	
Yabancı Diller Yüksekokulu	56	27	29	28	28	Spor Salonu	24	15	9	
Ziraat Fakültesi	47	22	25	24	23	Tennis Kortları	8	1	7	
Fen Fakültesi	45	25	20	17	28	Futbol Sahası	8	6	2	
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	42	2	40	20	22	Basketbol Sahası	6	6	0	
Bilgisayar Mühendisliği	37	2	35	18	19	50.Yıl Spor Salonu	4	0	4	
Tıp Fakültesi/Hastane	39	3	36	21	18	Stadyum	4	2	2	
Dış Hekimliği	28	13	15	13	15	Voleybol Sahası	1	1	0	
Beden Eğitimi ve Spor Yüksekokulu	28	14	14	14	14					
İletişim Fakültesi	25	13	12	13	12	(6) Ulaşım Olanakları	95	53	42	
Eczacılık Fakültesi	25	19	6	14	11	EU Metro	50	39	11	
Mühendislik Fakültesi	24	12	12	9	15	Bornova Metro	21	0	21	
Eğitim Fakültesi	19	10	9	13	6	Otoparklar	21	12	9	
Konservatuar	16	2	14	8	8	525 Son Durak	3	2	1	
Su Ürünleri Fakültesi	15	11	4	10	5					
Sağlık Meslek Yüksekokulu	13	1	12	6	7	(7) Kültür-Sanat Olanakları	91	52	39	
Nükleer Bilimler Enstitüsü	9	1	8	5	4	Kütüphane	49	26	23	
Çocuk Hastanesi	9	1	8	6	3	MÖTBE Konferans Salonu	25	17	8	
Sosyal Bilimler Enstitüsü	6	1	5	3	3	Sinema Kampüsü	10	7	3	
Madde Bağımlılığı Enstitüsü	5	1	4	3	2	Topluluk Binası	4	2	2	
Çevre Bilimleri Enstitüsü	2	2	0	0	2	Kültür Sanat Evi	3	0	3	
Ebelik Bölümü Binası	2	0	2	0	2					
Güzel Sanatlar Fakültesi	2	1	1	1	1	(8) Bankalar/ATM'ler	52	39	13	
Spor Hekimliği	1	0	1	0	1	İş Bankası ATM	14	11	3	
(2) Yurt-Yemekhane Olanakları	178	93	85	91	87	Vakıfbank	14	14	0	
1 No'lu Yemekhane	49	35	14	25	24	Akbank ATM	12	7	5	
Kredi ve Yurtlar Kurumu Öğrenci Yurdu	46	27	19	22	24	Ziraat Bank ATM	7	4	3	
MEDİKO	37	28	9	21	16	Garanti Bankası	3	3	0	
Öğrenci Köyü	30	3	27	15	15	Halk Bank ATM	2	0	2	
2 No'lu Yemekhane	13	0	13	7	6					
KYK Lojmanları	2	0	2	1	1	(9) İdari Birimler	39	15	24	
İZSU Yuvarı	1	0	1	0	1	İİBF Dekanlık	15	0	15	
(3) Kafeteryalar	160	116	44	82	78	Öğrenci İşleri Daire Bşk.	9	5	4	
Ziraat Kafe	28	23	5	9	19	İdeEGE-TGB*	6	5	1	
Yeşil Köşk	15	2	13	6	9	EBİLTEM	3	2	1	
Grand Kafe	15	13	2	8	7	Fen Fakültesi Dekanlık	3	2	1	
Number One Kafe	15	14	1	7	8	Bilgi İşlem Daire Bşk.	2	0	2	
Lal Kafe	14	10	4	9	5	Basımevi	1	1	0	
Kış Bahçesi	11	2	9	5	6	(10) Kampüs Dışı Öğeler	31	20	11	
Metro Kafe	10	10	0	4	6	Manisa Kavşağı	22	18	4	
Kırmızı Kafe	7	6	1	5	2	Mevlana Mah.	4	1	3	
E Kafe	6	5	1	2	4	Küçükpark	2	0	2	
Taş Kafe	5	5	0	5	0	Ata Durağı	1	1	0	
Çarşı Kafe	5	5	0	4	1	Kahve Dünyası	1	0	1	
Tennis Kafe	4	0	4	3	1	10D Sinema	1	0	1	
Satranç Kafe	4	3	1	1	3	(11) Yeşil/Açık Alanlar	27	8	19	
Gıda Kafe	4	4	0	1	3	Tören Şölen Alanı	9	1	8	
Tutkum Kafe	4	4	0	1	3	Ziraat Fakültesi Tarkalan	9	3	6	
Yabancı Diller Kafe	4	4	0	3	1	Zeytinlikler	5	2	3	
Kulis Kafe	3	3	0	3	0	Çam Osmanı	3	1	2	
Botanik Kafe	2	1	1	2	0	Koşu Osmanı	1	1	0	
By Lenda Kafe	1	0	1	1	0	Diger öğeler	50	26	24	
Wafıl'cı Akarı	1	1	0	1	0	Fen Lisesi	13	7	6	
Pastane	1	1	0	1	0	Güvenlik	11	7	4	
Eğence Mekanları	1	0	1	1	0	Selâde	8	3	5	
(4) Alışveriş/Hizmet Olanakları	121	78	43	71	50	İtfaiye	7	5	2	
Öğrenci Çarşısı	38	27	11	18	20	Eski Petrol Ofisi	3	0	3	
Forum Bornova	18	2	16	9	9	Vetenevrenlik Kontrol ve Arş.	2	2	0	
Fotokopiler	15	13	2	10	5	Bornova Anadolu Lisesi	2	1	1	
İKEA	11	1	10	8	3	KIT-VAK Pansiyonu	2	0	2	
Kıpa Hipermarket	9	7	2	5	4	Özel Tervik Fikret Okulu	1	0	1	
PTT	9	7	2	5	4	İZSU	1	1	0	
Kurtarıcı	4	4	0	3	1					
Knafor	4	4	0	3	1					
Fotoğrafçı	3	3	0	2	1					
THY Şubesi	2	2	0	2	0					
Seyahat Acentesi	2	2	0	2	0					
Kozmetikçi	2	2	0	1	1					
Berber	2	2	0	1	1					
Kuru Temizleme	1	1	0	1	0					
Yurtçı Kargo	1	1	0	1	0					

leri olmaları ile ilişkilidir.

Haritalarda gösterilen öğelerin sayısı fakülteye göre incelendiğinde, İİBF binası, İİBF katılımcıları tarafından 40 kez gösterilirken, aynı bina Edebiyat Fakültesi katılımcıları tarafından yalnızca 2 kez gösterilmiştir. Yine benzer bir şekilde, E.Ü. Metro İstasyonu Edebiyat Fakültesi katılımcıları tarafından 39 kez gösterilirken, İİBF katılımcıları tarafından 11 kez gösterilmiştir. Bir diğer belirgin fark, İİBF binası yakınında bulunan Bilgisayar Mühendisliği binasının, İİBF katılımcıları tarafından 35 kez, Edebiyat Fakültesi katılımcıları tarafından ise yalnızca 2 kez gösterilmiş olmasıdır. Bu bulgulardan anlaşılacağı gibi gösterilen öğeler ve bunların gösterilme sıklıkları, fakültelerin konumuna ve mutlak mesafeye göre belirgin farklar göstermektedir.

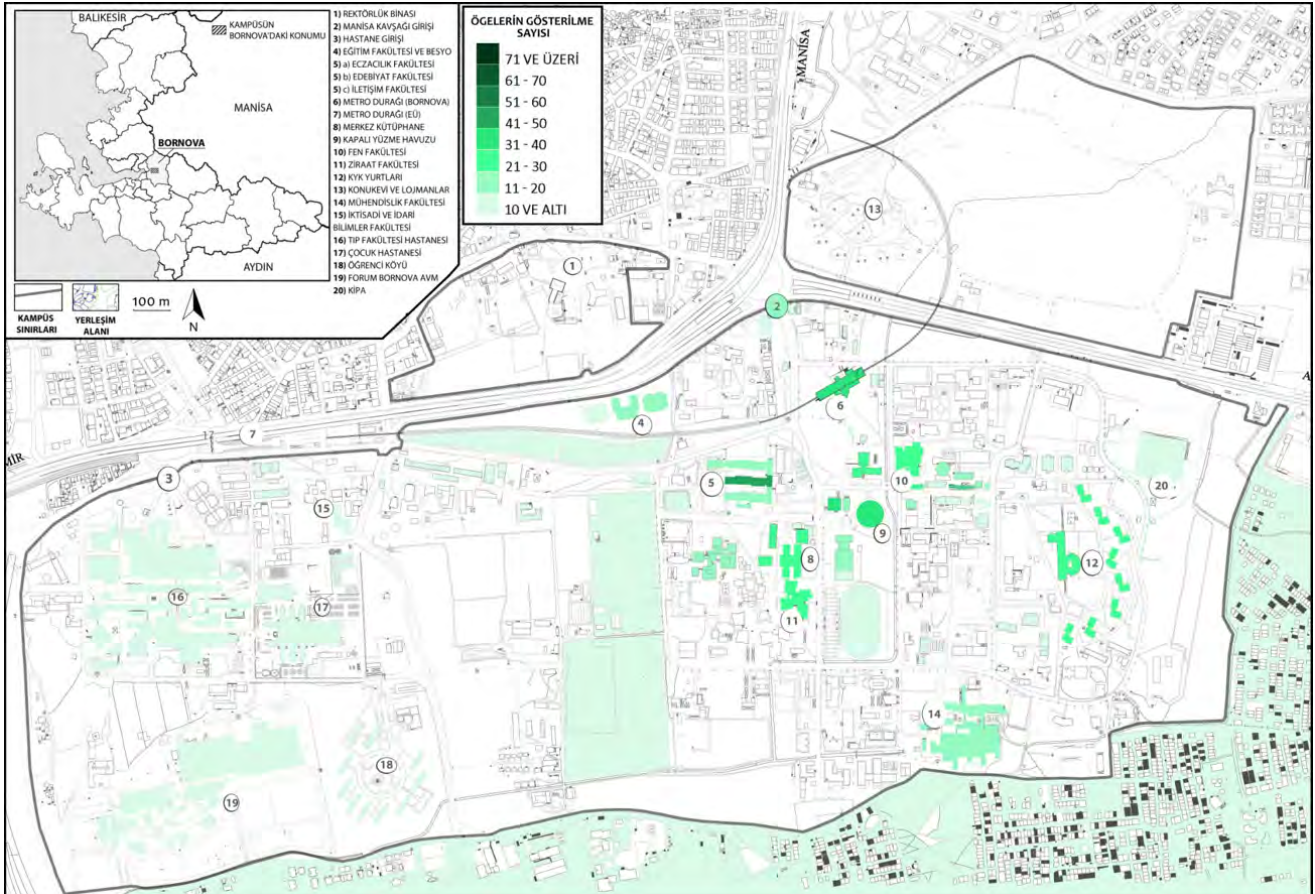
Haritalar fakülteye göre ayrı ayrı değerlendirildiğinde, öğrencilerin ağırlıklı olarak kendi fakülteleri ve yakın çevresindeki mekânsal unsurları gösterdiği anlaşılmaktadır. Çizilen öğelerin fakülteye göre dağılımını gösteren Şekil 3 ve Şekil 4, yoğunluk farkının yarattığı dağılım kalıbıyla, temsilde lokasyonun etkisini

yansıtmaktadır. Edebiyat Fakültesi'nden katılımcıların kampüse dair zihinsel temsilde öne çıkan başlıca unsurlar eğitim hayatlarının sürdürdükleri yerin hemen yakın çevresinde konumlanan Edebiyat, Fen ve Ziraat fakültelerinin binaları, olimpik yüzme havuzu, E.Ü. metro istasyonu, Kredi ve Yurtlar Kurumu yurtları, Mediko Binası ve merkez kütüphanedir. İİBF'den katılımcıların haritalarında ise İİBF binası (40 kez) ve Bilgisayar Mühendisliği (35 kez) ile, Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi Hastanesi (29 kez), öğrenci köyü (27 kez) ve Bornova metro istasyonu (21 kez) ön plandadır. Bu grubun haritalarında, Yabancı Diller Yüksekokulu ile merkez kütüphane de –söz konusu fakülteden uzakta konumlanmalarına karşın– yer bulmuştur. Tüm öğrencilerin kullanımına açık ve önemli bir mekânsal bileşen olması merkez kütüphanenin; hazırlık sınıfının zorunlu olması dolayısıyla İİBF öğrencilerinin eğitimlerinin bir yılını geçirmeleri sebebiyle de Yabancı Diller Yüksekokulu'nun haritalarda yoğun olarak yer bulmasını bu sonucu açıklayabilir.



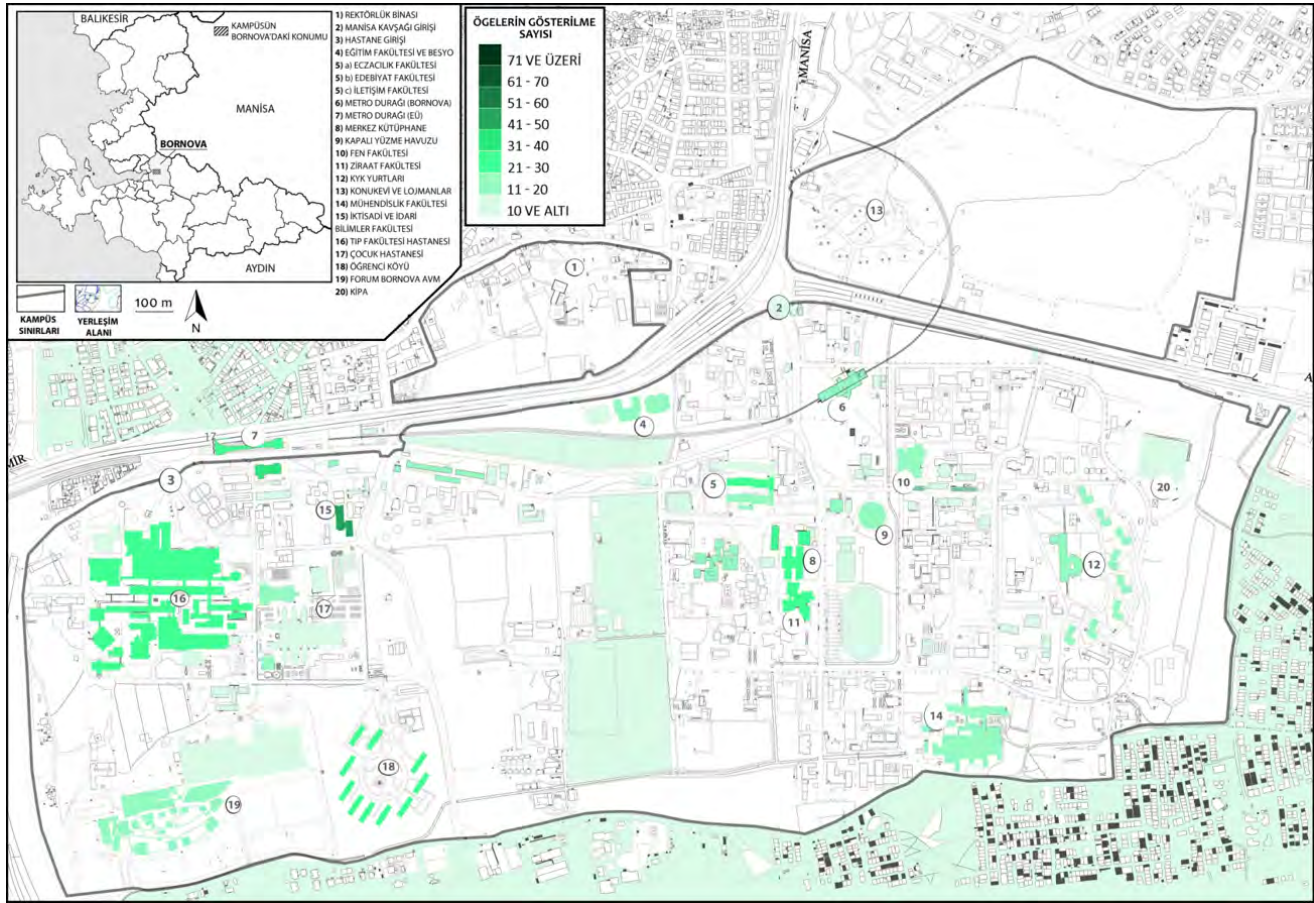
Şekil 2. Bilişsel haritalarda gösterilen tüm öğelerin dağılışı (Toplam örneklem) n=100.

Figure 2. Distribution of the components shown on the cognitive maps (Total sample) n=100.



Şekil 3. Bilişsel haritalarda gösterilen öğelerin dağılışı: Edebiyat Fakültesi Öğrencileri n=50.

Figure 3. Distribution of the components shown on the cognitive maps (Sample from the Faculty of Letters) n=50.



Şekil 4. Bilişsel haritalarda gösterilen öğelerin dağılışı: İİBF öğrencileri n=50.

Figure 4. Distribution of the components shown on the cognitive maps (Sample from the Faculty of Economy and Administrative Sciences) n=50.

Tablo 2. Okunan fakülteye göre çizime başlama noktası.
Table 2. Initial starting point of the cognitive maps.

Edebiyat	Frekans	%	İİBF	Frekans	%
Kredi ve Yurtlar Kurumu Öğrenci Yurdu	15	30,0	Bornova Metro Girişi	23	46,0
Edebiyat Fakültesi	12	24,0	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	7	14,0
Manisa Kavşağı	9	18,0	Kredi ve Yurtlar Kurumu Öğrenci Yurdu	5	10,0
EÜ Metro	5	10,0	Manisa Kavşağı	3	6,0
Bornova Metro Girişi	2	4,0	EÜ Metro	2	4,0
Diğer (Diş Hekimliği Fakültesi, Öğrenci Çarşısı vb.)	7	14,0	EÜ Hastane	2	4,0
			Öğrenci Köyü	1	2,0
Toplam	50	100,0	Diğer (Acil Servis, Mevlana Mah. Kapısı vb.)	7	14,0
			Toplam	50	100,0

Katılımcıların çizime başladıkları noktalar incelendiğinde, sekiz farklı başlama noktasına işaret edildiği görülmektedir. Bunlar arasında, İİBF katılımcıları tarafından çizilen "Bornova Metro Girişi" (23 kez) ön plana çıkmaktadır. Bunun ardından Edebiyat katılımcıları tarafından çizilen 15 haritaya ise Kredi ve Yurtlar Kurumu yurtlarından başlanmıştır. Diğer başlama noktalarını ve gösterilme sıklıklarını Tablo 2'de görmek mümkündür.

Haritalar çizim stiline göre incelendiğinde, haritaların büyük bölümünün grafik stilde olduğu görülmektedir (%63). Bunu, blok stildeki haritalar izlemekte (%18), daha az sayıda olmakla birlikte dizisel, sembolik ve grafik-sembolik haritalar da yer almaktadır (Tablo 3). Grafik stildeki haritaların çiziminde bir cinsiyet farkı gözlenmezken, blok stildeki haritaların daha çok erkek katılımcılar tarafından çizildiği görülmektedir. Her iki fakülteden katılımcılar da ağırlıklı olarak grafik stilde haritalar çizerlerken, Edebiyat fakültesindeki katılımcılar arasında grafik stil (%80), İİBF'ye göre (%46) daha fazladır. Blok stildeki haritalar ise İİBF katılımcıları tarafından Edebiyat Fakültesi katılımcılarına göre daha fazla çizilmiştir.

Tablo 3. Çizim stiline göre bilişsel haritalar.

Table 3. Cognitive maps according to their drawing style.

	Grafik	Blok	Dizisel	Sembolik	Grafik-Sembolik	Toplam
Genel Toplam	63	18	7	4	8	100
Edebiyat	21	1	0	0	3	25
Erkek	19	3	2	1	0	25
Kadın	2	0	0	0	3	5
Toplam	40	4	2	1	3	50
İİBF	10	4	4	2	5	25
Erkek	13	10	1	1	0	25
Kadın	0	0	0	0	0	0
Toplam	23	14	5	3	5	50

6. Tartışma ve Sonuç

Haritalarda en sık gösterilen öğelerin kampüsün, Edebiyat Fakültesi, kapalı yüzme havuzu, yemekhane ve kütüphaneyi içine alan, merkeziyetin gelişmiş olduğu kesiminde (Fotoğraf 1) toplandığı görülmektedir. Kampüsün bu doğu kesimi, İİBF katılımcılarına göre Edebiyat Fakültesi katılımcıları tarafından daha yoğun olarak gösterilmiştir. Bu durum, çevrenin temsilinde lokasyonun (burada, eğitim görülen yerin konumunun) belirleyici etkisine işaret etmektedir. İnsanların genellikle yaşadıkları, çalıştıkları veya okudukları yerleri başlangıç noktası olarak alıp,

buradan hareketle çevresine doğru çizim yaptıkları düşünüldüğünde (Bilgin, 1999), Edebiyat Fakültesi katılımcılarının da en sık kendi fakültelerini ve yakın çevresini göstermeleri, söz konusu etkinin bir sonucudur. Aynı şekilde İİBF katılımcılarının da kampüsün batı kesiminde yer alan İİBF binası ile bu binanın yakın çevresindeki öğeleri en fazla sayıda gösterdikleri görülmektedir. Lokasyonun çevresel algıdaki etkisi coğrafi ölçekten bağımsızdır ve kişinin bulunduğu yer, hangi ölçekte olursa olsun, çevreye bakışında ve onu algılamasında temel etkenlerden biri olarak rol oynamaktadır. Örneğin Saarinen'in (1987) Dünya haritalarının ortalamasına ilişkin bulgularına göre, Avrupalı katılımcıların %94'ü Avrupa merkezli dünya haritaları çizmişlerdir. Dünya'nın her yerinden katılımcılar ağırlıklı olarak Avrupa merkezli haritalar çizmiş olsalar da, örneğin Amerika merkezli haritalar yine en çok Amerikalı katılımcılar tarafından çizilmiştir (%17,4).

Çizime başlama noktalarında da lokasyonun etkisi açıktır: Fakültelere göre çizime başlama noktaları incelendiğinde, Edebiyat katılımcılarının başlama noktası olarak, en çok kampüse doğrudan giriş sağlayan Kredi Yurtlar Kurumu yurtlarını (15 kez), İİBF katılımcılarının ise en çok (İİBF'ye de doğrudan giriş noktası olan) Bornova Metro Girişini (23 kez) belirttikleri görülmektedir. Bunlardan sonra en sık başlama noktası olarak seçilen yerler ise Edebiyat katılımcıları için Edebiyat Fakültesi, İİBF katılımcıları için ise İİBF binası olmuştur (Edebiyat 12, İİBF 7 kez). Edebiyat katılımcıları İİBF binasını, İİBF katılımcıları ise Edebiyat Fakültesi binasını başlama noktası olarak hiç göstermemişlerdir. Bulgular lokasyonun ve giriş noktalarının mekânsal oryantasyondaki rolüne işaret etmektedir.

Lokasyon faktörünün yanı sıra, bir yerin kullanılması ya da kullanılmaması da oranın temsiliyi doğrudan etkilemektedir. Bu değişken, özellikle öğrenci yurtlarının haritalardaki gösteriminde etkili olmuş gibi görünmektedir. Örneklemdaki, bir konutta ikamet eden 71 katılımcıdan yalnızca 24'ü (%33,8'i) haritalarında yurtlara yer verirken, yurtlarda yaşayan 29 katılımcıdan 24'ü (%82,8'i) öğrenci yurtlarına çizimlerinde yer vermiştir. İnsanların sıklıkla kullandıkları yerleri daha fazla algıladıkları ve bunları bilişsel haritalarda daha fazla sayıda gösterdikleri bilinmektedir. Göregenli (2014), örneğin kentsel alanların algılanmasındaki seçiciliği etkileyen en önemli faktörün, bu alanların kullanımı ve bu alanlara ilişkin ihtiyaçlar olduğunu belirtmektedir. Tıpkı yurt binalarına, bu binaları kullananlar tarafından bilişsel haritalarda daha fazla yer verilmesi gibi, lokasyon olarak eğitim görülen çevreden oldukça uzakta konumlanan Yabancı Diller Yüksekokulu'nun İİBF katılımcıları tarafından yoğun olarak gösterilmesi, bu binanın eğitim sürecinde uzun bir süre boyunca söz konusu katılımcılar tarafından kullanılmış olması ile ilişkilidir. Bulgular kısmında da vurgulandığı gibi, ana kampüs ve hastane kesimi dışında, kampüsün iki büyük bölümünün bilişsel haritalarda hiç yer bulmaması ise yine bu türden bir ilişkiyle açıklanabilir: Katılımcılar, kampüsün kullanmadıkları, onlar için bir fonksiyonu bulunmayan ve ihtiyaç duymadıkları kesimlerini haritalarında yansıtmamışlardır.

Çevrenin topografik ve geometrik özellikleri, zihinsel temsili doğrudan etkilemektedir. Öğelerin tanınmasında, merkezilik ve hareketlilik açısından akıcı olma ve ayrıca ayırıcı mimari özellikler taşıyor olması da önemli rol oynamaktadır (Göregenli, 2013). Bulgulara göre ana kampüsün merkezî kesiminin güçlü temsili, yazarın vurguladığı hareketlilik ve akıcılık özelliği ile ilgilidir (Şekil 2 ve Fotoğraf 1). Örneklemin tümünde, çizimlerde



Fotoğraf 1. Ana kampüste merkeziyetin geliştiği kesim: (1) Edebiyat Fakültesi, (2) Yabancı Diller Yüksekokulu, (3) Merkez Kütüphane, (4) Spor salonu, (5) Öğrenci Yemekhanesi, (6) Olimpik yüzme havuzu, (7) Mediko Binası (Fotoğraf: Ege Üniversitesi Grafik Tasarım Birimi).

Photo 1. Centrality in the main campus: (1) Faculty of Letters, (2) School of Foreign Languages, (3) Central Library, (4) Fitness Centre, (5) Students' Restaurant, (6) Olympic Swimming Pool, (7) Campus Hospital (Photography: Ege University, Graphical Design Office).

yoğun olarak gösterilen olimpik yüzme havuzunun ve İİBF'den katılımcıların çizimlerinde ağırlıklı olarak yer verdikleri Yeşil Köşk'ün (ayrıca tüm katılımcılar dikkate alındığında en fazla sıklıkta gösterilen ikinci kafeteryadır), ayırıcı mimari özellikleri sebebiyle temsilin önemli bir parçası haline geldikleri anlaşılmaktadır (Fotoğraf 2 ve 3).



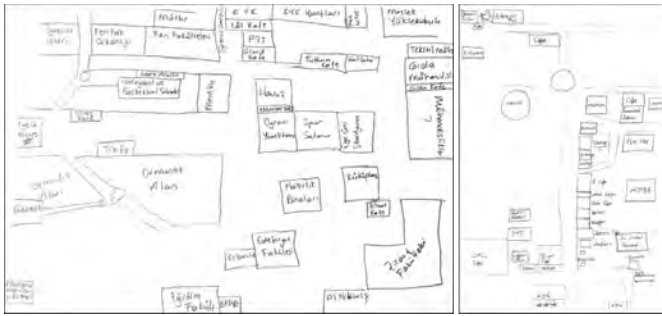
Fotoğraf 2-3. Mimari özellikleriyle dikkat çeken binalarından ikisi: Kapalı Yüzme Havuzu ve Yeşil Köşk.

Photo 2-3. Two buildings in the campus with distinctive architectural characteristics: The Olympic Swimming Pool and Yeşil Köşk.

Haritalar çizim stiline göre incelendiğinde, en fazla grafik stilde haritaların elde edildiği görülmektedir (%63). Çizim stillerin ağırlıklı olarak grafik şekilde olmasının yüksek eğitim düzeyi ile ilgili olduğu düşünülebilir. Eğitim düzeyinin yüksekliği, daha formal bir temsilin oluşmasında rol oynamış olmalıdır. Bu faktörün, çizim stiline cinsiyet farkını hafiflettiği düşünülebilir. Örneğin Gökten'in (1985) İzmir üzerine çalışmasında, grafik stile sahip haritaların daha çok erkek katılımcıların, sembolik stile sahip haritaların büyük çoğunluğunun ise kadın katılımcıların çizmiş oldukları görülmüştür. Benzer şekilde Karakuş'un (2007) İzmir Kültürparkı üzerine bilişsel haritalama çalışmasında da cinsiyete göre çizim stillerinde farklılık saptanmıştır. Bu çalışmaya göre kadın katılımcılar belirgin bir biçimde daha sembolik, erkek katılımcılarsa daha çok grafik çizme eğilimindedir. Ayrıca eğitim düştükçe blok ve dizel stil çizme sıklığı artmaktadır. Bizim çalışmamızda ise kadın katılımcıların büyük bir bölümü (%62) grafik stilde haritalar çizmişlerdir. Dolayısıyla, bilişsel haritaların şekillenmesinde önemli olan cinsiyet değişkenine biraz daha yakından bakmak yararlı olacaktır.

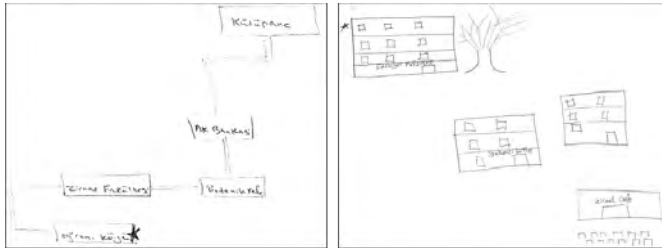
Elde edilen haritalarda gösterilen öğelerin türü ve gösterim sıklığı, cinsiyet değişkenine göre değerlendirildiğinde, erkek ve kadın katılımcılar arasında belirgin bir fark olmadığı görülmektedir. Cinsiyet değişkeninin etkisine dair literatürdeki bulgular çeşitlidir. Örneğin Howard ve Templeton (1966), çalışmasında kadınların erkeklere göre daha kötü haritalar ürettikleri sonu-

cuna varılmıştır. Olası nedenler, kızların daha geç ehliyet alması, özel araca sahip olma olasılıklarının daha az olması, daha pasif biçimde yolculuk etmeleri ve özgürlüklerinin daha kısıtlı olması olabilir (Göregenli, 2013). Beatty ve Tröster (1987) coğrafi bilgide cinsiyet farklılıklarını araştırdıkları çok boyutlu bir deneysel çalışmada, erkek katılımcıların coğrafi bilgisinin kadınlardan sürekli olarak daha yüksek olduğunu bulgulamışlardır. Chen, Chang ve Chang (2009), yol bulma konusunda farklı destek araçlarının (yönlendirme levhaları ve plan) kullanıldığı çalışmalarında, erkeklerin yol bulmada kadınlardan daha iyi performans gösterebildiklerini ancak destek araçlarının geliştirilmesi yoluyla cinsiyet farklarının ortadan kaldırılabilirliğini belirtmektedirler. Self, Gopal, Golledge ve Fenstermaker'e (1992) göre mekânsal eylem ve davranışlar açısından toplumsal cinsiyet rollerinin ortadan kalkmakta olduğuna dair bir görüş söz konusudur; bu durum toplumsal değişimle ilişkili görülmektedir.



Şekil 5a-5b. Grafik Stilde haritalar: Edebiyat Fakültesi, erkek, 21 yaş (solda). Edebiyat Fakültesi, Kadın, 22 yaş (sağda).

Figure 5a-5b. Graphical drawing style maps: Faculty of Letters, Male, 21 y.o. (left); Faculty of Letters, Female, 22 y.o. (right).



Şekil 6a-6b. İİBF, kadın, 23 yaş. Dizisel stil (solda); Edebiyat Fakültesi, erkek, 22 yaş, sembolik stil (sağda).

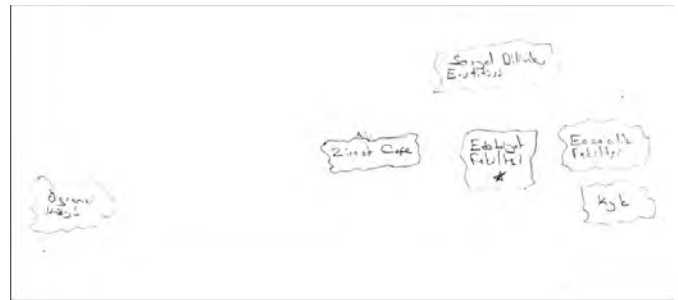
Figure 6a-6b. Faculty of Economy and Administrative Sciences, female, 23 y.o., serial style map (left); Faculty of Letters, male, 22 y.o., symbolic style map (right).

Çalışmada, kampüs haritalarında gösterilen öğelerin sayısı ve dağılımında, Tablo 1'den izlenebileceği gibi cinsiyetler arasında büyük bir fark gözlenmemiştir. Gösterilen toplam öge sayısı iki grupta da birbirine çok yakındır hatta, kadın katılımcılar az bir farkla da olsa, toplamda daha fazla sayıda öge göstermişlerdir. Kategoriler arasında, yalnızca alışveriş olanakları ve bankalar/ATM'lerin gösteriminde kadınların lehine bir fark var gibi görünmektedir. Kampüs, genel olarak hem kadınlar hem de erkekler tarafından eşit koşullarda kullanılabilirliği ve deneyimlenebilirliği için cinsiyetin mekânsal temsildeki belirleyici etkisi azalmaktadır. Kadınlar tarafından da erkekler tarafından da kampüsün birlikte ve eşit koşullarda deneyimlenebiliyor olmasının, mekânsal temsilde olası cinsiyet farklarını hafiflettiği söylenebilir. Bu örnekte, mekânsal bağlamın farklı gruplar tarafından paylaşılabilir olmasının, bilişsel haritalardaki öge sayısı, çeşitliliği ve bunların coğrafi dağılışı bakımından cinsiyetler arası keskin bir farkın ortaya çıkmasını engellediği düşünülebilir.

Dolayısıyla, kadınların ve erkeklerin (ölçeği ne olursa olsun) herhangi bir yeri birlikte kullandıkları takdirde, cinsiyete dayalı mekânsal algılama ve temsil farklarının azaltılabileceği eldeki bulgulardan anlaşılmaktadır. Bu göz önüne alındığında, kadınların çevresel algıları ve mekân kullanımları açısından erkeklerden daha geride olduklarına dair özcü ve cinsiyetçi yaklaşımların önüne geçebilecek, ayrıştırıcı olmayan mekânsal düzenlemelere gidilmesi gerektiğinin altı önemle çizilmelidir. Yüksek eğitim düzeyi ve birlikte mekân kullanımı sağlandığında, bir kampüs ortamında cinsiyete dayalı farkların azalabiliyor olması, bunun başka mekânsal bağlamlarda (bir şehirde ya da bir şehrin farklı alanlarında) da başarılabilirliğine işaret etmektedir.

Kampüs içinde yakın zamanlarda yaşanan mekânsal değişim süreci ve uygulamalar göz önüne alındığında (girişlerin kontrollü hale getirilmesi, yurtlarının erkek öğrencilerin kullanımına kapatılması vb.), kampüsün farklı kullanıcıları tarafından nasıl algılandığı, gerçek hayatta yaşanan fiziksel değişimin, temsili mekânın değişimini de beraberinde getirip getirmediği önemli bir inceleme konusu olabilir. İnsanların mekân kullanım alışkanlıklarının saptanması (örneğin buluşma noktası, yer tarifi için referans noktası, iki nokta arasında yoğun kullanılan kestirme güzergâhlar gibi), bir yerde değişiklik ve yeniden düzenleme yapma hususunda yol gösterici olacaktır.

Öğrencilerin yanı sıra, akademisyenler, idari personel ve ziyaretçiler şeklinde büyük bir çeşitlilik gösteren kampüs kullanıcılarının zihinsel temsillerindeki farklılıkların saptanması yoluyla, daha yaşanabilir ve paylaşılabilir mekânsal düzenlemelerin yapılması mümkün olabilir. Bu noktada, davranışsal coğrafyanın amacına ilişkin olarak Tolun'un (1980) sözlerini anımsamakta yarar vardır: Davranışsal coğrafya çalışmalarının temelinde, "insan-çevre ilişkisinin derinine inme çabası yatmaktadır" ve asıl amaç da "bilinçli bir mekân düzenlemesine katkıda bulunmaktır."



Şekil 7. Edebiyat Fakültesi, erkek, 25 yaş, blok stil.

Figure 7. Faculty of Letters, male, 25 y.o., block style map.

Kaynakça

- Akengin, H., Ayaydın Y. (2017). Mekânı Algılama ve Zihin Haritalarının Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma Marmara. *Coğrafya Dergisi* 36:48-56.
- Aksoy, B., Koç, H. (2012). Türkiye'de Öğrenim Gören Lisans Öğrencilerinin Zihin Haritasında Avrupa Birliği Algısı: Ankara İli Örneği. *Milli Eğitim*, 196, 107-123.
- Aksoy, B., Karaçalı, H. (2014). Sosyal Bilgiler Öğretmen Adaylarının Ortadoğu Algısı: Sinop Üniversitesi Örneği. *Uluslararası Türk Eğitim Bilimleri Dergisi*. 2 (2), 14-24.
- Aliağaoğlu, A. (2007). Davranışsal Coğrafyaya Bir Örnek: Öğrenci Merkezli Balıkesir Şehir İmajı. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17 (1), 17-44.

- Aydın, G., Baysan, S., Aydoğan, S. (2017). Perceptions in the Mind Maps of Turkish Children Living in England at Primary Education Level about their Home Country Turkey and the World. *International Journal of Languages' Education and Teaching*, 5(4), 521-541.
- Ayvaloğlu, N. (1993). İstanbulluların Zihnindeki İstanbul: İstanbul'un Kognitif İmajının İncelenmesi. *Psikoloji Çalışmaları* 19, 5-50.
- Baysan, S., Aydın, G. (2018). Yabancı Dil Olarak Türkçe Öğrenenlerin Ülke Algıları. *Electronic Turkish Studies*, 13(11), 317-344.
- Beatty W.W., Tröster, A. (1987). Gender Differences in Geographical Knowledge. *Sex Roles*, 16(11/12), 565-590.
- Berelson, B. (1968). Behavioural Sciences. in D. L. Sills. ed. *International Encyclopedia of the Social Sciences* 2. London: Mac Millan, 41-45.
- Bilgin, N. (1999). *Sosyal Psikolojide Yöntem ve Pratik Çalışmalar*. Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir.
- Biter, Z. (2008). *Kurumsal Binalarda Tasarım İlkeleri ve İnsan Mekân İlişkileri*. Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Chen, C.H., Chang, W.C., Chang, W.T. (2009). Gender differences in relation to wayfinding strategies, navigational support design, and wayfinding task difficulty. *Journal of Environmental Psychology*, 29, 220-226.
- Downs, R.M., Stea, D. (1973). *Image and Environmet: Cognitive Mapping and Spatial Behaviour*. Chicago: Aldine Publishing Company
- Fisher, P.F., Orf, T. M. (1991). An investigation of the meaning of near and close on a university campus. *Computers, Environment and Urban Systems*, 15 (1-2), 23-35.
- Gold, J. R. (1980). *An Introducton to Behavioural Geography*. Oxford: Oxford University Press.
- Gold, J. R. (1982a). *Behavioural Geography in French Language Literature: A Bibliography*. Public Administration Series: Bibliography. Monticello, Illinois.
- Gold, J. R. (1982b). *Behavioural Geography in German and Italian Language Literature: A Bibliography*. Public Administration Series: Bibliography. Monticello, Illinois.
- Gökten, M. (1985). *Kentsel Alanların Algılanması ve Kentsel İmajlar: İzmir Kentine İlişkin Bir Psikolojik Haritalama Çalışması*. Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Gökten, C., Südaş, İ. (2014). The Image of Australia: A Case Study on the Mental Maps of Turkish Immigrants in Sydney. *Journal of Geography and Geology*, 6(2), 82-92.
- Göregenli, M. (2013). *Çevre Psikolojisi: İnsan-Mekân İlişkileri*. İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Göregenli, M., Karakuş, P., Umuroğlu, İ., Ömürüş, E. (2013). *Selçuk Kent Belleği: Dün, Bugün ve Geleceğin Zihinsel Temsilleri*. Selçuk Belediyesi Yayınları, İzmir.
- Herman, J. F., Kail, R. V. Siegel, A.W. (1979). Cognitive maps of a college campus: A new look at freshman orientation. *Bulletin of the Psychonomic Society*, 13(3), 183-186.
- Jacobson, D. (2006). Behavioral Geography in B. Warf (Ed.). *Encyclopedia of Human Geography*, 17-18.
- Kaba, B., Südaş, İ. (2018). *Mavişehir'in Belirli Kuralları Vardır: Kapalı Yerleşmelerde İnsan-Mekân İlişkileri*. 1. Basım. Yayın No: 199, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir.
- Kalelioğlu, M. R. (2013). *Bolu Kentinde İkametgâh Memnuniyeti Bağlamında Kent İçi Hareketlilik*. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Kara, B. (1997). *Kentsel Mekânların Algılanması ve Mekânsal İmaj ile Bornova Kent Meydanı Örneğinde Bir Bilişsel Haritalama Çalışması*. Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Karadağ, A., Turut, H. (2013). Üniversite Öğrencilerinin Kentsel Çevre Algısı Üzerine Bir Araştırma: İzmir Örneği. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 11(1), 31-51.
- Karakuş, P. (2007). *İzmir Kültürparkı'nın, İzmirli Açıısından Anlamı ve Kültürpark Hakkındaki Temsilleri*. Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Keçeli, A., Sariusta, F. (2013). Medya Alışkanlıkları ve Kent Algısı İlişkisi Üzerine Bir Deneme: Diyarbakır Örneği. *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4(2), 327-346.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: The MIT Press .
- Milgram, S. (1972). A Psychological Map of New York City. *American Scientist*, 60(2), 194-200.
- Milgram, S. (1976). *Psychological Maps of Paris*. H. Proshansky vd. (der.) Environmental Psychology Holt, Rinehart & Winston, New York.
- Montello, D. R. (2013). Behavioral geography. In B. Warf (Ed.), Oxford Bibliographies in Geography. New York: Oxford University Press.
- Ömürüş, E. (2007). *Bir Kamusal Alan Örneği Olarak Konak Meydanı'nın Mekân Kullanımı Açısından İncelenmesi*. Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Öz, İ. (2015). *Ege Üniversitesi Kampüsü'nün Zihinsel Temsili*. Ege Üniversitesi Coğrafya Bölümü Yayınlanmamış Lisans Tezi, İzmir.
- Özdemir, N. (2014). Öğretmen Adaylarının Türkiye'nin Yeryüzü Şekilleri Konusundaki Zihin Haritalarını Geliştirmeye Yönelik Deneysel Bir Çalışma. *Turkish Studies*, 9(5), 1685-1706.
- Özdemir, N. (2017). Türkiye'de Öğrenim Gören Yabancı Uyruklu ve Türk Öğrencilerin Zihin Haritalarında Afrika Kitası: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Örnekleme. In Arslan, F. (Editör) *Türkiye Coğrafyası Araştırmaları* - Prof. Dr. Mesut Elibüyük'e Armağan, 399-430.
- Özgür, M. (2009). İkametgâh Memnuniyeti ve Şehir İçi İkametgâh Hareketliliği. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 7 (2), 111-127.
- Özgür, M., Yasak, Ü. (2009). Şehir İçi İkametgâh Hareketliliğine Kuramsal Bir Bakış. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 7 (1), 39-50.
- Saarinen, T. F. (1987). *Centering of the Mental Maps of the World*. University of Arizona Department of Geography and Regional Development Discussion Paper, Tuscon Arizona.
- Saarinen, T. F., MacCabe, C. L. (1989). The Finnish Image of the World and the World Image of Finland. *Terra*, 101(1), 81-93.
- Self, C.M., Gopal, S., Golledge, R. G., Fenstermaker, S. (1992). Gender-related differences in spatial abilities. *Progress in Human Geography*, 16 (3), 315-342.
- Südaş, İ., Gökten, C. (2012). Cognitive Maps of Europe: Geographical Knowledge of Turkish Geography Students. *European Journal of Geography*, 3(1), 45-56.
- Taş, H.İ. (2003). Zihinsel Haritalama ve Öğrencilerin Zihnî Haritalarını Geliştirme Yolları. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 8, 1-18.
- Tolun, B. (1980). Davranışlara Yönelik Coğrafya: Anglo-Saksonların 'Behavioral Geography'si ve Sosyo-Ekonomik Deneyimleri. *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, 23, 257-278.
- Tunçel, H. (2002). Türk Öğrencilerinin Zihin Haritalarında İslam Ülkelere. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12 (2), 83-103.
- Tunçel, H. (2009). Kentsel Mekânın Algılanması: Elazığ Örneği. *V. Ulusal Coğrafya Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. s. 231-238 Ankara.
- Tümertekin, E., Özgüç, N. (2017). *Beşeri Coğrafya: İnsan Kültür Mekân*. Çantay, İstanbul.
- Tümertekin, E., Özgüç, N. (2012). *Coğrafya: Geçmiş, Kavramlar, Coğrafyacılar*. Çantay, İstanbul.
- Üçışık-Erbilen, S. (2012). Kentsel Mekân Algılamasına Bir Örnek: Gazi mağusa (İsmet İnönü Bulvarı). *Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1, 157-166.
- Yazan, S., Bekaroğlu, E. (2018). Türk Coğrafyacılarının Disipliner İlişkileri Üzerine Ampirik Bir Araştırma. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 16 (1), 37-67.



İç Anadolu Bölgesi'nin ekstrem sıcaklık özellikleri

Extreme temperature characteristics of Central Anatolia Region

Zahide Acar*^a 

^aÇanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Çanakkale.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 25.06.2018

Kabul/Accepted: 18.12.2018

Anahtar Kelimeler:

İç Anadolu Bölgesi
 Ekstrem sıcaklık
 Mann-Kendall
 Trend

Keywords:

Central Anatolia Region
 Extreme temperture
 Mann-Kendall
 Trend

*Sorumlu yazar/Corresponding author:
 (Zahide ACAR) zdeniz@comu.edu.tr

DOI: 10.17211/tcd.436198

Atıf/Citation:

Acar, Z. (2018). İç Anadolu Bölgesi'nin ekstrem sıcaklık özellikleri. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 93-99. DOI:10.17211/tcd.436198

ÖZ / ABSTRACT

İç Anadolu Bölgesi, Türkiye'nin coğrafi bölgelerinden biridir. Türkiye'nin iç kesimlerini kapsayan bölgede 13 il yer alır. Çalışma kapsamında bölgenin tüm coğrafyasını temsil edecek şekilde 52 istasyon verisinden yararlanılmıştır. Genel olarak, çalışma alanının hava sıcaklıklarındaki artış eğilimi (özellikle gece sıcaklıkları) dikkat çekicidir. Son zamanlarda daha sık yaşanan sıcak-soğuk hava dalgaları ve şiddetli yaz kuraklıkları sosyo-ekonomik açıdan önemli problemlere neden olacak düzeydedir. Çalışmanın amacı, İç Anadolu Bölgesi'nin yaz ve kış mevsimlerindeki sıcaklıkların alansal ve zamansal dağılım desenlerini anlamak, ekstrem sıcaklık (sıcak ve soğuk) olaylarını belirlemek ve ekstrem olayların bölgesel özelliklerini incelemektir. Çalışma kapsamında verilerin temel istatistikler tanımlanmıştır. Maksimum ve minimum sıcaklık verilerinde herhangi bir önemli değişikliğin olup olmadığına karar vermek için Kruskal-Wallis (K-W) sınaması uygulanmıştır. Verilerdeki değişkenliğin doğası ve büyüklüğünü anlamak için Mann-Kendall (M-K) sıra ilişki katsayısı yöntemi kullanılmıştır. Sıcaklık verilerine uygulanan Kruskal-Wallis test istatistiğine göre özellikle sıcaklıklarda istasyonların çoğunda yaz mevsiminde istatistiksel olarak anlamlı inhomojenlik gözlenmiştir. M-K test istatistiğine göre, sıcaklık ekstremlerinde (yaz günü, tropikal gece, ekstrem sıcak gün, sıcak gün) istatistiksel olarak anlamlı bir artış bulunur.

Central Anatolia Region is one of seven geographical regions of Turkey. The area covering the internal parts of Turkey, is located in 13 provinces. In the study, 52 station data were used to represent the entire geography of the region. In general, the trend to increasing at the air temperatures (especially at night temperatures) is remarkable. In recent times, hot-cold weather fluctuations and severe summer droughts have been more frequently, are more likely to cause significant socio-economic problems. The aim of the study is to understand the spatial and temporal distribution patterns of the temperatures in the summer and winter of the Central Anatolia Region, to determine extreme temperature (hot and cold) events and to examine the regional characteristics of extreme events. Basic statistics of the temperature data are defined within the scope of the study. The Kruskal-Wallis (K-W) test was performed to determine whether there was any significant change in the maximum and minimum temperature data. The Mann-Kendall (M-K) order correlation coefficient method was used to understand the nature and magnitude of variability in the data. According to the Kruskal-Wallis test statistic, statistically significant inhomogeneity was observed especially in the summers of the stations in most of the temperatures. According to the MK test statistic, there is a statistically significant increase in the temperature extremes (summer day, tropical night, extreme warm day, warm day).

1. Giriş

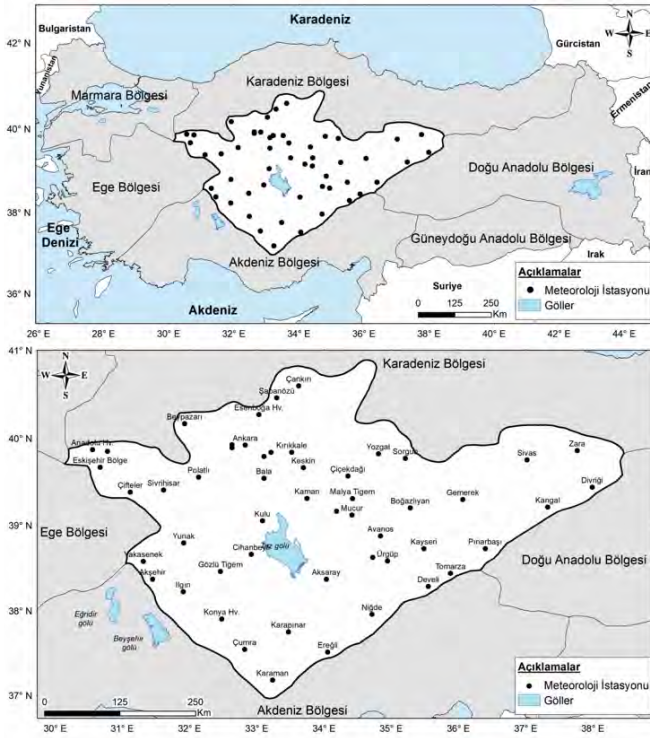
Yerküre iklimi, jeolojik devirler boyunca çeşitli değişimlere uğramıştır. Bu değişimlerin süreleri milyon ile ifade edilen yıllardan bin ile ifade edilen salınımlara kadar değişik ölçeklerde olmuştur. İklimlerdeki bu doğal değişim süreci bugün de devam etmektedir. Ancak bugünü eski çağlardan ayıran fark, insanoğlunun doğal sürece olan müdahalesidir (Gönençgil, 2008).

IPCC, beşinci değerlendirme raporunun sonuçlarına göre, Yerküre yüzey sıcaklıkları 1850'den beri artmaktadır. Her bir on yıl bir öncekinden daha sıcak olacak şekilde sıcaklıklar devamlı bir artış göstermiştir. Özellikle, son otuz yıldır Yerküre yüzey sıcak-

lıkları ardi ardına daha sıcak olmuştur. Küresel ortalama birleştirilmiş kara ve okyanus yüzey sıcaklıkları, 1880-2012 döneminde 0.85 °C artmıştır. Tek en uzun veri setine bağlı olarak, 1850-1900 ve 2003-2012 dönemleri arasındaki toplam artış 0.78°C'dir (IPCC, 2014).

Ekstrem sıcaklık olayları, uzun süreli sıcak veya soğuk hava akışları iklim sistemi ve insan konforu açısından önemli etkilere sahiptir. İklim değişikliğinin kabul edilen etkilerinden bir olan ekstrem hava olayları Yerküre'nin bir çok bölgesinde görülmektedir. Bu ekstrem sıcaklık olayları özellikle bazı alanlarda çoğun-

lukla artış yönünde belirgin bir eğilim göstermektedir. Yerküre'nin değişen kara ve deniz suyu sıcaklıkları ile tümleşik yüzey sıcaklıkları son yıllarda artış yönünde önemli değişiklikler göstermektedir.



Şekil 1. Çalışma alanının yerbuldurma haritası.

Figure 1. Location map of the study area.

1998'den 2014 yılına kadar iklimin doğal değişkenliği nedeniyle ısınmanın yavaşlamasına rağmen, son yıllarda yerküre iklim sisteminin yaklaşık $1W/m^2$ 'lik net enerji kazancına yol açan üst atmosferdeki sabit enerji dengesizliği nedeniyle deniz seviyesinde herhangi bir yükselme görülmemiştir (Hu ve Bates, 2018). IPCC beşinci raporuna göre, Avrupa'da ortalama sıcaklıklarda artışlar devam etmektedir. Bölgesel ve mevsimsel sıcaklık artış farkları Kuzey Avrupa'da daha büyüktür. 1950'den beri yüksek sıcaklık ekstremleri (sıcak günler, tropikal geceler ve sıcak hava dalgaları) daha sık hale gelirken, düşük sıcaklık ekstremleri (soğuk hava dalgası, donlu günler) daha az yaşanmaktadır (Kovats, vd., 2014).

Küresel ya da bölgesel ölçekte yaşanan sıcaklık değişkenlikleri tüm ekosistemler üzerinde dramatik bir etkiye sahiptir. Yağış değişkenliğinin fazla olduğu alanlarda sıcaklık ve yağış miktarlarında yaşanan ya da yaşanabilecek değişimlerin sonuçları da büyük olacaktır.

Akdeniz havzası, hem IPCC değerlendirmelerine hem de yapılan birçok çalışmaya göre iklim değişikliği etkilerine karşı en hassas olan alanlardan biridir (Maheras vd., 2006; Kuglitsch vd., 2010). Doğu Akdeniz ve Orta Doğu'nun kuzey kesimi $6-10^{\circ}C$ arasında artan ısı dalgası genişliğine maruz kalabilir ve güney kesimi ise 2-3 ayını daha fazla birleşik sıcak günler ve tropikal geceler yaşayabilir (Zittis vd., 2015).

İç Anadolu Bölgesi, sıcaklık ekstremlerinin belirgin yaşandığı bölgelerden biridir. Bu çalışmada, ekstrem sıcaklıklardaki alan sal ve zamansal değişkenlikleri doğasını ve büyüklüğünü anlamaya çalışılmıştır. Bu nedenle de bölge genelinde oldukça fazla

istasyon sayısı ile yaşanan sıcaklık ekstremleri değerlendirilmiştir. Sıcaklık afetleri hakkında bölge genelinde elde edilen bilgi, ekstrem sıcaklık olaylarını anlamaya, riskleri azaltmaya ve etkilerini yönetme kolaylığı sağlayacaktır.

2. Veri ve Yöntem

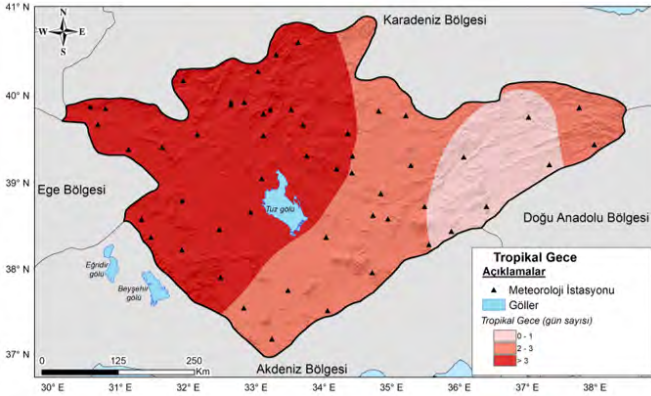
Çalışma alanı, Türkiye'nin iç kesimlerini kapsayan İç Anadolu Bölgesidir. Bu coğrafi bölgede 13 il merkezi yer alır. Çalışma kapsamında bölgenin tüm coğrafyasını temsil edecek şekilde Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nden sağlanan 52 istasyonun sıcaklık verisinden yararlanılmıştır (Şekil 1 ve Tablo 1).

Çalışmada kullanılan günlük sıcaklık verilerinin uzunlukları istasyonlara göre değişmektedir. İstasyonların büyük bir kısmı 1965-2017 dönemine ait sıcaklık verilerini kapsarken, en kısa gözlemlerin olduğu istasyonların ise verileri sadece 2007-2017 dönemini kapsar.

Tablo 1. Çalışmada kullanılan istasyonlara ait enlem, boylam, yükselti ve veri bilgileri.

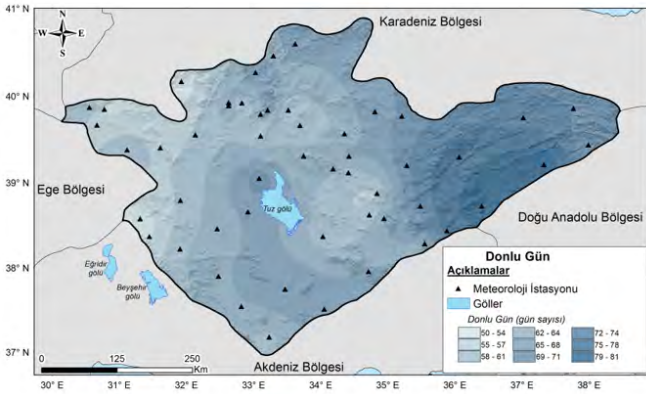
Table 1. Latitude, longitude, elevation and data information belonging to the stations used in the study.

İstasyon adı	Enlem	Boylam	Yükselti (m)	Veri Aralığı
Çankırı	40.6086	33.6102	751	1965-2017
Sivas	39.7437	37.0020	1294	1965-2017
Anadolu Havaalanı	39.8119	30.5287	787	1991-2012
Eskişehir Havaalanı	39.7810	30.5797	786	2000-2017
Eskişehir Bölge	39.7656	30.5502	801	2007-2017
Esenboğa Havalimanı	40.1240	32.9992	959	1965-2017
Etimesgut	39.9559	32.6854	806	1995-2017
Ankara	39.9727	32.8637	891	1965-2017
Kırıkkale	39.8433	33.5181	751	1965-2017
Elmadag Radar	39.7985	32.9716	1807	2007-2017
Yozgat	38.8205	34.8159	1301	1965-2017
Kırşehir	39.1639	34.1561	1007	1965-2017
Gemerek	39.1850	36.0805	1182	1965-2017
Cihanbeyli	38.6503	32.9226	969	1965-2017
Aksaray	38.3705	33.9987	970	1965-2017
Nevşehir	38.6163	34.7025	1260	1965-2017
Keskin	38.6870	35.5000	1094	1965-2017
Akşehir	38.3688	31.4297	1002	1965-2017
Konya Havaalanı	37.9837	32.5740	1031	1965-2017
Karaman	37.1932	33.2202	1018	1965-2017
Ereğli Konya	37.5255	34.0485	1046	2004-2017
Niğde	37.9587	34.6795	1195	1965-2017
Şabanözü	40.4742	33.2857	1060	2006-2017
Etimesgut	39.9500	32.6833	806	1965-1991
Beyşehir	40.1608	31.9172	682	1965-2017
Sorgun	39.8016	35.1805	1116	1988-2017
Elmadag Barutsan	39.9200	33.2125	1102	2010-2017
Zara	39.8928	37.7473	1338	1965-2017
Çifteler	39.3659	31.0209	900	2004-2017
Sivrihisar	39.4453	31.5354	1070	1965-2017
Polatlı	39.5834	32.1624	886	1965-2017
Bala	39.5546	33.1089	1250	2004-2017
Keskin	39.6682	33.6118	1140	1977-2017
Çiçekdağı	39.6067	34.4235	900	1972-2017
Divriği	39.3618	38.1142	1121	1965-2017
Malya TIGEM	39.3038	34.3421	1127	2007-2017
Kulu	39.0788	33.0657	1005	1965-2017
Kaman	39.3652	33.7064	1075	1966-2017
Mucur	39.0602	34.3767	1074	2004-2017
Boğazlıyan	39.1897	35.2532	1070	1965-2017
Kangal	39.2428	37.3890	1521	1966-2017
Yunak	38.8205	31.7258	1148	1971-2017
Pınarbaşı	38.7215	36.3904	1542	1965-2017
Yakasenek	38.5529	31.1730	1054	2005-2017
İlgın	38.2763	31.8940	1036	1969-2017
Avanos	38.7200	34.8538	951	1997-2017
Ürgüp	38.6218	34.9144	1068	1972-2017
Develi	38.3744	35.4797	1204	1965-2017
Tomarza	38.4522	35.7912	1402	1965-2017
Gözlü TIGEM	38.4919	32.4563	111	2007-2017
Çumra	37.5658	32.7900	1014	1972-2017
Karapınar	37.7143	33.5267	996	1965-2017



Şekil 3. Tropikal gece sayılarının alansal dağılışı.
Figure 3. Spatial distribution of the numbers of tropical night.

rak kırsal ve kentsel alanlar çevresinde belirgin farklılıklar bulunur. Örneğin; Çiçek (2005) çalışmasında Ankara'da şehir ve kırsal alanlar arasındaki yıllık ortalama sıcaklık farkını 2.01°C olarak belirtmiştir. Bu durum özellikle Ankara gibi metropol olan şehirler ve yakın çevresinde donlu gün sayılarının belirgin bir şekilde düşmesine neden olur. Bölgenin doğusunda, yükseltinin fazla olduğu platoluk sahalar ve küçük ölçekli kentsel yerleşimlerin olduğu alanlarda donlu gün sayıları en yüksek değerlere ulaşır (Şekil 4).

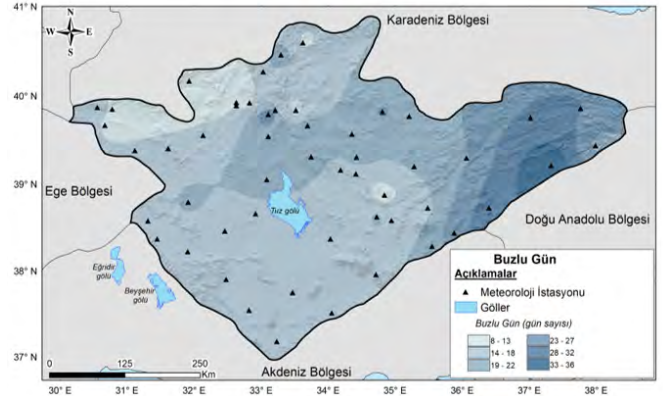


Şekil 4. Donlu gün sayılarının alansal dağılışı.
Figure 4. Spatial distribution of the numbers of frost day.

Buzlu günler, maksimum sıcaklığın bütün gün boyunca 0°C'nin altında olduğu günlerdir. Buzlu günler, bölgenin batısından doğusuna doğru artar. Buzlu günlerin en fazla görüldüğü yerler Sivas çevresindeki istasyonlardır (Şekil 5). Bu istasyonların buldukları alanlar ve yakın çevreleri 1200m'den yüksek platoluk sahalardır. Bölgenin dağlık alanları dışındaki en yüksek rakımına sahip olan Sivas çevresindeki istasyonlarda (Kangal, Zara, Divriği ve Pınarbaşı) yaklaşık olarak bir ay buzlu gün yaşanır. Kentsel alan özelliği ile Ankara çevresinde yıl içindeki buzlu gün sayıları 15 günün altındadır. Kentsel özelliğinin yanında bölgenin batı kesimlerinin topoğrafyası dağlık alanları dışında 1000m'nin altında ova ve platoluk yüzeylerden oluşur. Benzer şekilde topoğrafyanın daha sade olduğu Aksaray- Avanos çevresi benzer şekilde en düşük buzlu gün ortalamaları 15 günün altında yaşanmaktadır.

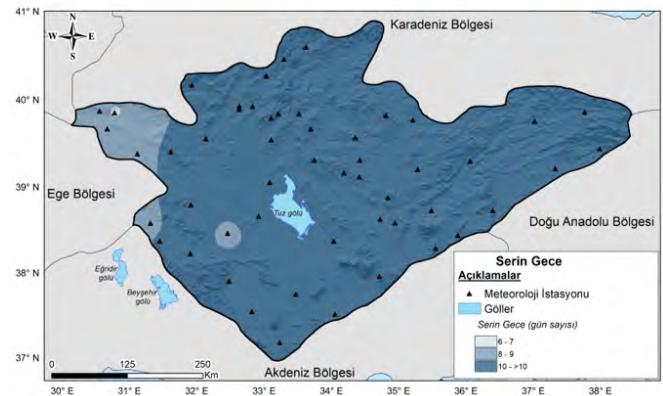
Donlu ve buzlu geçen günler özellikle tarımsal faaliyetler ve bitki hayatı bakımından önemlidir. Donlu ve buzlu geçen günler bölgenin yüksek engebeye sahip olan alanlarında yayılış gösterirler. Bölgenin yüksek platoluk alanlarında kış mevsiminin

2/3'ünde don olayı egemendir. Buzlu günler ise bu yüksek kesimlerde kış mevsiminin yaklaşık 1/3'ünü oluşturur. Karasal bir iklime sahip olan bölge genelinde don olayı oldukça önemli bir yer tutar.



Şekil 5. Buzlu gün sayılarının alansal dağılışı.
Figure 5. Spatial distribution of the numbers of ice day.

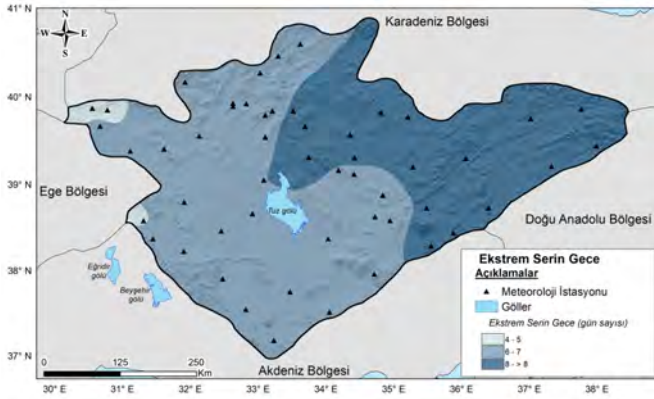
Serin geceler, yaz mevsimi minimum sıcaklık verilerinin uça, en düşük sıcaklıklara sahip olduğu günlerdir (<5th persantil). Serin gece sayılarının alansal dağılışı incelendiğinde en yüksek gün ortalamalarına, topoğrafyanın homojenlik gösterdiği, bölgenin doğusunda rastlanır. Bu alandaki istasyonların yükseltisi 1500m'nin üzerindedir. Yaz mevsiminde, serin geceler en fazla bölgenin en engebeli topoğrafyasına sahip olan doğu kesimindedir. Bu alanlar çoğunlukla geniş platoluk sahalardan oluşur (Şekil 6). Yaz mevsiminde, yükselti serin gecelerin belirlenmesinde en belirleyici faktördür. Yükseltinin belirgin olarak fazla olduğu ve nüfus yoğunluğunun az olduğu bölgenin doğusunda serin geceler batıya göre 3-4 gün daha fazladır. En düşük serin geceler ise İç Anadolu Bölgesi'nin kuzeybatısında yaşanır. Burada yer alan Yukarı Sakarya ovaları, bölgenin en az yükseltisine sahip olan alanlardır. Ayrıca kentsel alanlar, gece sıcaklıklarının daha sıcak yaşanmasına neden olacak kentsel ısı adaları oluşturarak gece konforunun da azalmasını sağlarlar (Çiçek, 2005; Çiçek ve Doğan, 2005).



Şekil 6. Serin gece sayılarının alansal dağılışı.
Figure 6. Spatial distribution of the numbers of cold night.

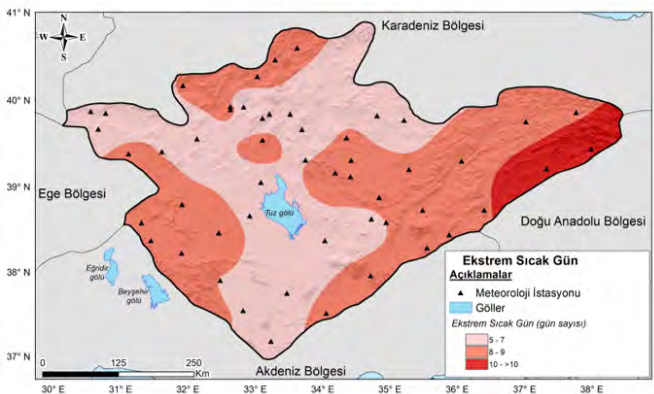
Ekstrem serin geceler, yaz mevsimi minimum sıcaklık verilerinin en düşük yaşanan, en uç değerdeki günlerdir (<1st persantil). Ekstrem serin geceler, her istasyonun uzun yıllık verileri ile her bir istasyon için hesaplanmıştır. Ekstrem serin gecelerin alansal

dağılımında, en düşük değerler Tuz gölünün batısında kalan alanda gözlenir. En fazla ekstrem serin geceler topoğrafyanın yüksek olduğu Yozgat-Sivas illerindeki istasyonlarda gözlenir. Bu alanlar aynı zamanda yoğun nüfusa sahip olmayan istasyonlar oldukları için kentsel ısı adası etkilerinden uzaktırlar. İç Anadolu Bölgesi'nin batı ve doğusu arasındaki ortalama 2-2.5 günlük ekstrem serin gece farkları batı kesiminde yer alan istasyonlarda yaz mevsimindeki ısınma eğilimlerinin daha kuvvetli olduğunun da bir göstergesidir (Şekil 7).

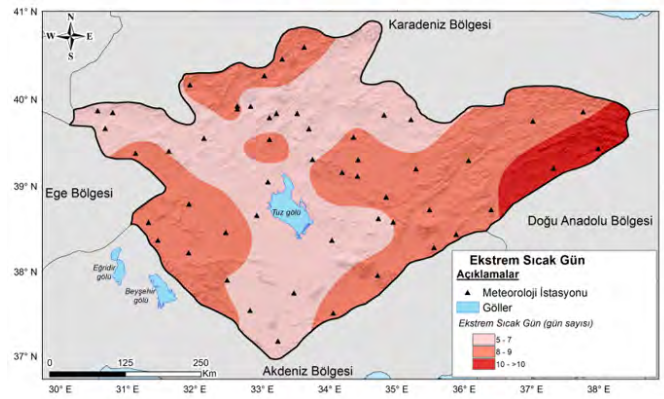


Şekil 7. Ekstrem serin gece sayılarının alansal dağılışı.
Figure 7. Spatial distribution of the numbers of extreme cold night.

Ekstrem sıcak günlerin en yüksek değerleri, İç Anadolu Bölgesi'nin doğusunda yoğunlaşmıştır. Anadolu Havaalanı, Eskişehir Havaalanı ile dağ istasyonu olan Elmadağ istasyonlarında en düşük ekstrem sıcaklara sahiptir. Bu istasyonlarda yaz mevsimi boyunca ortalama 5.5-6 gün yaşanır. Bölgenin güneyi ve kuzeyinde ekstrem sıcak gün sayıları 7 günün üzerindedir. Bölge genelinde en yüksek ekstrem sıcaklıklar 1200m'nin üzerindeki rakımıyla çoğunlukla geniş platoluk alanlarda yer alan istasyonlarda yaşanır. Karasallığın etkili olduğu bu alan yaz mevsimi gündüz en yüksek sıcaklıklarının yaşandığı alanlara karşılık gelir (Şekil 8). Yaz mevsiminde bölgede yaşanan aşırı sıcaklıklar karasallığın etkisinin en büyük göstergesidir. Yaz mevsiminde Konya ve çevresinde güney ve doğu yönlü rüzgarlar etkilidir. Özellikle, yaz mevsiminde Muson alçak basıncının etki alanını kuzeye doğru kaydırmasıyla birlikte Türkiye'nin çoğunlukla Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ni etkisi altına alan sıcak ve kavurucu samyeli rüzgarı Tuz gölünün doğusu ve güneyinde de etkinliğini hissettirir.



Şekil 8. Ekstrem sıcak gün sayılarının alansal dağılışı.
Figure 8. Spatial distribution of the numbers of extreme warm day.



Şekil 9. Sıcak gün sayılarının alansal dağılışı.
Figure 9. Spatial distribution of the numbers of warm day.

Sıcak günler, maksimum sıcaklık verilerinin en yüksek yaşandığı uçtaki değerlerdendir. Sıcaklıklar genel olarak normal dağılım gösterirler. Sıcak günler, normal dağılımın en sıcak olan uçların %95 olan kısmındaki maksimum uçtan ortalamaya daha yaklaşan değerlere karşılık gelir. Sıcak günlerin dağılışı, genel olarak ekstrem sıcak günlere benzer. İç Anadolu Bölgesi'nde en yüksek sıcak gün değerleri bölgenin güneyinde ve doğusundadır.

Yaz mevsiminde, Konya ve çevresinde, güney ve doğu sektörlü rüzgarlar yazın sıcak ve kavurucu etki yaparlar. Bu etki bazı köylerde "sam vurması" kelimesiyle ifade edilir (Erol, 1963). "Sam vurması" ekstrem sıcak ve sıcak günler üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Yaz mevsiminde artan yüksek sıcaklıklar, sıcak esen rüzgarlarla etkisini birleştirerek yöre ve çevresi için oldukça önemli sıkıntıya neden olmaktadır.

4. Sıcaklık İndislerinin Zamansal Desenleri

Çalışma alanında yer alan istasyonlara uygulanan Mann-Kendall eğilim analizine göre bölge genelinde yaz günü, tropikal gece, ekstrem sıcak gün ve sıcak gün indislerinde istatistiksel olarak anlamlı artış eğilimleri vardır (Tablo 3).

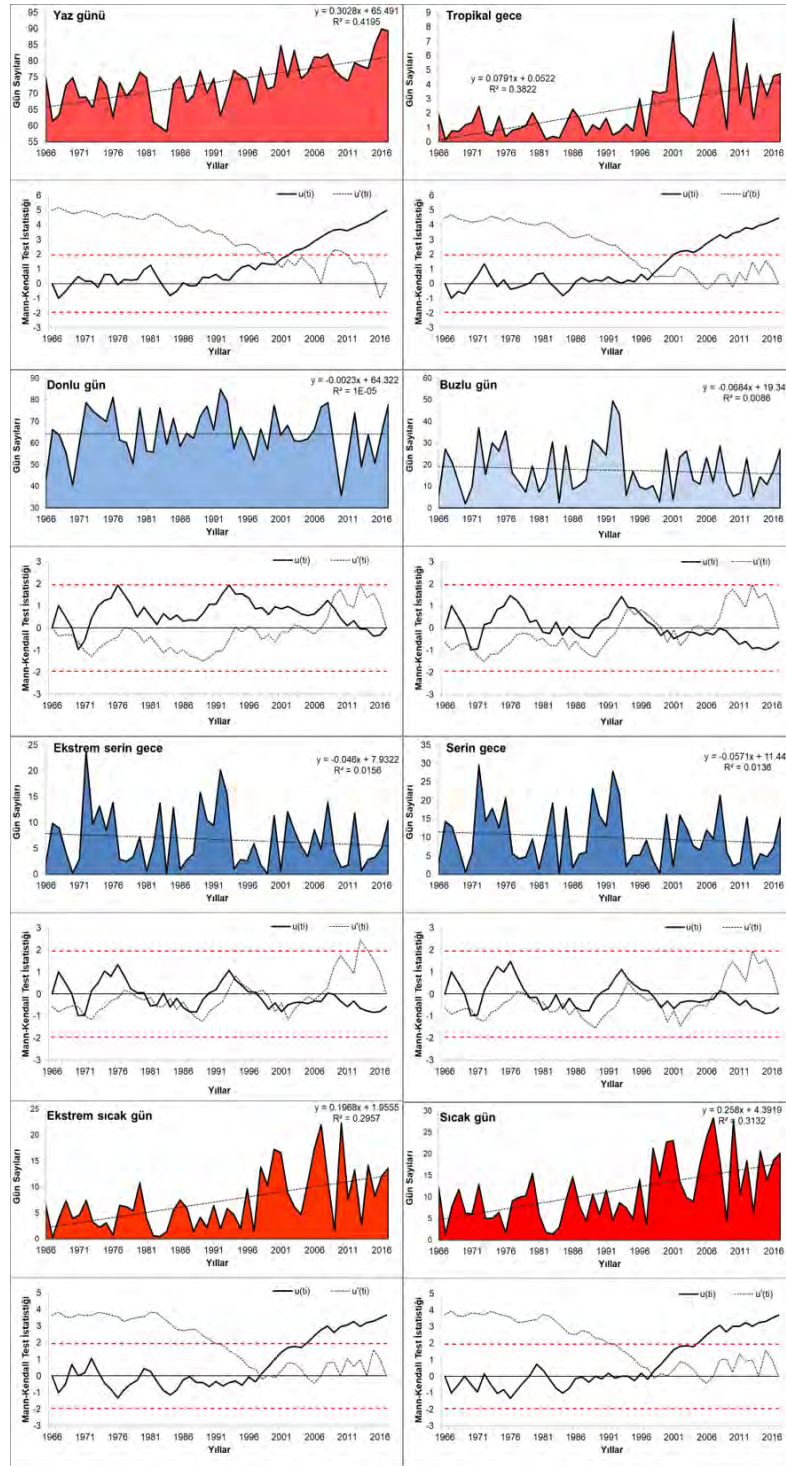
Tablo 3. Çalışma alanındaki istasyonların sıcaklık indislerine göre test istatistikleri.

Table 3. Test statistics based on the temperature indices of the stations in the study area.

Sıcaklık İndisi	M-K u(t) değeri	Eğilim
Yaz Günü	4.97	%95 güven aralığında artış eğilimi var
Tropikal Gece	4.47	%95 güven aralığında artış eğilimi var
Donlu Gün	0.02	%95 güven aralığında artış veya azalış yok
Buzlu Gün	-0.63	%95 güven aralığında artış veya azalış yok
Ekstrem Serin Gece	-0.57	%95 güven aralığında artış veya azalış yok
Serin Gece	-0.63	%95 güven aralığında artış veya azalış yok
Ekstrem Sıcak Gün	3.66	%95 güven aralığında artış eğilimi var
Sıcak Gün	3.71	%95 güven aralığında artış eğilimi var

Yaz günleri bölge genelinde ortalama 74 gün ile oldukça yüksek bir değere sahiptir. Yaz mevsiminin büyük bir kısmında maksimum sıcaklıklar bölge genelinde 25°C üzerinde geçmektedir. İndisin zamansal dağılımında 1990'lardan itibaren bir değişim göze çarpar. 2000 yılı bölge için yaz günlerindeki değişim noktasıdır. 2002'den itibaren ise bölge genelindeki yaz günü indisinde yaşanan artış, istatistiksel olarak anlamlı bir eğilime dönüşmüştür.

Tropikal geceler, İç Anadolu Bölgesi genelinde 2 gün ortalamasına sahiptir. Yaz mevsimi gece sıcaklıklarında ısınma eğilimleri her istasyonda belirgin değildir. 1998 yazı bölge geneli için



Şekil 10. Sıcaklık indislerindeki değişimlerin ve eğilimlerin zamansal değişimleri.

Figure 10. Temporal changes and trends in temperature indices.

önemli değişiklik yılıdır. 2001 yılından itibaren tropikal gece sayılarında yaşanan artış istatistiksel olarak anlamlıdır. Bölge genelindeki eğilim yaz günü ile benzerlik gösterir. Özellikle 2000'li yılların başından itibaren önemli sıcak geçen geceler bölge genelinde sayıca artmaktadır.

Donlu günler, bölge genelinde kış mevsiminin oldukça soğuk geçtiğinin en önemli göstergesidir. Karasallık, bölge genelinde oldukça etkilidir. Kış mevsiminin yaklaşık 64 gününde minimum sıcaklıklar 0°C'nin altında yaşanmaktadır. Donlu gün sayılarında yıllararası değişkenlikler görülsede istatistiksel olarak anlamlı bir eğilim gözlenmemiştir.

Buzlu günler, anlamlı olmayan zayıf bir azalma eğilimi içermek-

tedir. Kış mevsimi boyunca bölge genelinde 17 gün buzlu olarak yaşanmaktadır. Buzlu gün sayılarında gözlenen zayıf azalma eğilimi, bölge genelinde kış mevsimi maksimum sıcaklıklarının 0°C'nin üzerinde yaşanmaya başladığının belirgin bir göstergesidir (Şekil 10).

Ekstrem serin gece ve serin geceler anlamlı olmayan zayıf bir eğilim içerir. Bölge genelinde, ekstrem serin geceler yaklaşık 6 gün, serin geceler ise yaklaşık 10 gün yaşanır. 1970'li yıllar ve 1990'lı yıllar ekstrem serin ve serin gece sayılarının en fazla yaşandığı dönemlerdir. Son yıllarda serin yaşanan günlerde azalmalar dikkate değer düzeydedir.

Ekstrem sıcak günler, bölge genelinde anlamlı artışın gözleendiği

indis dizisidir. 1990'lı yılların ortalarından itibaren başlayan değişim ile birlikte 2000'li yılların başlarından beri istatistiksel olarak bölge genelinde anlamlı artış eğilimleri yaşanmaktadır. Sıcak günler de ekstrem sıcak günler ile benzer bir eğilim gösterir. Sıcak gün indisindeki artış eğilimi 2000'lerden itibaren istatistiksel olarak anlamlıdır. Bölge genelinde yaz mevsiminde yaşanan ekstrem ve sıcak gün sayıları ortalama 7-11 gündür.

5. Sonuçlar

Türkiye'nin iç kesimlerinde yer alan İç Anadolu Bölgesi, kuzeyde Karadeniz, doğuda Doğu Anadolu, güneyde Akdeniz, batıda, Ege ve küçük bir alan ile Marmara Bölgeleri ile çevrilidir. Çalışma alanındaki kayıt süreleri 30 yılı aşan istasyonların verisinden yararlanılarak analiz ve değerlendirmeler yapılmıştır. Buna göre istasyonların önemli bir kısmında iklim değişikliğinin son yarıyıldan en önemli göstergelerinden biri olarak kabul edilen ekstrem yüksek ve düşük sıcaklıklar tespit edilmiştir.

İç Anadolu Bölgesi'nde en fazla yaz günleri rakımın az olduğu istasyonlarda gözlenir. İstasyon rakımlarının arttığı, bölgenin platoluk alanlarına doğru yaz günü sayıları azalır. Yükseltinin az olduğu istasyonlar ile platoluk alanlarda yer alan istasyonlar arasında ortalama 10-15 günlük fark bulunur. Tropikal gecelerin yaşandığı alanlar çoğunlukla yüksek nüfus yoğunluğunun sahip olan büyükşehirlerde bulunan istasyonlardadır. Yaz gecelerinde yaşanan ısınma topoğrafik faktörler ile de birleşince alçak olan alanlarda ısı adası oluşumunu şiddetlendirmektedir. Donlu ve buzlu günler, Akdeniz havzası genelinde olduğu gibi Türkiye'nin iç kesimlerinde ve platoluk alanlarda daha fazladır. Bölge genelinde de en yüksek rakıma sahip olan bölgenin doğusunda donlu ve buzlu gün sayıları fazladır. Yoğun nüfusa sahip olan yerleşmelerde donlu ve buzlu gün ortalamaları yaklaşık 10 gün daha fazla yaşanmaktadır. Ekstrem serin ve serin geceler bölge genelinde az nüfusa sahip olan alanlarda 3-4 gün daha fazla yaşanır. Ayrıca ekstrem serin geceler, serin gecelerden yaklaşık 4 gün daha az yaşanır. Ekstrem sıcak ve sıcak günler, İç Anadolu Bölgesi'nin güneyinde, Tuz gölü çevresinde en yüksek değerlere sahiptir. Bu alan ve çevresi, Toros Dağlarını aşan hava akımlarının adyabatik olarak ısınmasıyla fön rüzgarı etkisinde kalır. Ayrıca, yaz mevsiminde genel atmosfer dolaşımının etkisiyle Güney- Güneydoğulu dolaşımın sıcak havasının etkisi altında kalır. Bölgenin güneyinde sıcak günler bölgenin diğer alanlarından 1-2 gün daha fazladır.

Sıcaklık indisleri ile belirlenen ekstremler bölge genelinde ısınma yönünde bir eğilimin varlığına işaret eder. Sıcak geçen ekstrem günlerin sayısında yıllar arasında belirgin bir artış gözlenirken, serin ya da soğuk geçen günler de ise azalma yönünde bir eğilim egemendir. Ayrıca, istasyonlardaki sıcak ekstremler çoğunlukla nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu alanlar çevresinde dağılım gösterirler. Nüfus yoğunluğunun az olduğu ve topografyanın yüksek olduğu, platoluk sahalarda sıcak geçen ekstrem günler 2-5 gün daha az yaşanmaktadır.

Kaynakça

- Alexander, L.V., Zhang, X., Peterson, T.C., Caesar, J., Gleason, B., Klein Tank, A.M.G., Haylock, M., Collins, D., Trewin, B., Rahimzadeh, F., Taghipour, A., Rupa Kumar, K., Revadekar, J., Griffiths, G., Vincent, L., Stephenson, D.B., Burn, J., Aguilar, E., Brunet, M., Taylor, M., New, M., Zhai, P., Rusticucci, M., Vazquez-Aguirre, J.L. (2006). Global observed changes in daily climate extremes of temperature and precipitation. *Journal of Geophysical Research*, 111, D05109, doi:10.1029/2005JD006290.
- Çiçek, İ. (2005). Ankara'da şehir ve kırsal sıcaklık farklarındaki değişiklikler (1970-2002). *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 15, Sayı: 2, 1-16.
- Çiçek, İ., Doğan, U. (2005). Ankara'da şehir ısı adasının incelenmesi, *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 3(1), 57-72.
- Erol, O. (1963). İç Anadolu'da Haymana Tuzgölü Çevrelerinin İklimi Hakkında. Ankara Üniversitesi, *Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, Cilt 21, 3-4.
- Frich, P., Alexander, L.V., Della-Marta, P., Gleason, B., Haylock, M., Klein Tank, A. M. G., Peterson T. (2002). Observed coherent changes in climatic extremes during the second half of the twentieth century. *Climate Research*, 19, 193-212.
- Gönençgil, B. (2008). *Doğal Süreçler Açısından İklim Değişikliği ve İnsan*, Çantay Yayınevi, ISBN: 978-975-9060-50-3, İstanbul.
- Hu, A., Bates, S.C. (2018). Internal climate variability and projected future regional steric and dynamic sea level rise. *Nature Communications*, 9, 1068, DOI: 10.1038/s41467-018-03474-8.
- IPCC, 2014: Climate Change (2014). Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 151 pp.
- Klein Tank, A.M.G., Können, G.P. (2003). Trends in Indices of Daily Temperature and Precipitation Extremes in Europe 1946-1999. *Journal of Climate*, 16, 3665-3680.
- Kuglitsch, F.G., Toreti, A., Xoplaki, E., Della-Marta, P.M., Zerefos, C.S., Türkeş, M., Luterbacher, J. (2010). Heat wave changes in the eastern Mediterranean since 1960. *Geophys Res Lett* 37(4), L04802. doi:10.1029/2009GL041841.
- Kovats, R.S., R. Valentini, L.M. Bouwer, E. Georgopoulou, D. Jacob, E. Martin, M. Rounsevell, and J.-F. Soussana. (2014). Europe. In: Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part B: Regional Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Barros, V.R., C.B. Field, D.J. Dokken, M.D. Mastrandrea, K.J. Mach, T.E. Bilir, M. Chatterjee, K.L. Ebi, Y.O. Estrada, R.C. Genova, B. Girma, E.S. Kissel, A.N. Levy, S. MacCracken, P.R. Mastrandrea, and L.L. White (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, pp. 1267-1326.
- Maheras, P., Flocas, H., Tolika, K., Anagnostopoulou, C., Vafiadis, M. (2006). Circulation types and extreme temperature changes in Greece. *Clim Res* 30(2), 161-174. doi:10.3354/cr030161.
- Zittis, G., Hadjinicolaou, P., Fnais, M., Lelieveld, J. (2016). Projected changes in heat wave characteristics in the eastern Mediterranean and the Middle East. *Regional Environmental Change*, 16, 1863-1876.



Kuşadası İlçesi'nde turizmin yaşam döngüsü: Mekânsal ve toplumsal öğeler üzerinden bir değerlendirme

Tourism life cycle in Kuşadası District: Evaluation through spatial and social element

İsmet Güney*^a  Mehmet Somuncu^a 

^aKilis 7 Aralık Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Kilis.

^bAnkara Üniversitesi, Dil-Tarih ve Coğrafya Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Ankara.

BİLGİ / INFO

Geliş/Received: 05.07.2018

Kabul/Accepted: 18.12.2018

Anahtar Kelimeler

TAYD

Nitel veri analizi

Sürdürülebilir turizm

Destinasyon evrimi

Kuşadası.

Keywords:

TALC

Qualitative data analysis

Sustainable tourism

Destination evolution

Kuşadası

*Sorumlu yazar/Corresponding author:

(İ. Güney) ismet_5308@hotmail.com

DOI: 10.17211/tcd.440799

Atf/Citation:

Güney, İ., Somuncu, M. (2018). Kuşadası ilçesi'nde turizmin yaşam döngüsü: mekansal ve toplumsal öğeler üzerinden bir değerlendirme. *Türk Coğrafya Dergisi* (71), 101-116. DOI:10.17211/tcd.440799.

ÖZ / ABSTRACT

Türkiye'nin önemli turizm merkezlerinde, sürdürülebilir olmayan büyümeler gerçekleşmektedir. Bu destinasyonlarda, plansız gelişen turizm talebine bağlı olarak nüfus ve inşaat piyasasındaki artışlar, yeni sosyal ve çevresel sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Bu araştırmada, Türkiye'de turizme ilk açılan destinasyonlardan biri olan Kuşadası'nda, turizm sektörünün gelişimi ve evrimi, Turizm Alanları Yaşam Döngüsü (TAYD) modeline göre ele alınmaktadır. Araştırma boyunca şu sorulara yanıt aranmıştır: Kuşadası'ndaki turizm sektörü TAYD modeline göre hangi evrededir ve bu evre gelecekte nereye varacaktır? Kuşadası turizminin gelişiminde hangi faktörler etkili olmuştur? Sorularının yanıtlanabilmesi için nitel araştırmalarda kullanılan gözlem ve mülakat teknikleriyle elde edilen birincil veriler, doküman incelemesi ve uzaktan algılama tekniğiyle elde edilen ikincil verilerle desteklenmiştir. Veri setlerinin değerlendirilmesinde, betimsel analiz yöntemi kullanılmıştır. Sonuç olarak Türkiye'de özellikle kıyılarda sürdürülebilir olmayan turizm politikalarının bir ürünü olarak Kuşadası'nda, TAYD modelinde öngörülen bütün aşamaların yaşandığı tespit edilmiştir. Bu bağlamda Kuşadası, sürdürülebilir turizm temellerinin ülke çapında atılması için gerekli derslerin çıkarılabileceği bir destinasyon olarak görülmelidir.

Unsustainable growth in Turkey's most important tourism centers is taking place. In these destinations, due to unplanned tourism demand, the increase in population and construction market reveals new social and environmental problems. In this research, the development tourism activities of Kuşadası which is one of the first opened venues of tourism in Turkey is tackled according to the model of Tourism Area Life Cycle (TALC). According to TALC model, in which stage of tourism is Kuşadası at, and how will this stage evolve in the future? Which factors have influenced Kuşadası in the development of tourism? In order to answer research questions, primary data obtained by observation and interview techniques used in qualitative researches are supported by secondary data which is the obtained by document examination and remote sensing techniques. In the evaluation of the obtained data sets, descriptive analysis method was used. According to the results of the research; especially Kuşadası in Turkey, as a product of unsustainable policies in coastal tourism has been identified as experiencing all the stages envisaged in the TALC model. Kuşadası, in this context, should be seen as a destination from which sustainable tourism bases can lay the foundations through the country.

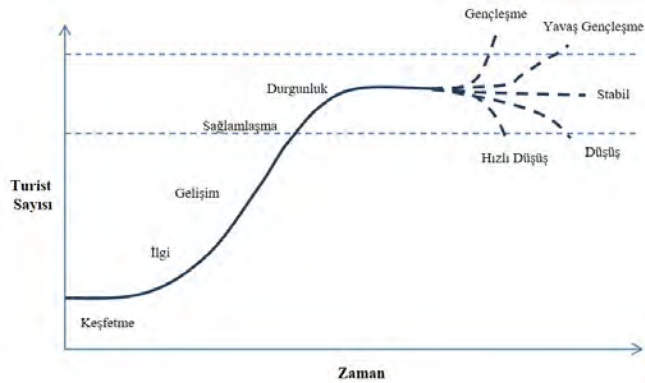
1. Giriş

Uluslararası turizme katılan kişi sayısının 1990 yılında 434 milyon, 2000 yılında 677 milyon, 2010 yılında 948 milyon, 2016 yılında ise 1.235 milyara ulaşmasıyla hızlı büyüme gösteren bir sektör olduğu anlaşılmaktadır (UNWTO, 2017). Talep yönündeki bu önemli artış, hiç kuşkusuz başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere, turizme olan ilgiyi büyütmemekte ve arz yönünde sektörün genişlemesine neden olmaktadır. Sektörün bu ölçüde büyümesine bağlı olarak, yeni destinasyonlar çoğalıp çeşitlenirken yeterli ölçüde ziyaretçi çekebilmek için rekabeti de yanında getirmektedir. Böylece, eski destinasyonların bazıları kapanma veya çözülme sürecine girmektedir (Hanna, 2000).

Örneğin; başlangıçta küçük bir grubun temsil ettiği üst sınıfın ziyaret ettiği İngiltere'nin küçük bir kıyı şehri olan Blackpool'da, ziyaretçi sayısı zamanla katlanarak artmış ve 1850'lerde sadece Paskalya haftasında 200.000'in üzerinde ziyaretçi almıştır. Kente dışarıdan gelen ulaşım ağının gelişmesi ve büyük kent merkezlerinden sayısız tren seferlerinin düzenlenmesi, kıyıların küçük parsellere bölünerek birinci sınıf yapılaşmaya olanak vermeyecek şekilde imara açılması Blackpool'un çözülme sürecini hızlandırmıştır. Bu uygulamalardan kısa süre sonra Blackpool, en alt sınıfa hitap eden, aşırı ve yabancı nüfus artışıyla toplumsal dokusu bozulan ve ekonomik değerini yitiren bir tatil

merkezine dönüşmüştür (Urry, 2009).

Turizm alanlarında yaşanan bu hızlı değişim ve dönüşümleri ele alan çalışmaların Gilbert (1939) ile başladığı söylenebilir. Bu çalışmadan sonra bazı araştırmacılar konuyu farklı bakış açılarıyla ele almışlardır (Christaller, 1963; Plog, 1974; Doxey, 1975; Stansfield, 1978). Zira bu çalışmalar Butler'ın 1980 yılında "Canadian Geographer" dergisinde yayımlanan "The Concept of The Tourist Area Life Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources" isimli çalışması kadar etkili olamamıştır (Butler, 1980). Bunun en önemli nedeni Butler'ın seleflerinden ve çağdaşlarından farklı olarak, kapsamlı ampirik çalışmalara ve yüksek güvenilirliğe sahip genel geçer bir model ortaya koymasındadır. Model, temelde turizm destinasyonlarının tıpkı üretim sektöründeki bir üründe olduğu gibi bir yaşam döngüsü (Catty ve Chevalier, 1974) olduğunu savunmaktadır. Butler (1980) modern üretim yaşam döngüsü teorisine dayalı olarak bu teoriyi altı aşamalı (yedi olasılıklı) olarak keşif (exploration), ilgi (involvement), gelişim (development), sağlama (consolidation), durgunluk (stagnation), düşüş (decline) veya gençleşme (rejuvenation) şeklinde kavramsallaştırmıştır (Şekil 1). Turist sayısını temel gösterge olarak kabul eden model, turizm literatüründe genel kabul görmekle birlikte (Meyer, 1985; Hovinen, 1986; Strapp, 1988; Cooper ve Jackson, 1989) aşamaların ve ölçümlerin daha doğru tespiti için bazı alternatifler oluşturulmuştur (Haywood, 1986; Martin ve Uysal, 1990; Getz, 1992; Williams, 1993; Agarwal, 1997). Alternatif ölçüm göstergelerinde, en yaygın olarak kullanılanlar kalış süreleri, destinasyondaki turistlerin dağılışı veya yoğunluğu, turistin profili, turistlerin zamansal dağılışı, turist harcamaları ve turizm gelirleridir (Haywood, 1986; Toh, ve ark., 2001; Moss ve ark., 2003). Bunun dışında, konaklama sayısı ve doluluk oranları ile yerli halkın nüfusu gibi mekânsal göstergelerde çeşitli araştırmacılar tarafından kullanılmıştır (Meyer, 1985; Getz, 1992).



Şekil 1. Turizm alanları yaşam döngüsü modeli (Kaynak: Butler, 1980).
Figure 1. Tourism area life cycle model (Source: Butler, 1980).

Türkiye, son yıllarda küresel ölçekte belli başlı turizm destinasyonlarından biri olarak gelişme göstermektedir ve Dünya'da 2015 yılında 39 milyon ziyaretçiyle en çok uluslararası turist çeken 6. destinasyon olmayı başarmıştır (UNWTO, 2015). Buna rağmen bir zamanlar önemli deniz turizmi merkezi olan Erdek, Çınarcık, Şarköy gibi destinasyonlar, turistler artık gitmediği için İngiltere'deki Blackpool gibi çözülmüş ve destinasyon olmaktan çıkmıştır (Eriş, 2014). Saros Körfezi, Ayvalık, Kuşadası, Bodrum ve Antalya gibi turizm alanları da aynı kaderi paylaşma tehlikesi ile karşı karşıya kalabilir. Çünkü sürekli olarak yeni binalar inşa edilmekte, toz ve gürültü kirliliği görülmekte; bu hızlı gelişme karşısında sahil turizm aktiviteleri için yetersiz kalmaktadır

(Whitaker, 1988). Dolayısıyla Türkiye'nin makro ölçekte, kitle turizmi ile toplumsal açıdan daha seçici bir turizmin birbiriyle çatıştığı, ve bu süreçte mekanların da birbirleriyle çatışarak tükenme sürecine girdiği bir destinasyon olduğu söylenebilir (Urry, 2009). Mikro ölçekte bu durumun gözlemlendiği yerlerden biri ise uluslararası turizme ilk açılan Kuşadası'dır.

Kuşadası'nda Butler'ın modelini temel alarak turizmin gelişimi, değişimi ve dönüşümü üzerine yapılan bazı araştırmalar bulunmaktadır. Bazı araştırmalar Kuşadası'nda, TAYD modelinde öngörülen durumlardan yaşandığını desteklerken (KUTO, 2001; Çavuş ve Tanrısevdi, 2003; Yüksel ve Yüksel, 2005; Çalışkan ve Tütüncü, 2008) yalnızca bir araştırma modeli reddetmiştir (Öztürk ve ark., 2015). Yapılan araştırmaların bir kısmında, nicel araştırma teknikleriyle, sadece yerel halkın turistlere karşı olan tutumları üzerinden bir analiz yapılmıştır (Çavuş ve Tanrısevdi, 2003; Çalışkan ve Tütüncü, 2008; Öztürk, ve ark., 2015). Yapılan araştırmaların bir kısmı ise bütüncül bakış açısıyla durumu analiz etmesine karşın (KUTO, 2001; Yüksel ve Yüksel, 2005) çalışmaların üzerinden sosyal olgu ve durumlar için uzun bir dönem sayılabileceğimiz 18 yıl geçmiştir. Bu nedenle ulusal literatürde, son derece önemli bir turizm destinasyonu olan Kuşadası'nda, sosyo-mekânsal süreçleri bütüncül bir şekilde değerlendiren güncel bir çalışmanın olmadığı söylenebilir. Bu araştırma da Kuşadası turizminin evrimini, TAYD modelinde belirtilen aşamaları sürdürülebilir turizm perspektifiyle ele almaktadır (Yılmaz, 2014). Araştırmada önceki çalışmaların aksine mekânsal bir perspektifle nitel bir yaklaşım tercih edilmiş ve analiz sonuçları buna göre farklılaşmıştır. Araştırma boyunca şu sorulara yanıt aranmıştır: Kuşadası'ndaki turizm sektörü TAYD modeline göre hangi evrededir ve bu evre gelecekte nereye varacaktır? Kuşadası turizminin başlangıcında, gelişiminde ve bugünkü durumunda hangi faktörler etkili olmuştur?

2. Materyal ve Yöntem

Araştırma, bir destinasyon olarak, Kuşadası'nda ekonomik, politik ve toplumsal bağlamda etkili olan faktörleri temel hatlarıyla belirleyip, turizmin evrimini ortaya koymayı hedeflemektedir. Bu sosyal olgu, araştırma sahasına bağlı biçimlendiği için, sonuçlar bu ortam içerisinde anlam kazanır ve başka ortamlar için doğrudan genelleme yapmak mümkün olmaz. Bu nedenle, araştırmada genelleme yapmak yerine, konunun ayrıntılarıyla anlaşılması ve sunulmasına olanak tanıyan nitel araştırma yaklaşımı benimsenmiştir. Bu doğrultuda, araştırma sorularının cevaplanabilmesi için mevcut sosyal olgu, kendi bağlamından ayrılmadan, geniş çevre ve toplumsal sistem içerisinde zamansal değişim de göz önüne alınarak değerlendirilmiştir. Bu durum, değişen zaman ve mekânda değişen durumların, turizm alanına nasıl yansadığını analize tabi tutmayı gerektirmektedir (Ma, 2013). Bu nedenle araştırmada Kuşadası İlçesi'nin bütünü ele alınmış ve mekânsal veriler kronolojik olarak yapılandırılmıştır. Çünkü süreç içerisinde değişen turizm pratikleri farklı mekânsal organizasyonları ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle kentteki mekânsal dokular/farklılaşmalar dönemin hâkim olan turizm anlayışı ve evrimi anlamak için en önemli bulgular ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda nitel bir yaklaşımla turizm alanlarının evrimini anlamak ve açıklamak için nicel ve nitel verilerin bir arada kullanılmasına olanak tanıyan durum çalışması (case study) bu araştırmanın deseni olarak belirlenmiştir (Yin, 2009). Burada amaç, gözlem ve mülakat teknikle-

riyle elde edilen nitel verilerin, araştırılan konuyla ilgili betimsel ve gerçekçi bir durum sunabilmesi için doküman incelemesi ve uzaktan algılama tekniğiyle elde edilen ampirik kanıtlarla desteklenip bütüncül bir biçimde tanımlanması, yorumlanması ve analizidir. (Yıldırım ve Şimşek, 2011).

Gözlem, sosyal bilimlerde, çeşitli bağlamlarda gerçekleşen sözlü veya sözsüz eylemlerin sistematik bir şekilde izlenmesi ve incelenmesi yoluyla veri toplama tekniğidir (Kümbetoğlu, 2005). Bunun yanında özellikle beşeri coğrafya çalışmalarında, sosyal olguların mekân organizasyonu/görünümü (landscape) üzerindeki çevre koşulları, yapıların doğal oluş hâlini, bireysel ve toplumsal davranışları ve ilişkileri gösterip verilerin hangi bağlamda değerlendirilmesi ve yorumlanması gerektiği konusunda araştırmacıya önemli ipuçları sunduğu için son derece faydalı bir tekniktir (Özgüç, 1994). Bu teknik, araştırmamızda ilk olarak 28 Ekim 2015 tarihinde katılımsız gözlem şeklinde uygulanmıştır. Saha çalışmasında gözlem formu doldurulmuş, ilgili notlar alınmış ve fotoğraflar çekilmiştir. Bu ilk gözlem sürecinde, alanla ilgili problemler kayıt altına alınmış ve araştırmanın problemini belirlememize katkı sağlamıştır.

Araştırmada aynı zamanda, probleme ilişkin yüzeysel bilgilerden çok, kişilerin düşünce, görüş ve deneyimleriyle ilgili bilgi toplamasına olanak sağlayan mülakat tekniği kullanılmıştır (Şavran, 2009). 29 Ekim 2015 tarihinde yapılan pilot uygulamada, yedi kilit aktörle yapılan görüşmeler sonucunda elde edilen ön bulgular, gerek araştırma sorularının netleşmesinde gerekse mülakat formunun son halini almasında önemli katkılar sağlamıştır. Yarı yapılandırılmış mülakat formuyla, verilerin toplanması için 30 Kasım 2015 ile 6 Aralık 2015 tarihleri arasında, sekiz katılımcıyla yüz yüze görüşülmüştür. Her bir görüşme, ortalama 90-120 dakika arasında tamamlanmış ve ses kayıt cihazıyla kayıt altına alınmıştır. Yarı yapılandırılmış mülakat formundaki soruların, paydaşlara yöneltilebilmesi için ilgili kişinin konu hakkında bilgi ve tecrübe birikimine sahip olmasını gerekli kılan bir yapıya sahip olması nedeniyle, amaçlı örneklem tekniği kullanılmıştır. Bu doğrultuda, görüşmeler için üç hedef grup belirlenmiş ve bunlar için ayrı ayrı mülakat formu hazırlanmıştır. İki katılımcının olduğu birinci grup, turizmde etkili kararlar alan bürokratlar ve ilgili yöneticilerden oluşmaktadır. Üç katılımcının olduğu ikinci grup, Kuşadası'nda turizmle ilgili işletmelerin oluşturdukları birliklerin ve derneklerin temsilcileri veya yöneticilerinden oluşmaktadır. Üç katılımcının olduğu üçüncü grupta ise alanın geçmişi ve tarihi ile ilgili birer bellek olarak niteleyebileceğimiz esnaflardan bulunmaktadır (Tablo 1).

Tablo 1. Katılımcı grupları ve profilleri.

Tablo 1. The participating groups and profiles.

Paydaş Grubu	Temsil Kodu	Yaşı	Cinsiyeti	Eğitim Durumu	Görüşme Tarihi	Görüşme Yeri
Yönetici	A6	50-65	E	Lisans	30/11/2015	Kuşadası
Yönetici	A3	65-üstü	E	Lisans	02/12/2015	Kuşadası
STK Temsilcisi	A1	65-üstü	E	Lise	05/12/2015	Kuşadası
STK Temsilcisi	A4	40-50	E	Lisans	04/12/2015	Kuşadası
STK Temsilcisi	A5	30-40	E	Lisans	06/12/2015	Kuşadası
Esnaf	A2	65-üstü	E	İlkokul	30/11/2015	Kuşadası
Esnaf	A7	50-65	E	Lisans	03/12/2015	Kuşadası
Esnaf	A8	40-50	E	Lise	01/12/2015	Kuşadası

Araştırmada gözlem ve mülakat teknikleriyle elde edilen birincil verilerin desteklenmesi için doküman incelemesi tekniğiyle elde edilen nicel veriler kullanılmıştır. Söz konusu veriler kent-

teki turizm sektörüne ilişkin arz, talep ve taşıma kapasitesine ilişkin bilgiler şeklinde gruplandırılmıştır. Birinci grupta, turizm talebine ilişkin değişimleri gösteren gününbirlikçiler ve turist verileri, Kuşadası Emniyet Müdürlüğü'nden temin edilmiştir. Bu istatistikler, Kuşadası'na denizyoluyla giren her yabancı turistin 1988'den beri kayıt edildiği bir veri tabanıdır. Ayrıca konaklama tesislerindeki talebe ilişkin değişimlerin tespiti için gelen toplam turist, toplam geceleme, doluluk oranları ve ortalama kalış sürelerine ilişkin veriler Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın veri tabanından temin edilmiştir. Arz yönündeki değişimlerin tespiti için Kuşadası İskelesi'ne gelen kruvaziyer gemi sayısı Kuşadası Emniyet Müdürlüğü'nden, kentteki yatak kapasitesine ilişkin veriler ise temelde Kuşadası Belediyesi'nden ve daha önce yayınlanan raporlardan temin edilmiştir. Üçüncü grupta yer alan veriler ilçedeki artan çevresel ve sosyal baskının bir göstergesi olarak derlenmiştir. Bu bağlamda nüfus verileri ve Kuşadası'nda tescilli araç sayısı elde edilmiştir.

Nitel bulguların desteklenmesi amacıyla son olarak ta kontrolsüz sınıflandırma (ISODATA algoritması) tekniğiyle araştırma alanının arazi örtüsü/kullanım durumu ve değişimi tespit edilmiştir (Lee vd., 1999; Çelik vd., 2013; Çelik ve Gülersoy, 2013; Gülersoy vd., 2014; McCann vd., 2017). Kontrolsüz sınıflandırma tekniğinde temel mantık, uydu verilerinin yansıma değerleri temel alınarak benzer özellikteki piksellerin otomatik olarak tespit edilmesi ve sınıflara atanması sistemidir (Karakoç, 2010; Kızılelma, 2013). Buna göre öncelikle çalışma sahası 150 sınıfa ayrılmış ve daha sonra benzer sınıflar birleştirilerek 4 temel sınıf oluşturulmuştur. Kontrolsüz sınıflandırma işlemlerinden sonra yapılan sınıflamanın yer gerçekliğiyle uyumunu denetlemek amacıyla yüksek çözünürlüğe sahip uydu görüntüleri ve arazi çalışmaları sırasında yer kontrol noktaları alınarak sınıflamanın başarısı denetlenmiş ve bu görüntülere ait Kappa istatistiği-Genel Doğruluk Oranları hesaplanmıştır. Kappa'ya göre doğruluk analizi sonuçları aşağıda verilmiştir (Tablo 2).

Tablo 2. Kappa istatistiği-genel doğruluk oranları.

Tablo 2. Kappa statistics-general accuracy rates.

Yıllar	Kappa
1975	0,82
1995	0,91
2018	0,93

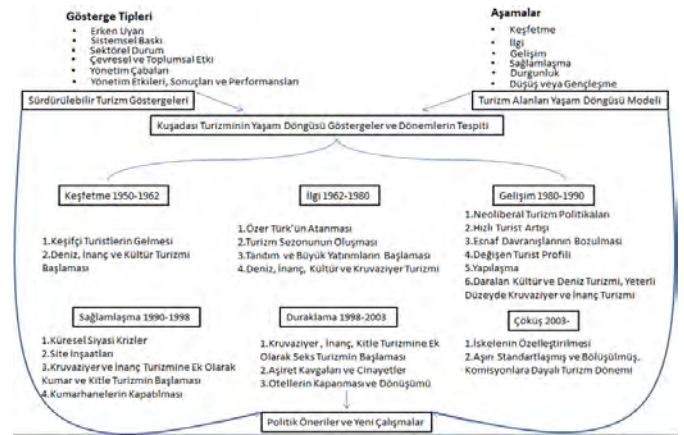
Araştırmada, gözlem, mülakat ve doküman incelemesi teknikleriyle elde edilen veriler, Nvivo 10 yazılımı kullanılarak gruplandırılmıştır. Bu veriler Miles ve Huberman'ın (1994) nitel veriler için önerdiği üç aşamada Nvivo 10 yazılımında analiz edilmiştir; verilerin işlenmesi (data reduction), verilerin görsel hale getirilmesi (data display) ile sonuç çıkartma ve teyit etme işlemidir (drawing conclusion and verification). Birinci aşama için ilk yapılması gereken kodlamadır. Bu araştırmada, TAYD modelinin aşamaları, kavramsal çerçeve olarak benimsendiği için genelden özele bir yaklaşıma olanak tanıyan önceden şekillenirilmiş (Crabtree ve Miller, 1992) veya betimsel analiz (Yıldırım ve Şimşek, 2015) olarak adlandırılan kodlama stratejisi tercih edilmiştir. Dolayısıyla kodlama araştırmanın teorik çerçevesi göz önüne alınarak keşfetme, ilgi, gelişim, sağlama, durgunluk ve düşüş-geçleşme şeklinde dönemsel olarak oluşturulmuştur. Birinci bileşenin ikinci aşaması, tematik çerçeveye göre verilerin işlenmesidir (Yıldırım ve Şimşek, 2015). Lee ve Weaver'ın (2014) TAYD modeli için geliştirdiği ölçekte belirti-

Tablo 3. TAYD modelindeki göstergelerin Kuşadası'nda kronolojik sıralaması.**Tablo 3.** The chronological order of the TALC indicators in Kuşadası.**Kaynak:** Lee ve Weaver, 2014 yararlanılarak düzenlenmiştir.

Göstergeler	Yıllar	Butler'in Aşamaları
Küçük sayıda keşifçi turistler	1950-1962	Keşif
Küçük sayıda maceraperestler	1950-1962	Keşif
Düzensiz ziyaretçi dönemleri	1950-1962	Keşif
Turizmten dolayı toplumda ve mekânda herhangi bir değişim yoktur	1950-1962	Keşif
Turizm bölge ekonomisi için katkısı çok sınırlıdır	1950-1962	Keşif
Alan yabancı turistler için eşsiz bir mekândır	1950-1962	Keşif
Turistler için özel olanaklar ve kuruluşlar yoktur	1950-1962	Keşif
Yerli halk ve turistler arasındaki iletişim sıcaktır	-1970	İlgi
Destinasyonla ilgili reklam ve tanıtımlar başlar	1965-	İlgi
Turizm sezonu oluşur	1965-	İlgi
Turistlerin temel ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri işletmeler kurulur	1965-	İlgi
Yerel sakinlerin geçimi turizme bağlıdır	1970-	İlgi
Hem ziyaretçi sayısında hem de düzenli olarak gelen ziyaretçilerde artış	-1990	İlgi
Turistik seyahat programlarının organizasyonu	1965-	İlgi
Alt yapının geliştirilmesi için yöneticiler üstünde baskıların başlaması	1965-	İlgi
Turist sayısı en zirvede olduğu dönemde yerel nüfusa eşittir veya çok az aşmıştır	1980-1990	Gelişim
Yoğun reklam çalışmaları başlar	1980-1990	Gelişim
Fiziksel mekân üzerinde yoğun değişim görülür	1980-	Gelişim
Kültürel ve doğal çekiciliklerin ticarileşmesi (metalaşması) ve gelişimi	1980-	Gelişim
El yapımı üzerim tesisleri desteklenir	-	Gelişim
Fiziksel görüntüdeki değişim yerel halkta hoşnutsuzluk yaratır	1990-	Gelişim
Üst sınıf turist orta ve alt sınıf turistle yer değiştirir	1990	Gelişim
İşçi ve çalışma koşulları üzerindeki denetimlerin yetersizdir	1980-	Gelişim
Turizm endüstrisi için destekleyici tesisler	-	Gelişim
Yerel olarak sağlanan hizmetlerin yerini daha büyük, profesyonel yeni tesisler alır	1990-	Gelişim
Yerel ekonomi turizme bağımlıdır	1980-	Sağlamlama
Ziyaretçilerin artış oranında azalmalar olur	1990-1998	Sağlamlama
Sektör ve tanıtım aşırı büyür	-	Sağlamlama
Büyük franchises ve zincirler sektöre az sayıda girer	2002-	Sağlamlama
Ziyaretçi ve tesisler, yerel halk ile hoşnutsuz durumlarla karşılaşır	-	Sağlamlama
İyi tanımlanmış rekreasyonel iş bölgeleri oluşur	-	Sağlamlama
Ekonomik, sosyal ve çevresel kapasiteye ulaşılmış veya geçilmiştir	1980-	Duraklama
Ziyaretçi sayısı maksimuma ulaşır	1995	Duraklama
Destinasyon artık moda olmaktan çıkar	1998	Duraklama
İthal yapay çekicilikler doğal ve gerçek kültürel çekiciliklerin yerini alır	1980-	Duraklama
İlk turistik bölgenin çevresinde yeni gelişmeler vardır	1995-	Duraklama
Mülkiyetin varolan özelliklerinde sık sık değişiklik yaşama olasılığı vardır	2003-	Duraklama
Organize kitle turistleri çoğunlukla psychocentric'tir	1990-	Duraklama
Hafta sonu ve günübirlikçi ziyaretçi sayısında artış	1970-	Düşüş
Alan artık kendini toparlayamaz	2003-	Düşüş
Alan sektörün daralması ile karşılaşır	2003-	Düşüş
Tatilciler artık alana gelmez	2003-	Düşüş
Turizm tesisleri farklı kullanım için değiştirilir	2003-	Düşüş
Çoğu turistik tesis kapanır	2000-	Düşüş
Maliyetler azaldığı için yerli turist artar	-	Düşüş
Kalıcı olarak yerleşen emekli sayısı artar	1980-	Düşüş
Alan bir turist gecekondusu olmaya başlayabilir	-	Düşüş

len göstergeler saha çalışmasında gözlem ve mülakat teknikleriyle uygulanmış, elde edilen bulgular modelde belirtilen aşamaların özellikleri de değerlendirilerek dönemlendirme yapılmıştır (Tablo 3).

Dönemlerin başlangıcı ve bitişlerinde mekân organizasyonu değişiminde önemli bir etken olarak değerlendirilen olaylar/durumlar kabul edilmiştir. Araştırmada oluşturulan dönemsel çerçeve doğrultusunda veriler tanımlanmış, anlamlı ve mantıklı bir şekilde gruplandırılmıştır (Şekil 2). Miles ve Huberman'a (1994) göre nitel veri analizinin ikinci bileşeni ise verilerin görsel hale getirilmesidir. Bu aşamada, bulgular doğrudan alıntılarla desteklenmiştir. Ayrıca temalardan veya kategorilerden ortaya çıkan bir tablo ile gösterilmiştir. Nitel veri analizinin üçüncü bileşeni ise sonuç çıkartma ve teyit etmedir. Bu aşamada da, tanımlanan bulguların açıklanması, ilişkilendirilmesi ve anlamlandırılması yapılmıştır (Şekil 2).

**Şekil 2.** Araştırma matrisi.**Figure 2.** Research matrix.

Araştırmanın geçerliliği bakımından, uzun süreli katılım ve sürekli gözlem stratejisi benimsemiştir (Creswell, 2016). Sahada yaklaşık üç hafta boyunca araştırmalar yürütmek suretiyle, katılımsız gözlemler ve incelemeler yapılmıştır. Buna ilaveten araştırmacılar tarafından araştırma alanı ile uzun süre etkileşim sağlanmıştır. Araştırmanın ikinci geçerlilik stratejisi ise veri toplama tekniklerinin artıları ve eksileri dikkate alınarak araştırma sorularına yanıt verebilecek birden fazla araç geliştirilmesini öngören üçgenlemedir (data triangulation) (Creswell, 2016). Bu bağlamda araştırmada nitel verilere ek olarak iki tür nicel veri kullanılmıştır. Ayrıca araştırmanın açıklanmaya çalıştığı sosyal olgunun doğrudan ilgili paydaşları ile görüşerek yaşam tecrübeleri edinilmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla seçilen örneklemin stratejisinin amaçlı örneklem olarak seçilmesi de, elde edilen bulguların geçerliliği konusunda önemli katkılarda bulunmuştur (Yıldırım ve Şimşek, 2013).

Saha çalışmasına başlamadan önce ilgili üniversiteler ve Kuşadası Kaymakamlığı'ndan gerekli izinler alınmıştır. Mülakata katılan bireyler gönüllü olarak katılmış ve mülakata başlamadan önce araştırmanın özel hayatın gizliliğine saygı konusuna bilhassa özen gösterdiği bildirilmiştir. Talep etmeleri halinde katılımcıların kimliğinin gizli tutulacağı bilgisi verilmiştir.

Araştırma sürecinde iki önemli sınırlılık ile karşılaşmıştır. Birincisi, ortalama 20 katılımcı ile yapılması planlanırken 8 katılımcı ile görüşülebilmştir. Bu durumun ilk sebebi, kasım ayında turizm sezonunun kapanmasıyla önemli aktörlerin kentten ayrılması

olmuştur. İkinci sebebi Kuşadası'nda bulunan 226 dernekten (Anonim, 2018a), turizmle ilgili olduğu izlenimi veren 20 dernek belirlenmesinin ardından saha çalışması esnasında aslında bu derneklerin çoğunun "kahvehaneler" şeklinde bir yapıda olduğunun anlaşılması olmuştur. Bu sebeplerden dolayı katılımcı sayımız sekize düşmüştür (Çizelge 1). Yine de yapılan iki saatlik görüşmeler alanla ilgili ciddi bilgileri aktardığından mülakat sayısı ve süresi yeterli görülmüş ve verilerin analizi aşamasına geçilmiştir. Araştırmanın bir diğer sınırlılığı, genellikle bir teorik modelden ya da literatürden çıkarılan "önceden şekillendirilmiş" kodlama yaklaşımının kullanılmasıdır. Bu çalışmada TAYD modelinin aşamaları kodların temaları olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla, katılımcıların görüşlerini genişletmek yerine "önceden şekillendirilmiş" temalara göre analiz edilmiştir. Modelin öngördüğü aşamaların dışında bir tema oluşturulmadığı için veri analizi aşaması sınırlandırılmıştır. Bu durum analizin zayıf yönünü oluşturmaktadır. Hiç kuşkusuz verilerden yola çıkarak oluşturulacak bir kodlama farklı olgu ve durumlarda ortaya çıkabilir (Crabtree ve Miller, 1992; Creswell, 2016).

3. Bulgular

3.1. Keşfetme Dönemi (1950-1962)

1950'li yılların sonuna kadar ticaret, sığınma, bakım-onarım, ikmal amacıyla limanda demirleyen gemilere hizmet veren bir liman kenti olan ve buna bağlı olarak da sadece ticari ve tarımsal aktivitelerin yoğunlaştığı Kuşadası'nda, turizm faaliyetlerinin başlamasını ilk tetikleyen unsur yine liman olmuştur. Ticari gemiler limana demirleyip, personelinin karaya çıkmasıyla Kuşadası'na 17 km uzaklıktaki, Selçuk ilçesinde yer alan Efes Antik Kenti ve çevresindeki antik yerleşmeler gezilmiş ve ülkelerine döndüklerinde yakınlarına ve arkadaşlarına bölge anlatılmıştır. Bu dolaylı tanıtım faaliyeti devamında kültür turisti olarak nitelendirilen eğitimi ve görece yüksek gelirli, kendi araçları ya da karavanlarıyla gelen yabancı turistleri çekmiştir (KUTO, 2005). İkinci unsur Meryemana Evi ile Hz. İsa'nın havarilerinden St. Jean'ın mezarının 26 km yakında yer alması ve 1957 yılında Meryemana Evi'nin Hac yeri ilan edilmesi olmuştur. Bu sayede inanç turizmine talep artmış ve bu yıldan sonra ziyaretçi sayısı artmaya başlamıştır (KUTO, 2005). Üçüncü unsur ise 80 km'yi aşan kıyı uzunluğu, denizden turizm amaçlı faydalanılmasına olanak veren plajları, koyları ve ardındaki zengin bitki örtüsünde birçok canlı türünü barındıran doğal bir güzelliğe sahip Dilek Yarımadası Büyük Menderes Deltası Milli Parkı bölgede deniz turizmine olan talebi arttırmıştır (Kahraman, 2011). 1960'ların başına kadar Kuşadası, çevre şehirlerden gelen yerli turistler için bir sayfiye yeridir. Tatil günleri en üst seviyeye ulaşan bu talep doğrultusunda sinemalar, plajlar, kültür ve eğlence faaliyetleri gelişmeye başlamıştır (Belen, 2004). Bu döneme tanıklık eden ve Kuşadası Plajı'nın olduğu bölgede uzun zamandır işletme sahibi olan A2, 1950'lerden sonra yerli turistlerin gelmeye başladığı dönemi şu şekilde anlatmaktadır:

"55-60 yıllarında burada yerli turist vardı. Öğretmenler olsun, aydınlar olsun on-on beş günlük, kampa gelirlerdi. Ben on yaşındayken, 54-55 yıllarında burada çalışmaya başladım. Plajlara ben bakıyorum. Plaj müdürüyüm... Siz geliyorsunuz, kabin gösteriyorum. 16, 17 tane kabini vardı. Kabinlere 50-60 kişi alıyordum. Gömlekle geliyorsun. Çıka-

rıp atıyorsun oraya. Bir gün yeni bir kaymakam gelmiş. Sordu. Denizde 1000 kişi, 1500 kişi yüzüp durur. Kabinlere kaç kişi alıyorsun dedi? Bir açtım kapıyı, ne bu dedi. Gömlek, şort karışmış her yer. Şaşırıldı kaldı adam. Hafta sonları öyleydi ve çok yoğun olurdu. Kuşadası'nın tek plajı burasıdır. Kuşadası'nın diyeceksin her tarafı deniz. Deniz ordaydı ama yol yok ki. Kim gider?"(A2, 67 yaşında, esnaf).

Kuşadası'nda kültür, deniz-kum-güneş ve inanç turizmi küçük çaplarda da olsa yukarıda belirtilen faktörler ile başlamıştır. 1950 ve 1960'lı yıllar arasında kentte görülmeye başlayan turistlere rağmen tarımsal faaliyetler hâla önemini korumaktadır. Keza bu dönemde, turizm amacıyla kendi evini pansiyona dönüştüren ve ticari amaçlı seyahat edenlerin tercih ettiği küçük birkaç otelden başka konaklama tesisi yoktur (Tut, 2013). Dolayısıyla Kuşadası'nda keşfetme aşaması, TAYD modelinde öngörüldüğü gibi gerçekleşmiştir. Bu dönemde az sayıda maceracı turist, kenti ziyaret etmiştir. Bu turistler için özel olarak belirlenmiş mekânlar bulunmamaktadır. Turistlerin temel motivasyonu bölgeye özgü doğal ve kültürel değerlere duyduğu ilgidir. Bu nedenle özel olarak hazırlanan turistik hizmetlerin olmadığı görülmektedir (Butler, 1980).

3.2. İlgili Dönemi (1962-1980)

II. Dünya Savaşı sonrası küresel ölçekteki ekonomik ve siyasal konjonktürün iyileşmesi, sınıflar arası bölüşüm ilişkilerinin daha iyi bir durumda olmasıyla birleşince, geniş kitlelerin boş zamanlarında daha fazla aktivite için gelirleri olmasına yol açarak kitle turizmini yükseltmiştir (Butler, 1995; Bahar, 2007). Aynı zamanda uluslararası turizmin orta sınıf için daha ulaşılabilir bir konuma gelmesi turist sayısını arttırmıştır (Tut, 2013). Kuşadası bu küresel konjonktürü çok iyi değerlendirmeyi başarmış ve Türkiye'de uluslararası turizme İstanbul'dan sonra ilk açılabilen destinasyonlardan biri olmuştur. Bu başarının ortaya çıkmasında, Özer Türk'ün 1962-1967 yılları arasında Kuşadası'na kaymakam olarak atanması önemli bir faktördür. Özer Türk Avrupa'da aldığı turizm eğitimi sayesinde edindiği teorik bilgileri hayata geçirme fırsatı yakalamış ve Kuşadası'nda turizm hareketinin ciddi anlamda başlamasına vesile olmuştur. Kuşadası'nda turizmin ilk yıllarına tanıklık eden ve aynı zamanda turizmin gelişimini amaçlayan bir derneğin yöneticisi olan A1, Kaymakam Özer Türk'ün bu sürece olan katkısından şu şekilde bahsetmektedir:

"Kuşadası'nda turizm, Özer Türk ile başladı. Özer Türk kendisini turizme adanmış, turizmle yatan turizmle kalkan, buradaki görev süresi içerisinde 3 lisanı hatmetmiş birisi... Avrupa'nın, Amerika'nın turizm otoriteleriyle devamlı görüşürdü. Uluslararası anlaşmaların olduğu böyle iki tane büyük dosyası vardı." (A1, 70 yaşında, STK temsilcisi).

Türkiye'de karma ekonomi modelinin hâkim olduğu bu dönemde Kuşadası'nda yatırımlar mekânsal olarak ikiye ayrılmıştır. Birincisi, ilçe merkezi ve yakın çevresi olarak ifade edebileceğimiz ve özel sektör tarafından, yabancı turistlere yönelik oluşturulmuş yatırım alanlarıdır. Bu yatırımlardan en önemlisi, ilk turistik işletme belgeli tesis olan ve 1962 yılında hizmete açılan Tusan Otel'dir. 1964 yılında Kısmet Otel ve ardından Öküz Mehmet Paşa Kervansarayını restore edilerek konaklama tesisi haline getirilmiş ve hizmete açılmıştır. Ayrıca devlet tarafından iskele inşaatı 1964 yılında tamamlanarak ya-

bancı turizm için önemli bir alt yapı yatırımı gerçekleşmiştir. İkinci yatırım bölgesi, ilçe merkezinin dışında devlet tarafından finanse edilen büyük yatırımlardır. 1968 yılında, Kuştur ve Emekli Sandığı Arslan Burnu tatil köylerinin açılmasıyla Kuşadası'nın yatak kapasitesi 2000'in üzerine çıkmıştır (Ergül, 2008). Bu tesislerde memurlara sunulan makul fiyatların olması, daha büyük kitleleri turizm aktiviteleriyle tanıştırmış ve yerli turizm talebinde artış sağlanmıştır.

İlgi döneminde, yatırımlar dışında, turizmin gelişimini tetikleyen önemli tanıtım faaliyetleri gerçekleşmiştir. 1967 sonrası dönemde, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile İmar ve İskân Bakanlığı'nın ortak çalışması olan "Efes Bölgesi Turizm Planlaması-Efes-Kuşadası Turistik Bölge Projesi" geliştirilmiştir. Proje kapsamında, Türkiye'nin tanıtımı için hazırlanan broşürlerde pilot bölge olarak seçilen Kuşadası, İngilizce, Fransızca ve Almanca olarak kapsamlı ve özel bir yer almıştır (Emekli, 2000). Erken dönem alt yapı yatırımları ve tanıtım faaliyetleri turizmin atılımı için önemli adımlar olmuştur. Kuşadası turizmi için yapılan çalışmaların ve yatırımların kente olan katkısının o dönemin tanıklarından A1 şu şekilde ifade etmektedir:

"...turizm kendini ciddi anlamda göstermeye başlamıştı. Kalacak yer sıkıntısı bile olmuştu. Bu durum karşısında Kuşadası'nda yaşayan insanlar, artan turizm talebine karşılık mevcut evlerini, dükkânlarını turizm amaçlı işletmelere çevirdi veya turizm için kiralamaya başladılar. Yavaş yavaş Kuşadası'nda bu şekilde yatırımlar olmaya başladı." (A1, 70 yaşında, STK temsilcisi).

Kuşadası'na bu dönemde gelen keşfedici turistlerin öncelikli motivasyonu, tarihi ve kültürel öğeleri görme isteği olmuştur. Bunun yanında turistler, kumsallar ve temiz denizden yararlanmış ve yerli halk ile sıcak ilişkiler kurmuşlardır. Öyle ki turistlerin bir kısmı Türk vatandaşlarıyla evlenmiş veya toplumu benimsediği için kalıcı olarak Kuşadası'na yerleşmiştir. Kentte uzun yıllar yöneticilik yapmış olan A3, turistlerin halkla olan ilişkileri şu sözlerle ifade etmektedir:

"1960'larda Kuşadası, gerek doğal güzellikleri gerek tarihi ve dini dokusu gerekse de samimiyet, ısmarlama, hediye verme, evine davet gibi turistlere göre farklı ve orijinal kültürel öğeleriyle çok fazla tekrarlı turist kazanmıştır. Bunun da ötesinde evlenenler oldu o dönemde. Çünkü buradaki insan davranışlarının kendi ülkelerindeki farklı olması onları çok etkilemişti. Bizler de burada işi gücü olmayan veya daha garanti işi olsun diye evlenip Avrupa'ya gönderdiklerimiz oldu. Yani böyle birtakım ailevi ilişkiler oldu. Evlenmeyenler de kendi çocuklarından kendi ülkesinde görmediği sevgiyi ve saygıyı burada görünce aile sıcaklığı duyarak buraya geldiler. Kuşadası'yla akraba oldular yani. Bu ilişki uzun yıllar devam etti. 20-25 sene aynı otele, aynı odaya gelen insanlar oldu." (A3, 65 yaşında, yönetici).

Yerel halk ile sıcak ilişkiler kuran turistlerin bölgeye geliş motivasyonları keşfetme ve deneyim olduğu için konaklama sektöründe uzmanlaşmış bir turizm hizmeti beklentisi oldukça azdır (Butler, 1980). Artık kurumsallaşmış bir aile işletmesi olan bir otelin ikinci nesil temsilcisi olan A4, babasının anlattığı kadarıyla o dönemki konaklama işletmeciliği ve turistlerin beklentilerini şu sözlerle aktarmaktadır:

"İlk gelenler kültür amaçlı gelirmiş. Akşama kadar Efes'i, Meryemana'yı gezerlermiş. Sonra iki-üç gün denize, iki-üç

gün Kapodokya'ya, iki-üç gün Mersin'e giderlermiş. Zamanları mümkün olduğunca gezmek ve keşfetmekle geçiyormuş. Bu yüzden otelden çok fazla beklentileri de yokmuş. Sabah kahvaltısını yapıp akşam yemeğini ister otelde, ister dışarıda yerlermiş. Güzel bir oda ve sıcak su yeterliydi. Televizyonlar, klimalar bile yoktu." (A4, 43 yaşında, STK temsilcisi).

İlgi aşamasında, Kaymakam Türk'ün çabalarıyla gelen yerli ve yabancı turist talebinde ciddi artışlar başlamış ve turizm sezonu oluşmuştur. Bu durum, Kuşadası'nda, TAYD modelindeki ilgi aşamasının özelliklerinin görülmesini sağlamıştır. Modelde öngörüldüğü gibi Kuşadası'nda yerel halk ile turizm sektörü arasında etkileşim başlamış ve temel turizm hizmetleri ortaya çıkmıştır. Bu dönemde yerli halk ile turistler arasındaki ilişkiler samimidir. Tanıtım faaliyetleri ağırlık verilmesiyle turist sayısında artış gerçekleşmiştir. Bu durum karşısında hükümet ve yerel yöneticiler üzerinde altyapı yatırımlarının artırılması konusunda baskı oluşmuş ve büyük yatırımlar başlamıştır. Bununla birlikte, yerel halk ve ticaretle uğraşanlar turizm sektörüne dayalı özel hizmet üretimi için yatırımlar yapmıştır. Kültür, deniz-kum-güneş ve inaç turizminin yanına, kruvaziyer turizmi de eklenerek kent, sektör olarak turizme odaklandığını göstermiştir. Dolayısıyla bu yatırımlar ve gelişmeler, Kuşadası'nı bir önceki dönemden farklı olarak tarım kasabasından, bir turizm kentine çevirmiştir (Ergül, 2008). Ayrıca Kuşadası'na artan ilgi sonucu gelen yerli turistler, tesislerden yararlanmanın yanı sıra, yatırım niteliği de taşıyan, kuzeyde Doğanbey Burnu'ndan güneyde Güzelçamlı'ya doğru ticari kooperatifçilik ya da siteler biçiminde ikinci konutlara yani yazlık piyasasına yönelmişlerdir (Tut, 2013). Bu gelişmeler sonucu, 1960'da 11.000 kişinin yaşadığı küçük bir kasaba olan Kuşadası, turizmin atılımı, iskele inşaatının 1964 yılında tamamlanması ve yazlıkçıların artmasıyla nüfus artışı yaşanmış ve 1970'de 16.000 kişiye ulaşmıştır (Şekil 6).

3.3. Gelişim Dönemi (1980-1990)

24 Ocak İstikrar Kararları sonrasında tüm Türkiye'de olduğu gibi Kuşadası için de önemli gelişmelerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu kararları izleyen yıllardaki neoliberal turizm politikaları, Kuşadası'nda plansız gelişim gösteren turizm sektörü üzerinde uzun süreçte olumsuz etkiler bırakmıştır (Tut, 2013). İlk etki arz üzerindeki devletin etkin rolünün kaldırılmasıyla olmuştur. Devlet tarafından, özellikle konaklama sektörü yatırımcılarına düşük kiralama bedelleriyle kamu arazileri tahsis edilmiş ve kamu tarafından vergi muafiyeti, düşük faiz ve uzun dönemli krediler gibi çeşitli mali olanaklar tanınmıştır. Bu teşvikler bir anda Kuşadası'nda çok sayıda ve kitle turizmine uygun tatil köyü, kıyı oteli gibi konaklama yatırımlarının gelişmesini sağlamıştır (Yarcan, 1998). Konaklama sektörünün gelişmesi ve fiyatların ucuzlanmasıyla özellikle 1985'ten sonra Avrupa'daki büyük operatörler, turizm taleplerini Kuşadası'na yönlendirilmiş ve turist sayısında ciddi artışlar gerçekleşmiştir. Dolayısıyla bu dönem, Kuşadası için hem turizm talebi ve hem de arzı yönünde hızlı artış olmuştur. O dönemlerde konaklama sektörüne giren ve bugün hala aynı bölgede varlığını devam ettiren otel sahiplerinden biri olan A7, konaklama sektörünün Kuşadası'nda nasıl geliştirildiğini şu sözlerle anlatmaktadır:

"1985'ten itibaren talep inanılmaz derecede arttı. Bu nedenle İngiliz firmaları yatak kapasitesini arttırmak için

kredi ve para yardımıyla bulundular. Müşteriyi gönderdikçe hesabından kesiyordu. 2-3 yılda ödeniyor borç. Sezonun boş geçmesi diye bir şey yoktu. Çünkü gelen turist çok, yatak az. 6 ay doluluk sürekli vardı o dönemlerde. Aniden yatak sayısı binen iki bine çıktı. İki binen üç bine çıktı. Üç binen beş bine çıktı. Her sene arttırdılar...” (A7, 52 yaşında, esnaf).

Gelişme döneminde turist sayısındaki ve konaklama sektöründeki hızlı ve kontrolsüz büyüme, ilk olarak esnaf davranışlarına yansımıştır. Artan turist sayısı, dışarıdan gelen esnaf ve çalışanlarla birlikte ticari çekişme ve çatışmanın başlamasına sebep olmuştur. Bu dönemde, merkezi ve yerel idaredeki gerek yasal gerekse uygulamadaki esneklikler nedeniyle, söz konusu esnaf davranışları önlenememiştir. Dolayısıyla herkes “kapanın elinde kâr kalır” anlayışıyla bir rant mücadelesine girişmiş ve Kuşadası’nda ilk kaosun başlamasına neden olmuştur (Tokuçoğlu ve Eskin, 2014). Kentin en önemli yöneticilerinden biri olan A6, o dönemde bozulan esnaf davranışlarının sebebini, turistik alanların bir mesleği haline gelmiş hanutçuların, kente girmesiyle başladığını şu sözlerle belirtmektedir:

“Turistleri zorla veya rızasıyla ikna etmeyi başarıp, onlara anlaştığı yerlerden alışveriş yaptıran ve bu alışverişten komisyon alan hanutçuların, 1980’lerden sonra piyasaya girmesiyle hoş olmayan davranışlar başladı.” (A6, 55 yaşında, yönetici).

Kent içerisinde turizm gelirlerini artırmak isteyen esnaf, hanutçular aracılığıyla ve imitasyon ürünlerle kazanç elde etmeye çalışırken yeni bir esnaf kültürü ortaya çıkmıştır. Bu döneme tanıklık eden ve muhasebeci olması nedeniyle esnaflarla sürekli etkileşim halinde olan A1, 1980 sonrası gözlemlerini şu sözlerle aktarmaktadır:

“İmitasyon ve gerçek olan ürünler aynı yerde konulmuştur... Üç kişi falan tutarak zorla turistleri getirip dükkânlara soktular. Birtakım tedbirler alındı fakat pek işe yaramadı.” (A1, 70 yaşında, STK temsilcisi).

Hanutçuların ve esnafın değişen davranışları karşısında bir takım tedbirler alınmasına rağmen kalıcı çözümler üretilememiştir. Kuşadası’nda farklı kurumlarda yöneticilik yapmış, bir zaman karar mercileriyle yakın ilişkisi bulunan A3, o dönemki yerel yönetimin etkisini/sizliğini şu sözlerle anlatmaktadır:

“Bu işi yapan bir iki dükkân vardı onlar ayıklansaydı iş rayına girecekti. Fakat diğer esnaflar baktı ki onlar ayıklanmıyor ve giderek zenginleşiyorlar, kendileri ise yerinde sayıyordu. O zaman, yırtıcı, saldıran, müşteriyi bacağından kolundan çeken esnaf kültürü iyice yerleşti.” (A3, 65 yaşında, yönetici).

Kuşadası ilçe merkezindeki esnaf davranışlarının bozulmasına ek olarak 1960’larda birkaç yerleşmenin olduğu ve tarımla geçinen Davutlar ve Güzelçamlı beldelerinde aşırı turizm talebine bağlı olarak hızlanan imar ve yapılaşma krizi ortaya çıkmış ve ilçenin son verimli tarım toprakları yok edilmiştir (Şekil 5). Bu hatta gelişen ikinci konutlar da, hızlı ve plansız büyüme sonucu bir takım sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Yaşanan en büyük sorun altyapının olmaması nedeniyle özellikle yaz döneminde kısa sürede dolan ve çevrede kötü kokuya neden olan fosseptiklerdir (Kahraman, 2011). Bu gelişmeler, Davutlar ve Güzelçamlı beldelerinde hem tarım hem de turizm sektörünün geleceğini sekteye uğratmıştır. Kentin çeşitli kurumlarda yöne-

ticilik yapmış A3, o dönemde kıyı kullanımına ilişkin yanlış tercihlerin etkilerini şu şekilde aktarmaktadır:

“Ülkeyi yönetenler ve belediye yönetimlerinin en büyük hatası Kuşadası’nda ve bu bölgelerde, ikinci konut ve yap-sat inşaatçılığı tercih etmeleridir. İkinci konut ve yap-sat’lar Kuşadası’ndaki önemli turizm alanlarını bir anda işgal etti. 26 km’lik Karaova sahilini, yılda bir iki ay dolan, o dönemde de 3-4 ay dolan yazlıklar kapattı. Turistik tesis yapacak alan kalmadı.” (A3, 65 yaşında, yönetici).

Gelişme döneminin sonlarında destinasyondaki sektörün büyümesine dayalı olarak ortaya çıkan aksaklıkların yasal gerekliliklerle denetlenmesi, turizmin planlı bir şekilde gelişmesi ve çeşitli teşviklerin etkin kullanılması amacıyla Bakanlar Kurulu Kararıyla Kuşadası kıyıları kültürel ve doğal güzellikleri nedeniyle 1987 yılında, turizm merkezi ilan edilmiştir. Fakat planlı gelişim için alınan bu geç karar, kıyı gerisindeki betonlaşma, esnaf davranışlarındaki olumsuz değişim ve aşırı kalabalıklaşma gibi durumları bertaraf etmeye yetememiştir. Dolayısıyla destinasyon, turizm merkezi ilan edilmesine rağmen bozulmaların yerleşmesi nedeniyle seçkin turistler, Kuşadası’na gelmekten vazgeçmişlerdir. A3, keşif ve ilgi döneminde gelen görece yüksek profilli turistlerin artık gelmemeye başladığını ve Kuşadası’ndaki turist tipinin değişme sürecine girdiğini şu önemli ifadelerle aktarmaktadır:

“Tekrarıcı müşteri çok gelirdi. 60’lardan 90’lara kadar gelenler oldu. 30 yıl diyelim ki aynı gün aynı saatte gelenler oldu. Gelenler hem yaşlandılar hem de artık ilk havayı bulamaz oldular. Yani o dostluk, arkadaşlık, doğal çevre, temiz deniz... Yani bizim personelle akraba olanlar oldu. Geldiklerinde onları çağırıyorlardı falan. Bir müşteri ilişkisinin ötesinde bir şey vardı. O müşteriler artık gelmez oldu.” (A3, 65 yaşında, yönetici).

Gelişme döneminde kente gelen turistlerin bir önceki dönemden farklı olarak, sayıca daha yoğun, uzman ve standart hizmet talepleri olan ve daha çok tüketim odaklı bir seyahat süreci geçirmek isteyen, orta sınıfı temsil eden bir profile sahiptir. Kentteki turizmin gelişmesini amaçlayan bir STK’nın temsilcisi olan A1, turistlerin tüketim odaklı motivasyonlarını o döneme ilişkin gözlemleriyle şu şekilde aktarmaktadır:

“İngilizler çekirge sürüsü gibi geldikleri yerleri anında yok ederler. Kuşadası’na İngilizler 1980-1990 arası gelmişlerdir.” (A1, 70 yaşında, STK temsilcisi).

Gelişim döneminde, TAYD modelinde öngörüldüğü gibi fiziksel mekân üzerinde yoğun değişimler yaşanmıştır (Butler, 1980). Turizmin çok yönlü ve hızlı bir şekilde artışı, 1984 yılında imar yetkilerinin belediyelere bırakılmasıyla rant ve plansızlığın bir ürünü olarak betonlaşma, altyapı yetersizliği ve deniz kirliliğini ortaya çıkarmış ve turizm-kentleşme ilişkisi bozulmuştur. Dolayısıyla Kuşadası yoğun yapılaşma ve imara aykırı işlemlerle düzensiz görünüm almaya başlamıştır (Şekil 5). Bu duruma esnaf davranışlarında görülen olumsuzluklar da eklenmiş ve TAYD modelinde belirtildiği gibi üst sınıfın tercih ettiği kültür ve deniz turizminde belirgin daralma yaşanmıştır. İnanç ve kruvaziyer turizmi ise sektörü için yeterli düzeyde kalmıştır.

3.4. Sağlama Dönemi (1990-1998)

Bir önceki dönemde sektörün talep ve arz yönündeki büyüme-

ler sektörü genişletmiştir. Fakat 1990'lı yılların başında hem sektör içerisindeki hem de dışarıdaki sorunlar, Kuşadası turizmini önemli bir daralma sürecine sokmuştur. Bu dönemde başlayan küresel siyasi sorunlar, Körfez Savaşı'nın yaşanmasına neden olurken savaşın Türkiye'nin güneyinde yaşanması gelecek olan turistleri tedirgin etmiş veya gelmekten vazgeçmişlerdir. Bu durumdan en çok etkilenen, ekonomisi yabancı turiste bağımlı Kuşadası olmuştur. A3 savaşın Kuşadası'na etkisini şu sözlerle ifade etmektedir:

"91 Körfez krizinden sonra sektörde bir daralma hatta ciddi bir kırılma oldu. İnsanlar, Körfez'in veya Irak'ın Türkiye'ye sınır komşusu olduğu nedeniyle orada bir kriz oluyor fikrine kapıldı. İlaveten, Yunanistan ile sürekli bir didişme içinde olmamız nedeniyle inişli çıkışlı bir dönem oluştu." (A3, 65 yaşında, yönetici).

Körfez savaşının oluşturduğu daralmaya ek olarak, Kuşadası'ndaki turizmin iç dinamiklerinden kaynaklı da bazı sorunlar meydana gelmiştir. Sorunların en başında, inşaat piyasasında yaşanan kriz olmuştur. İkinci konutlar, yatırım niteliğini kaybederek gözden düşmüştür. İlaveten sahil bandında inşa edilebilecek bir alan bulunmadığından ikinci konut piyasası neredeyse bitmiştir (Özgür, 2000). Lakin inşaat sektörü bu krizden, kısmen iç dinamikleri sonucu kurtulmuştur. Çünkü 1980'lerden beri devam eden aşırı yapılaşma, Kuşadası'na orta ölçekli bir göçü de beraberinde getirmiştir. Anadolu'nun birçok yerinden inşaat işlerinde çalışmak için kente gelenler sonraları Kuşadası'na yerleşmiş ve konut talebini arttırmışlardır. Buna ek olarak turizm sektörünün kıyı şeridinde ve kent merkezinde kümelenmesinden ötürü, yaşadıkları yerleri terk etmek zorunda kalan yerlilerin de konut talebi artmıştır (Tut, 2013). Bu talepler ilçede yapılaşmanın olmadığı tek yer olan, kentin sırtını yasladığı ormanlar üzerinde bir anda sitelerin belirmesine yol açmıştır (Şekil 5).

Kuşadası'nda turizmin kendi iç dinamiklerinden kaynaklanan önemli diğer bir sorun ise sektörün en önemli iki ögesi olan doğal ve tarihi değerlerin, yapılı mekânlar tarafından işgal edilmeleridir. Bu durum değişen turizm anlayışı karşısında, sektörün yapması gereken değişiklikleri yapma olanağını ortadan kaldırmıştır. Dolayısıyla kent içerisindeki yoğun yapılaşma, dönemin turizm anlayışı için gereken kalitede turistik tesis ve hizmet için uygun olanakları ortadan kaldırmıştır. Turizm anlayışındaki değişikliğin, kent merkezinde gerçekleştiremediğini A3 şu sözlerle ifade etmektedir:

"Yeni gençliğin turizmin anlayışı farklılaşmıştı. Gençler daha aktif ve heyecanlı aktiviteler istiyorlardı. Paraşüt, sörf vb. Fakat o dönem, Ada'nın konsepti gençlere yönelik değildi ve de gençlerin taleplerine yanıt verecek imkânlar yoktu." (A3, 65 yaşında, yönetici).

Bu durumun sonucu olarak kent içerisinde kalan turizm sektörünün temsilcileri, iç pazar, değişen insan yapısı, rekabet ve turizm koşullarına ayak uyduramamıştır. Uzun zamandır konaklama sektöründe olan ve diğer esnaf gruplarıyla da iletişim halinde olan A7, esnafın turizm sektörünün yenilik, esneklik ve değişim kültürüne ayak uyduramadığını şu sözlerle belirtmektedir:

"Kuşadası, Efes'in kaymağını öyle veya böyle yiyordu. Ama kendi adına hiçbir şey yapmıyordu. Herkes, nasılsa Efes var geliyor ve gelecekler, yani armut piş ağzıma düş dediler.

Ama turizm öyle bir iş değil. Dünyanın 193 ülkesinden müşterileri gelme potansiyeli var. Bu yüzden turistlere her seferinde farklı olarak davranılması gerekir. Ama bizim esnafarda bu esneklik yok. Herkese aynı muameleyi yapıyor. Hey...my friend. Hey...my friend. Tamam, İngilizler, İrlandalılar kabul edebilirler sıcaktırlar severler böyle laçka konuşmaları. Ama İskandinav ülkelerinden bir adama hey... my friend dedin mi kaldıramaz. Doğru düzgün turizm yapılırsa herkese aynı muamele yapılmazdı. Çünkü rezervasyonlar bir yıl önceden belli olduğu için kim nereden gelecek bellidir. Bir sene önceden ona göre biraz hazırlık yapılması, kültürlerine yönelik bir şeyler yapılmalı. Ama yok. Sıradan my friend, my friend yıllardan beri aynı muhabbet." (A7, 52 yaşında, esnaf).

Gerek bir önceki dönemde yapılan yanlışlar gerekse dönem içerisinde gelişen küresel kriz, değişen tüketici kitlesi ve rekabet koşulları Kuşadası'nın ulusal ve uluslararası sektörde itibar ve turist kaybetmesine neden olmuştur. Bu nedenle Kuşadası'nın kent içerisindeki sektör temsilcileri, kaliteli ve yüksek profilli turistlerden umudunu çok kısa içinde kesmiştir. Çünkü o dönem kent içinde kümelenmiş konaklama sektörü, bunun için ne yeterli mekâna ne sermayeye ne de zamana sahiptir. Dolayısıyla bu konuda herhangi bir değişim gerçekleşmemiştir. Zaten sektör, daha kolay ve daha az sermaye gerektiren bir yol bulmuştur ve kumar turizmine yönelmiştir. Sektör için zor ve yeni bir seçim olan kumar turizmi, kumarhanelerin hızla çoğalması ile turizme çok büyük bir fayda getirdiği düşünülmüştür. Cuma Pazarı bölgesinde bir otel işleten A7, kumar turizminin o dönemki katkısını şu şekilde ifade etmektedir:

"Kumarhaneler o dönem turizme çok büyük faydası oldu. İsraililer inanılmaz kumar hastasıdır. Sırf buraya hafta sonu kumar oynamak için ceplerinde 1000'lik dolarlarla gelenler vardı. İstanbul'dan sonra en büyük döviz girdisi yaşanan yer Kuşadası'ydı. Kuşadası tekrardan kumar turizmi ile prestij noktası oldu." (A7, 52 yaşında, esnaf).

Bu dönemde kent merkezinde kumar turizmi gelişirken kent çevresindeki büyük ölçekli konaklama sektörü de, kaliteli ve yüksek profilli turistten umudunu kestiği için kendine farklı bir yol çizmiştir ve kitle turizmine yönelmiştir. İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nın 1987 yılında hizmete açılmasıyla standartlaştırılmış paket turlarla gelen turistler sayesinde oteller tekrar doluluk oranlarında artış yakalamıştır. Dönemin sonlarına doğru ise daha ucuz yer hizmetleri sağlayan Muğla-Bodrum-Milas Hava Limanı'nın hizmete açılması kitle turizmini sürekliliğini sağlamıştır. Şüphesiz bu durum her ne kadar turist sayısında artış sağlasa da turistlerin niteliğinde önemli düşüşler görülmüştür. Kuşadası turizmi hakkında birçok araştırma yapan A3, turizm pratiğinde, kitle turizmine doğru olan bu değişimi ve turistlerin niteliğini şu şekilde anlatmaktadır:

"Turlar, uçaklar, toplu gelişler başlıyor. Turizme katılanların sayısı arttıkça, standardı tabana yayıldıkça gelir seviyesi düşer. Fiyatların düşüp, her şey dâhil sisteminin yaratılmasıyla 90'dan sonra daha gözünü riskten çekinmeyen, daha ucuzsa gideriz diyen insanlar gelmeye başladı. Adam 200 Dolar veya 200 Euro koyuyor cebine, her şey, uçak dâhil 1 hafta. Yani evinde harcamayacağı kadar az bir parayla Türkiye'ye geliyor, geziyor." (A3, 65 yaşında, yönetici).

Sağlamlaşma döneminde, kent merkezi kumar turizminin desteğiyle kruvaziyer turizminde, kent çevresi ise kitle turizmiyle

oldukça ciddi bir artışlar yaşamıştır. Kuşkusuz bu yeni turizm pratikleri kendine özgü bir takım problemleri de beraberinde getirmiştir. Bu durum öncelikle TAYD modelinde belirtildiği gibi sektörün olgunlaşmasıyla zincirleri de beraberinde getirmiştir (Butler, 1980). Turistler için hediyelik eşya, halı ve mücevher satışı yapan büyük zincir firmalar pazara girmeye başlamıştır. Bu durumun kent esnafına yansımaları, dönemin esnaf birliklerinde aktif olarak rol alan A3, şu şekilde aktarmaktadır:

“Örneğin hediyelik eşya zinciri Lapis’in açılması. Burada çok etkisi yaratmıştır. Esnaflar birleşip alternatif mağaza bile açtılar. Ek olarak talebin artmasıyla acenteler, turistleri alışveriş için şehir merkezi yerine kendi kurdukları, kent merkezi dışındaki “köy avm”lere taşımaya başladılar. Acenteler taşındıkça da esnaf daha yırtıcı olmaya başladı.” (A3, 65 yaşında, yönetici).

Kuşadası’nda daha önce oluşan kültür, inanç, deniz ve kruvaziyer turizminin oluşturduğu mekânsal ve toplumsal organizasyon birbirini tamamlayan veya devamı niteliğinde olan faaliyetleri içermektedir. Fakat kumar turizminin, mevcut turizm pratiklerini ve rantını bir önceki dönemlerden farklı bir şekilde ve yeniden ürettiği söylenebilir. Dolayısıyla bu yeni düzen, turizm sektöründe farklı mekânsal ve toplumsal örüntüleri ve tabii ki sıkıntıları da getirmiştir. O dönemki kumarhanelerin yakınında bir otel işleten A7, yeni düzeni şu cümlelerle anlatmaktadır:

“Öyle paralar dönüyordu ki Kuşadası’nda o dönemde 23 tane banka şubesi vardı. Bu sayı bugün muhtemelen birçok ilde bile yoktur. Ne yazık ki rantın bu kadar üst düzeyde olduğu yerde mafyalaşma da en üst düzeyde oldu. Kuşadası, kumarhanelerle beraber kara paranın aklandığı, siyasilerin ve mafyanın ilişki ağlarını ördükleri bir yer olmaya başladı.” (A7, 52 yaşında, esnaf).

Kuşadası, bu dönemde uyuşturucu ve silah kaçakçılığının batıdaki odak noktası haline getirilmeye çalışılmıştır. Fakat bu oluşuma itiraz eden yerel yöneticiler de olmuştur (Tatlıbal, 2015, <http://www.egemeclisi.com/haber/33539/lutfi-suyolcu-cinayeti.html>=12.03.2018’de erişildi). Yine kumar turizminin oluşturduğu organizasyonun sonucu ortaya çıkan önemli bir olay da Susurluk Kazası olmuştur. Kuşadası’ndaki kumarhanelerin birinden yola çıkan lüks bir araç Susurluk’ta kaza yapmış ve aracın içerisinden bürokrat-mafya-kumar lobisi ilişkileri ortaya çıkmıştır (Anonim, 2018b, <http://www.gecmisgazete.com/haber/esrareniz-kaza>=12.03.2018’de erişildi).

Kuşadası’nda gelişen olaylar ve ilişkiler ulusal basında çok uzun zaman tartışılıp takip edilince 1997’de Bakanlar Kurulu kararıyla kumarhanelerin kapatılması kararlaştırılmıştır. Karardan sonra, kumarhaneler hızla kapatılmış ve büyük mafya grupları Kuşadası’ndan çekilmeye başlamıştır. Kumar turizminin gelmesi gibi gitmesi de Kuşadası’nı etkilemiştir. Dönemin sonunda turizm kenti olan Kuşadası’nda, çevredeki otellerde kitle turizmi devam ederken, kent içerisinde ise organize olan operatörler ve acenteler inanç ve kruvaziyer turizminden gelen müşterileri bile kente bırakmamış ve kent içerisindeki sektör tekrar tıkanmıştır. Turizm sektörünün ilçede gelişimini amaçlayan bir STK temsilcisi olan A5, o dönemi şu şekilde anlatmaktadır:

“Kuşadası, Avrupa’da Monte Carlo gibiymiş, kumarhaneler kapatılınca birden millet hiçbir şey bulamamış yapacak.

Kumarhaneler kapatılınca kumarın getirdiği kruvaziyer yolcusu da azalmış. İsraililer, Suudiler ve Amerikalılar gelirmiş kumar oynamaya. Kumar bitince ne yapacak? Gelmediler... Kumarın olduğu değişik bölgelere kaydılar. Kuşadası müşterisiz kaldı.” (A5, 34 yaşında, STK temsilcisi).

3.5. Durgunluk Dönemi (1998-2003)

1997’de Bakanlar Kurulu kararıyla kumarhanelerin kapatılması, Kuşadası’nda hem yapılan turizm pratiğinde hem de rantın dağılımında bir kez daha değişimi getirmiştir. Çünkü o dönemde kumarhaneleri işleten mafyaların, piyasadan çekilmesiyle büyük bir boşluk olmuştur. Rantı kapmak adına mücadeleye girenler bu kez kente turizmin canlı dönemlerinde göç etmiş, çoğu Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinden gelen nüfus olmuştur. Kuşadası’nda inşa edilmeye çalışılan turizm pratiği ise seks turizmi olmuştur. Sektör, kısa bir sürede küçük mafya, aşiret veya hemşehri grupları olarak nitelendirilen toplulukların eliyle, kentin tam ortasındaki Cuma Pazarı bölgesine yerleştirilmiştir. Cuma pazarı bölgesinde otel işletmeciliği yapan A7, kumarhanelerin kapanmasıyla rantın nasıl el değiştirdiğini ve turizm pratiğindeki değişim sürecini şu şekilde aktarmaktadır:

“Kumarhaneler kapanınca onun boşluğunu otomatikman başka şeyler doldurmaya başladı. Çünkü rant ortada kalmazdı. Büyük mafya gruplarının yerine bu sefer daha küçük ve etnik olarak Kürt kökenli, özellikle kendilerine mafya süsü veren saçma sapan gruplar gelmeye başladı ve kontrol kayboldu. O dönemde kadın ticareti inanılmaz boyutlara geldi. Cuma pazarları otelleri diye bir kavram çikardı ortaya. Cuma pazarında çok ciddi bir kadın pazarlaması oldu.” (A7, 52 yaşında, esnaf).

Rantın kent mekânı içinde bu derece tekrardan yoğunlaşması kâr mücadelesinin tekrardan başlamasına neden olmuştur. Fakat önceki önemlerde görülen imar rantı, müşterileri zorlama, bürokrat-mafya-kumar lobisi ilişkisi gibi pratiklerinden daha farklı bir kâr mücadelesi olmuştur. Bölgesel aşiret kavgaları bu kez Kuşadası’nda seks turizmi adına yapılan ticari çekişmelerin en önemli aracı olmuştur. Cuma pazarı bölgesinde uzun zamandır otel işleten ve o döneme tanıklık eden A7, dönemin koşullarını sözlerle anlatmaktadır:

“Büyük mafyalar asayiş açısından belki çok sıkıntı yaratmıyordu. Bu yüzden turizm sektörü de çok da olumsuz etkilenmedi ama piyasa küçük mafya ve aşiret gruplarına kalınca asıl gürültü patırtı o zaman başladı. Sürekli çatışmalar, adam öldürmeler, baskınlar falan filan...ve kadın ticareti inanılmaz boyutlara ulaştı. Diyelim ki “B”lilerin bir yeri var, bir de “M”lilerin yeri var. “B”lilerin yeri çalışıyor, “M”lilerin yeri çalışmıyor. Bir gece “M”liler geliyor, “B”lilerin otelini tarıyorlar. Bir kişi ölüyor mesela “B”lilerin yeri 15 gün kapanıyor. Ticari çekişmeler artık bu şekilde yürütülüyordu.” (A7, 52 yaşında, esnaf).

Durgunluk döneminde gruplar arasındaki silahlı çatışmalar, kadın ticareti ve cinayetlerin yaygınlaşması gibi sektörün iç dinamikleri nedeniyle çok fazla ilerleyememiştir. Bu olaylardan yaralanan Kuşadası’nda birçok belediye işletme belgeli otel, gerek talep azlığından gerekse değişen rekabet koşulları sonucu işyerlerini kapatma kararı almıştır. Bugün bu kapanma süreci belediye işletme belgeli oteller için devam etmektedir. Bu nedenle kent merkezinde bu tesislerin bir kısmı yurtlara, evlere

vb. farklı kullanımlar için hizmet vermektedir. Bu dönüşümü gerçekleştirilemeyen bir kısmı tesis ise atıl duruma gelmiştir. Devam edenlerin birçoğu da turizm amaçlı konaklamadan ziyade seks turizmine yönelmiştir. Bu nedenle kentteki konaklama arzı, turizm işletme belgeli büyük oteller ve zincirler, büyük bir ağırlık kazanmıştır. Turizm işletme belgeli oteller için turist sayısı yeterli olmasına karşın turist profilinin oldukça düşük olduğu gözlenmektedir. Mekâna ait özgün unsurlar hakkında bilgiye sahip olmayan ve bu unsurları bilme gereksinimi de olmayan bir turist profiline dönüşmüştür. A2'nin sözleri durumu açıklar niteliktedir:

"Şimdi hiçbir otelde kaliteli müşteri yok. Turist ne çıkar gezmeye, ne de Türk mutfağını tadar. Otelden veriyorlar her şeyi. Her şey dahil ya, verdikleri yemek yemek değil. Bol bol salata, makarnanın çeşidini verirler. Marul verir, domates verir, salatalık verir, say da say. Zengindir büfe ama..." (A2, 67 yaşında, esnaf).

Durgunluk döneminde küresel sistemden kaynaklanan krizler de Kuşadası'nı etkilemiştir. 2000'de başlayan Euro'ya geçişte Avrupa'nın yaşadığı krizler turistlerin alım güçlerini zorlaştırmıştır. Turistler alacağı ürünlerden, yiyecek-içeceğe ve kalacak yere kadar daha az para ayırmaya başlamıştır. Dolayısıyla, turistik ürün ve hizmetlerden yararlanmada hem nicel hem de niteliksel olarak düşmüştür. A7'nin sözleri bu anlamda önem taşımaktadır:

"İki haftalık gelen turist, tatili bir haftaya düşürdü. Yemeğe 10 Euro ayıran turist, 5 Euro ayırdı. Bu da çeşitli sektörleri çok olumsuz etkilemişti." (A7, 52 yaşında, esnaf).

Durgunluk döneminde gerek ulusal ölçekte uygulanan politikalar gerekse yerel yönetimin tedbir amaçlı aldığı bazı kararlar, kruvaziyer turizmde büyük bir daralma yaşanmasına sebep olmuştur. Buradaki daralmanın ilk sebebi, iskelenin 12 Temmuz 2000 tarihindeki ilk özelleştirme ihalesi için halk, şirketler, yerel sermaye, yerel yönetim ve hükümet arasında çıkan çekişmelerdir. Bu nedenle bu çekişmelerin hemen ardından Kuşadası'na binlerce turisti getiren Royal Carnival Grubu "haksız rekabet" endişesiyle gemilerini artık Kuşadası'na getirmeyeceklerini açıklamıştır (Tokuçuoğlu ve Eskin, 2014). Bu görüşü A2 şu şekilde desteklemektedir:

"90'lı yıllarda veya 2000'li yıllarda limana gelen gemilerin acenteciliğini yapan ICT turizm vardı, bıraktı. Niçin bıraktı? İskele bozuldu dediler. Tur operatörlerinin böyle fiyat arttırmalarından dolayı hepsi vazgeçti. Şimdi İTS, Tura, Csong var. Bu üç acente çarpışıyor. Şimdi Csong geri adım atmış. Buradan pek şey bulamamış. Tura'ya verdi turları." (A2, 67 yaşında, esnaf).

Daralmanın ikinci sebebi de 2000 yılında kruvaziyerle kente turist olarak gelmeyi talep eden LGBTİ bireylerinin kente sokulmaması olmuştur (Gözen ve Albay, 2000, <http://www.milliyet.com.tr/2000/09/07/haber/hab05.html>=14.03.2018'de erişildi). A7 bu durumu yaşadığı bir olaydan örnekle açıklamaktadır:

"2500 kişilik bir kruvaziyer ile 2000 yılında gay'ler geldi. Amerikalı zengin milyarderleri taşıyan, içinde CEO falan var. Böyle acayip potansiyeli olan turistler. Polisler turistlere silah doğrulttu. Turistleri içeri sokmadılar. Gereçekleri ise Türk ahlak ve adabını bozduklarıydı. İlk önce insanlar kamera şakası falan sanmışlar ama gerçekten polisler ge-

miye silah doğrulttular. Bu olaydan sonra operatörler Türkiye'yi üç yıl programdan çıkarttılar." (A7, 52 yaşında, esnaf).

Durgunluk döneminde yerel yönetimin ikinci hamlesi yerli turizmle yönelik olmuştur. İzmir ve çevre illerden eğlence amacıyla gelen ziyaretçilerin kent içerisindeki uğrak eğlence merkezleri çeşitli gerekçelerle kapatılmıştır. Bu uygulamalar sonucu yerli turistlerde ciddi düşüşler görülmüştür. A7 bu duruma ilişkin gözlemini şu sözlerle ifade etmektedir:

"Temple isimli bir gece kulübü vardı. Burada Tarkan ve Sezen Aksu bile çıkıyordu. Şu anki şehir plajında denize sıfır, temiz çalıştırılan, gündüzleri beach club, akşamları da disko şeklinde 3000 kişiye kadar hizmet veren, yerli turistlerin hafta sonu gelebileceği son derece kaliteli bir mekândı. Belediye burayı kapattı. O zamandan sonra burada yerli turizm de ciddi biçimde azaldı. Hiçbir sebep yok, gerekçe yok. Yerini hayal bile edemezsiniz, denize sıfır, plajın tam ortasında petrol ofisi açtılar. Oranın kapanmasıyla Çeşme'dekiler tabii çok uyanık, İzmir'in ileri gelen diskocuları Çeşme'ye yöneldi. Beraberinde buradaki o jet sosyeteyle hemen çeşme açıldı. Çeşme'nin popüler olmasının başlangıcı aslında bu noktadır." (A7, 52 yaşında, esnaf).

Durgunluk döneminin başında kurtarıcı olarak gelişen seks turizmi, iç dinamikleri sonucu kısa sürede son bulmuştur. Deniz yolu ile Kuşadası'na gelen günübirlikçiler 1987 yılından 2000 yılına kadar, sürekli artış eğilimi gösterirken duraklama döneminde, 2000 ve 2003 arasında önemli düşüşler görülmüştür (Şekil 3a). Bu nedenle Kuşadası, tekrardan daralan bir kruvaziyer ve kitle turizmi ile karşı karşıya kalmıştır.

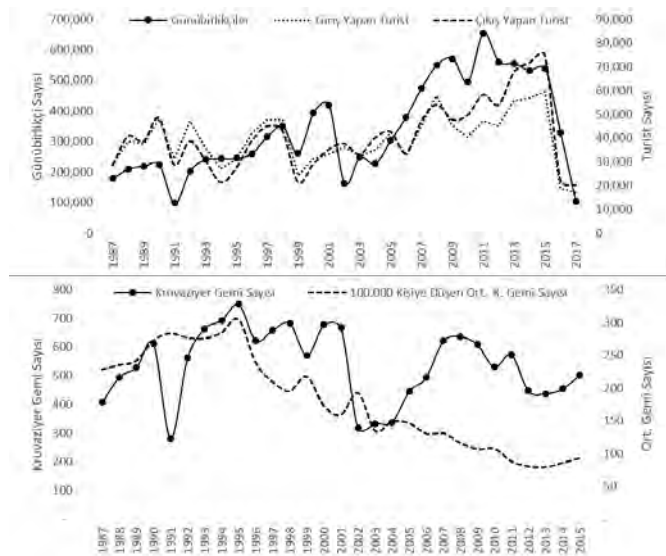
3.6. Çöküş Dönemi (2003-)

TAYD modeli dönemlerin tespiti için turist sayısını temel gösterge olarak kabul ederken aşamaların ve ölçümlerin daha doğru tespiti için kalış süreleri, turistlerin dağılışı veya yoğunluğu, turistin profili, turistlerin zamansal dağılışı, turist harcamaları ve turizm gelirleri konaklama sayısı ve doluluk oranları ile yerli halkın nüfusu gibi mekânsal göstergelerde çeşitli araştırmacılar tarafından modelde kullanılmıştır (Meyer, 1985; Hayward, 1986; Martin ve Uysal, 1990; Getz, 1992; Williams, 1993; Agarwal, 1997; Toh, ve ark., 2001; Moss ve ark., 2003). Çöküş döneminde, Kuşadası da uzun yıllar incelendiğinde sadece talep yönlü bir inceleme yapıldığında büyümenin devam ettiği söylenebilir (Şekil 3a). Fakat hem modelin hem de turizm sektörünün değişikliklere uğradığı düşünülerek, dönemleri değerlendirmede farklı yapıdaki veriler ve sürdürülebilirlik ilkesi etrafında değerlendirildiğinde (Yılmaz, 2014), bu dönem için elde edilen bulgular destinasyonun çökme sürecine girdiği göstermektedir.

Kuşadası Kruvaziyer Limanı'nın özelleştirilmesi sonucu yapılan büyüme çalışmalarıyla gemi kapasitesi arttırılmıştır. Bu durum gerek turist, gerekse günübirlikçi sayısının artmasını sağlamıştır (Şekil 3a, b). Bu durum aynı zamanda, tur operatörleri için sefer sayılarının azaltılması, sabit sermaye olan gemi sayısının azalması gibi benzeri maliyetleri düşmesi anlamına gelirken, Kuşadası için olumsuz etkileri de olmuştur. Birinci olumsuz etki, iskelenin büyümesi gelen kruvaziyer gemilerinin de hacmini büyütüştür. 2003 yılına kadar gelen gemi ve günübirlikçi sayısı paralel bir şekilde artarken bu yıldan sonra günübirlikçi

artmasına rağmen gemi sayısında herhangi bir artış olmamıştır (Şekil 3b). Kruvaziyer gemilerinin büyümesi içerisindeki turistik hizmet ve olanakları arttırmış ve turistlerin tüm ihtiyaçlarının gemi içerisinde karşılanmasını sağlamıştır. Dolayısıyla turistlerin kentte ihtiyaçlarını karşılaması önemli ölçüde azalmıştır. İşkele'nin Kuşadası turizmi için hayati bir önemi olduğunu düşünen A3, bu görüşü şu şekilde desteklemektedir:

“Eskiden 200-300 kişilik gemilerin tamamı Efes’e gidiyordu veya tamamı çarşıya iniyordu. Şimdi, 2000-3000 kişilik transatlantiklerden iniyorlar. İhtiyaç duymuyorlar. İçeride her şey var. Her türlü aktivite var. Her türlü eğlence var. Dolayısıyla bu sıcakta işim ne çarşıda, ne yapacağım diyor. İnmeyin diye tembih ediyorlar zaten. Alışveriş yapmayın, kazıklarlar diye tembih ediyorlar. İnsan gemide tatil yapıyor. Gemide su bittiyse su alıyorlar o kadar.” (A3, 65 yaşında, yönetici).



Şekil 3. Denizyoluyla giriş-çıkış yapan turist ve günübirlikçiler (a, üstte) ve gemi sayısı (b, altta) (Kaynak: Kuşadası Emniyet Müdürlüğü).

Figure 3. Sea-going tourists and excursions (a) and number of ships (b) (Source: Kuşadası Security Directorate).

İskelenin büyütülmesi sonucu ikinci olumsuz etki ise kruvaziyerlerin hacimleri büyümesi sonucu, turist kapasiteleri de ciddi ölçüde artmıştır (Şekil 3b). Kruvaziyerler yolcu kapasitelerini arttırmadan önce görece homojen bir sosyo-ekonomik profile hitap etmektedir fakat gemilerin büyümesiyle operatörler gemiyi doldurmak için tura çok kısa süre kala büyük indirimler yapmaya başlamış ve portföylerini genişlemişlerdir. Dolayısıyla kruvaziyer içerisinde farklı sosyo-ekonomik profillere sahip gruplar oluşmuştur. Bu durumun sonucu olarak esnafın arasında daha zengin turisti gemi içerisinde ayarlamak adına komisyon yarışı başlamıştır. Yani bu dönemin en önemli ticaret aracı komisyonlar olmuştur. İşkeleye çok yakın bir bölgede uzun yıllar işletmeci olan A2, bu duruma ilişkin gözlemleri bu durumu destekler niteliktedir:

“Operatörler herkese ‘sen de gel kardeşim’, ‘sen de gel’ demeye başladı. Alt orta sınıf veya dar gelirli insanlarda bu duruma kayıtsız kalmadı. Çünkü durum öyle ki, adam evinde yediği içtiğinden daha ucuza mal ediyor tatil yapmayı kruvaziyerde... Dolayısıyla pasta büyümüş oldu. Tabii ki pastanın daha da büyümesi ve dağılmaması gerekirdi. Durum böyle olunca operatörler, acenteler ve esnafın arasında komisyon mücadelesi başladı... Gemiye kim daha fazla komisyon verirse gemi ona gidiyor. Mesela, sen 10

bin dolar veriyorsun, ben 12 bin dolar veriyorum, gemi bana geliyor. Senin, iyi hizmet verdiğin ikinci plandadır. Burada para dönüyor. Örneğin; ben esnaf olarak bir acenteye gidiyorum, turisti bana getir diye bu şekilde acente esnafın para topluyor her sezon sonunda ve gelecek sezon için tur operatörlerine gidip parayı veriyorlar. Kuşadası’na artık turist bu şekilde geliyor. Bu komisyon olayı turizmin başlangıcından beri var, fakat durum artık çok farklı bir boyut aldı.” (A2, 67 yaşında, esnaf).

Kruvaziyer turizmde, fiyatların düşmesiyle bütün kesimlerden tur satın almalar gerçekleştiyse de gelen turistler arasında sosyo-ekonomik ayırım devam etmiştir. Operatörler, kruvaziyere gelen turisti ödediği paraya göre, geminin en altından başlayarak en yukarıya doğru artan ücretler dâhilinde yerleştirir. Bu sınıflandırma çalışmasının nedeni tura belli ücretler ödeyerek katılan turistlerin indikleri destinasyonda harcayabileceği miktar tahmin etmektir. Turistlerin harcayabileceği döviz miktarının tahmini, öncelikle işkelede hazırda bekleyen tur şirketlerinin turistlere tahsis ettiği çeşitli nitelikteki taşıtların taksimatı ve rotaların belirlenmesi daha sonra da bu taşıtların götürüleceği güzergâh üzerinde yer alan esnaftan alınacak komisyonun miktarını belirlemektedir. A2 bu yapı içerisinde, en üstte yer alan turistler için mevcut yapıyı şu şekilde aktarmaktadır:

“Kruvaziyerin en üstünde yer alan turistler için acente, esnaftan %30 komisyon alır. Ağır müşteridir. Kaliteli insanlar. Bu yüzden onlar için acenteler tarafından özel minibüsler tahsis edilir. 3-5 kişilik aileler ya da arkadaş gruplarıdır. Ortalama 3000 kişilik bir kruvaziyer gemilerinden belki, 20 minibüs veya 30 minibüs turist çıkar böyle. Acente anlaştığı esnafa turisti götürür veya acentenin şehir dışında kurduğu köy avm’lere götürür. Burada turistlere bir iki bardak da şarap içirilir. Şarap içtikten sonra turist çoşuyor. Bir şeyler alayım ben burada diyor. Öyle başlıyor kandırmaca. Rehberleri de ona göre veriyorlar başlarına. Kaliteli rehberler veriyorlar ve gittikleri yerde kafaları koparıyorlar. 50 bin dolara, 100 bin dolara halı satıyorlar. Bu paraya halı mı olur? Ama Amerikalılardan bu paraları çok rahat çıkartıyorlar.” (A2, 67 yaşında, esnaf).

Tur şirketleri, orta katta yer alan grupları daha az komisyon aldıkları esnafa getirirler. Çünkü bu kattaki turistler üst katta yer alan turistlere göre daha az harcarlar. A3 turistlerin gemi içerisinde ayrıştırılıp bölünmesi sonucu orta katlarda yer alan turistler için ise şu bilgileri paylaşmaktadır:

“Bu katta yer alan turistler grup halinde 40 kişi otobüse dolduruluyor. Önceden belirlenmiş paket turlar arasında istediklerini seçip ona göre 40-50’şer kişilik otobüslere konulup günübirlik gezilerini tamamlıyorlar. Bir kısmı Efes’e, bir kısmı Pamukkale’ye, bir kısmı ise Meryem Ana’ya gider. Bu turistler daha çok, bilinçsiz tüketen, kültür seviyesi düşük olduğu için gezdiği yerleri çok bilinçli gezmeyen, gittiği yerin neresi olduğunu bilmeyen, ekonomik ücret düşük olduğu için satın alma gücü çok fazla olmayan turistlerden oluşur. Rehber otobüse daha biner binmez, burası halı memleketidir, burada halı yapılır, şöyle böyle diye müşterinin beynini yıkıyor. Müşteri de hemen halı mağazasına götürülür. Tabii ki bu halı mağazalarının birçoğu şehir dışında anlaşma yaptıkları esnafın ya da tur şirketinin kendi kurmuş olduğu köy avm’lerdir. Çünkü şehir içine turisti bı-

rakırsa işin bozulma riski var, neden? Elinde paketi gören esnaf ne olduğunu anlıyor. Tezgâhında halı 2.000-3.000 dolar, turist ödemiş 10.000 dolar. Turistin içine kurt düşüyor. Dolayısıyla adamı daha limana indirmeden kent dışındaki köy avm'lerine ya da anlaşma yaptıkları esnafa getiriyorlar.” (A3, 65 yaşında, yönetici).

Turistlerin gemi içerisinde ayrıştırılıp bölünmesi sonucu en alt katlarda yer alan turistler için sistem çok daha farklı işlemektedir. Kruvaziyerdeki turistlerin şehir dışındaki pahalı mağazalara götürülmesi kent esnafı ve tur şirketlerini her sezon başında karşı karşıya gelmektedir. Esnaf ve tur acenteleri arasındaki bu çatışmalar sonucu, gelen turistin bir kısmı yerel esnafa bırakılmaktadır. Fakat bırakılan bu turistler kruvaziyerin en alt katındaki turistlerdir ve özel tüketim harcamaları oldukça kısıtlıdır. A3 bu turistlere ilişkin gözlemlerini ve kentteki deneyimlerini aktarırken Kuşadası'nda son can simidi olan kruvaziyer turizminin de son durumunu şu şekilde aktarmaktadır:

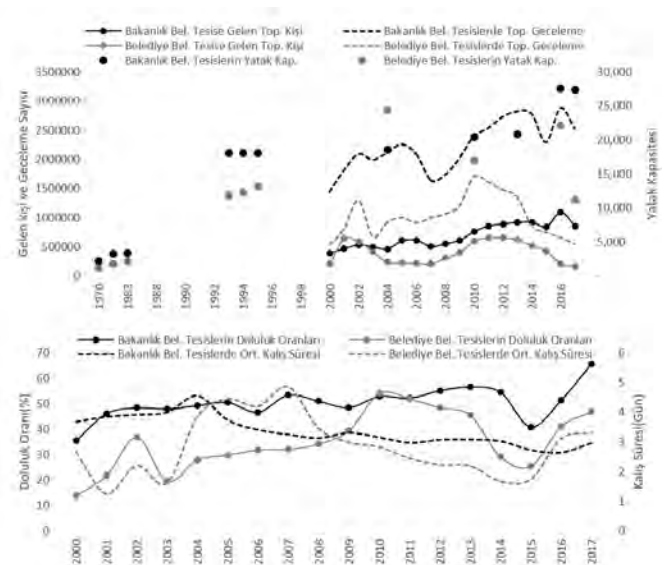
“Turistik ürün ve hizmetler için şehre bırakılan bu turistler genellikle gelir seviyesi orta katlarda yer alanlarına göre daha düşük olan turistlerdir. Bu nedenle tur acenteleri bu turistlere “siz de şehirde dolaşın” diyor. Çünkü “sizle uğraşacak vaktimiz yok”. Biz kısa süre içinde ne kadar bin dolarlık halı, kuyum satarsak onlara bakarız. Dolayısıyla şehre bırakılan turist profilinin, daha çok pazarlardan alışveriş eden, Çarşamba pazarında 3-5 liraya 20 tane tişört alan veya sahte parfüm alan bir profile sahip olması şaşırtıcı bir sonuç değildir. Şimdilerde ise gemilerden hiç inmeyenler de var... 60lı 70li yıllarda 3-5 bin dolara binebileceğimiz bir Akdeniz Kruvazöre şimdi 500 dolara biniyoruz. E 500 dolara o gemiye binen adamın indiği limanda harcaması da 50 dolar olur. Yani 50.00 dolara binip de 10.000 dolara halı dönemi bitti.” (A3, 65 yaşında, yönetici).

Son yıllarda denizyolu ile gelen günübirlikçi ve turist sayısında önemli bir düşüş gözlenmektedir (Şekil 3a). Bu durumun sebebi ilk bakışta ülkede yaşanan siyasi ve ekonomik durumlarla ilişkilendirilebilir. Fakat genellikle havayoluyla ve paket turlar aracılığıyla gelen turistlere hizmet veren bakanlık işletmeli konaklama tesisleri, aynı dönemde herhangi bir düşüş yaşamamıştır (Şekil 4a ve b).

Kruvaziyer turizmine dayalı kent içerisindeki turizm sektöründe niteliksel düşüşler görülmesinin yanında genellikle kentin içerisinde yerleşmiş belediye işletmeli tesislerin yatak kapasiteleri de son yıllarda artış hızının yavaşladığı hatta 2004 ve 2010 arasında düşüş yaşadığı görülmektedir. Ayrıca belediye belgeli oteller için Kuşadası Belediyesi'nden alınan verilere göre 2016 yılında 22. 129 olan yatak kapasitesi 2018 yılında 11.205'e düştüğü görülmektedir. Bu durum talep yönünde de gözlenmektedir. Gelen turist sayısı ve toplam gecelemler 2010 yılından beri devam bir düşüş eğilimi göstermektedir (Şekil 4a). 2007 yılında 5 gün olan ortalama kalış süresi 2015 yılına kadar 2 günün altına inmiştir. Bu durum özellikle turistlerin zaman geçirecekleri, turistik ürün ve hizmetlerde yararlanabilecekleri yerlerin kent içerisinde kalan tesisler bakımından yetersiz kalmasından kaynaklandığı söylenebilir. 2015 yılından sonra ise gelen az sayıda turistin ortalama kalış sürelerinin 3 gün üzerinde olduğu görülmektedir (Şekil 4b). Sonuç olarak kent içerisinde kalan belediye işletmeli oteller önemli bir daralma sürecindedir.

Krizden çıkış arayan Kuşadası'ndaki turizm sektörü, can simidi

olarak bir kez daha ucuz havayolu ulaşım araçlarıyla düzenlenen paket turlardan ve paketlenmiş turistlerden oluşan ve katılan turistlerin tek amacının dinlenmek ve otel olanaklarından yararlanmak olduğu ve dolayısıyla son derece standartlaştırılmış bir turistik ürün olan, kitle turizmine sarılmıştır (Yarcan, 1998). Türkiye genelinde 2000'li yılların başında tarifersiz (charter) seferlerde zaten hızlı bir artış yaşanmıştır (Bakırcı, 2012). Buna 17 Kasım 2011'de İzmir Adnan Menderes Hava Limanı'nın Tepe Akfen Havalimanlarına (TAV) devredilmesi ve Muğla-Bodrum-Milas Hava Limanı'nın 1997'de açılması eklenince paket turizm sektörü Kuşadası'nda özellikle kent çevresinde kümeleşen bakanlık belgeli oteller için nicelik anlamında önemli bir avantaj sağlamıştır. Bu sayede bakanlık belgeli konaklama tesisleri sürekli olarak turist sayılarını ve toplam geceleme sayılarını arttırmayı başarmışlardır. Buna bağlı olarak ta son yıllarda ekonomik ve siyasi krizlerden etkilenmeyerek bakanlık belgeli konaklama tesislerinin yatak kapasiteleri artış eğilimini sürdürmektedir (Şekil 4a).



Şekil 4. Konaklama sektöründeki arz ve talep göstergeleri (a, üstte; b, altta).

Kaynak: A: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kuşadası Belediyesi.

Kuşadası Turizm Danışma Müdürlüğü (Aktaran: Şavkay, 1996; Kocabıyık, 1996; Belen, 2004; Ergül, 2008).

Aydın İl Turizm Müdürlüğü (Kuşadası Ticaret Odası Raporları 2005, 2010, 2012, 2015, Güney Ege Kalkınma Ajansı, 2012).

B: Kültür ve Turizm Bakanlığı

Figure 4. Supply and demand indicators in the hospitality sector

Source: A: Culture and Tourism Ministry, Kuşadası Municipality.

Kuşadası Tourist Information Center (Aktaran: Şavkay, 1996; Kocabıyık, 1996; Belen, 2004; Ergül, 2008).

Aydın Provincial Tourism Directorate (Kuşadası Ticaret Odası Raporları 2005, 2010, 2012, 2015, Güney Ege Kalkınma Ajansı, 2012).

B: Culture and Tourism Ministry.

Niceliksel artışlarla birlikte doluluk oranları da artış eğilimi sürdürmektedir. Buna rağmen gelen turistlerin ortalama kalış süreleri 2004 yılında 5 günden 2017 yılına kadar düşerek 3 güne azalan düşüş eğilimi dikkat çekmektedir (Şekil 4b). Ayrıca turistin profilinde de önemli düşüşler gözlenmektedir. Son yıllarda büyük yıldızlı konaklama sektöründe yer alan işletmeler her şey dâhil sisteme yönelirken, küçük yıldızlı işletmeler oda+kahvaltı konaklamanın olduğu ucuz paketler düzenlemektedir. Bu durumda turistin destinasyonun seçimini, alanın tarihi, doğal ve kültürel kaynakların varlığı ve niteliği değil, günü geçirebilecek en güzel ve en ucuz oteldir. Bu yüzden konaklama sektöründeki fiyatlar, özellikle yabancı ülkelere gelen turlarla gelen ziyaretçiler kapsamında son yıllarda oldukça düşmüştür. Öyle

ki 1980'li yıllarda 3 yıldızlı bir otelde gecelik konaklama bedeli kişi başı 30 USD seviyesinde iken bu rakam günümüzde yaklaşık 10 USD seviyesine gerilemiştir. Bu süreç sonucunda her ne kadar nicel bir artış yaşansa da turist tipinde niteliksel düşüşler görülmektedir. Keşfetme ve ilgi döneminde kültür, doğa ve tarih değerleri görme amacıyla gelen turistlerin yerine artık sadece öncelikli amacı, ucuza yiyecek, içecek, yatmak olan turistler gelmektedir. A3'ün sözleri paket turlarla gelen turistlere ilişkin hem nicel hem de nitel değişimi bu sözlerle açıklamaktadır:

“Düşüş devam da ediyor. Çünkü yükselmüyor fiyatlar. Fiyatları yükseltecek bir şey yok. Diyelim ki Hilton'da şimdi siz gidip kalsanız 300-400 lira derler. Ama bir grupla gittiğinizde rahatlıkla her şey dâhil belki olmayabilir ama oda+kahvaltıyı 50 liraya yapabilirsiniz. Tabi rezervasyonu falan bilmiyorum ama acente anlaşması varsa bu fiyata rahatlıkla kalabilirsiniz.” (A3, 65 yaşında, yönetici).

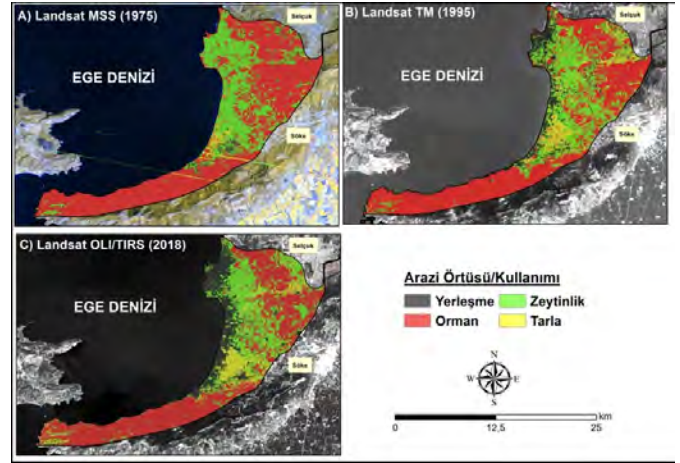
“Otelere gelen turistler artık yerel insanlarla temasa geçmiyorlar. Geliş amaçları tamamıyla her şey dâhil sistemiyle ucuza yiyecek içecek biraz da gezip geri dönmek. Tatilini bir yerde geçirmiş oluyorlar. Keşfetmek gibi bir talep yok. Tatile gittim, yedim, içtim sarhoş oldum orada burada. Yani bunlarla övünen bir yapı oluştu.” (A3, 65 yaşında, yönetici).

Kuşadası'nda 1960 yılında 11.000 nüfus varken turizm sektörünün gelişmesine bağlı olarak yoğun anlamda nüfus çekmiş ve 2016 yılında bu sayı 110.000'e ulaşmıştır (Şekil 6). Bu artış süreci içerisinde kentteki mekân organizasyonunda önemli değişiklikler yaşanmasına sebep olmuştur. 1975'te ilçe yüzölçümünün yalnızca % 1,84'lük kısmı yerleşme iken bu oran 1995'te % 10,23 2018 yılına gelindiğinde bu oran % 14 olmuştur. Son 43 yılda Kuşadası ilçesinde yerleşim alanları 7 katı oranında artmıştır (Şekil 5). Bu durum kentsel mekân içerisindeki ulaşım yoğunluğunu da beraberinde getirmiştir. Yerleşim alanlarının çoğunlukla zeytinlik alanları yuttuğu görülmektedir. Kuşadası şehrinin büyümesi ile ova tabanında ve düzlük alanlarda daralan zeytinlikler daha yüksek alanlara taşınmıştır. Bunun sonucunda ormanlık alanların bir kısmı zeytinliklere dönüşmüştür. Ormanlık alanların azalmasının bir diğer nedeni ise tarım alanlarına dönüştürüldüğü görülmektedir. İlçenin güneybatısında yer alan Dilek Yarımadası Milli Parkının olduğu kısımda ise son 43 yılda herhangi bir değişim yoktur. Kuşadası ilçesinde en dramatik değişimler kıyı şeridinde olmuştur. Kıyıda yer alan doğal vejetasyon öncelikle zeytinliklere sonrasında ise Kuşadası ilçesinin turizm merkezi haline alması sonucunda yerleşmeler tarafından değişime uğramıştır.

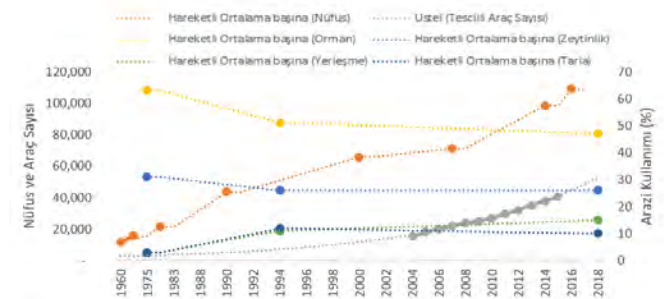
Bu dönemde, başlangıçta sahip olduğu bozulmamış doğa, kültür ve tarihi öğeleriyle özgün bir turizm destinasyonu olan Kuşadası kent merkezi, hem ulusal hem de yerel politikalar sonucu her seferde değişen rant koşullarına ve savaşlarına kurban edilmiş ve artık 100 bin nüfuslu bir kente dönüşmüştür (Şekil 5 ve 6). Bu durumun sonucu olarak kent merkezi TAYD modelde belirtildiği gibi görece kaliteli turistlerin artık uğramadığı, turistik tesislerin de farklı amaçlarla kullanıldığı veya atıl durumda olduğu bir alana dönüşmüştür. Sektördeki tüm bu olumsuz gelişmeler artık birçok esnafı, Kuşadası'nın geleceği hakkında karamsarlığa sürüklemektedir. A2 aslında bütün esnafın söylediğini bir kez daha şu şekilde ifade edilmektedir:

“Kuşadası artık bir daha toparlanması mümkün değil. Bir defa dünya değişiyor artık. Dünyanın şeyi değişiyor. Ekonomik düzeni değişiyor. Olmaz. Düzelmaz. Her yerin ayrı

bir devri oluyor. Kuşadası, 70li 80li yıllarda on numaraydı. O tren artık geçti.” (A2, 67 yaşında, esnaf).



Şekil 5. Kuşadası arazi kullanımı değişimi (Kaynak: Landsat).
Figure 5. Change of land use in Kuşadası (Source: Landsat).



Şekil 6. Kuşadası nüfusu ve mekânsal kullanım oranları (Landsat ve TÜİK).
Figure 6. Kuşadası population and spatial utilization rates (Source: Landsat and TÜİK).

4. Sonuç

Araştırmanın sonuçlarına göre TAYD modelinde öngörülen bütün aşamaların Kuşadası'nda yaşandığı tespit edilmiştir. Kuşadası, başlangıçta sahip olduğu bozulmamış doğa, kültür ve tarihi öğeleriyle, Türkiye'de uluslararası turizme ilk açılan ve çok hızlı bir atılım süreci yaşamış bir destinasyondur. A3'ün deyişiyle “evin en büyük çocuğudur.” (A3). Dolayısıyla Kuşadası, turizm sektöründe ilk ticari pratiklerin ve tecrübelerin yaşandığı bir yer olmasının yanında, turizme dayalı rantın ve ticari çekişmelerin ilk olarak yaşanan bir yer olmuş ve çözülme sürecine girmiştir. Bu nedenle bugünkü Kuşadası, aslında turizmde tecrübesi olmayan, yaşayarak öğrenen fakat ders çıkarmayan Türkiye'nin turizm politikalarının bir ürünüdür.

Kuşadası yaklaşık altmış yıllık turizm serüveni içerisinde hem değişen turist tipi, hem de sektörün iç dinamikleri, farklı turizm türleri, pratikleri, rantları ve rant mücadelesini üretmiştir. Keşfetme döneminde (1950-1962) görece eğitilmiş ve seçkin bir turist profili ile deniz, inanç ve kültür turizmi başlamıştır. Bu dönemde ilk rant sahipleri, aileleri tarafından zamanında kıyı gerisindeki kumsal arazilerin değersiz oldukları gerekçesiyle verilen Kuşadası'nın kızlarıdır. İkinci rant sahibi ise kıyı gerisinde “Adalı” kızlarından sonra en çok arazi sahibi olan Kuşadası Belediyesi'dir. İlgi döneminin (1962-1980) başında Özer Türk'ün kaymakam olarak atanması, kruvaziyer limanının hizmete açılması ve yurtdışı tanıtım faaliyetleri gibi etkenler, sektörün büyümesini ve turist sayısının artmasını sağlamıştır. Artan turist

sayısına bağlı olarak turizm yatırımları kent içerisinde özel sektör ve kent çevresinde devlet tarafından finanse edilerek ikiye ayrılmıştır. Dönemin başında turizm gelirleri devletin ve Özer Türk'ün aktif rolü ile dengeli bir şekilde dağıldığı söylenebilir. Fakat dönemin sonlarında ise turizmin iyice gelişmesiyle kent mekânında kiralık işletmeler inşa ederek belediye ve yerli esnaf ön plana çıkmıştır. Kent çevresindeki rant ise ikinci konutlar piyasası artmasıyla arsa sahipleri ve müteahhitler arasında paylaşılmıştır. İlgi döneminin sonunda kent tam anlamıyla bir turizm kenti olmuş ve deniz, inanç, kültür ve kruvaziyer turizmi güçlenmiştir.

Gelişme döneminde (1980-1990), neoliberal turizm politikalarıyla konaklama sektöründe ve turist sayılarında önemli artışlar olmuştur. Fakat 90'lı yıllara kadar doruklara ulaşan turist sayısı, beraberinde hızlı kentleşme ve esnaf davranışlarda bozulmayı getirmiş, bunun sonucu olarak turistler bir meta olarak görülmeye başlanmıştır. Bu nedenle dönemin rant aracı, turistleri zorlayan, çekiştiren davranışlarıyla hanutçular olmuştur. Bu durumun sonucu olarak gelişme döneminde kent içerisindeki yaşayanlar turistleri ciddi anlamda kent içerisindeki yaşamdan uzaklaştırmıştır. Bu nedenle dönemin sonunda deniz ve kültür turizminde daralmalar yaşanmıştır. Fakat yine de kent ekonomisi için kruvaziyer ve inanç turizmi yeterli düzeyde kalmıştır. Turizm gelirlerine bağlı Kuşadası ekonomisi ilk ciddi krizi Körfez Savaşı'nın başlamasıyla sağlamlaşma döneminde (1990-1998) yaşamıştır. Kuşadası'nda geçmiş dönemlerde yapılan yerel ve ulusal ölçekteki politik hatalar, sürdürülebilir olmayan turizmin ciddi bir kriz yaşamasına sebep olmuştur. Bu nedenle sektör, kruvaziyer ve inanç turizminin yanı sıra kitle ve kumar turizmine yönelmiştir. Bu durumun sonucu olarak rant mücadeleleri bu kez bürokrat-mafya-kumar lobisi eliyle kumarhanelerde bölüşülmüştür. Bu ilişkilerin ortaya çıktığı Susurluk kazası sonrası ise kumarhaneler kapatılmış ve turistler tekrardan kenti terk etmiştir. Kent içerisindeki sektör durgunluk dönemine (1998-2003) girerken krizin aşılması amacıyla bu kez tercih edilen seks turizmi olmuştur. Bu dönemde rant mücadeleleri ve ticari çekişmeler ise aşiret kavgaları üzerinde yürümüş ve asayişin bütünüyle bozulmasına neden olmuştur. Seks turizmi de 2003 yılında yaşanan asayiş olaylarıyla birlikte son bulmuştur. Dolayısıyla Kuşadası bu tarihten sonra kitle ve kruvaziyer turizmi ile devam etmek durumunda kalmıştır. Fakat makro ölçekte tercih edilen neoliberal politikalar sonucu Kuşadası İskelesi'nin özelleştirilmesiyle kruvaziyer turizmi de önemli bir daralma yaşamış ve sektör çöküş aşamasına (2003-) girmiştir. Bunun en önemli nedeni rant aracı olarak bu kez etkin biçimde kullanılan komisyonlar olmuştur. Bu dönemde operatörler ve esnaf arasında yapılan komisyon pazarlıkları sonucu, ciddi komisyon verilerek ancak turistik bir hizmet veya ürün satılabilmektedir. Bu durumda turist sayıları sürekli artmasına rağmen komisyonlar nedeniyle kentin turizm gelirleri önemli ölçüde düşmüştür. Turizmden kazananlar büyük zincirler ya da operatörlerdir. Dolayısıyla bugün Kuşadası'nda hava limanlarının etkisi ile paket turlar ve aşırı derecede standartlaşmış, bölüşülmüş ve kente bir katkısı olmayan kruvaziyer turizmi ile yetinmektedir. Bugün bu son derece bölünmüş turizm sektörü karşısında pazar hâkimiyetini elinde bulunduran büyük sermayeler karşısında küçük esnaf, rant kavgaları içinde kaybolmamak için bir çok dernek kurmaktadır. Aynı zamanda büyüyen nüfus karşısında kaybolmak istemeyen gruplar hemşehri dernekleri etrafında toplanarak çıkarlarını korumaya çalışmaktadırlar (Tokuçuoğlu ve Eskin, 2014). Sonuç olarak bugün Kuşadası'ndaki turizm sektörünün

toplam turizm gelirleri içerisinde yerel ekonomiye olan katkısı oldukça kısıtlı olduğu söylenebilir. Bu durum sürdürülebilir turizmin en temel ilkesi olan yerel kalkınma ilkesiyle çelişmektedir.

Kuşadası konumu itibarıyla çevresinde yer alan Pamukkale, Efes, Meryemana, Bergama gibi hâla eşsiz doğal güzellikleri, kültür ve inanç turizmine konu olan kültürel mirası ile uluslararası turizmde büyük bir öneme sahiptir. Ayrıca Kuşadası'nın iki önemli havalimanı arasında yer alması ve konaklama arzındaki gücü nedeniyle destinasyon olmaktan çıkması imkansız görülmektedir. Buna rağmen kent merkezinde yaşananlar, Kuşadası kent merkezinin yıllarca sahip olduğu olumlu imajı zedelemiş ve gidilip görülmesi gereken bir yer olmaktan çıkarmıştır. Şu anda ilçeye gelen turist sayıları gerek kruvaziyer turizmde gerekse kitle turizmde önemli boyutlara ulaşmasına rağmen kentte sürdürülen bütün turizm faaliyetlerinin sürdürülebilir turizm ilkeleriyle örtüşmeyen, turizm gelirindeki bölüşüm nedeniyle kent esnafı ve ekonomisi için de çok bir katkısı olduğunu söylemek oldukça güçtür. Bu nedenle turistleri tekrardan kent merkezine çekecek yeniliklerin veya projelerin hayata geçirilmesi gerekmektedir. Son yıllarda tamamlanan kongre merkezi, Kuşadası'nın sahip olduğu jeotermal potansiyel, butik otel işletmeleri için uygun otantikliğe sahip eski Rum Evleri kent merkezi için önemli turistik çekicilikler olabilir. Ayrıca çoğu atıl durumda olan veya çok kısa kullanım sürelerine olan ikinci konutların olduğu bölge önemli kararlarla birlikte tekrardan turistik kaynak olarak kullanılabilir. Bölgede bulunan son derece doğal ve tarihi kaynakların sürdürülebilir kullanımı, bölge ekonomisinde önemli bir yer tutan turizmin geleceği açısından son derece önemlidir. Bu nedenle, araştırma sahasımızda olduğu kadar Türkiye ölçeğinde de turizm politikalarında, daha uzun bir perspektif veren sürdürülebilir turizm politikalarının geliştirilmesi gerekmektedir.

Kaynakça

- Agarwal, S. (1997). The resort cycle and seaside tourism: an assesment of its applicability and validity. *Tourism Management*, 18(2), 65-73.
- Bahar, O. (2007). Küreselleşme sürecinde Türkiye'de turizm sektörüne sağlanan teşvikler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(1), 61-78.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım coğrafyası açısından Türkiye'de havayolu ulaşımının tarihsel gelişimi ve mevcut yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (25), 340-377.
- Belen, N. (2004). *1900-1973 Yılları Arasında Kuşadası'nın Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Tarihi*. Basılmamış Doktora Tezi. Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Butler, R. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer*, (24), 5-12.
- Butler, R. (1995). Introduction. R. Butler, & D. Pearce içinde, *Change in Tourism People, Places, Processes* (s. 2). London: Routledge.
- Catry, B., Chevalier. (1974). Market share strategy and product life cycle. *Journal of Marketing*, (38), 29-34.
- Christaller, W. (1963). Some considerations of tourism location in europe: the peripheral regions-underdeveloped countries-recreation areas. *Regional Science Association Papers*, (12), 26-105.
- Cooper, C., Jackson, S. (1989). Destination life cycle: the isle of man case study. *Annals of Tourism Research*, (16), 377-398.
- Crabtree, B.F., Miller, W. L. (1992). *Doing Qualitative Research*. Newbury Park, Sage. CA.

- Creswell, J. W. (2016). *Nitel Araştırma Yöntemleri: Beş Yaklaşım Göre Nitel Araştırma ve Araştırma Deseni*. Çev. M. Bütün, S. B. Demir, Siyasal Kitabevi, Ankara.
- Çalışkan, U., Tütüncü, Ö. (2008). Turizmin yerel halk üzerindeki etkileri ve Kuşadası İlçesi uygulaması. *IV. Lisansüstü Turizm Öğrencileri Araştırma Kongresi Bildiri Kitabı*, (127-148).
- Çavuş, Ş., Tanrısevdi, A. (2003). Residents attitudes toward tourism development: a case study in Kuşadası, Turkey. *Tourism Analysis*, 7(3/4), 259-269.
- Çelik, M.A., Kızılelma, Y., Gülersoy, A.E., ve Denizdurduran, M. (2013). Farklı uzaktan algılama teknikleri kullanılarak Aşağı Seyhan Ovası güneyindeki sulak alanlarda meydana gelen değişimin incelenmesi (1990-2010). *Turkish Studies*, 8(12), 263-284.
- Çelik, M. A., Gülersoy, A. E. (2013). Işıklı Gölü (Çivril-Denizli) Çevresindeki Arazi Kullanım Faaliyetlerinin Göl Üzerine Etkilerinin İncelenmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2013 (29).
- Doxey, G. V. (1975). A causation theory of visitor-resident irritants: methodology and research inferences. *Travel and Tourism Research Association Sixth Annual Conference Proceedings*, (195-198).
- Emekli, G. (2000). Gelişimi yapısı ve sorunlarıyla Kuşadası nüfusu. *İçinde Kuşadası: Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu Bildiri Kitabı*, Kuşadası Belediye Yayınları, Kuşadası, (53-67).
- Ergül, A. (2008). Kuşadası'nda Turizm Hareketi I, II, III. *Kuşadası Yerel Tarih Araştırmaları Grubu Bülteni*, (10,11,12), 6.
- Eriş, M.Ü. (2014). Sayfiye Yıldızından Taşra Kazasına: Erdek. *İçinde Bora, T. (ed), Sayfiye: Hafiflik Hayali*, İletişim Yayınları: İstanbul, (131-136).
- Getz, D. (1992). Tourism planning and destination life cycle. *Annals of Tourism Research*, 19(4), 752-770.
- Gilbert, E. (1939). The growth of inland and seaside health resorts in England. *The Scottish Geographical Magazine*, 55(1), 16-35.
- Gülersoy, A. E., Çelik, M. A., ve Sönmez, M. E. (2014). Tarsus şehrinin alansal gelişimine (1985-2011) ekolojik bakış. *Electronic Turkish Studies*, 9(2).
- Hanna, M. (1986). *Sightseeing Trends in 1999*. ETC Highlights. Londra: English Tourism Council.
- Haywood, K. (1986). Can the tourist-area lifecycle be made operational? *Tourism Management*, (7), 157-167.
- Hovinen, G. (1982) "Visitor cycles: outlook for tourism in lancaster county", *Annals of Tourism Research*, (9), 570-573.
- Kahraman, C. (2011). *Kuşadası Körfezi Kıyı Alanları Kullanımı ve Sorunları*. Basılmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Karakoç, A. (2011). *Göksu Deltasında (Silifke-Mersin) Meydana Gelen Değişimlerin Uzaktan Algılama Teknikleri İle İncelenmesi*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- Kızılelma, Y. (2013). *Coğrafi Bilgi Sistemleri ve Uzaktan Algılama Teknikleri Kullanılarak Mut Havzasında (Pirinçsuyu ve Kurtsuyu Dere) Erozyon Duyarlılık Alanlarının Belirlenmesi*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- KUTO. (2001). *Kuşadası Turizm Raporu*. Kuşadası Ticaret Odası, Kuşadası.
- KUTO. (2005). *Kuşadası Yerel Ekonomik Araştırma Raporu*. Kuşadası Ticaret Odası, Kuşadası.
- Kümbetoğlu, B. (2005). *Sosyolojide ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma*. Bağlam Yayıncılık, İstanbul.
- Lee, J. S., Grunes, M. R., Ainsworth, T. L., Du, L. J., Schuler, D. L., and Cloude, S. R. (1999). Unsupervised classification using polarimetric decomposition and the complex Wishart classifier. *IEEE Transactions on Geoscience and Remote Sensing*, 37(5), 2249-2258.
- Lee, Y., Weaver, D. (2014). The tourism area life cycle in Kim Yujeong Literary Village, Korea. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 19(2), 181-198.
- Martin, B., Uysal, M. (1990). An examination of the relationship between carrying capacity and the tourism life cycle: management and policy implications. *Journal of Environmental Management*, (31), 327-333.
- McCann, C., Repasky, K. S., Morin, M., Lawrence, R. L., and Powell, S. (2017). Novel histogram based unsupervised classification technique to determine natural classes from biophysically relevant fit parameters to hyperspectral data. *IEEE Journal of Selected Topics in Applied Earth Observations and Remote Sensing*, 10(9), 4138-4148.
- Meyer-Arendt, K. (1985). The grand isle, Louisiana resort cycle. *Annals of Tourism Research*, (12), 449-466.
- Miles, M. B., Huberman, A. M. (1994). *Nitel Veri Analizi*. Çev. Ed. S. Akbaba Altun ve A. Ersoy, Pegem Akademi, Ankara.
- Moss, S., Ryan, C. and Wagoner, C. (2003). An empirical test of butler's resort product life cycle: forecasting casino winnings. *Journal of Travel Research*, 41, 393-399.
- Özgüç, N. (1994). *Beşeri Coğrafya'da Veri Toplama ve Değerlendirme Yöntemleri*, 3. Baskı, İstanbul Üniversitesi Basımevi ve Film Merkezi, İstanbul.
- Özgür, H. (2000). Kuşadası'nda çarpık kentleşmenin kısa tarihi ve turizm üzerine etkileri. *İçinde Kuşadası: Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu Bildiri Kitabı*, Kuşadası Belediye Yayınları, Kuşadası.
- Öztürk, A. B., Özer, Ö., and Çalışkan, U. (2015). The Relationship Between Lokal Residents Perceptions of Tourism and Their Happiness: A Case of Kuşadası, Turkey. *Tourism Review*. 70(3), 232-242.
- Plog, S. (1974). Why destination areas rise and fall in popularity. *The Cornell Hotel and Restaurant Quarterly*, (14), 55-58.
- Stansfield, C. (1978). Atlantic City and Resort Cycle. *Annals of Tourism Research*, 5(2), 238-251.
- Strapp, J. (1988). The resort cycle and second homes. *Annals of Tourism Research*, (16), 504-516.
- Şavran, T. G. (2009). *Sosyolojide nicel ve nitel araştırma yöntemleri*. İçinde Sosyolojide Araştırma Yöntem ve Teknikleri, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, (78-96).
- Toh, R., Khan, H. and Koh, A. (2001). A travel balance approach for examining tourism area life cycle: the case of singapore. *Journal of Travel Research*, 39, 426-432.
- Tokuçuoğlu, B., Esin, Ş. (2014). *Kuşadası Rant Politikaları ve Liman*. Kaledon, İstanbul.
- Tut, G. (2013). *Neoliberal Ekonomide Turizm ve Rant: Kuşadası Krivaziyer Limanı Özelleştirme Örneği*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi. Edirne.
- UNWTO. (2015). *UNWTO Tourism Highlights*. UNTWO.
- UNWTO. (2017). *UNWTO Tourism Highlights*. UNTWO.
- Urry, J. (2009). *Turist Bakışı*. Çev. E. T. Yıldız, Bilge Su, Ankara.
- Whitaker, R. (1988). Şubat 27. *Welcome to The Costa del Kebab*. Independent.
- Williams, M. (1993). An expansion of the tourist sitecycle mode: the case of minorca. *Journal of Tourism Studies*, 24(4), 24-32.
- Yarcan, Ş. (1998). *Türkiye'de Turizm ve Uluslararasılaşma*. Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- Yıldırım, A., Şimşek, H. (2015). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Seçkin Kitabevi, Ankara.
- Yılmaz, Ö. D. (2014). Sürdürülebilir turizm ve destinasyon yönetimi. İçinde M. Kozak, *Sürdürülebilir Turizm Kavramlar-Uygulamalar*, Detay Yayınları, 276-291, Ankara.
- Yin, R. K. (2009). *Case Study Research: Design and Method*. 4. Baskı. Thousand Oaks, CA:Sage.
- Yüksel, A, Yüksel, F. (2005) "Managing relations in a learning model for bringing destinations in need of assistance into contact with good practice", *Tourism Management*, 26, 667-679.

İnternet Kaynakları

- Anonim, (2018a). Kuşadası Dernekleri Listesi., <http://kusadasi.gov.tr/kusadasi-dernekleri-listesi>, son erişim: 12. 03. 2018.
- Anonim, 2018b. Susurluk Kazası Gazete Manşetleri., <http://www.gecmisgazete.com/haber/esrareniz-kaza>, son erişim: 12. 03. 2018.

- Gözen, E., Albay, T. (2000). Kuşadası'nda "Gay" Krizi., <http://www.milliyet.com.tr/2000/09/07/haber/hab05.html>, son erişim: 14.03.2018'de erişildi.
- Tatlıbal, E. (2015). Lütfü Suyolcu Cinayeti Gazete Manşetleri., <http://www.egemeclisi.com/haber/33539/lutfi-suyolcu-cinayeti.html>, son erişim: 12. 03. 2018.



Türk Coğrafya Dergisi

www.tcd.org.tr

Basılı ISSN 1302-5856

Elektronik ISSN 1308-9773



Türk Coğrafya Kurumu Faaliyetleri

(1 Ocak - 31 Aralık 2018)

T. Ahmet Ertek

Türk Coğrafya Kurumu Başkanı

17 Ocak 2016 Pazar günü Türk Coğrafya Kurumu (TCK) Olağan Genel Kurulu'nda seçilen idari kurulları 2018 yılı süresince faaliyetlerini sürdürmüşlerdir.



2016-2019 Dönemi Türk Coğrafya Kurumu Yönetim Kurulu Üyeleri (Soldan itibaren): Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dekanı Prof.Dr. İhsan ÇİÇEK, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi Y.Doç.Dr. Ahmet ERTEK, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Bölümü Başkanı ve İGU Başkan Yardımcısı Prof.Dr. Barbaros GÖNENÇGİL, İstanbul-TED Koleji Coğrafya Öğretmeni Fügen DEDE, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü ve Coğrafya Bölümü Başkanı Prof.Dr. İhsan BULUT, İstanbul Özel ENKA Okulları Sosyal Bilimler Bölüm Başkanı ve Coğrafya Öğretmeni Mesut SÜZER, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi Y.Doç.Dr. Tolga GÖRÜM (Ankara, 10 Kasım 2017).

YÖNETİM KURULU (ASİL ÜYELER)

- 1- Doç. Dr. T.Ahmet ERTEK (Başkan)
- 2- Prof. Dr. Barbaros GÖNENÇGİL (Başkan Yrd.)
- 3- Prof. Dr. İhsan ÇİÇEK (Başkan Yrd.)
- 4- Prof. Dr. İhsan BULUT (Başkan Yrd.)
- 5- Fügen DEDE (Başkan Yrd.)
- 6- Doç. Dr. Tolga GÖRÜM (Genel Sekreter)
- 7- Mesut SÜZER (Muhasip)

YÖNETİM KURULU (YEDEK ÜYELER)

- 1- Prof.Dr. Mehmet SOMUNCU
- 2- Prof. Dr. Hakan YİĞİTBAŞIOĞLU
- 3- Prof. Dr. Mustafa MUTLUER
- 4- Prof. Dr. Recep EFE
- 5- Doç. Dr. Meryem HAYIR
- 6- Y.Doç.Dr. Cihan BAYRAKDAR

DENETİM KURULU (ASİL ÜYELER)

- 1- Faruk ÖZBAKAN (Başkan)

2- Dr. Yasin BEŞER (Üye)

3- Eylem ACAR (Üye)

DENETİM KURULU (YEDEK ÜYELER)

1- Prof. Dr. A.Evren ERGİNAL

2- Mehmet ZOR

HAYSİYET DİVANI (ASİL ÜYELER)

1- Prof. Dr. Tuncer DEMİR

2- Prof. Dr. Saliha KODAY

3- Prof. Dr. Füsün BAYKAL

4- Prof. Dr. Nuriye GARİPAĞAOĞLU

5- Prof. Dr. Saadetin TONBUL

HAYSİYET DİVANI (YEDEK ÜYELER)

1- Prof. Dr. Ali UZUN

2- Prof. Dr. Süheyla AKOVA

3- Prof. Dr. Telat KOÇ

4- Prof. Dr. Murat TÜRKÜŞ

5- Prof. Dr. Nurten GÜNAL

- 2018 yılı için Türk Coğrafya Dergisi Yazı Kurulu'na Yönetim Kurulu Üyelerimiz tarafından aşağıdaki üyeler yeniden seçilmiştir:

Prof.Dr. Hasan ÖZDEMİR (Baş-editör)

Prof.Dr. Barbaros GÖNENÇGİL (üye)

Prof.Dr. İhsan ÇİÇEK (üye)

Prof.Dr. İhsan BULUT (üye)

Doç.Dr. Ahmet ERTEK (üye)

- Ana temanın "Türkiye'de Nesli Tükenen Canlılar ve Değişen Ekosistem" olduğu, 24 Şubat 2018 Cumartesi günü FMV ÖZEL AYAZAĞA IŞIK ORTAOKULU'nun ev sahipliği ve organizasyonu ile, TÜRK COĞRAFYA KURUMU'nun destekleriyle yapılan İstanbul İli Ortaokullar Arası 5. Sosyal Bilimler Proje Yarışması sonuçlanmıştır. 9 ortaokulumuzun katılımıyla gerçekleşen etkinlik 09.45-10.30 arasında projelerin okulda sergilenmesiyle başlamıştır. 10.30-12.00 arasında projelerin sunumu gerçekleştirilmiştir. Her okulu temsilen danışman Sosyal Bilimler öğretmenlerinin denetiminde öğrencilerin sunumları tüm katılımcı okullarla birlikte, seçici kurulun gözlemleriyle izlenmiştir. Sunumların bitiminden sonra, FMV Özel Ayazağa Işık Ortaokulunda tüm katılımcılarla öğlen yemeği yenilmiştir. Ardından

Türk Coğrafya Kurumu Yönetim Kurulu Üyelerinden; İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Öğretim Üyesi ve Türk Coğrafya Kurumu Başkanı Doç. Dr. Ahmet ERTEK ve İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Bölüm Başkanı, Uluslararası Coğrafya Birliği (IGU) Başkan Yardımcısı ve Türk Coğrafya Kurumu Başkan Yardımcısı Prof. Dr. Sayın Barbaros GÖNENÇİL'den oluşan seçici kurul projeleri değerlendirmiştir. Proje yarışmasının dereceye giren okullar ve proje başlıkları şöyledi:

1. FMV Özel İspartakule Işık Ortaokulu
Proje Adı: Başrolde Peçeli Baykuşlar, Ekosistemde Fark Yaratırlar
2. Mürüvvet Evyap Okulları
Proje Adı: Canlılar İçin Bir Umud
3. Kültür Koleji
Proje Adı: Duyarsız Kalma

MANSİYON ÖDÜLÜ ALAN OKULLAR:

- FMV Özel Erenköy Işık Ortaokulu
Proje Adı: Çok Geç Olmadan
- Beylikdüzü Özel İz Nazmi Arıkan Fen Bilimleri Okulları
Proje Adı: Bir Varmış Bir Yokmuş

Proje yarışmasına katılan tüm okullara, öğrencilerine ve öğretmenlerine katılım belgesi verilmiş ve ilk üç dereceye giren öğrenciler madalya ve kitaplar, okulları ise kristal küre ile ödüllendirilmiştir. Mansiyon ödülü olarak kitap ve madalya verilmiştir.

Proje Yarışmasına katılan okullar (Sıralama alfabetiktir):

1. BEYLİKDÜZÜ ÖZEL İZ NAZMİ ARIKAN FEN BİLİM. OKULLARI
2. FMV ÖZEL ERENKÖY IŞIK ORTAOKULU
3. FMV ÖZEL İSPARTAKULE IŞIK ORTAOKULU
4. FMV ÖZEL IŞIK ORTAOKULU
5. KOCATAŞ BARBAROS ORTAOKULU
6. KÜLTÜR KOLEJİ
7. MARMARA KOLEJİ
8. MÜRÜVVET EVYAP OKULLARI
9. ÖZEL ENKA OKULLARI

Proje yarışmasına katılan tüm öğrencileri kutlar, bu konuda onları destekleyen öğretmenlerine, okul yöneticilerine ve velilerine teşekkür ederiz.

İstanbul İli Ortaokullar Arası 5. Sosyal Bilimler Proje Yarışması'ndan çeşitli görüntüler (24.2.2018):

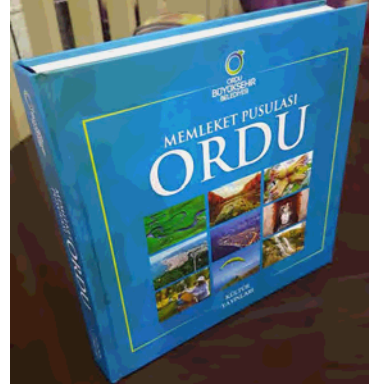


- 16-19 Mart 2018 günlerinde ISC (International Science Council) Uluslararası Bilim Konseyi Toplantısı için İstanbul'a gelen IGU Başkanı Prof.Dr. Yukio HİMİYAMA ve Prof.Dr. Mike MEADOWS kurumumuz yönetim kurulu üyelerini ve İstanbul Üniversite Coğrafya Bölümünü ziyaret etmişlerdir. 2020'de gerek 34.Uluslararası Coğrafya Kongresi'nin ve gerekse iGEO Coğrafya Olimpiyatlarının yapılacağı mekânları gezmişler, kontrollerini yapmışlar ve son durumları hakkında bilgi almışlardır. Kurumumuzun her iki faaliyete de hazır olduğu bir kez daha yerinde IGU yöneticilerine ve özellikle IGU Başkan Yardımcımız Prof.Dr. Barbaros GÖNENÇGİL tarafından aktarılmıştır. Anılan günlerden TCK Yönetim Kurulu Üyelerimizden bazıları, IGU Yöneticilerine birer İstanbul turu da yaptırmışlardır.



- 9-14 Nisan 2018 günlerinde IGU Başkan Yardımcısı ve TCK Başkan Yardımcısı Prof.Dr. Barbaros GÖNENÇGİL, IGU Yönetim Kurulu Toplantısı için Japonya'nın Tokyo kentine gitmiştir.

- ANT Yayınevi ve kurumumuz tarafından başlatılan Memleket Pusulası serisinin "Ordu İli Coğrafyası" kitabı, Ordu Büyükşehir Belediyesi tarafından 5.000 adet bastırılmıştır. Bölüm yazarlığı yapan üye akademisyen üyelerimize teşekkürlerimizi sunarız.



- TCK Başkanı T.Ahmet ERTEK, 2-5 Mayıs 2018 günlerinde İTÜ Avrasya Yer Bilimleri tarafından organize edilerek İTÜ Maslak Kampüsünde Süleyman Demirel Kültür Merkezinde yapılan "VIII. TÜRKİYE KUATERNER SEMPOZYUMU (TURQUA-2018)"nın 2.5.2018 günkü açılış konuşmalarından birini Türk Coğrafya Kurumu adına yapmıştır.



- TCK Başkanı T.Ahmet ERTEK, 7 Mayıs 2018 günü Marmara Üniversitesi Coğrafya Bölümü Amfisinde, Marmara Üniversitesi Coğrafya Kulübünün düzenlediği konferanslar dizisinde, coğrafya bölümü öğrenci ve akademisyenlerine "Antropojenik Jeomorfoloji ve İstanbul" başlıklı bir saatlik bir konferans vermiştir.



- 2018 yılı Haziran ayı sonu itibariyle; kurumumuz periyodik yayın organı olan Türk Coğrafya Dergisinin 70. Sayısı internet ortamında Doç. Dr. Hasan ÖZDEMİR'in Baş-editörlüğünde yayınlanmıştır (<http://dergipark.gov.tr/tcd/issue/29399>).



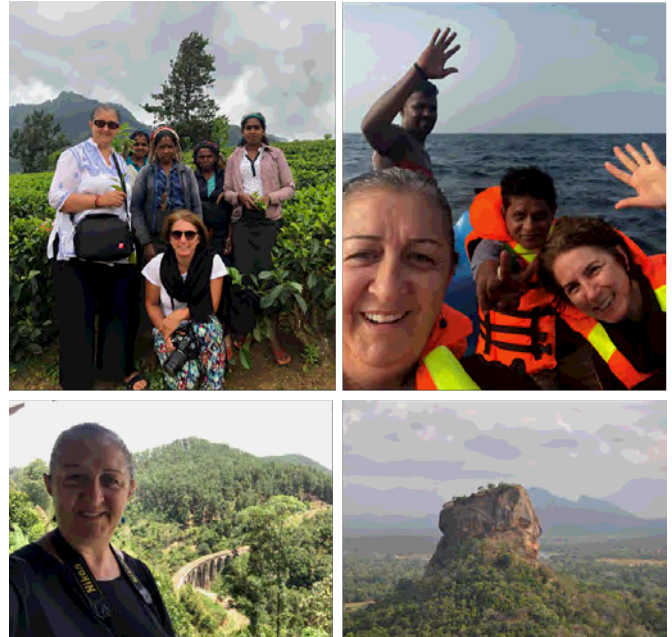
- Türk Coğrafya Kurumu üyelerinden ve değişik branşlarda eğitimcilerden oluşan bir grupla 3-14 Temmuz 2018 tarihleri arasında Asya Kıtası'nda yer alan Nepal'e bilimsel amaçlı bir gezi, Türk Coğrafya Kurumu Başkan Yardımcısı Fügen DEDE tarafından organize edilmiştir. Gezinin amacı Asya'da hüküm sürmüş Türk kökenli Babür devletinin Nepal ve Hindistan'a etkilerinin izlerinin sürülmesidir. Yanı sıra katılımcıların Asya Kıtasını daha yakından tanımalarını sağlamak, elde ettikleri bilgi ve deneyimleri başta öğrencileri olmak üzere tüm halkımızla paylaşma faaliyetlerine yardımcı olmaktır.

Nepal'den çeşitli görüntüler:



- Türk Coğrafya Kurumu Başkan Yardımcısı Fügen DEDE, 23 Temmuz - 13 Ağustos 2018 tarihleri arasında, Güney Asya'daki Sri Lanka'ya bir gezi gerçekleştirdi. Sri Lanka eski adıyla Seylan, 65.610 km²lik bir ada ülkesidir ve Hint Okyanusu'nda yer alır. Antik dönemden kalma tapınaklar, palmiyeli kumsallar ve yağmur ormanlarıyla eşsiz bir doğa ve tarih harikasıdır. 1972 yılına kadar İngiliz sömürgesi olan ülke, yakın zamanda çok ciddi bir iç savaş yaşamıştır. Etnik ve kültürel açıdan da çok zengindir. Ülkede tapınaklar, çay üretim alanları, botanik bahçeleri, balina, yunus gözlemleri ve safari başlıca turistik etkinliklerdir. Fügen DEDE, başkent Colombo'dan yola çıkarak Mihinthale, Anuradhapurna, Trincomale, Sigiria, Polannaruva, Dahulla, Pidurangala, Kandy, Badulla, Adams Peak, Nuwara, Ella, Tissamahana, Yala National Park gibi birçok kenti, doğal mekânları ve ulusal parkı gezmiş; TCK kurum arşivine katılabilecek sayısız fotoğraflarla ülkemize dönmüştür.

Sri Lanka'dan çeşitli görüntüler:



IGEO 2018 15. ULUSLARARASI COĞRAFYA OLİMPİYATLARI



- 15. Uluslararası Coğrafya Olimpiyatları Kanada'nın Quebec şehrinde 31 Temmuz - 6 Ağustos 2018 tarihleri arasında gerçekleşti. 43 Ülkenin katılımı ile gerçekleşen organizasyonda lise öğrencileri yazılı sınav, multi medya sınavı ve arazi sınavından oluşan zorlu aşamalarda ülkelerini temsil ettiler. Her ülkenin 4 öğrenciden oluşan takımları bir haftalık süre içerisinde ülkele-

rini tanıtmaya ve diğer ülkeler ile Kanada'yı tanıma fırsatı yakaladılar. Türkiye seçmelerinin organizasyon ve evsahipliğini, 2018 yılı Ocak ve Şubat aylarında Türk Coğrafya Kurumunun ön elemelemlerini ve takım seçmelerini yaptığı bu bilim olimpiyatında Türkiye takım liderliğini yönetim kurulu üyemiz ve ENKA Okulları Sosyal Bilimler Bölüm Başkanı olan Mesut Süzer yaptı. Ülkemizi başarı ile temsil eden ekibe ve emeği geçen herkese teşekkür ediyoruz. 2020 Yılında İSTANBUL'da yapılacak olan "17.Uluslararası Coğrafya Olimpiyatları" için ayrıntılı bilgileri www.geolympiad.org adresinde bulabilirsiniz.



- 6-10 Ağustos 2018 Quebec'deki IGU Bölgesel Coğrafya Konferansına ülkemizden IGU Başkan Yardımcısı Prof.Dr. Barbaros GÖNENÇGİL katılmış; ülkemizi ve kurumumuzu temsil etmiştir.



- İstanbul Üniversitesi Coğrafya Bölümü ve Türk Coğrafya Kurumu işbirliğiyle her iki yılda bir İstanbul Üniversitesinde uluslararası nitelikli bir coğrafya kongresi yapılmasına, gerek İ.Ü.Edb.Fak.Coğrafya Bölümü Öğretim Üyeleri ve gerekse TCK Yönetim Kurulu Üyeleri oybirliğiyle böyle bir karara imza atmışlardır. Bu sebeple "1.Uluslararası Coğrafya Kongresi"nin ilk duyurusu aşağıda ve aktif olan internet sitesi şöyledir (www.iuck.istanbul; 5 Kasım 2018).



Değerli Meslektaşlarımız, Saygıdeğer Bilim İnsanları,

İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü ve Türk Coğrafya Kurumu'nun işbirliği ile 20-22 Haziran 2019 tarihleri arasında İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesinde düzenlenecek olan "1. ULUSLARARASI İSTANBUL COĞRAFYA KONGRESİ"ne sizleri davet etmekten onur duyuyoruz.

Kongremizin; ülkemizin farklı üniversitelerinden ve dünyanın pek çok üniversitesinden gelecek araştırmacıları bir araya getirerek, katılımcılara Fiziki Coğrafya, Beşeri ve Ekonomik Coğrafya, Bölgesel Coğrafya ve Coğrafya Eğitimi konulu bilimsel çalışmalarını sunma, deneyimlerini paylaşma ve tartışma, geri-dönüşler alma, fikir alış-verişinde bulunma, yeni işbirlikleri ve ortak çalışmalarla olanaklar sağlama konusunda katkı sağlayacağını ümit etmekteyiz.

Türkçe ve İngilizce olarak gerçekleştirilecek Kongre'ye oturum açma başvurusu 05-30 Kasım 2018, bildiri özetleri ise 15 Aralık 2018 ile 15 Nisan 2019 tarihleri arasında bildiri@iuck.istanbul adresi üzerinden gönderilebilecektir. Bildirilerin kabul edilip edilmediği 1 Mayıs 2019 tarihine kadar duyurulacaktır. Kongre ile ilgili bildirimler 12.11.2018 tarihinden itibaren www.iuck.istanbul adresinden takip edilebilecektir.

Kongrede sunulan bildiriler, "Yeni Akademik Teşvik Kriterleri"ne uygun olarak e-kitap şeklinde Türk Coğrafya Kurumu yayını olarak yayımlanacaktır.

Kongreye katılımınızdan büyük onur ve mutluluk duyacağımızı belirtir, esenlikler dileriz. Saygılarımızla.

Kongre Düzenleme Kurulu Adına

Coğrafya Bölüm Başkanı
Prof. Dr. Barbaros GÖNENÇGİL

Türk Coğrafya Kurumu Başkanı
Doç. Dr. Ahmet ERTEK

ÖNEMLİ TARİHLER

Kongrede oturum açma başvurusu: 05-30 Kasım 2018
Bildiri özetlerinin gönderilmesinin ilk günü: 15 Aralık 2018
Bildiri özetlerinin gönderilmesinin son günü: 15 Nisan 2019
Kabul edilen bildirilerin ilanı: 1 Mayıs 2019
Kongre Tarihi: 20-22 Haziran 2019
Bildiri tam metninin gönderilmesi son gün: 1 Eylül 2019

- 8 Kasım 2018 Cumhurbaşkanlığı Eğitim Danışmanı Selçuk PEHLİVANOĞLU'nu Ankara'da TED Vakfında ziyaret edilerek Coğrafya tanınırlılığını ve coğrafya sorunlarını Cumhurbaşkanına ve Milli Eğitim Bakanına ilemesi ve mesleki işbirliği konusunda bir görüşme gerçekleştirilmiştir.



- 8-10 Kasım 2018 günlerinde Nevşehir'de yapılan International Geography Education Symposium isimli sempozyumuna TCK Yönetim Kurulu Üyesi Mesut SÜZER bir bildiri ile katılmış; yapılan panele katkı vermiştir.

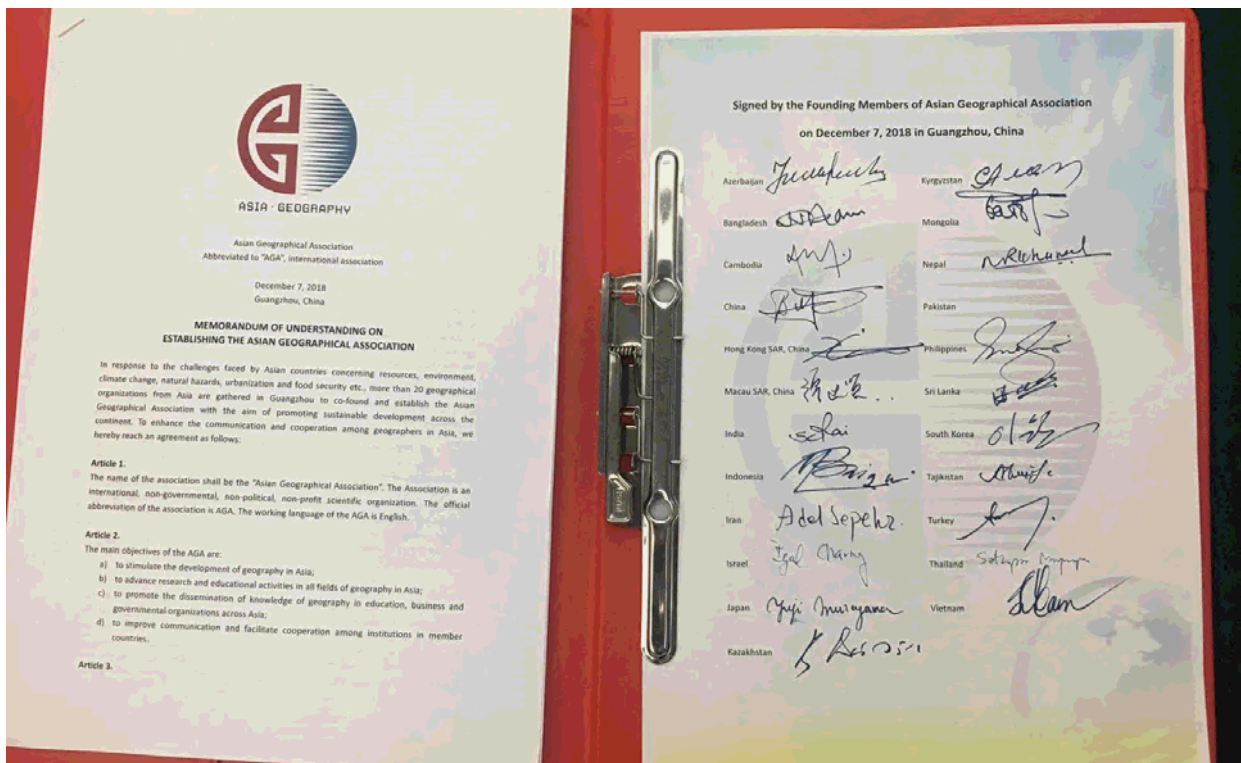
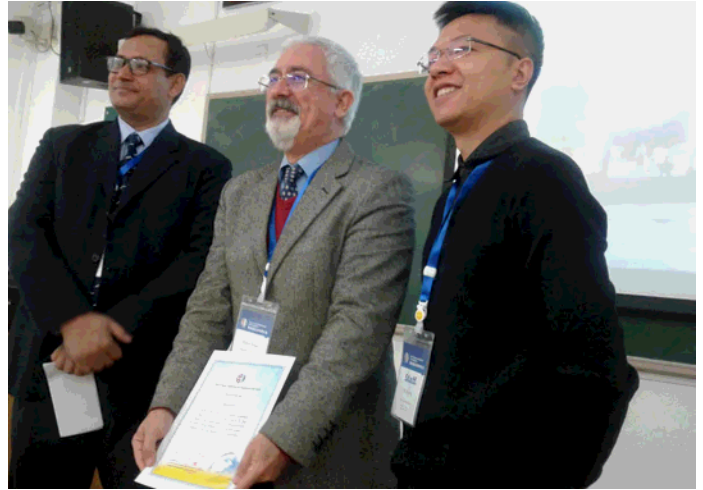


- IGU Başkan Yardımcısı Prof.Dr. Barbaros GÖNENÇGİL, 1-3 Aralık 2018 günlerinde Hindistan'ın Aligarh kentinde yapılan IGU Yönetim Kurulu Toplantısına katılmıştır.



- Türk Coğrafya Kurumu Yönetim Kurulu Başkanı ve Coğrafya Bölümümüz Öğretim Üyelerinden Doç.Dr. T.Ahmet ERTEK, 6-10 Aralık 2018 tarihleri arasında Çin'in Guangzhou kentinde yapılan "4. Asya Coğrafya Konferansı"na Çin Coğrafya Kurumu'nun davetlisi olarak katılmıştır. Bu konferansta 22 Asya ülkesinin coğrafya kurumları başkanlarının destekleriyle, "Asian Geography Association (AGA=Asya Coğrafya Birliği)" kurulmuştur. ERTEK'e ayrıca AGA'nın kurucu yönetim kurulu üyeliği ve Başkan Yardımcılığı uygun görülmüştür. Asya ülkelerinin geleceğini ilgilendiren iklim değişikliği, doğal afetler, hidroloji, göç, kentleşme, gecekondulaşma, arazi kullanımı, arazinin değişimi, kırsal alanlar, milli parklar, dağlık alanlar, tarım ve hayvancılık, sanayileşme, antroposen konularında ortak işbirliği ve projelerin üretilmesi ve bilhassa genç coğrafyacıların yetişmesi amaçlanmaktadır. 2019 yılının motosu: Renewed Asia (Yenilenen Asya)'dır.







- 18 Aralık 2018 günü, TCK Yönetim Kurulu Üyeleri, Milli Eğitim Bakanlığı Öğretmen Yetiştirme ve Geliştirme Genel Müdürlüğü Mesleki Gelişimi Destekleme ve İzleme Daire Başkanı sayın Abdi İBRAHİM ile Ankara’da bir görüşme yapılmıştır. Tüzüğümüze göre, kuruluş tarihimiz olan 1941’den günümüze T.C. Milli Eğitim Bakanınının 76 yıldır kurumumuz Onursal Başkanı olması, 2005 yılındaki son Coğrafya Müfredat Programındaki Talim Terbiye Kurulundaki çalışmalarımız; sonrasında ilk kabul edilen müfredat programının COĞRAFYA MÜFREDATI olması ve son olarak toplumumuzun ciddi olarak coğrafya desteğine MEB kanalıyla ihtiyacının mevcudiyeti dolayısıyla, “ÖĞRETMEN İLE ÖĞRETMEN ADAYI VE ÖĞRENCİ DESTEK VE EĞİTİM KONULARI NELER OLMALIDIR?” başlıklı raporumuz Daire Başkanı ERDOĞAN’a teslim edilmiştir. MEB ve TCK işbirliğinin daha da geliştirilmesi için yapıcı adımlar atılmıştır.



- 2018 yılı Haziran ayı sonu itibariyle; kurumumuz periyodik yayın organı olan Türk Coğrafya Dergisinin 71. Sayısı internet ortamında Prof. Dr. Hasan ÖZDEMİR'in Baş-editörlüğünde yayınlanmıştır (<http://dergipark.gov.tr/tcd/issue/29399>).



- 2018'de yenilenen çehresiyle Türk Coğrafya Kurumu internet Sitesi (www.tck.org.tr), ayrıca facebook ve twitter hesapları; kurumumuz Yönetim Kurulu Üyesi Mesut SÜZER'in denetiminde üyelerimizi bilgilendirmek amaçlı internet ortamında yayın hayatını tüm yıl boyunca sürdürmüştür.

TÜRK COĞRAFYA DERGİSİ

Sayı 71, Aralık 2018



İçindekiler

Editörden.....	5	
Makaleler		
Ayşe Okuyucu, Mehmet Somuncu	1990-2015 yılları arasında Türkiye'ye yönelik uluslararası turizm hareketlerindeki değişim (<i>Changing of the international tourism movements towards Turkey, for the years 1990 and 2015</i>).....	7-13
Nazan Özü	Türkiye'de havalimanlarının kuruluş yerlerinin sürdürülebilir arazi kullanımı bakımından değerlendirilmesi (<i>Evaluating to site of airports in Turkey in terms of sustainable land uses</i>).....	15-25
Öznur Akgış, Erdal Karakaş	Kırsal kalkınmayı desteklemeye yönelik yapılan makine-ekipman ve sulama desteklerinin ilçelere göre mekânsal dağılışı ve belirleyicinin analizi (<i>Analysis of spatial distribution and determinants of machine-equipment and irrigation support for providing rural development according to provinces</i>).....	27-35
İbrahim Kopar, Mehmet Ali Çelik, Hüseyin Bayram	Kapadokya Volkanik Provensi'ndeki volkan rölyefinin antropojenik degradasyonu üzerine bir analiz (<i>An analysis on anthropogenic degradation of volcanic relief in the Cappadocia Volcanic Province</i>).....	37-46
Ali İmamoğlu, Selim Eraslan, Adem Coşkun, Fikret Saygın, Orhan Dengiz	Farklı toprak özelliklerine bağlı toprak kabuk oluşumu (<i>Soil crust formation depend on different soil characteristics</i>).....	47-52
Kaan Kapan, Ayşe Nur Timor	Turizm gelişme modelleri açısından Antalya şehri (<i>City of Antalya for tourism development modelling</i>).....	53-61
Hakkı Yazıcı, Nusret Koca, Evren Ekiz	Topoğrafik, meteorolojik ve klimatolojik faktörlerin Afyonkarahisar şehrindeki hava kirliliği üzerine etkileri (<i>Topographic, meteorological and climatological factors affecting the air pollution in the city of Afyonkarahisar</i>).....	63-68
Mutlu Kaya	Kültür coğrafyası ve kültürel miras açısından Doğu Karadeniz'de "Otçu göçü" geleneği ve Kadırga otçu şenlikleri (<i>"Otçu Göçü" tradition and Kadırga Otçu festival in Eastern Black Sea region in the context of cultural geography and cultural heritage</i>).....	69-79
İlkay Südaş, İrem Öz	Davranışsal coğrafyada bilişsel haritalar: Ege Üniversitesi kampüsü örneği (<i>Cognitive maps in behavioural geography: The case of Ege University campus</i>).....	81-92
Zahide Acar	İç Anadolu bölgesinin ekstrem sıcaklık özellikleri (<i>Extreme temperature characteristics of Central Anadolıa region</i>).....	93-99
İsmet Güney, Mehmet Somuncu	Kuşadası'nda turizmin yaşam döngüsü: Mekansal ve toplumsal öğeler üzerinden bir değerlendirme (<i>Tourism life cycle in Kuşadası District: Evaluation through spatial and social elements</i>).....	101-116
Faaliyet Raporu		
T. Ahmet Ertek	Türk Coğrafya Kurumu Faaliyetleri (1 Ocak - 31 Aralık 2018).....	117-126