

**2024** Haziran

**BEŞERİ VE EKONOMİK  
COĞRAFYA ALANINDA**

**Araştırmalar ve  
Değerlendirmeler**

**EDİTÖR**

**Doç. Dr. Serdar CEYLAN**

**gece**  
kitaplığı

**İmtiyaz Sahibi • Yaşar Hız**  
**Genel Yayın Yönetmeni • Eda Altunel**  
**Yayına Hazırlayan • Gece Kitaplığı**  
**Editör • Doç. Dr. Serdar CEYLAN**

**Birinci Basım • Haziran 2024 / ANKARA**

**ISBN • 978-625-425-773-5**

© copyright

Bu kitabın yayın hakkı Gece Kitaplığı'na aittir.  
Kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz, izin almadan  
hiçbir yolla çoğaltılamaz.

**Gece Kitaplığı**

**Adres:** Kızılay Mah. Fevzi Çakmak 1. Sokak Ümit Apt  
**No:** 22/A Çankaya/ANKARA Tel: 0312 384 80 40

[www.gecekitapligi.com](http://www.gecekitapligi.com)  
[gecekitapligi@gmail.com](mailto:gecekitapligi@gmail.com)

**Baskı & Cilt**  
**Bizim Buro**  
**Sertifika No: 42488**

# **Beşeri ve Ekonomik Coğrafya Alanında Araştırmalar ve Değerlendirmeler**

**Haziran 2024**

**Editör:  
Doç. Dr. Serdar CEYLAN**





# İÇİNDEKİLER

## BÖLÜM 1

### ELAZIĞ DEPREMİ (24 OCAK 2020) SONRASI İNŞA EDİLEN TOKİ'LERİN SAĞLIK, EĞİTİM VE ULAŞIM YÖNÜNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

*Emrah ŞIKOĞLU, Alperen ÖZDEMİR ..... 1*

## BÖLÜM 2

### FİNİKE'DE (ANTALYA) YEREL HALKIN SAKİN ŞEHİR FARKINDALIĞI

*Cemali SARI, Cem KARAOĞLAN.....25*

## BÖLÜM 3

### FİNİKE' DE (ANTALYA) KÜLTÜR MİRASI ROTALARININ COĞRAFI ÖZELLİKLERİ

*Cemali SARI, Gülsüm SARI .....49*

## BÖLÜM 4

### KENTSEL MEKÂNIN DEĞİŞİMİ VE KONUT TİPOLOJİSİNE ETKİLERİ: VAN KENTİ ÖRNEĞİ

*Zeynep YILMAZ ŞİMŞEK .....79*



## BÖLÜM 2

### ELAZIĞ DEPREMİ (24 OCAK 2020) SONRASI İNŞA EDİLEN TOKİ'LERİN SAĞLIK, EĞİTİM VE ULAŞIM YÖNÜNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

*Emrah ŞIKOĞLU<sup>1</sup>*

*Alperen ÖZDEMİR<sup>2</sup>*

1 Emrah Şıkoğlu, Doktor Öğretim Üyesi, Fırat Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Türkiye Coğrafyası Anabilim Dalı, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9971-0189>.

2 Alperen Özdemir, Araştırma Görevlisi, Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Beşeri ve İktisadi Coğrafya Anabilim Dalı, ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-5713-8487>.

## 1. GİRİŞ

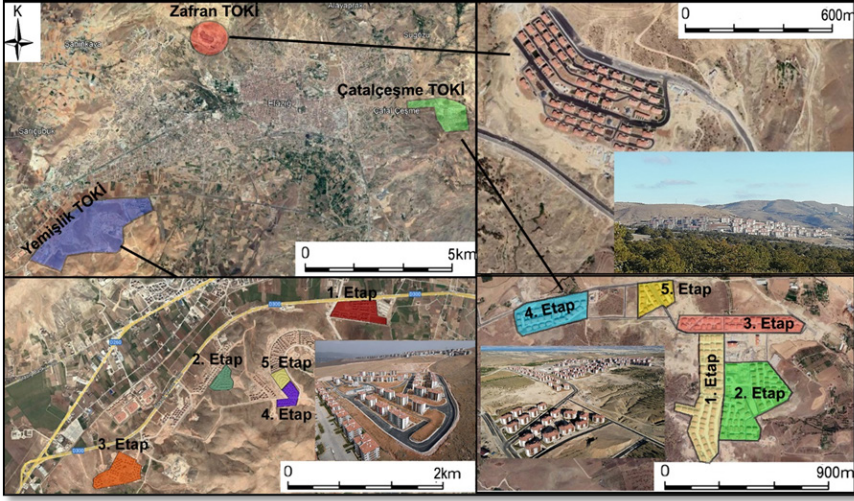
Türkiye, tektonik oluşumu, jeolojik yapısı, topografyası, iklim ve meteorolojik özellikleri nedeni ile afet tehlike ve riski oldukça yüksek bir ülkedir. Sadece 20.yüzyılın başından beri yaşanan deprem, su baskını, heyelan, kaya düşmesi, çığ vb. afetler sonucunda, 87.000 kişi hayatını kaybetmiş, 210.000 kişi yaralanmış, 651.000 adet konut yıkılmış ya da ağır hasar görmüştür (Öztaş 1994: 131, JICA 2004: 27, akt. Akdemir 2013:2). Bu tablodan da anlaşılacağı üzere Türkiye coğrafi faktörleri sebebiyle doğal afetlere karşı büyük bir risk altındadır. Kuzeyde, Kuzey Anadolu Fay Zonu ve güneyde, Doğu Anadolu Fay Zonu arasına kurulmuş olan Elazığ ili de bu fay hatları arasında bulunması sebebiyle birinci derece deprem bölgesi olarak sınıflandırılmaktadır.

24 Ocak 2020 yılında Doğu Anadolu Fayı (DAF) üzerinde meydana gelen merkez üssü Sivrice ilçesi Çevrimtaş köyü olan Mw 6,8 büyüklüğündeki deprem binlerce kişinin evsiz kalmasına neden olmuştur. Elazığ şehir merkezinde toplamda 27.438 bina bulunmaktadır. Bu binalardan 3.527 tanesinin hasarlı olduğu tespit edilmiştir Konut ölçeğinde ise 7.637 konutun yıkık veya ağır hasarlı, 10.217 konutun ise orta hasarlı olduğu tespit edilmiştir. (Şıkoğlu ve Güney 2020:275, 282, 283, 290).

### 1.1. Araştırma Konusu Kapsamı ve Amacı

Elâzığ depremi sonrasında kent merkezinde konutları yıkılan, ağır ve orta hasar alan toplam 47.800 kişinin yine kent merkezinde inşa edilen TOKİ'lere yerleştirilmesi planlanmaktadır. Sürsürü, Abdullahpaşa ve Mustafaapaşa mahallelerindeki hasar alan ve yıkılan evlerin yerine TOKİ tarafından yine aynı yerlerde konutlar inşa edilmiştir. Bu mahalleler dışında daha önce yerleşme olmayan fakat yerleşim yerlerine yakın olan Elazığ'ın Güneybatısındaki Yemişlik, Doğusundaki Çatalçeşme ve Kuzeyindeki Zafran bölgelerinde yeni konutlar inşa edilmiştir (Şekil 1).

Çalışmanın temel amacı, kent merkezi dışındaki yukarıda bahsi geçen üç alana odaklanarak bu alanların sağlık, eğitim ve ulaşım olanaklarının tartışılmasıdır. Bu olanaklardan hangilerinin, hangi bölgede avantaj ve dezavantajlara sahip olduğunu tespit etmek hedeflenmiştir. Elde edilen bulgu ve sonuçlar doğrultusunda tespit edilecek olan sorunların çözümleriyle ilgili önerilerde bulunmak bu çalışmanın bir diğer önemli amacını oluşturmaktadır. TOKİ'nin inşa ettiği yaşam alanlarında sosyal projelerin varlığı elbette bilinmektedir.

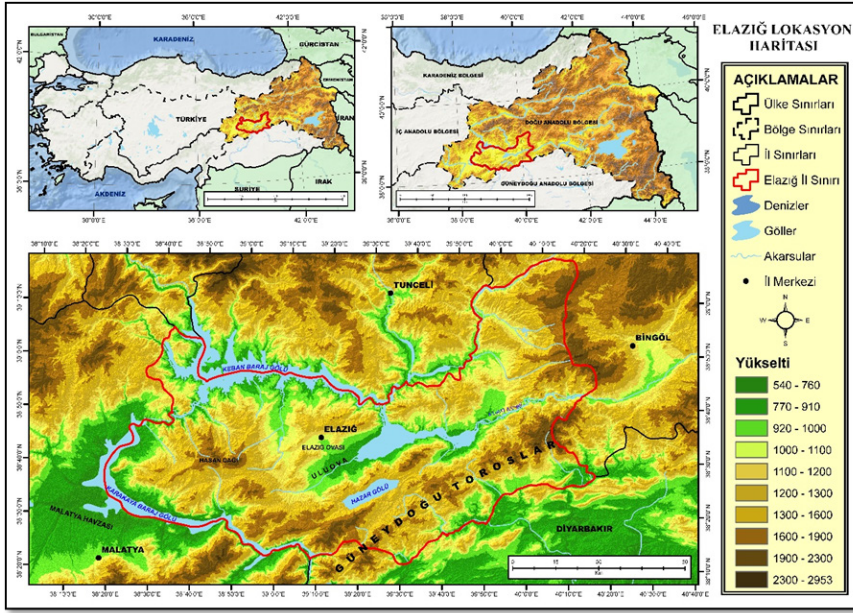


Şekil 1. Zafran, Yemişlik ve Çatalçeşme TOKİ Konutları Lokasyonu

Fakat bu olanakların ne ölçüde yeterli olduğu konusu araştırmadaki bir diğer tartışma konusudur. İnşa edilen sağlık alanlarının kaçınıcı basamak olduğu veya bu alanlarda hangi düzeyde eğitim kurumlarının inşa edileceği tespit edilmiştir. Ayrıca bu alanların kentle olan bağlantı güzergahları ve ulaşım olanakları değerlendirme kapsamına alınmıştır. Aynı zamanda bu bölgeler araştırma boyunca sağlık, eğitim ve ulaşım olanakları kuruluş yerleri dikkate alınarak karşılaştırmalı olarak incelenmiştir.

## 1.2. Elazığ'ın Coğrafi Konumu ve Genel Özellikleri

Elazığ Doğu Anadolu bölgesinin güneybatısında, Yukarı Fırat Bölümünde, Elbistan-Muş depresyonlar zincirinde yer alan Elazığ ovasında bulunmakta ve yüzölçümü 9383km<sup>2</sup>'yi bulmaktadır (Şekil 2).



Şekil 1. Elazığ Lokasyon Haritası

Elazığ ovası güneyde Meryem dağı, kuzeyde Harput platosu, batıda Keklik Tepe, doğuda Kartal tepe ve Ekinik tepe ile çevrilidir. Ova güneyde Gümüşkavak boğazıyla Uluova'dan, kuzeyde Gedik eşiği ile Kuzova'dan ve batıda Meryem Dağı ile Keklik Tepe arasındaki eşik sahasıyla Han-kendi ovasından ayrılmaktadır (Şekil 3) (Canpolat, 2019:72). Bütünüyle Güneydoğu Toroslar kıvrım kuşağı içinde yer alan bu bölge ana hatlarıyla güneybatı - kuzeydoğu yönünde uzanan ve yer yer düzenli sıralar oluşturan dağlarla, bu dağlar arasına yerleşmiş aynı doğrultulu ovalara sahiptir. Bu dağlık kütlede kuzeyinde Doğu Anadolu'nun önemli ovalarından birisi olan ve yüksekliği 900-1000m. arasında değişen Uluova ile bugünkü Elazığ şehrinin yer aldığı 1020m. yükseklikteki Elazığ Ovası bulunur. Uluova'nın Kuzeyinde ise güneybatı - kuzeydoğu istikametinde uzanan Harput dağlık kütlede yer alır (Şekil 3) (Tonbul, 1985'e atfen Ünal, 1989, 31-32, Tonbul-Karadoğan, 1999, akt. Şikoğlu ve Güney, 2020:277).

Elazığ, Doğu Anadolu Bölgesinde görüldüğü gibi genel olarak karasal iklimin etkisi altındadır ve yıllık ortalama sıcaklık 13.1°C'dir. Erinç ve De Martonne iklim sınıflandırmalarına göre Elazığ, step – yarı kurak, step – nemli arası iklim tipindedir (Meteoroloji Genel Müdürlüğü, 1981 - 2010 iklim periyodu). Yıllık ortalama yağış miktarı ise 415.1mm'dir. Bu değere bakıldığında da Elazığ'ın step ile yarı nemli bölgeler arasında bulunduğu anlaşılmaktadır.

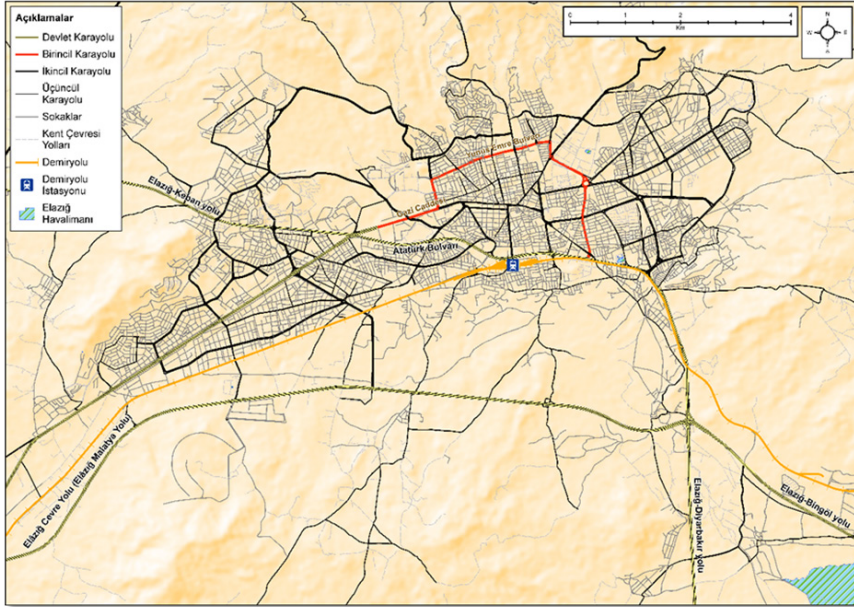




Son olarak elde edilen belge ve bulgular değerlendirilmiştir. Saha çalışmalarında derlenen veriler yazıya, tablo, grafik ve haritalara dönüştürülmüş, lokasyon haritaları, ulaşım haritaları ve beşeri coğrafya unsurlarını gösteren tematik haritalar oluşturulmuş ve yorumlanmıştır. CBS programlarındaki mevcut istatistiksel analizler kullanılarak geleceğe yönelik planlama yapılmıştır. Bu haritaların oluşturulmasında ArcGIS, MapInfo, Global Mapper, Google Earth Pro, HGM Küre, Adobe Photoshop programları kullanılmıştır.

## 2. Elazığ Kent İçi Ulaşım Sistemi

Ulaşım, kısa bir tanımla; “insanların ve eşyaların yer değiştirmesi ve bunun organizasyonudur” (Abbasgil, 1994 akt. Ağaoğlu, Başdemir, 2019:28). Kentsel alanlardaki fonksiyon ve faaliyetlerden en önemlilerinden biri de ulaşım fonksiyonu ve ulaşım faaliyetleri olup şehir yerleşmeleri ile ulaşım arasındaki ilişkiler oldukça önemlidir (Tümertekin, 1973:54). Şehirlerin kuruluşunu, gelişimini ve sürekliliğini sağlayan en önemli beşeri unsurların başında ulaşım yer alır. Ulaşıma bağlı olarak kentlerdeki eğitim, sağlık gibi fonksiyonlar gelişir ve kentin etki alanının genişlemesini sağlar (Şıkoğlu 2017:137). Şehirler kurulur ve gelişirken ulaşım ağları oluşur, bu ulaşım ağı şehrin hangi yöne doğru gelişeceğini ve bu gelişimin hızını gösterir.



Şekil 2. Elazığ Kent İçi Ulaşım Haritası



Elazığ şehri ulaşım alanında Osmanlı döneminden beri, önemli bir geçiş noktası üzerindeydi. Eski dönemlerde Harput ve çevresinde bulunan vilayetlerin birleşim noktasında bulunması sebebiyle ulaşım açısından merkezi bir yerde bulunmaktaydı. Kentin ilk ulaşım ağı Harput ile çevre vilayetlerin bağlantısını sağlayan çevre yolları ile Harput'a ulaşan yoldan oluşmaktadır. Elazığ kent içi ulaşım ağı Harput Yolu'nun Çarşı ve Sarayatik mahallelerine bağlantısı ile başlamış, İstasyon ve Gazi caddelerinin oluşması ve Elazığ-Keban, Elazığ-Malatya, Elazığ-Diyarbakır çevre yollarının bu caddelerle birleşmesi ile kentin ana ulaşım omurgası ortaya çıkmıştır (Şekil 4)(Canpolat, 2019:92).

Elazığ'ın ova üzerinde bulunması ve etrafının dağlık tepelerle çevrili olması kentin ulaşım ağları oluşurken etkili olmuştur. Bu bakımdan yapısal özellikler büyük önem taşımaktadır. Elazığ ovası uzanış yönüne uygun olarak Doğu-Batı yönlü bir güzergah olduğu söylenebilir. Elazığ şehir içi ulaşım hattı genel olarak Doğu-Batı yönlüdür, fakat Malatya Caddesi üzerinde bulunan daha sonradan gelişim gösteren Abdullahaşa, Cumhuriyet ve Ataşehir mahalleleriyle bu hat Kuzeydoğu-Güneybatı doğrultusunda şekillenmiştir (Şekil4.).

2011 yılında yeni çevre yolunun tamamlanmasıyla Elazığ şehri Merzem dağına (Yemişlik TOKİ'lerinin de bulunduğu bölge) doğru yani güneye ve güneybatıya doğru genişlemektedir. TOKİ konut alanlarına bağlı olarak, yol ve ulaşım ağı çabuk kentleşmesine de neden olmuştur. Kent merkezine uzak mesafede olan bu toplu konut alanlarının inşa edilmesiyle birlikte kent merkezi ile arasındaki güzergah hızlı bir şekilde nüfuslanmıştır. Böylece akslar boyunca gelişen, lineer bir kent fizyolojisi oluşmuştur (Akdemir, 2014:146).

2022 yılında il genelinde araç sahipliği artış göstermiştir. Artan araç sahipliği özellikle Elazığ kentinde trafik yoğunluğunun da hızla artmasına neden olmaktadır. Elazığ ulaşım istatistiklerine bakıldığında 2022 yılında %53,9'u otomobil olmak üzere toplamda 26 milyon 482 bin 847 motorlu kara taşıtı bulunmaktadır (TÜİK, 2022). Elazığ kent içinde araç yoğunluğu ise Gazi Caddesi ve çevresinde toplanmıştır.

Kent içi ulaşım 3 gruba ayrılmaktadır, bunlar;

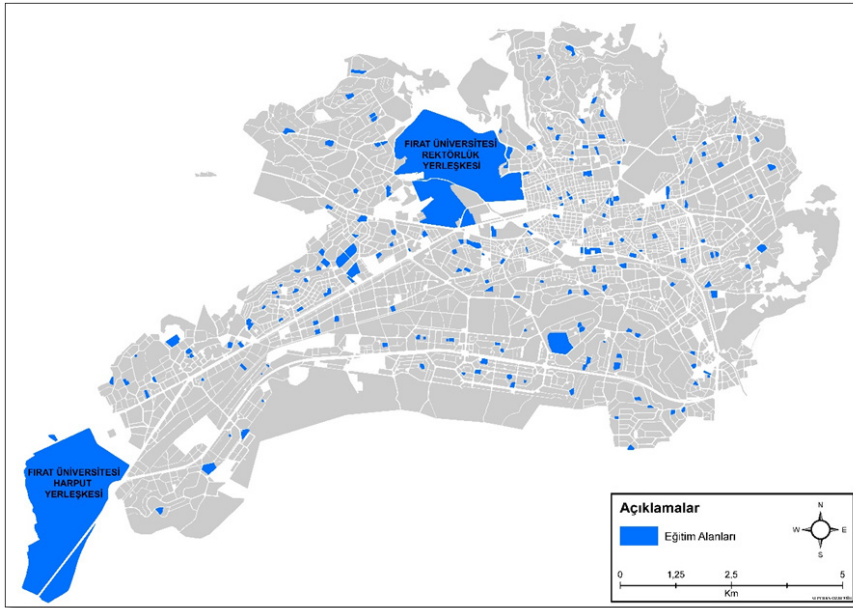
- Bireysel ulaşım,
- Ara toplu taşıma ulaşımı,
- Toplu taşıma (Murat ve Şahin, 2010, akt. Ağaoğlu, & Başdemir, 2019:29).

Elazığ'da semtler arası ulaşım, başlıca bireysel ulaşım ve toplu taşıma ile bunun yanında ara toplu taşıma aracı olarak minibüslerle sağlanmakta-

dır. Elazığ şehir içi toplu taşımada EBUAŞ şirketine ait 1065 otobüs durağı ile 43 otobüs hattı ve ELBÜS şirketine ait 8 otobüs durağı ile 2 otobüs hattı ('şehir içi-üniversite' ile 'şehir hastanesi' olmak üzere) bulunmaktadır. Otobüs toplu taşıma sağlayıcılarına ait toplamda 45 hat ile şehir içi ulaşım sağlanmaktadır.

### 3. Elazığ'daki Eğitim Alanları

Eğitim, bireyin kendi tecrübelerine dayanarak davranışlarında ve belli bir amaç doğrultusunda ailenin ve toplumun kişiden beklediği değişiklikleri meydana getirme sürecidir (Ergün, 2015:1). Bununla birlikte eğitim; hem tüketim hem de yatırım olarak görülmektedir. Anlık faydalar sağlaması bakımından tüketim olarak görülürken, bireylerin gelecekteki üretim ve kazanma kapasitelerini belirlediği için de yatırım olarak kabul edilmektedir (Gölpek, 2012:43). Ülkemizde bugüne kadar şehir coğrafyası ile ilgili yapılan çalışmalarda, eğitimle ilgili faaliyetlerin tarihi gelişimi, eğitim kurumlarının fiziki olarak yeterlilikleri, eğitim kurumlarının yer seçimi ve bunların etki alanlarının tespiti ele alınmaktadır (Uğur, Aliagaoglu, 2015:146). Bu bağlamda Elazığ'ın eğitim kurumlarının niceliği ve yeterliliği bu bölümde ortaya konmuştur.



Şekil 3. Elazığ Eğitim Alanlarının Dağılışı

Elazığ'da toplamda 369 adet okul hizmet vermektedir. Bunlardan 88'i okul öncesi, 91 tanesi ilkokul, 92 tanesi ortaokul ve 98'i ise ortaöğretim kurumudur. Bu okulların şehir içi dağılışı şekil 5'te verilmiştir. Şehirdeki

okulların öğrenci sayılarına bakıldığında; Elazığ'da 2020-2021 eğitim yılı itibariyle 58.166 erkek, 53.651 kız olmak üzere toplamda 111.817 öğrenci bulunmaktadır (Tablo 1). Bu sayı 2021 yılı Elazığ nüfusunun %25,22'lik bir dilimini oluşturmaktadır.

**Tablo 1.** Elazığ'da Cinsiyete Göre Öğrenci Sayısı (2020-2021)

| Kurum        | Erkek  | Kız    | Toplam  |
|--------------|--------|--------|---------|
| Okul Öncesi  | 3 705  | 3 490  | 7 195   |
| İlkokul      | 14 826 | 13 936 | 28 762  |
| Ortaokul     | 15 218 | 14 528 | 29 746  |
| Ortaöğretim  | 24 417 | 21 697 | 46 114  |
| Genel Toplam | 58 166 | 53 651 | 111 817 |

**Kaynak:** Millî Eğitim Bakanlığı İstatistikleri 2020-2021 Eğitim Öğretim Yılı

Okulların öğretmen ve derslik sayılarının öğrenciye göre oranı önemli bir faktördür. Buna göre 2020-2021 eğitim yılında okul öncesi eğitimde bir sınıfa ortalama 20,6 öğrenci düşerken, 17,6 öğrenciye bir öğretmen düşmektedir (Tablo 2, 3). Aynı dönemde Türkiye genelinde sınıflara 14,9 öğrenci düşerken öğretmen başına 12,9 öğrenci düşmektedir.

Bu durum ilkokullarda bir sınıfta ortalama öğrenci sayısı 21,5 ve 16,2 öğrenciye bir öğretmen düşmektedir (Tablo 2, 3). Türkiye genelinde ise ilköğretimde öğretmen başına düşen öğrenci sayısı 16'dır ve bir sınıfta ortalama 20,1 öğrenci bulunmaktadır. Elazığ ve Türkiye ilköğretimde öğrenci ve öğretmen oranları birbirleriyle yakınlık göstermektedir.

**Tablo 2.** Elazığ'da Okul ve Derslik Sayısı ve Bunların Öğrenci Sayılarına Oranı

| Kurum       | Okul | Oran  | Derslik | Oran |
|-------------|------|-------|---------|------|
| Okulöncesi  | 88   | 81,8  | 350     | 20,6 |
| İlkokul     | 91   | 316   | 1 337   | 21,5 |
| Ortaokul    | 92   | 323,3 | 1 065   | 27,9 |
| Ortaöğretim | 98   | 470,6 | 1 618   | 28,5 |

**Kaynak:** Millî Eğitim Bakanlığı İstatistikleri 2020-2021 Eğitim Öğretim Yılı

Elazığ'da ortaokullarda ise bir sınıfta ortalama 27,9 öğrenci bulunurken öğretmen başına 12,9 öğrenci düşmektedir (Tablo 2, 3). Bu dönemde Türkiye ortalaması ise sınıftaki ortalama öğrenci sayısı 26,5 ve bir öğretmene düşen öğrenci sayısı 14'tür.

**Tablo 3.** *Elazığ'da Okullara Göre Öğretmen Sayısı ve Bunların Öğrenci Sayılarına Oranı*

| Kurum       | Öğretmen | Oran |
|-------------|----------|------|
| Okul Öncesi | 409      | 17,6 |
| İlkokul     | 1 768    | 16,2 |
| Ortaokul    | 2 314    | 12,9 |
| Ortaöğretim | 3 166    | 14,6 |

**Kaynak:** Millî Eğitim Bakanlığı İstatistikleri 2020-2021 Eğitim Öğretim Yılı

Elazığ'da 98 adet ortaöğretim bulunmaktadır ve her sınıfa ortalama 28,5 öğrenci düşmekte, öğretmen başına 14,6 öğrenci düşmektedir (Tablo 2, 3). Aynı dönemde Türkiye ortalamasına bakıldığında sınıflarda ortalama 28,3 öğrenci bulunmakta ve 16,5 öğrenciye bir öğretmen düşmektedir.

Elazığ'daki eğitim kurumları, Türkiye geneli eğitim kurumları ile kıyaslandığında, Elazığ'daki eğitim alanlarının yeterlilik düzeyleri şu şekildedir; okul öncesi eğitimde ve ilkokul düzeyi eğitim kurumlarında standartların altında kalmıştır. Ortaokullarda öğretmen sayısı bakımından Türkiye geneli standartların üstündedir fakat derslik sayısı bu standartların altında kalmıştır. Elazığ ortaöğretim kurumlarına bakıldığında ise standartları yakalamıştır.

Elazığ'da yükseköğretim, 1967 yılında açılan Yüksek Teknik Okul ile başlamıştır. Elazığ'daki yükseköğretim kurumları, 11 Nisan 1975'te "Fırat Üniversitesi" adıyla tek bir çatı altında toplanmış ve veterinerlik fakültesi, fen fakültesi ve edebiyat fakültelerinden oluşan bir yapı çerçevesinde faaliyete başlamıştır.

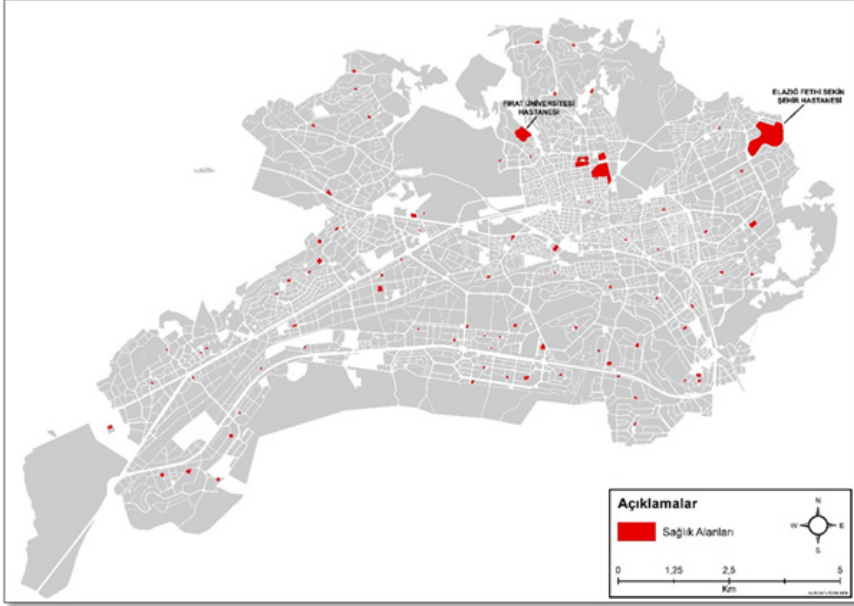
#### 4. Elazığ'daki Sağlık Alanları

Şehirleri kıır yerleşmelerinden ayıran önemli bir özellik de sahip oldukları sağlık fonksiyonudur. Kırsal yerleşmelerin birçoğunda sağlık hizmeti bulunur, fakat kentlerdeki sağlık hizmetlerinin etki alanı daha geniştir. Bu durum uzman hekimlerin şehirlerde toplanması, yataklı tedavi kuruluşları ve eczanelerin çokluğu ile ilişkilidir (Şıkoğlu, 2017: 129).

Elazığ ilinde toplamda 7 hastane bulunmaktadır. Bunların 3'ü sağlık bakanlığına bağlı, 3'ü özel ve 1'i de üniversite hastanesidir. Bu hastaneler dışında 1. ve 2. basamak sağlık kuruluşları, özel muayenehaneler, diyaliz merkezleri, göz hastalıkları merkezi, psikiyatri merkezi, ağız ve diş sağlığı merkezi bulunmaktadır. Şehir hastanesi şehrin Kuzeydoğusunda, Üniversite hastanesi ise şehir merkezinde yer almaktadır (Şekil 6).

Hastane yatak sayısı toplam 2991'dir. Bu yatak sayısı nüfusa oranla Türkiye geneline kıyaslandığında oldukça fazladır. Yüz bin kişi başına 608 yatak düşmektedir, bu oran 262 olan Türkiye ortalamasının 2 katından fazladır. Hastane sayısı yüksek olmamasına rağmen var olan hastanelerin hasta ve yatak kapasitelerinin fazla olması sağlık alanında Elazığ'ı öne çıkarmıştır. Bu durum çevre illerden hastaların Elazığ'a gelerek tedavi olmalarına sebep olmuştur.

Elazığ Eğitim ve Araştırma Hastanesi 1945 yılında hizmete başlamış ve Elazığ'daki ilk hastane olma özelliği göstermiş, 2018 yılına kadar Eğitim ve Araştırma Hastanesi olarak hizmet vermiştir. 2018 yılında inşaatı tamamlanan 1038 yatak kapasiteli Şehir Hastanesi binasına taşınmış ve Elazığ Fethi Sekin Şehir Hastanesi olarak hizmet etmeye devam etmektedir. Şehir Hastanesi dışında bir de Fırat Üniversitesi Hastanesi hizmet vermektedir. 1200 yatak kapasiteli hastane yılda 1 milyona yakın hastaya hizmet vermektedir.

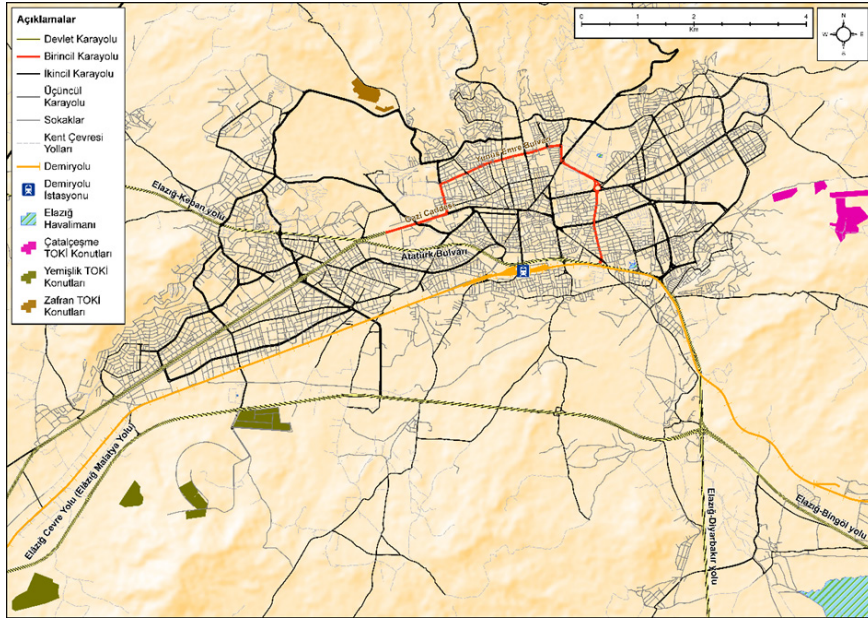


Şekil 6. Elazığ Sağlık Alanlarının Dağılışı

Elazığ'da sağlık bakanlığına bağlı diğer iki hastane Elazığ Ağız ve Diş Sağlığı Merkezi ve Elazığ Ruh Sağlığı ve Hastalıkları Hastanesidir. Elazığ Ağız ve Diş Sağlığı Merkezi 2001 tarihinde toplam 10 ünite olarak kurulmuştur. 2018 yılında Fethi Sekin Şehir Hastanesinin tamamlanmasıyla kapatılmış. Elazığ Ruh Sağlığı ve Hastalıkları Hastanesi Türkiye'de ruh sağlığı alanında bölge hastanesi olarak hizmet veren hastanesinden biridir.

## 5. TOKİ'lerin Kent İçi Ulaşım Güzergahları

Şehir içi ulaşım, toplu taşıma sisteminin bir kent içindeki ağ yapısı ve gelişmişliği ile ölçülebilir. Konuyla ilgili fikir sahibi olabilmek için toplu taşıma araçlarının güzergahları ve taşıdığı yolcu miktarlarının şehir içerisindeki dağılışının tespit edilmesi gerekir. Bu bakımdan güzergahı TOKİ olan toplu taşıma sistemlerinin yeterliliği, o bölgelere olan ulaşım imkanını da ortaya koyacaktır. Konuya bu bağlamda bakıldığında, bir mekân biriminde değişimlere neden olan faaliyetlerin başında ulaşım imkânları yer almaktadır. Ulaşım olanakları, şehirlerin sosyal, ekonomik ve fiziksel gelişmelerini şekillendirmektedir. Yerleşim alanlarının genişlemesi, ulaşım ağları çevresinde olmaktadır. Özellikle erişilebilirliğin yüksek olduğu karayolları ve ana ulaşım bağlantıları yerleşim alanlarının toplandığı yerlerdir (Akbulut, 2016; 340).



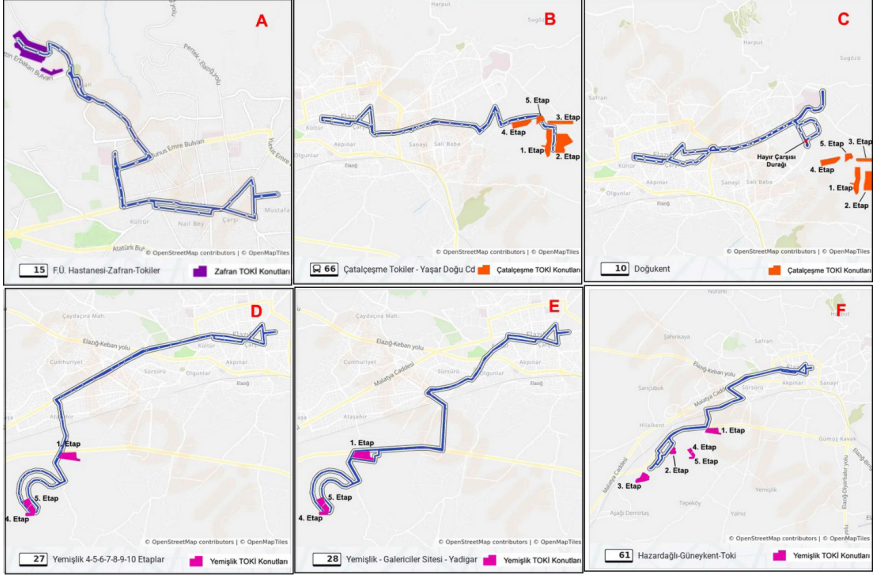
Şekil 7. Elazığ-TOKİ Kent İçi Ulaşım Haritası

Zafran, Çatalçeşme ve Yemişlik TOKİ konutlarının ulaşım olanakları ele alındığında, deprem öncesi çoğunlukla şehir merkezinde ikamet eden vatandaşların bu bölgelere yerleştirilmesiyle şehir merkezine olan uzaklıkları bir hayli artmıştır. Zafran TOKİ Konutlarına EBUAŞ şirketine ait “15 otobüs (F.Ü. Hastanesi-Zafran-Tokiler) hattı” hizmet vermektedir. Ağır Bakım durağından başlayan ve 54 duraklı RİNG<sup>1</sup> çalışan bir hattır

1 Toplu taşıma araçlarında ilk ve son durağın aynı olduğu hat sistemine “RİNG” adı verilir.



(Şekil 8a). Otobüs hattı saat 07:00'da çalışmaya başlayıp 23:00'da seferler bitmektedir. Her gün aktif olan hat Pazar günleri 30 dakikada bir, diğer günlerde ise saat başı olarak çalışmaktadır.



Şekil 8. A) 15 (F.Ü. Hastanesi- Zafran- Tokiler) Otobüs Hattı Güzergahı<sup>2</sup>, B) 66 (Çatalçeşme Tokiler - Yaşar Doğu Cd.) Otobüs Hattı Güzergahı, C) 10 (Doğukent) Otobüs Hattı Güzergahı, D) 27 (Yemişlik 4-5-6-7-8-9-10 Etaplar) Otobüs Hattı Güzergahı E) 28 (Yemişlik-Galericiler Sitesi-Yadigar) Otobüs Hattı Güzergahı, F) 61 (Hazardağlı-Güneykent-Toki) Otobüs Hattı Güzergahı

Zafran TOKİ konutları kent merkezine en yakın konumda olan yerleşkedir. Bu yakınlık sebebiyle buraya yerleşen insanların ulaşım sorunu yaşama ihtimalleri diğer iki bölgeye görece daha düşüktür. Bu bakımdan toplu taşıma imkanları göz önüne alındığında bu bölgeye sadece 1 otobüs hattının varlığı yeterli olsa da otobüslerin 1 saat aralıklı oluşu zamanında veya istenilen zamanda ulaşımın sağlanamaması gibi sorunlar ortaya çıkarmaktadır.

Çatalçeşme TOKİ konutlarından giden tek bir otobüs hattı bulunmaktadır. Bu yol güzergahı doğu-batı yönlüdür. “66 Çatalçeşme Tokiler - Yaşar Doğu Cd.” hattı güzergahı üzerinde 62 durak mevcuttur. Hareket başlangıç noktası Vali Fahri Bey Caddesi üzerinde bulunan Kız meslek durağından başlar ve yine son durağını burada yapar (Şekil 8b). İlk sefer saat 06:00'da son sefer ise 23:00'dadır. Pazar günleri ise 07:30'da başlayan ve yine

2 Otobüs hattı güzergahları Moovit uygulaması verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

23:00'a da biten bu seferlerin sıklığı 30 dakikadır. 66 otobüs hattı haftanın her günü hizmet vermektedir.

66 numaralı otobüs hattı dışında bir de TOKİ'ler henüz inşa edilmişken var olan "10 (Doğukent) Otobüs Hattı" mevcuttur. 49 duraklı ve yine saat 06:00'da başlayan ve 23:00 itibariyle son seferini yapan otobüs hattı 30 dakika sıklıklarla düzenlenmiştir. Bu hat Çatalçeşme TOKİ Konutları'na direkt olarak ulaşmasa da TOKİ'lere ortalama 2,5km uzaklıkta bulunan Hayır Çarşısı Durağına kadar gitmektedir (Şekil 8c). Bu hat TOKİ sakinleri için düzenlenmemiş olsa da alternatif olarak düşünülebilir.

Çatalçeşme TOKİ konutları 5 etap olarak inşa edilmiştir. 66 Çatalçeşme - TOKİ otobüs hattı 5 etabın da önünde durak yapmaktadır. Bu durum TOKİ sakinleri için büyük bir avantaj ve kolaylık sağlamaktadır. Otobüslerin 30 dakika aralıklarla sefer yapması da bir diğer artısıdır.

Yemişlik Bölgesi TOKİ Konutları çalışma konusu olan 3 bölge arasında kent merkezine en uzak konumda olanıdır. Buraya "27 (Yemişlik 4-5-6-7-8-9-10 Etaplar) otobüs hattı", "28 (Yemişlik-Galericiler Sitesi) otobüs hattı" ve "61 Hazardağlı - Güneykent-Toki otobüs hattı" gitmektedir. 27 numaralı otobüs hattı Ağır Bakım durağından kalkan 69 duraklı RİNG çalışan bir hattır (Şekil 8d). Pazar günleri hariç günlük 06:15-22:30 arası çalışır. Pazar günleri ise 07:15-22:30 arası aktif olan otobüs hattının sıklığı yarım saatte birdir. 28 numaralı otobüs de yine Ağır Bakım durağından başlayarak RİNG çalışan bir hattır (Şekil 8e), toplamda 71 durak yapar. Bu hattın çalışma saatleri Pazar günleri 07:30-23:00, kalan günlerde ise 06:00-23:00 arasındır. Seferler arası 30 dakikadır.

Yemişlik TOKİ'lerde depremden sonra toplamda 5 etap inşa edilmiştir. Bu etapların birbirine oldukça uzak olması sebebiyle 27 ve 28 numaralı otobüs hatları sadece 1, 4 ve 5. etaplara ulaşımı sağlamaktadır. 2 ve 3. Etaplara ise 61 numaralı otobüs hattı hizmet vermektedir. Ağır Bakım durağından kalkan 86 duraklı RİNG çalışan 61 numaralı hat, saat 06:00'da çalışmaya başlar ve 23:00'da seferleri son bulur (Şekil 8f). Haftanın her günü hizmet veren otobüslerin çalışma sıklığı 1 saat aralıklı olarak planlanmaktadır.

27 ve 28 numaralı otobüs hatları 1, 4, 5. Etaplara ulaşımı oldukça kolay bir hale getirmekte, iki hat olması bu etaplara 15 dakika aralıklarla otobüsle ulaşım imkanı sağlar.

61 numaralı Güneykent (Yemişlik) otobüsü özellikle, görece daha uzakta konumlanan 2 ve 3. etaplara ulaşımın sağlanması için oluşturulan bir hat olarak karşımıza çıkar. Mahalle arası sokaklara girmeden düz bir hat üzerinde seyretmektedir. Bu sebeple 1, 2 ve 3. Etap TOKİ konutları için



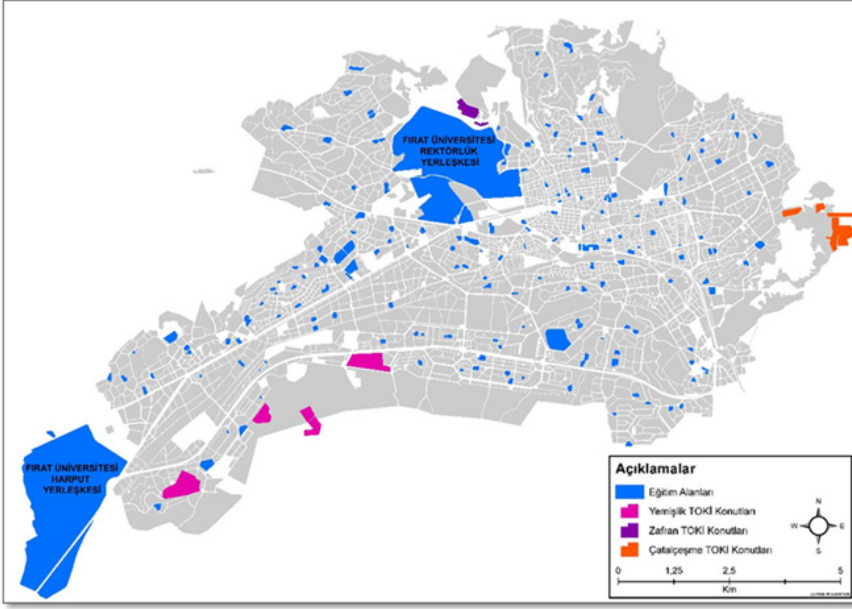
direkt olarak kullanılabilir, bunun yanında 4 ve 5. Etaplar bu güzergaha uzak kalsa dahi bir alternatif olarak bu hattın kullanımı sağlanabilmektedir.

Bu şartlar göz önüne alındığında 3 otobüs hattı güzergahı da TOKİ 1.etap konutlarından geçer ve bu sayede Yemişlik içerisinde en avantajlı bölgeyi oluşturur. İkinci avantajlı konum ise 4 ve 5.etapların bulunduğu alandır. Bunun sebebi 27, 28 numaralı otobüs hatları ile buralara 15 dakika aralıklarla otobüs bulunmasıdır. 2. ve 3.etaplar Yemişlik TOKİ etapları arasında en dezavantajlı konumda bulunmaktadır. Buraya sadece 1 otobüs hattının (61 numaralı otobüs hattı) gidiyor olması ve sıklığının 1 saat aralıklarla olması bu iki etap açısından eksi olarak değerlendirilmiştir.

Araştırma sahası olan üç bölge arasında ulaşım olanakları olarak en avantajlı olanı Zafran TOKİ'leri olarak karşımıza çıkmaktadır. Zafran TOKİ'lerinde ikamet eden bir kişinin gidebileceği en yakın alışveriş mekanı 3 km uzaklıkta, 6 dakikalık mesafededir. Bu durum Çatalçeşme'de 3,3 km uzaklıkta ve 8 dakikalık mesafededir. Ulaşım imkanı en düşük bölge Yemişlik TOKİ'leridir. Yemişlikte ikamet eden bir kişinin en yakın alışveriş yerine uzaklığı 9,1 km ve 14 dakikalık mesafededir. Yapılan mesafe ölçümleri özel otomobiller ele alınarak hesaplanmış olup ortalama rakamları vermektedir, toplu taşıma kullanılması halinde mesafelerde 5 ila 10 dakikalık artışlar yaşanabilir.

## 6. TOKİ'lerin Eğitim Olanaklarının Analizi

TOKİ'lere yerleştirilmesi planlanan 47.800 kişinin her biri eğitimlerine devam etmese de çocuklarının eğitimlerine devam etmesi sebebiyle eğitim olanakları burada yaşayan bütün insanları dolaylı olarak etkilemektedir. Eğitimlerine devam eden bireylerin deprem sonrası TOKİ'lere yerleşmesi neticesinde devam etmekte oldukları okulları değiştirmiş olup, bu etki sosyal ve ekonomik olarak bazı sonuçlar doğurmuş olabilir. İkamet adresi değiştiği halde aynı okula gitmeye devam eden kişiler için ise şehir merkezinden uzaklaşmaları sebebiyle birçoğunun taşınmalı eğitime geçmek zorunda kaldığı ve bunun ekonomik olarak kişiye ve ailesine olumsuz sonuçlar doğurabileceği öngörülmektedir.



Şekil 9. Elazığ-TOKİ Eğitim Alanlarının Dağılışı

Zafran, Çatalçeşme ve Yemişlik TOKİ konutlarının eğitim kurumlarına uzaklıkları ve eğitim basamakları incelendiğinde; Zafran bölgesine en yakın ilköğretim kurumu 3 km uzaklıkta ve yaklaşık 7 dakikalık mesafede olup bu bölgeye en yakın ortaokul 2,7 km uzaklıkta, yaklaşık 6 dakikalık mesafededir. Zafran TOKİ'lerine en yakın lise 2,9 km uzaklıktadır ve yaklaşık 7 dakikalık mesafede bulunmaktadır.

Çatalçeşme bölgesi eğitim basamakları incelendiğinde bölgeye en yakın ilköğretim kurumu 3,4 km uzaklıkta, yaklaşık 6 dakikalık mesafededir. Buraya en yakın ortaokul ise 3,3 km uzaklıkta ve yaklaşık 8 dakika mesafededir. Çatalçeşme TOKİ bölgesine en yakın lise 3,4 km uzaklıkta, yaklaşık 6 dakikalık mesafede bulunmaktadır.

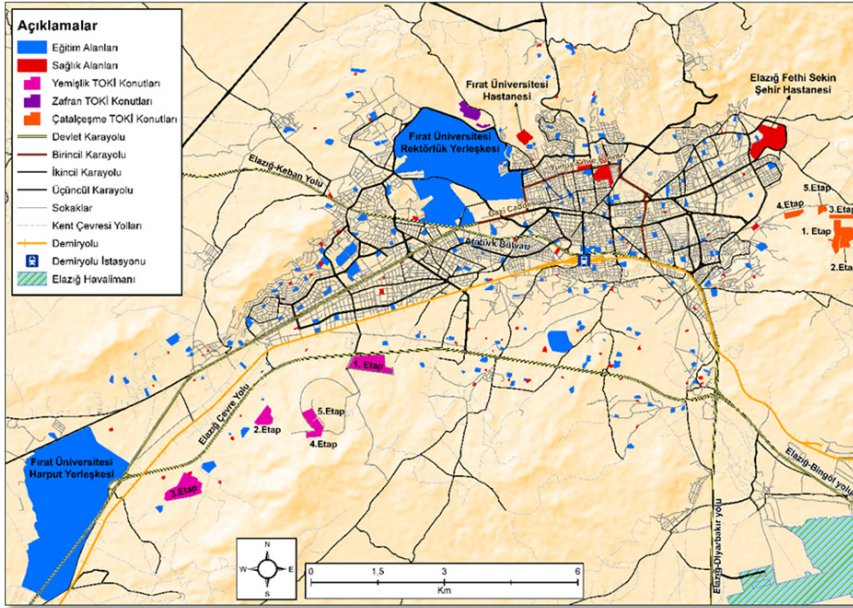
Yemişlik bölgesi göz önüne alındığında buraya en yakın ilköğretim kurumu 2,3 km uzaklıkta ve yaklaşık 6 dakikalık mesafede bulunmaktadır. Bölgeye en yakın ortaokul 3 km uzaklıkta, yaklaşık 6 dakikalık mesafede, en yakın lise ise 6,4 km uzaklıkta ve yaklaşık 10 dakikalık mesafededir (Şekil 9). Yapılan mesafe ölçümleri özel otomobiller ele alınarak hesaplanmıştır, toplu taşıma kullanılması halinde mesafelerde 5-10 dakikalık artışlar yaşanmaktadır.



## 8. Sağlık, Eğitim ve Ulaşım Olanaklarının Karşılaştırılması

Yaşam kalitesi çoğu zaman sağlıkla ilişkilendirilse de aslında çok boyutlu bir kavramdır. Eğitim, ekonomi, sağlık ve çevre gibi pek çok faktör tarafından şekillenir. Bu yüzden yaşam kalitesi, insanın hayatını etkileyen maddi ve manevi koşullardaki iyilik hali olarak tanımlanabilir. Eğitim ve sağlıkta kalitenin artması ve adil erişim koşullarının oluşması, kişilerin milli gelir seviyelerindeki artışlar, teknolojik ilerlemeler ve bunlara eşit erişim imkanları gibi unsurlar hem kişilerin hem de toplumların yaşam kalitelerini belirlemektedir (Uysal Şahin, 2021: 147).

Zafran, Çatalçeşme ve Yemişlik TOKİ bölgeleri çalışmada ortaya çıkan bulgular ile karşılaştırmalı olarak incelendiğinde Zafran bölgesinin sağlık olanakları ele alındığında hastaneye yakın konumda bulunması ve ulaşımın kolay olması bu bölgeyi diğer iki bölgeden, özellikle kamu hastanelerine uzak olan Yemişlik TOKİ'lerinden avantajlı kılmaktadır. Yapılan sağlık imkanları değerlendirmesinde Zafran ve Çatalçeşme bölgelerinin kamu hastanelerine çok yakın mesafede bulunması, Yemişlik bölgesinin ise diğer iki bölgeye nazaran kamu hastanelerine uzak olması Zafran ve Çatalçeşme bölgelerine avantaj sağlamaktadır.



Şekil 11. Çatalçeşme-Yemişlik-Zafran TOKİ'leri 8. Sağlık, Eğitim ve Ulaşım Haritası

Bahsi geçen üç bölgenin eğitim olanakları karşılaştırıldığında üç bölgeye de yaklaşık aynı mesafelerde ilköğretim ve ortaöğretim kurumları

bulunduğu görülmüştür. Fakat eğitim basamaklarından liseler göz önüne alındığında Zafran ve Çatalçeşme bölgelerine yakın lise bulunmasına rağmen Yemişlik bölgesine en yakın lisenin yaklaşık 10 dakikalık mesafede olduğu görülmüştür. Bu durumun yine Yemişlik TOKİ'lerine bir dezavantaj sağladığını söyleyebiliriz (Şekil 11).

Ulaşım olanakları bakımından incelenen bu üç bölgeden, Yemişlik bölgesinin şehir merkezine uzak olması sebebiyle diğer iki bölgeye kıyasla ulaşımın daha zor olduğu, taşımali eğitime daha çok ihtiyaç duyulacağı tespit edilmiştir. Bu dezavantajlar Yemişlik TOKİ'lerinde ikamet eden kişiler düşünüldüğünde bölgenin diğer iki bölgeye göre eğitim, sağlık ve ulaşım açısından daha fazla olanağa ihtiyaç duyabileceğini göstermektedir.

## SONUÇ ve ÖNERİLER

Dünyamızın tarihi boyunca gerçekleşen ve yeryüzünün günümüzdeki görünümüne bürünmesine sebep olan levha hareketleri, fay hatlarında açığa çıkardığı enerji sonucunda insanoğlunun yaşamında yıkıcı etkileri olan depremleri meydana getirmektedir. Bilindiği gibi Türkiye topraklarında KAF ve DAF fay sistemleri başta olmak üzere birçok fay hattı bulunmaktadır, ve yine bilindiği üzere ülkemiz bu sebepten ötürü deprem bölgesi olarak anılmaktadır. 1990 yılında kurulan Toplu Konut İdaresinin (TOKİ) asıl amacı depremin sebep olduğu yıkımla ortaya çıkan konut ihtiyacının karşılanması ve bunun yanında ülkemizde kırdan kente göç nedeniyle şehirlerde artan konut ihtiyacının da devlet eliyle giderilmesidir. Bu bakımdan 24 Ocak 2020 Elazığ depremi sonrasında TOKİ tarafından Elazığ'da afetzedeler için konutlar inşa edilmiştir. Bu afet konutlarının (çalışma sahası olan Çatalçeşme, Yemişlik (Güneykent), Zafran TOKİ yerleşim alanlarının) eğitim, sağlık ve ulaşım olanaklarının analiz ve incelemesi sırasıyla şu şekildedir;

Çatalçeşme TOKİ konutları konumu itibariyle Doğukent Mahallesi'nin güneyinde bulunmaktadır. Bu sebeple eğitim, sağlık ve ulaşım olanakları açısından Doğukent mahallesi ile yaklaşık aynı imkanlara sahiptir. Çatalçeşme TOKİ bölgesi söz edildiği üzere Doğukent Mevkisinde bulunan tüm eğitim imkanlarından faydalanmakta olup bunun yanında bölgede açılan yeni eğitim kurumları ile birlikte bu konuda oldukça yeterli düzeydedir. Elazığ ilinin en önemli sağlık kuruluşu olan Fethi Sekin Şehir Hastanesine 4,2 km mesafede yer alması nedeniyle sağlık açısından da bir problem saptanmamıştır. Çatalçeşme konutları güzergahında hizmet veren 66 numaralı otobüs hattı 30 dakika aralıklarla sefer yapması sebebiyle ulaşım imkanlarını elverişli kılmaktadır. Bir diğer alternatif güzergah ise 10 nu-

maralı Doğukent otobüs hattıdır, bu hat Çatalçeşme konutlarına tam olarak ulaşmasa da ulaşım olanakları açısından bir artı oluşturmaktadır.

Yemişlik TOKİ bölgesi alansal olarak büyük olması sebebiyle etaplar arası mesafe ve buna bağlı olanaklar farklılık göstermiştir. İlk olarak eğitim imkanları göz önüne alındığında ilköğretimde bu bölgede kurumlar bulunmaktadır. Fakat ortaöğretim kurumu olarak bu bölgeye yakın özel bir kurum bulunmasına karşın devlet okulu bulunmamaktadır. Bu durum buraya taşınan ortaöğretim öğrencileri için taşınmalı eğitimi zorunlu kılmıştır. Sağlık imkanı olarak hastaneler incelendiğinde Yemişlik bölgesi Fırat Üniversitesi Hastanesine 20 ila 30 dakikalık mesafede bulunmaktadır. Bu durum da yine bu bölge için büyük bir dezavantaj oluşturmaktadır. Bu bölgenin ulaşımı söz konusu olduğunda 1.Etap konutlara 3 otobüs hattı (27-28-61 numaralı hatlar) gitmekte iken 2 ve 3.etaplara sadece 1 otobüs hattı (61 numara) gitmektedir. 4. ve 5.etap konutlarına 2 otobüs hattı (27-28 numaralı hatlar) hizmet vermektedir. Bu durumda 1. 4. Ve 5.etap konutlara 15 dakika aralıklarla ulaşım imkanı sunarken, 2 ve 3.etap konutlarına sadece 1 hattın 1 saat aralıklarla hizmet vermesi bu etaplar açısından sorun teşkil etmektedir.

Zafran bölgesi olanakları bakımından tespit edilen tek sorun ulaşım ile ilgilidir. Bunun dışında şehir merkezine yakınlığı dolayısıyla eğitim imkanları gelişmiş olup ayrıca Fırat Üniversitesi Hastanesine yaklaşık 3,1 km uzaklıkta olması bu bölgenin eğitim ve sağlık olanaklarından yararlanma durumunu üst düzeye çıkarmıştır. Ulaşım ağı olarak Zafran TOKİ'lerinin bulunduğu güzergahta sadece 15 (F.Ü. Hastanesi - Zafran - Tokiler) numaralı otobüs hattına sahip olması ve bu hattın sefer sıklığının 1 saat aralıklarla olması bu bölgede yaşayan vatandaşlar açısından sorun teşkil etmektedir.

Bu şartlar göz önüne alındığında eğitim olanakları bakımından Çatalçeşme ile Zafran TOKİ konutlarında çok büyük problemler tespit edilmiştir. Yemişlik TOKİ konutlarında ise ortaöğretim kurumlarının bölgede var olmaması sorun olarak görülmektedir ve taşınmalı eğitim zorunludur. Sağlık imkanları açısından Çatalçeşme ve Zafran bölgeleri devlet hastanelerine yakın olmaları nedeniyle avantajlı konumda olurken Yemişlik bu olanaklardan mahrum kalmıştır. Bölgeye ulaşım olanağı en avantajlı bölge genel itibarıyla Çatalçeşme olarak görülmekte, en dezavantajlı bölge ise otobüs sıklığının 1 saat olması ve şehir merkezine oldukça uzak bir konumda bulunmaları sebebiyle Yemişlik 2. ve 3.etap konutlarıdır. Zafran bölgesinde ise tek sorun otobüs sıklığının saat başı olmasıdır.

Eğitim, sağlık ve ulaşım olanakları karşılaştırmalı olarak incelendiğinde genel itibarıyla en avantajlı bölge Zafran TOKİ ve Çatalçeşme TOKİ konutları olarak karşımıza çıkmaktadır. Yemişlik TOKİ konutları ise araş-

tırma konusu olan 3 imkan (eğitim, sağlık, ulaşım) bakımından da diğer iki bölgeye nazaran daha dezavantajlı bir konumda olduğu gözlenmiştir.

Yemişlik TOKİ konutlarına ortaöğretim kurumları kurulmalı, sağlık imkanlarını iyileştirmek için hastanelere ulaşım kolaylaştırılmalı, 2. ve 3. Eaplara otobüs sıklığı artırılarak bu bölgelerin şehirden izole konumda kalmalarının önüne geçilmelidir. Zafran TOKİ konutlarına otobüs sıklığı 30 dakikaya düşürülmeli veya otobüs hattı sayısı 2'ye çıkarılmalıdır.

Depremlerin yarattığı etki her ne kadar yıkıcı olarak gözükse de bilinçli önlemler alındığında bu yıkımın önüne geçilebildiği bilimsel bir gerçektir. Bu sebeple depremlerin “kaçınılmaz olarak meydana geleceği gerçeği kabul edilip Türk şehirleri açısından asıl tartışılması gereken, kentsel direnci arttırmaya yönelik çalışmalar ile deprem öncesi, anı ve sonrasına yönelik planlamalar yapılmalıdır.



## KAYNAKÇA

- Abbaskil, E.**, (1994), İstanbul'daki Toplu Taşımacılık Kapsamında Raylı Sistemlerin Değerlendirmesi (Esenler Aksaray Hızlı Tramvay Örneği).
- AFAD.**, (2020), "24 Ocak 2020 Sivrice (Elazığ) Mw 6.8 Depremine İlişkin Ön Değerlendirme Raporu", İçişleri Bakanlığı, Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, Deprem Dairesi Başkanlığı, Ocak 2020.
- Ağaoğlu, M. N., Başdemir, H.**, (2019), Şehir İçi Ulaşım Sorunları ve Çözüm Önerileri. *Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi*, 8(1), 27-36.
- Akbulut, F.**, (2016), "Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri", *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, S.11, ss.336-355.
- Akbulut, U.**, (2009), Tramvay ve tarihi raylı sistemler.
- Akdemir, İ. O.**, (2013), Şehrsel Fonksiyonlar-Doğal Ortam İlişkileri: Elazığ Eğitim Fonksiyonu Örneği. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 23(1).
- Akdemir, İ. O.**, (2014), Periferik Kentleşme Sürecinin Etkenleri: Elazığ Modeli. *Fırat Üniversitesi Harput Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 131-150.
- Akdemir, İ. O., Çağlıyan, A., Dağlı, D.** (2015), Kentsel planlamada coğrafi bilgi: Elazığ uygulaması. *Fırat Üniversitesi Harput Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 53-76.
- Canpolat, F. A.**, (2019), Kentsel Değişimin Coğrafi Boyutları: Elazığ Örneği. *Al Farabi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1), 70-105.
- Ergün, M.**, (2015), *Eğitim Felsefesi*, Ankara: Pegem Akademi.
- Erinç, S.**, (1953), Doğu Anadolu Coğrafyası, İ.Ü. Yay. No.572. İstanbul.
- Gölpek, F.**, (2012), Eğitim getirilerinin özel ve sosyal açıdan incelenmesi, *Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, XIV (1), 43-53.
- JICA**, (2004), Türkiye'de Doğal Afetler Konulu Ülke Strateji Raporu, Ankara.
- Kaya, A.Y., Akdemir, İ.O.**, (2021). Kentsel Değişim-Kent İmgesi Korelasyonu: Elazığ Örneği. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 31(1), 1-23.
- Koca H., Karadeniz, V.**, (2014), Erzincan Ovasında TOKİ Uygulamaları ve Kentleşme Üzerindeki Etkileri. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 19 (31), 101-128.
- Kopar, M.**, (2007), Cumhuriyetin İlanından Sonra Elazığ'da Yapılan Yatırım ve Harcamalar (1927-1950). *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(1), 301-314.
- Öcal T., Çelik, V.**, (2017), Yavuzlar (Yüreğir-Adana) Mahallesi Kentsel Dönüşümü ile TOKİ Konutlarının Karşılaştırmalı Analizi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (36), 147-161.
- Öztaş, T.**, (1994), Jeoloji'de Yeni Odak Noktası: Kent ve Çevre Jeolojisi. 47. Türkiye Jeoloji Kurultayı Bildiri Özleri, (s 131).



- Şengün, M. T., Üstündağ, Ö.,** (2009), Elazığ Şehir Merkezinde Yeşil Alan Kullanımlarının Dağılımına Coğrafi Bir Bakı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 14(22), 45-68.
- Şıkoğlu E., Arslan H.,** (2019), *Neveşehir Şehir Coğrafyası*, Hiperlink Yayınları, Elazığ.
- Şıkoğlu, E., Güney, Y.,** (2020), 24 Ocak 2020 Sivrice (Elazığ) Depremi'nin Kent Merkezindeki Yansıması Üzerine Coğrafi Bir Değerlendirme. *Resilience*, 4(2), 275-292.
- Tonbul, S. Karadoğan, S.,** (1999), Harput'un Kuruluş Yeri ve Şehrin Fonksiyonunu Yitirmesi Üzerinde Etkili Olan Doğal Çevre Faktörleri, Dünü ve Bugünüyle Harput Semp. Bild. Cilt II. Syf.303-325 Elazığ.
- Tümertekin, E.,** (1973). Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirselleşmeler, İstanbul Üniversitesi *Coğrafya Enst. Yay.*, (72).
- Uğur, A., Alişaoğlu, A.,** (2020), Şehir Coğrafyası: Türkiye'de Şehir Coğrafyasının Gelişimi. *Eastern Geographical Review*, 25(44).
- Uysal Şahin, Ö.,** (2021), Quality of life and global climate change. *Journal of Awareness*, 6 (3), 147-154.
- Ünal, M.A.,** (1989), XVI. yy.'da Harput Sancağı. Türk Tarih Kurumu . Ankara.



## BÖLÜM 2

### FİNİKE'DE (ANTALYA) YEREL HALKIN SAKİN ŞEHİR FARKINDALIĞI

*Cemali SARI<sup>1</sup>*

*Cem KARAOĞLAN<sup>2</sup>*

---

1 Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü cemsari@yahoo.com

ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0001-8377-2337>

2 Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü cem.karaoglan.1993@gmail.com

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1688-7104>

## GİRİŞ

Yavaş Hareketi, modern hayatın hızını eleştiren ve yeme içme biçimi, ekonomik hayat, trafik, sosyal ilişkiler gibi hayatın pek çok alanında dönüşümü ve kültürel değişimi savunan toplumsal harekettir (Sezgin ve Ünüvar, 2011: 107).

Günümüzün küreselleşen dünyası bizlere hızlı yaşam tarzları, artan çabalar ve gereksiz tüketim alışkanlıkları sunmaktadır (Parkins ve Craig, 2006: 1). Ancak söz konusu artan yaşam temposu ve tüketim alışkanlıkları, topluma yorgunluk ve mutsuzluk getirmekte (Hatipoğlu, 2015: 20) aynı zamanda çevreye ve doğal kaynaklara da zarar vermektedir. Bu eğilime yanıt olarak anlamlı, sürdürülebilir, özenli ve keyifli yaşamayı vurgulayan Yavaş Hareketi ortaya çıkmıştır (Pink, 2008: 99). Yavaşlık, çağdaş yaşamın temposunu yavaşlatmak değil, onu daha dikkatli ve bilinçli kullanmak anlamına geliyor (Pink, 2007: 64). Bu anlamda “Yavaş” terimi sakin, sessiz, sezgisel, sabırlı, dikkatli, düşünceli ve niteliksel anlamında kullanılırken, “hızlı” terimi meşgul, sabırsız, agresif, stresli, yüzeysel, niceliksel, aceleci, aktif ve hareketli gibi anlamlara gelir. “Yavaş” zamanla doğrudan ilişkilidir ancak her şeyin salyangoz hızında yapılması anlamına gelmez. Üstelik teknolojiyi reddeden, moderniteye karşı tavır alan muhafazakâr bir hareket de değildir (Honore, 2008:15). Bu hareketin temel amacı daha bilinçli zaman yaratmak ve günlük yaşamda yaptığımız şeylerin kıymetini bilmek ve keyif almaktır (Parkins ve Craig, 2006: 3).

Küreselleşmeyle birlikte giderek yerel farklılıkların ortadan kalkması ve kültürün tek tipleşmesine tepki olarak Yavaş Yemek (Slowfood) hareketi ortaya çıkmıştır. 1986’da İtalya’da başlayan bu hareket süreç içerisinde sadece gıda üzerine değil; eğitim, okuma, yaşam, yolculuk, para ve başka alanlarda da ortak yavaşlık felsefesinden beslenen bir harekete dönüşmüştür (Şahinkaya, 2010).

Yavaş Şehir hareketi, nicelikten ziyade kaliteyi ön plana çıkararak kentsel yaşamın hızlı tempolu, stresli doğasına karşı koymayı amaçlamaktadır. Yavaş Şehirler, daha yavaş bir yaşam temposuna bağlılık, yerel geleneklere ve ürünlere odaklanma ve güçlü topluluk bağlarını geliştirmeye çalışmakla karakterize edilir.

“Yavaş Şehirler” kavramı çağdaş kent yaşamının hızlı temposuna bir karşı hareket olarak ortaya çıkmıştır. Yavaş Hareket ilkelerine dayanan bu şehirler, hayata karşı bilinçli ve telaşsız bir yaklaşıma öncelik vermektedir. Yavaş Şehir hareketi, şehir sakinlerine verimli ulaşım, iletişim ve yüksek yaşam kalitesi sağlamak amacıyla (Mayer ve Knox, 2006; Radstrom, 2011) modern teknolojiler ile geleneksel yaşam tarzlarını birleştirerek şehirlerin gelişmesini savunmaktadır (Shi ve diğerleri, 2019: 1265). Dolayısıyla “Yavaş Şehir” ya da Türkçedeki yaygınlaşan kullanımı ile Sakin Şehirler

(Tunçer ve Olgun, 2017: 48) her ne kadar kapitalizm ve küreselleşmenin dayattığı homojen şehirlerden biri olmayı reddeden “Yavaş” felsefesini benimsese de buradaki yavaşlık kavramından kasıt teknoloji karşıtlığı değildir. Aksine Yavaş Şehir Hareketi teknolojiyi kullanarak gelişmekte ve genişlemektedir (Tunçer ve Olgun, 2017: 50). Bugün 33 ülkede 297 Sakin Şehir olması ve Sakin Şehirlerin de küresel bir ağa dönüşmesi bu durumu kanıtlar niteliktedir.

Yavaş Hareketinin, küreselleşme karşıtlığından ziyade erdemli bir küreselleşmeyi vurguladığı ifade edilmelidir. Geleneksel değerlerin, denizası ülkelere ulaştırılabilmesi ve bilinirliğinin artırılması için, ileri teknolojiye ihtiyaç duyulması, küresel pazarlarda yer edinilmesi gerekmektedir (Mutdoğan, 2010: 3).

Sakin Şehirleri, küresellik – yerellik bağlamında değerlendiren araştırmacılarından biri olan Radstorm (2011: 105), sakin şehirlerin küreselleşmeyi, kendilerine avantaj sağlayacak şekilde kullandıklarını ileri sürmektedir. Bu bir bakıma erdemli bir küreselleşme olarak değerlendirilmektedir. Bu erdemli küreselleşme, küresel ölçekteki piyasalara yönelmiş bir yerellik biçimi olarak düşünülmektedir. Bu vesile ile birçok eşsiz yerel ürünün, uluslararası piyasalar vasıtasıyla yüksek talep aldığı ifade edilmiştir. Eğer küreselleşme eğilimi, yerel kimliğin geliştirilmesi ve sürdürülebilmesi için kullanılırsa, her bir yerel yerleşim birimi, bu bağlantıdan gerçekten yarar temin edebilirse, bu durum, şehrin yerel kimliğini sürdürülebilmesi adına atmış olduğu en etkin adım olacaktır (Yalçın, 2019: 214).

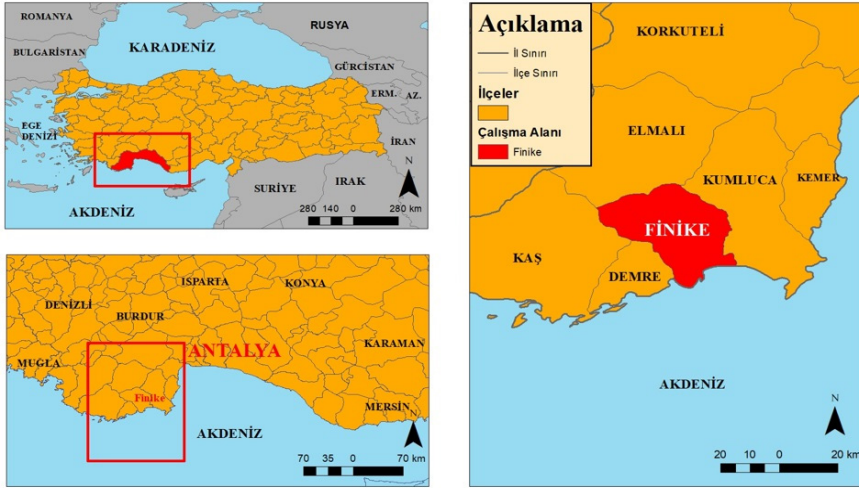
Yavaş felsefesinin (Slow Movement) bir parçası olan ve Yavaş Hareketi’ni kent yönetimi alanında benimseyen İtalyanca citta (şehir) ile İngilizce slow (yavaş) kelimelerinin birleşiminden oluşan Cittaslow (Yavaş Şehir) kavramı ortaya çıkmıştır (Özmen vd., 2016). Cittaslow Birliği 15 Ekim 1999 tarihinde İtalya’nın Orvieto kentinde, Chianti, Orvieto, Bra ve Positano kentlerinin belediye başkanları ve Slow Food Hareketi’nin kurucusu Carlo Petrini tarafından imzalanan Yavaş Şehirler Sözleşmesi’yle resmen kurulmuştur (Radstrom, 2011: 90 ve Karakurt, 2013: 215- 127). 2024 yılı Nisan ayı itibarıyla, dünyada 33 ülkede 297 Cittaslow yerleşimi bulunmaktadır. Bu kentlerden 25’i Türkiye sınırları içinde yer almaktadır (Harita 1). Türkiye’nin ilk Cittaslow yerleşimi, bugün Cittaslow Ulusal Ağı’nın da merkezi olan Seferihisar’dır. Finike ise, 2023 yılında Uluslararası Cittaslow Birliği’ne üye olmuştur.



**Harita 1. Türkiye'deki Sakin Şehirler**

### Araştırma Alanı

Araştırma sahası olarak seçilen Finike, Türkiye'nin güneybatısında-ki illerden biri olan Antalya'nın ilçesidir. Finike'nin doğusunda Kumluca, kuzeyinde Elmalı, kuzeybatısında Kaş, batısında Demre ve güneyinde de Akdeniz yer almaktadır (Harita 2.).



**Harita 2: Araştırma Sahasının Lokasyon Haritası**

Finike Belediyesi tarafından 2022 yılında hazırlanan başvuru dosyası 57 puan olarak başarılı bulunmuş ve Finike 2023 yılında Sakin Şehir ünvanını alarak "Turuncu Salyangoz" logosunu kullanmaya hak kazanmıştır.

Finike sahip olduğu Limyra, Arycanda, Arnei antik kentleriyle; Eski Mahallede 110. Sokaktaki tarihi kent havasını yansıtan evleriyle; Turkuaz Köy gibi eko-tarım uygulamalarının yapıldığı sahalarıyla (Harita 3.) doğal





Sadece Finike’de yetişen/üretilen kızıl Limon, kokulu beyaz limon, Finike Hicaz narı, Yazır üzümü, Ernez çam balının Coğrafi İşaret Tescil başvurularının yapılması hususunda Finike Meyve Üreticileri Tarımsal Birliği ile ortaklaşa çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmalar kapsamında bölge halkına yönelik bu ürünlerin kıymeti konusunda bilgilendirme toplantıları da yapılması planlanmaktadır. Amaç bu ürünlerin üretildiği sahalarda dokunulmazlığına dair toplumda bilinç oluşturmaktır.

Coğrafi İşaret Tescil başvurusu yapılan ürünlerin kullanım alanlarını genişletmek, eski unutulmaya yüz tutmuş yöresel yemekleri yeniden hayata döndürmek amacıyla sosyal tesisler başta olmak üzere özel ve kamu kurumları restaurantlarında ve kafelerde menülere bu yiyecekler eklenmekte, farklı tarifler deneyerek tadım etkinlikleri gerçekleştirilmektedir (Görsel 2).



**Görsel 2:** Tadım etkinliğinde jüri tadım yaparken

Ernez Mahallesinde bulunan ve ‘Ernez Çam Balı’ nın üretilmesi için gerekli olan endemik bal böceğinin (Basra böceği) yaşam alanı olan çam ormanı 2017 yılında Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından ‘Bal Ormanı’ olarak tescillenmiştir. Bu sayede bu alanda ağaç kesimleri yasaklandığı için bu böcekler bir nebze korunmuştur.

Finike’nin sahil bandında Caretta Caretta yumurtlama alanları bulunmakta olup, bu alanlarda Carettaların yumurtlama dönemlerinde vatandaşların gürültü, ışık ve fiziksel kirlilik yapmamaları hususunda uyarı levhaları bulunmaktadır. Ayrıca yumurtlama noktalarına yumurtaların sokak hayvanları ve kazara insanlar tarafından zarar görmelerini engellemek için tasarlanan tel kafesler yerleştirilmeye başlanmıştır (Görsel 3.a ve b.). Yumurtlama noktalarının artışına bağlı olarak bunların sayıları da arttırılmaktadır.





**Görsel 3.a ve b.:** *Finike Sahilde Caretta Caretta yumurtlama alanlarına koruma amaçlı konan tel kafesler*

Finike Belediyesi'nin Cittaslow kriterleri kapsamında bahsi geçen çalışmalar dışında da birçok çalışması ve projesi mevcuttur ancak bunların şehrin sakinleri tarafından ne kadar bilindiği ve benimsendiği sorusu bu araştırmanın temelini oluşturmaktadır. Bu nedenle Finike sakinlerinin Cittaslow kavramına ve bir Cittaslow olarak Finike'ye bakış açıları bu çalışmada ortaya konmaya çalışılacaktır.

## AMAÇ VE YÖNTEM

Finike'nin Sakin Şehir statüsünün devamı ve "sakinliğin" korunmasında yerel halkın Sakin Şehir felsefesini benimsemesi çok önemlidir. Bu araştırmanın gerçekleştirildiği dönemde Finike'nin Sakin Şehir ilan edilmesinin üzerinden 1 yıl geçtiği için yerel halkın Sakin Şehir statüsüne bakışını ve "Cittaslow" statüsünün şehirdeki yansımalarına olan farkındalıklarını ölçmek amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda Finike'de en az 1 yıldan fazla yaşıyor olma şartını taşıyan 102 kişiye anket uygulanmıştır. SPSS programına aktarılan veriler frekans analiziyle tablolaştırılmış ve çıktılar yorumlanmıştır.

## BULGULAR

### 1. Katılımcıların Demografik Özellikleri

Bu araştırmanın örneklemini, 2024 yılının şubat, mart ve nisan aylarında Antalya-Finike'deki anket formunu doldurmayı kabul eden 102 katılımcı oluşturmaktadır. Ankete katılan kişilerin demografik özellikleriyle ilgili veriler aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

Ankete katılan yerel halkın, cinsiyet özellikleri incelendiğinde katılımcıların 51'i (%50) erkek, 51'i (%50) ise kadındır. Dolayısıyla katılımcıların cinsiyet dağılımlarının dengeli olduğu görülmektedir (Tablo 1.).

Tablo 1. Katılımcıların Cinsiyet Dağılımı

|        | Frekans | Yüzde | Kümülatif<br>Yüzde |
|--------|---------|-------|--------------------|
| Kadın  | 51      | 50,0  | 50,0               |
| Erkek  | 51      | 50,0  | 100,0              |
| Toplam | 102     | 100,0 |                    |

Ankete katılan yerel halkın yaş gruplarına göre dağılımına bakıldığında 36-41 yaş arası grup %29,4 ile en fazla paya sahip yaş grubudur. 65 yaş üzeri ve 18-23 yaş grubu ise en düşük paya sahip yaş gruplarıdır (Tablo 2.).

Tablo 2. Katılımcıların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

|             | Frekans | Yüzde | Kümülatif<br>Yüzde |
|-------------|---------|-------|--------------------|
| 18-23       | 2       | 2,0   | 2,0                |
| 24-29       | 7       | 6,9   | 8,8                |
| 30-35       | 9       | 8,8   | 17,6               |
| 36-41       | 30      | 29,4  | 47,1               |
| 42-46       | 27      | 26,5  | 73,5               |
| 47-52       | 14      | 13,7  | 87,3               |
| 53-58       | 9       | 8,8   | 96,1               |
| 59-64       | 3       | 2,9   | 99,0               |
| +65         | 1       | 1,0   | 100,0              |
| Top-<br>lam | 102     | 100,0 |                    |

Katılımcıların eğitim durumlarına göre dağılımlarında ilkokul mezunları (%32,4) ve lise mezunları (%23,5) en fazla paya sahip gruptur. Lisansüti eğitime sahip katılımcılar ise toplam katılımcılar içinde %3,9'luk oranla en düşük paya sahip gruptur (Tablo 3).

*Tablo 3. Katılımcıların Eğitim Durumları*

|               | Frekans | Yüzde | Kümülatif<br>Yüzde |
|---------------|---------|-------|--------------------|
| İlkokul       | 33      | 32,4  | 32,4               |
| Ortaokul      | 16      | 15,7  | 48,0               |
| Lise          | 24      | 23,5  | 71,6               |
| Ön Lisans     | 5       | 4,9   | 76,5               |
| Lisans        | 20      | 19,6  | 96,1               |
| Yüksek Lisans | 4       | 3,9   | 100,0              |
| Toplam        | 102     | 100,0 |                    |

Araştırmaya katılan yerel halkın meslekleri incelendiğinde sırasıyla memur (19 kişi), esnaf (18 kişi) ve çiftçilerin (16 kişi) ankete katılan 102 katılımcının %52'sini oluşturmaktadır. Meslek gruplarına göre dağılımda emekliler ise %5,9'luk oranla katılımcılar içerisinde en düşük paya sahip gruptur (Tablo 4.).

*Tablo 4. Katılımcıların Meslek Gruplarına Göre Dağılımı*

|           | Frekans | Yüzde | Kümülatif<br>Yüzde |
|-----------|---------|-------|--------------------|
| Çiftçi    | 16      | 15,7  | 15,7               |
| Esnaf     | 18      | 17,6  | 33,3               |
| Memur     | 19      | 18,6  | 52,0               |
| Ev hanımı | 16      | 15,7  | 67,6               |
| Emekli    | 6       | 5,9   | 73,5               |
| İşçi      | 12      | 11,8  | 85,3               |
| Diğer     | 15      | 14,7  | 100,0              |
| Toplam    | 102     | 100,0 |                    |

## **2. Yerel Halkın Sakin Şehir Farkındalığı**

Katılımcıların Sakin Şehir kavramına ne kadar aşina oldukları ve yaşadıkları şehrin Sakin Şehir statüsü kazanmasına ilişkin bilgilerinin olup olmadığını ortaya koymak adına sorular sorulmuş ve verilen cevaplar tablollaştırılarak (Tablo 5. ve Tablo 6.) verilmiştir.

Tablo 5. Katılımcıların “Sakin Şehir Kavramının Ne Olduğunu Biliyor Musunuz?” Sorusuna Yanıtları

|        | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|--------|---------|-------|-----------------|
| Evet   | 82      | 80,4  | 80,4            |
| Hayır  | 20      | 19,6  | 100,0           |
| Toplam | 102     | 100,0 |                 |

Katılımcıların 82’si bir başka deyişle %80,4’ü Sakin Şehir kavramını daha önce duyduğunu ve ne anlama geldiğini bildiklerini dile getirmişlerdir. 20 kişi ise (katılımcıların %19,6’sı) Sakin Şehir kavramını daha önce duymadığını ifade etmiştir.

Tablo 6. Katılımcıların “Finike’nin Sakin Şehir İlan Edildiğini Biliyor Musunuz?” Sorusuna Yanıtları

|        | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|--------|---------|-------|-----------------|
| Evet   | 65      | 63,7  | 63,7            |
| Hayır  | 37      | 36,3  | 100,0           |
| Toplam | 102     | 100,0 |                 |

Katılımcıların %36,3’ü Finike’nin Sakin Şehir ilan edildiğini bilmediğini/duymadığını ifade etmiştir. Bir başka ifadeyle katılımcıların yaklaşık üçte biri yaşadığı şehrin “Sakin Şehir” statüsünde olduğunu farkında değildir.

Anketlere katılan 102 katılımcıdan 14’ü (katılımcıların %13,7’si) ne Sakin Şehir kavramı hakkında bir bilgisi olduğunu ne de Finike’nin Sakin Şehir ilan edildiğini duyduklarını söylemişlerdir. Sakin Şehir kavramının ne olduğunu bilen ancak Finike’nin Sakin Şehir ilan edildiğini duymadığını söyleyen katılımcı sayısı 23 iken (katılımcıların %22,5’i) Sakin Şehir kavramı hakkında bilgi sahibi olmayan ancak Finike’nin Sakin Şehir ünvanı aldığını duyduğunu söyleyen katılımcı sayısı 6’dır (katılımcıların %5,8’i).

## 2.1. Çevre Politikalarına Yönelik Yerel Halkın Farkındalığı

Çevre sorunlarına yönelik gerçekleştirilen çeşitli çalışmalara yönelik Finike sakinlerinin farkındalık düzeyini ölçmek için verilen önermelere katılımcıların yanıtları şu şekildedir (Tablo 7. ve Tablo 8.).

**Tablo 7. Çevre sorunlarına yönelik (hava kirliliği, su kirliliği, görüntü kirliliği, gürültü kirliliği vb.) çalışmalar gerçekleştirilmektedir.**

|                         | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|-------------------------|---------|-------|-----------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 17      | 16,7  | 16,7            |
| Katılıyorum             | 36      | 35,3  | 52,0            |
| Kararsızım              | 23      | 22,5  | 74,5            |
| Katılmıyorum            | 23      | 22,5  | 97,1            |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 3       | 2,9   | 100,0           |
| Toplam                  | 102     | 100,0 |                 |

Katılımcıların %52'si çevre sorunlarına yönelik gerçekleştirilen çalışmaların farkındadır ya da başka bir deyişle bu alanda gerçekleştirilen faaliyetleri yeterli bulmaktadır. %22,5'lik kesim konuyla ilgili kararsız olduğunu belirtirken %25,5'i ise çevre sorunlarına yönelik Finike'de herhangi bir çalışma yürütülmediğini düşünmektedir. Oysaki Finike'de Cittaslow olmaya hazırlık sürecinde bu konuda gerekli çalışmaları gerçekleştirmiştir.

Antalya Büyükşehir Belediyesinin Mobil Hava Kalite İzleme İstasyonu Finike'de 02-04.11.2021 tarihlerinde ilçe merkezine araç ile 15 dakika mesafedeki Boldağ Mahallesi konumlandırılarak 42 saat boyunca ilçede Partiküler Madde (PM10), Kükürt Dioksit (SO<sub>2</sub>), Karbonmonoksit (CO), Azot Oksitler (NOX), Ozon (O<sub>3</sub>) parametrelerinde sürekli ölçümler yapmıştır. Ölçüm sonuçları Hava Kalitesi İndeksine göre "İyi" olarak belirlenmiştir.

Finike İlçe Sağlık Müdürlüğü tarafından 3-4 ayda bir kamuya açık alanlarda (okul, cami, meydan, sokak, vb) yer alan tüm çeşmelerden alınan numuneler rutin olarak Sağlık Bakanlığının laboratuvarlarında incelenmektedir. 2020-2021 yıllarında yapılan ölçümlerin sonuçları yasal değerlere göre 'Uygun' olarak belirlenmiştir.

İlçede görsel kirliliğin azaltılması amacıyla tadilatı yapılamayacak durumda olan metruk binaların yıkımı kontrollü olarak gerçekleştirilmektedir. Tadilatı ve restorasyonu yapılabilecek olanlar için ise gerekli kurumlara başvurularak finansman koşulları elverdiğince restorasyon, sokak sağlıklılaştırma ve tadilat çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalar sayesinde Cittaslow felsefesine uygun şekilde Finike'nin tarihi kent havası da korunmaktadır.

*Tablo 8. Sürdürülebilirlik kapsamında (yenilenebilir enerji, atıkların geri dönüşümü, biyoçeşitliliğin korunması vb.) çalışmalar vardır.*

|                         | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|-------------------------|---------|-------|-----------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 6       | 5,9   | 5,9             |
| Katılıyorum             | 36      | 35,3  | 41,2            |
| Kararsızım              | 29      | 28,4  | 69,6            |
| Katılmıyorum            | 29      | 28,4  | 98,0            |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 2       | 2,0   | 100,0           |
| Toplam                  | 102     | 100,0 |                 |

Ankete katılan yerel halkın %41,2'si Finike'de sürdürülebilirlik kapsamında çalışmaların olduğunu farkındadır. Katılımcıların %28,4 gibi önemli bir bölümü kararsız olduklarını belirtirken yaklaşık %30'luk kesim Finike'de sürdürülebilirlik kapsamında herhangi bir çalışma yürütülmediğini düşünmektedir.

Finike Toptancı Hali içerisindeki binaların çatılarına toplam 67.414.38 m<sup>2</sup> alanda güneş enerjisi panelleri yerleştirilerek GES (güneş enerji santralleri) yapmayı planlanmaktadır. Ayrıca Finike'deki hemen hemen tüm konutlarda sıcak su temininde elektrikli şofbenler yerine çatılara konulan güneş enerjisi panelleri su depoları yardımıyla su ısıtma işlemi yapılan gün ısı sistemlerinden yararlanılmaktadır.

Finike Belediyesi 05.11.2020 tarihinde 5 yıl geçerli olacak şekilde Çevre Şehircilik Bakanlığı onaylı Temel Seviye Sıfır Atık Belgesi'ni almıştır. Temizlik İşleri Müdürlüğü bünyesinde faaliyet gösteren yosun biçme ve dal parçalama makineleriyle işleme tabi tutulan zirai atıklar kompost gübreye dönüştürülerek park ve bahçelerde kullanılmaktadır (Görsel 4 ve Görsel 5).



**Görsel 4:** *Göksu'da yosun temizleme işlemi*



**Görsel 5:** *Zirai atıkların kompost olarak kullanımı*

Biyçeşitliliğin korunması kapsamında Gökbük, Arif, Yalnız ve çevre mahallelerdeki yaban keçileri ve karakulak vaşaklarının yaşam alanlarını da kapsayan bazı alanlar 2005 yılında Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı DKMP tarafından ‘Sarıkaya Yaban Hayatı Geliştirme Sahası’na dahil edilerek tescillenmiştir.

Ernez Mahallesinde bulunan ve ‘Ernez Çam Balı’ nın üretilmesi için gerekli olan endemik bal böceğinin (Basra böceği) yaşam alanı olan çam ormanı 2017 yılında Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından ‘Bal Ormanı’ olarak tescillenmiştir. Bu sayede bu alanda ağaç kesimleri yasaklandığı için bu böcekler bir nebze korunmuştur.

## 2.2. Altyapı Politikalarına Yönelik Yerel Halkın Farkındalığı

Finike’de altyapıya yönelik bisiklet yolundan kentin internet altyapısına, engelli vatandaşlara yönelik gerçekleştirilen hizmetlerden sağlık hizmetlerine kadar birçok alanda çalışmalar yürütülmektedir. Bu konuda yerel halkın şehrin altyapısına bakış açısı ve gerçekleştirilen çalışmalara yönelik farkındalıkları belirlenen frekans tabloları üzerinden verilecektir (Tablo 9, Tablo 10, Tablo 11).

Tablo 9. Finike’de eko ulaşım konusunda bisiklet yolu yeterlidir.

|                         | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|-------------------------|---------|-------|-----------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 12      | 11,8  | 11,8            |
| Katılıyorum             | 20      | 19,6  | 31,4            |
| Kararsızım              | 27      | 26,5  | 57,8            |
| Katılmıyorum            | 40      | 39,2  | 97,1            |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 3       | 2,9   | 100,0           |
| Toplam                  | 102     | 100,0 |                 |

Katılımcıların %31,4’ü şehrin bisiklet yolunu yeterli bulurken %42,1’i yetersiz bulduğunu ifade etmiştir. Katılımcıların yaklaşık dörtte biri de bu konuda kararsız olduklarını ifade etmişlerdir. Finike’de yaklaşık 10 km uzunluğunda bisiklet yolu bulunmaktadır. Mevcut bisiklet yollarının tamamı çok şeritli Finike-Kumluca sahil yolunun en sağ şeridi üzerinde çift yönlü bulunmaktadır. Kamu binaları bu yollara paralel olan en sol şeridin bulunduğu hatta yer almaktadır. Dolayısıyla bisiklet yollarının kamu binalarıyla henüz bağlantısı yoktur.



**Tablo 10. Hamile kadınlara veya yeni doğum yapan kadınlara yönelik sağlık kuruluşlarında özel alanlar mevcuttur.**

|                         | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|-------------------------|---------|-------|-----------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 6       | 5,9   | 5,9             |
| Katılıyorum             | 27      | 26,5  | 32,4            |
| Kararsızım              | 38      | 37,3  | 69,6            |
| Katılmıyorum            | 25      | 24,5  | 94,1            |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 6       | 5,9   | 100,0           |
| Toplam                  | 102     | 100,0 |                 |

Katılımcıların %32,4'ü sağlık kuruluşlarında hamile kadınlara veya yeni doğum yapan kadınlara yönelik özel alanlar olduğunun farkındayken %30,4'ü bu alanlarda Finike'de hamile veya yeni doğum yapan kadınlara özel alanların olmadığını düşünmektedir.

İlçedeki tüm hastane ve sağlık ocaklarında bekleme salonlarında hamilelere ayrılmış oturma alanları, hamile kadınların ve yeni doğum yapanların geçirecekleri süreçlerin ebeler ve sorumlu doktorlar tarafından anlatıldığı ve mankenler üzerinde gösterildiği 'Gebe Bilgilendirme Sınıfları', annelerin çeşitli sağlık işlemleri için beklerken bebeklerini emzirebilecekleri 'Emzirme Odaları' mevcuttur. Bu odaların ve hizmetlerin standartlara uygunluğu Sağlık Bakanlığı müfettişleri tarafından periyodik aralıklarla sürekli denetlenmektedir.

*Tablo 11. Hastanelere erişim imkânı bulunmayan veya kısıtlı olan insanlara yönelik sağlık hizmetlerine erişimin sağlanması kapsamında sunulan hizmetler yeterlidir.*

|                         | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|-------------------------|---------|-------|-----------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 18      | 17,6  | 17,6            |
| Katılıyorum             | 43      | 42,2  | 59,8            |
| Kararsızım              | 28      | 27,5  | 87,3            |
| Katılmıyorum            | 8       | 7,8   | 95,1            |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 5       | 4,9   | 100,0           |
| Toplam                  | 102     | 100,0 |                 |

Katılımcıların yaklaşık %60'ı hastanelere erişimi bulunmayan veya kısıtlı olan insanların sağlık hizmetlerine erişiminin sağlanması için su-

nulan hizmetleri yeterli bulmaktadır ancak %27,5'lik kısım konu hakkında kararsızım seçeneğini işaretlerken %12,7'lik kesim bu konuda sunulan hizmetleri yeterli bulmamaktadır ya da konudan habersizdir.

İlçede 1 adet 160 yatak kapasiteli B Sınıfı Devlet Hastanesi, 4 adet Sağlık Ocağı, 1 adet Verem Savaş Dispanseri, 2 adet 112 Acil Çağrı İstasyonu bulunmaktadır. Bu istasyonlarda toplam 2 adet kırmızı şeritli Acil Müdahale Ambulansı bulunmakta olup, başka ambulans yoktur. İhtiyacın karşılanamadığı durumlarda 112 istasyonu civardaki ilçelerden yönlendirme yapabilmektedir. Hastaneye en uzak mahalleye ambulansın ulaşma durumu hava muhalefetine göre değişmekle birlikte ortalama 40 dakikadır. Belediyenin yürütmekte olduğu Evde Sağlık ve Bakım Hizmeti (Görsel 6) kapsamında ilçedeki en uzak mahalleler de dâhil olmak üzere sağlık kurumlarına ulaşımında zorluk çeken vatandaşların rutin tedavileri ve kişisel bakımlarını yapmaktadır. Finike'den Antalya il merkezindeki hastanelerde rutin tedavi gören kanser vb. hastaların ulaşımını sağlamaları için hafta içi her gün belediyeye ait 16 kişilik bir araç bedelsiz olarak hizmet vermektedir (Görsel 7).



Görsel 6: Evde Sağlık ve Bakım Aracı



Görsel 7: Hasta Servis Aracı

### 2.3. Kentsel Yaşam Politikalarına Yönelik Yerel Halkın Farkındalığı

Finike'de kentsel yaşam politikaları kapsamında ilçenin değerlerinin iyileştirilmesi, kent merkezlerinin ve kamu binalarının değerlerinin artırılması için programlar uygulanmakta veya planlanmaktadır. Bu kriter kapsamında yapılan veya yapılması planlanan çalışmalar şunlardır; Liman Park Projesi, Karayolları Kenarı Kamu Kurumları Önü Peyzaj Uygulama Çalışması, Engelsiz Çocuk Merkezi Projesi, Turunçova Meydan Projesi, Sahilkent Kültür Merkezi Projesi, Finike Kent Meydanı Projesi, Limyra ve Arykanda Antik Kentlerindeki Faaliyetler (Arykanda Ay Işığı Konserleri), Likya Yolu'nun Turizme Kazandırılması Projesi.

Bu projelerden Engelsiz Çocuk Merkezi Projesi, Turunçova Meydan Projesi ve Sahilkent Kültür Merkezi Projesi tamamlanma aşamasına gelmiştir. Diğer projeler ise tamamlanmıştır.

Marjinal alanların tekrar değerlendirilip kullanılması kapsamında Finike’de bazı tarihi binaların restorasyon ve sokak sağlıklılaştırma çalışmaları yapılmıştır veya yapılmaktadır. Restore edilen binalardan Kale Mahallesi’nde yer alan ve 2014-2015 yıllarında restore edilen tarihi Gümrük Binası son 2 yıldır Finike Belediyesi Kültür Evi olarak kullanılmaktadır (Görsel 8). 2018 yılında restorasyonu tamamlanan ve Eski Mahallede yer alan tarihi Eski Jandarma Karakolu binası da Finike Belediyesi binası olarak kullanılmaktadır (Görsel 9).



**Görsel 8:** *Finike Belediyesi Kültür Evi*

**Görsel 9:** *Finike Belediyesi binası*

Sosyal altyapıyı desteklemek için çeşitli tesisler mevcuttur. Kadınlar Kulübü ve Kitap Kafe bu tesislere örnektir. Kitap Kafe, 5.000 kitap kapasitelidir. Zaman zaman grup halinde ücretsiz Kitap Okuma Atölyeleri, Müzik Atölyesi vb. etkinlikler yapılmaktadır. Kadınlar Kulübü’nde de sosyal altyapıyı desteklemek amaçlanmaktadır. Kadınlar bir taraftan sosyalleşirken, sorunlarını ve duygularını paylaşırken birbirlerine manevi anlamda destek olmakta bir taraftan da gelecekte meslek hâline getirebilecekleri yeni hobiler edinmektedirler. Aynı zamanda eğlenebilecekleri sabun yapımı, nakış işleme, biçki-dikiş işleri ve su kabağı işleme gibi workshoplar yapmaktadırlar. Bu bağlamda katılımcılara yöneltilen “sosyal altyapıyı desteklemek adına yeterli sayıda tesis veya faaliyet mevcuttur” önermesine katılımcıların cevapları Tablo 12’deki gibidir.

*Tablo 12. Sosyal altyapıyı desteklemek adına yeterli sayıda tesis ve faaliyet mevcuttur.*

|                         | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|-------------------------|---------|-------|-----------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 5       | 4,9   | 4,9             |
| Katılıyorum             | 27      | 26,5  | 31,4            |
| Kararsızım              | 33      | 32,4  | 63,7            |
| Katılmıyorum            | 33      | 32,4  | 96,1            |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 4       | 3,9   | 100,0           |
| Toplam                  | 102     | 100,0 |                 |

Katılımcıların %31,4'ü sosyal altyapıyı desteklemeye yönelik tesis ve faaliyetleri yeterli bulmaktadır. Dolayısıyla gerçekleştirilen faaliyetlerden de haberbardır. Konuyla ilgili katılımcıların %32,4'ü kararsız olduğunu belirtirken katılımcıların %36,3'ü bu alandaki tesis ve faaliyetleri yeterli bulmamakta veya bu faaliyetlerden habersiz durumdadır.

### **2.3. Çiftçi, Esnaf ve Sanatkârlara Dair Politikalara Yönelik Yerel Halkın Farkındalığı**

Finike'de organik tarımdan el yapımı zanaatkâr ürünlerinin korunmasına, geleneksel iş tekniklerinin ve zanaatlarının değerlerinin artırılmasından yerel ve geleneksel kültür etkinliklerinin korunması ve değerlerinin artırılmasına kadar birçok alanda çeşitli çalışmalar yürütülmektedir. Bu konuda yerel halkın gerçekleştirilen çalışmalara yönelik farkındalıkları belirlenen frekans tabloları üzerinden verilecektir (Tablo 13, Tablo 14, Tablo 15).

*Tablo 13. Şehrin tarım alanları içerisinde organik tarım uygulamaları yapılmaktadır.*

|                         | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|-------------------------|---------|-------|-----------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 14      | 13,7  | 13,7            |
| Katılıyorum             | 38      | 37,3  | 51,0            |
| Kararsızım              | 24      | 23,5  | 74,5            |
| Katılmıyorum            | 21      | 20,6  | 95,1            |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 5       | 4,9   | 100,0           |
| Toplam                  | 102     | 100,0 |                 |

Katılımcıların %51'i tarım alanlarında organik tarım uygulamalarının gerçekleştirildiği konusunda bilgi sahibidir. Katılımcıların %23,5'i konuyla ilgili kararsızken yaklaşık %25'lik kesim Finike'deki tarım alanlarında organik tarım uygulamalarının gerçekleştirildiğini düşünmemektedir. Bu konuda her ne kadar yaygın olmasa da organik tarım uygulamalarının yapıldığı alanlar olduğu bilinmektedir. Finike Belediyesi'nde ilgili kişilerle yapılan görüşmeler neticesinde Turkuaz Köy mevkiinde organik tarım uygulamalarının gerçekleştirildiğine dair bilgi alınmıştır.

*Tablo 14. Finike'de esnaf ve sanatkârların el yapımı ürünlerinin ya da doğrudan çeşitli zanaatların varlığını sürdürebilmesi için çalışmalar yürütülmektedir.*

|                         | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|-------------------------|---------|-------|-----------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 13      | 12,7  | 12,7            |
| Katılıyorum             | 27      | 26,5  | 39,2            |
| Kararsızım              | 39      | 38,2  | 77,5            |
| Katılmıyorum            | 21      | 20,6  | 98,0            |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 2       | 2,0   | 100,0           |
| Toplam                  | 102     | 100,0 |                 |

Konuyla ilgili katılımcıların %39,2'si Finike'de çeşitli zanaatların veya ürünlerin varlığını sürdürebilmesi için çalışmalar yürütüldüğünü düşünmektedir. Katılımcıların %38,2'lik kesimi konu hakkında kararsız olduğunu ifade ederken %22,%6'lık kesim bu alanda gerçekleştirilen çalışmalar hakkında bilgi sahibi değildir.

El yapımı ürünlerin büyük çoğunluğu tescilli markalar olduğu için taklitleri ve kayıt dışı imalatları, üretimleri, satışları kanunen yasaktır. Bu ürünlerden bazılarının (su kabakları, hasır sepetler, ahşap işçilikleri, fermente gıdalar) satışı için yasal alanlar oluşturmak hususunda Finike Belediyesi imkânları çerçevesinde destek sağlamaktadır (Kadınlar Kulübünde ve Kültür Evinde satış alanlarının ücretsiz tahsis edilmesi, pazaryerlerinde ücretsiz yer tahsisi vb). Finike'ye özgü olan diğer el yapımı gıda ürünlerinin başında yanık dondurma, narenciye ve sebze reçelleri, eski nar ekşisi, muska lokum, kızilot kavurması vb. gelmektedir.

Tarım ürünlerinin bazılarının Coğrafi İşaret Tescil Belgesi almaları için Finike Belediyesi ve Tarımsal Meyve Üreticileri Birliği tarafından gerekli çalışmalar başlatılmıştır. Sırayla tüm yöresel ürünler için bu tescil çalışmaları yürütülecektir. Tüm bu ürünlerin tanıtımı ve korunması için belediye ve üreticiler işbirliği yaparak EMITT, YÖREX vb. fuarlara katılım sağlamaktadır.

Finike’de geleneksel zanaatların yaşatılması ve değerlerinin artırılması için Antalya Büyükşehir Belediyesi ve Finike Halk Eğitim Merkezi bünyesinde Ağaç Kaşık Yapımı, Ahşap İşleme, Mermer ve Taş Kaplama, Seramik Biçimlendirme, Su Kabağı İşleme, İğne Oyası/ Nakış vb pek çok alanda meslek edindirme kursları açılmaktadır. Bu kurslarda yenilikçi işleme teknikleri, Antik Likya motiflerine farklı malzeme ve tekniklerle yeniden hayat verilmesi ve benzeri yöntemler de kullanılmaktadır.

*Tablo 15. Yerel ve geleneksel kültür etkinliklerinin korunması ve değerlerinin artırılması kapsamında etkinlikler düzenlenmektedir.*

|                         | Frekans | Yüzde | Kümülatif Yüzde |
|-------------------------|---------|-------|-----------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 15      | 14,7  | 14,7            |
| Katılıyorum             | 44      | 43,1  | 57,8            |
| Kararsızım              | 26      | 25,5  | 83,3            |
| Katılmıyorum            | 13      | 12,7  | 96,1            |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 4       | 3,9   | 100,0           |
| Toplam                  | 102     | 100,0 |                 |

Katılımcıların %57,8’i Finike’de yerel ve geleneksel kültür etkinliklerinin korunması ve değerlerinin artırılması kapsamında etkinlikler düzenlendiğinin farkındadır. Konuyla ilgili katılımcıların %25,5’i kararsızken katılımcıların %16,6’sı Finike’de düzenlenen yerel ve geleneksel kültür etkinlikleri hakkında bilgi sahibi değildir.

Geleneksel Finike Festivali, Geleneksel Ernez Bal Festivali, Geleneksel Pingıdık Şenliği, Arykanda Ay Işığı Konserleri vb. etkinlikler gerçekleştirilmektedir.

Yöresel el sanatlarının ve kültürel mirasa yönelik bazı tarihi nesnelere sergilendiği Kültür Evi binası hizmete açılmıştır. Ayrıca Tarihi Şekerci Han binası restore edilerek Finike Belediyesi Halk Tiyatrosu kullanımına tahsis edilmiş olup, burada eski orta oyunlarının sahnelenmesi, tiyatro kültürünün yaşatılmasına yönelik çalışmalar, meddah gösterileri gibi etkinlikler yapılmaktadır (Görsel 10).



Görsel 10: Tarihi Şekerci Han binası

#### 2.4. Ortaklıklar

Slowfood Birliğinin projelerinden olan ‘Ark of Taste’ listesine Finike’deki spesifik tarım ürünleri ve yöresel yemeklerin adaylık başvurularına 2021 yılında başlanmış olup, hâlâ devam edilmektedir. Türkiye’de başta İzmir olmak üzere çeşitli illerde yapılacak olan Toprak Ana Günü kutlamalarında fuar ve festival etkinliklerine yerel üreticilerle ve spesifik ürünlerle birlikte katılım sağlanması planlanmaktadır. Ayrıca ilerleyen zamanlarda üretici pazarlarının ‘Yeryüzü Pazarı’ etiketi alması için gerekli çalışmalar başlamıştır.

Slowfood’un ‘Ark of Taste’ listesine başvurularının yapılması amacıyla Finike’ye ait olan 17 adet spesifik tarımsal ürün ve geleneksel yemeğin envanter çalışması başlatılmış olup, haklarında bilgilerin toparlanması tamamlandıkça başvuruları yapılmaktadır. Halihazırda beyaz limon, Finike portakalı, kızıl limonun başvuruları yapılmış olup, diğerlerinin çalışmaları hâlâ devam etmektedir. Finike portakalı Coğrafi İşaret Tescilli bir ürün olup, Yazır üzümü, beyaz limon, Ernez çam balı başta olmak üzere beş ürün için daha tescil başvuruları için gerekli çalışmalar Finike Meyve Üreticileri Tarımsal Birliği tarafından yürütülmektedir.

Coğrafi İşaret Tescil başvurusu yapılan ürünlerin kullanım alanlarını genişletmek, eski unutulmaya yüz tutmuş yöresel yemekleri yeniden hayata döndürmek amacıyla tadım etkinlikleri gerçekleştirilmektedir. Bu konuda gerçekleştirilen etkinliklere yönelik yerel halkın farkındalık düzeyi Tablo 16’da verilmiştir.



Tablo 16. Finike'ye özgü yerel ürünler ve bu ürünlerle yapılan Finike'ye özgü yemeklerin varlığını sürdürmek adına çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir.

|                         | Fre-<br>kans | Yüzde | Kümülatif<br>Yüzde |
|-------------------------|--------------|-------|--------------------|
| Kesinlikle Katılıyorum  | 10           | 9,8   | 9,8                |
| Katılıyorum             | 33           | 32,4  | 42,2               |
| Kararsızım              | 24           | 23,5  | 65,7               |
| Katılmıyorum            | 26           | 25,5  | 91,2               |
| Kesinlikle Katılmıyorum | 9            | 8,8   | 100,0              |
| Toplam                  | 102          | 100,0 |                    |

Katılımcıların %42,2'si Finike'nin kendine özgü yerel ürünlerine ve bu ürünlerle hazırlanan tariflere verilen önemin ve Finike'de gerçekleştirilen tadım etkinliklerinin farkındadır. Katılımcıların %23,5'i konuyla ilgili kararsız olduğunu belirtirken yaklaşık %35'lik kesim bu etkinliklerden haberdar değildir.

## SONUÇ

Felsefi bir hareketin mekâna yansımaları ancak yerel halkın bu felsefeyi benimsemesi ve doğru bir şekilde anlamasıyla mümkün olabilecektir (Güleç ve Şahinalp, 2022: 30). Bu nedenle Finike'nin Sakin Şehir statüsünün devamı ve "sakinliğin" korunmasında yerel halkın Sakin Şehir felsefesini benimsemesi çok önemlidir.

Araştırma sahasında gerçekleştirilen anketlerin gösterdiği verilere göre Finike'de yerel halktan ankete katılan katılımcıların beşte biri Sakin Şehir kavramını bilmediklerini, katılımcıların yaklaşık üçte biri ise Finike'nin Sakin Şehir ilan edildiğini duymadığını ifade etmiştir. Ayrıca Cittaslow adaylık başvurusu sürecinde Cittaslow felsefesine uygun şekilde gerçekleştirilen çalışmalar hakkında katılımcıların farkındalık düzeyinin genel olarak beşte iki düzeyinde kaldığı söylenebilir. Katılımcıların beşte biri Finike'nin Cittaslow adaylık sürecinde ve sonrasında Slow felsefesine uygun şekilde atılan adımların sahadaki yansımalarına yönelik kararsız olduğunu bir başka deyişle emin olamadığını ifade ederken beşte ikilik kesimse gerçekleştirilen çalışmalardan tamamen habersizdir. Finike'de daha önce hiç Cittaslow hakkında yerel halka eğitim düzenlenmemiştir. Bu eğitimlerin, Cittaslow Türkiye Koordinasyonundan yetkililerle istişare edilerek işbirliği içerisinde gerçekleştirilmesi sağlanabilir.

## KAYNAKÇA

- Güleç, M. ve Şahinalp, M. S. (2022). “Yavaş Şehirlerde Yaşayan Halkın ‘Yavaş Şehir’ Statüsüne Bakışı”. *Coğrafya Dergisi*, 45: 15-32.
- Hatipoğlu, B. (2015). “Cittaslow: Quality of Life and Visitor Experiences”, *Tourism Planning and Development*, 12(1), s.20- 36.
- Honore, C. (2008). *Yavaş, Hız Çılgınlığına Başkaldıran Yavaşlık Hareketi* (E. Gür, Çev.), İstanbul: Alfa Yayınları.
- Karakurt T.E. (2013). “Yaşam Kalitesi Ekseninde Şekillenen Alternatif Bir Kent-sel Yaşam Modeli: Yavaş Kentleşme Hareketi”, *Uludağ Üniversitesi İİBF Dergisi*, 32(1), 215-237.
- Mayer, H. and Knox, P.L. (2006). Slow Cities: Sustainable Places in A Fast World. *Journal of Urban Affairs*, 28(4), s.321-334.
- Mutdoğan, S. (2010). Seferihisar Örneğinde Sakin Şehir Hareketi. *GreenAge Symposium*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Parkins, W. ve Craig, G. (2006). *Slow Living*, Bloomsbury Academic.
- Pink, S. (2007). “Sensing Cittaslow: Slow Living and the Constitution of the Sensory City”, *The Senses and Society*, 2 (1), s. 59-77.
- Pink, S. (2008). “Sense and Sustainability: The Case of the Slow City Movement”, *Local Environment*, 13(2), s. 95-106.
- Radstrom, S. (2011). A Place Sustaining Framework for Local Urban Identity: an Introduction and History of Cittaslow, *Journal of Planning* 1, (1), s. 90-113.
- Radstrom, S. (2011). “A Place Sustaining Framework for Local Urban Identity: An Introduction and History of Cittaslow”, *Italian Journal of Planning Practice*, 1 (1), s. 312-393.
- Sezgin, M. ve Ünüvar, Ş. (2011). *Sürdürülebilirlik ve Şehir Pazarlaması Ekseninde Yavaş Şehir*, Çizgi Kitabevi, Konya.
- Shi, Y., Zhai, G., Zhou, S., Chen, W. & He, Z. (2019). Slow City development in China: process, approaches and acceptability, *Third World Quarterly*, 40:7, s. 1265-1282.
- Şahinkaya, S. (2010). Bir Yerel Kalkınma Modeli: Cittaslow ve Seferihisar Üzerine Değerlendirmeler, [http://www.bagimsizsosyalbilimciler.org/ Yazilar\\_Uye/SahinTem10.pdf](http://www.bagimsizsosyalbilimciler.org/Yazilar_Uye/SahinTem10.pdf).
- Tunçer, M. ve Olgun, A. (2017). “Seferihisar’ın Ekonomik ve Mali Yapısı Üzerinden Sakin Şehir Uygulamalarına İlişkin Bir İnceleme”. *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*, 3 (1) 2017, s. 47-72.
- Yalçın, E. (2019). “Küresel Kente Alternatif Olarak Sakin Şehir: Türkiye Sakin Şehirleri Üzerinden Değerlendirme”. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi (The Journal of Social Economic Research)* 19: 38 s. 202-230.

Yurtseven, H. R., Kaya, O. ve Harman, S. (2010). *Yavaş Hareketi*, Detay Yayıncılık, Ankara.

#### İnternet Kaynakları

<https://finike.bel.tr/tr/galeri> (Erişim Tarihi: 11.11.2023 Erişim Saati: 11.24)

<https://cittaslowturkiye.org/tr/cittaslow-hareketi/> (Erişim Tarihi: 14.11.2023 Erişim Saati: 14.35)

<https://www.cittaslow.org/network> (Erişim Tarihi: 14.11.2023 Erişim Saati: 19.27)

<https://www.cittaslow.org/content/organization> (Erişim Tarihi: 24.11.2023 Erişim Saati: 23.01)

<https://www.cittaslow.org/content/how-become> (Erişim Tarihi: 24.11.2023 Erişim Saati: 23.08)

<https://www.cittaslow.org/content/association> (Erişim Tarihi: 01.05.2024 Erişim Saati: 16.51)



## BÖLÜM 3

### FİNİKE' DE (ANTALYA) KÜLTÜR MİRASI ROTALARININ COĞRAFİ ÖZELLİKLERİ

*Cemali SARI<sup>1</sup>*

*Gülsüm SARI<sup>2</sup>*

---

1 Prof. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Coğrafya Bölümü, Antalya/ Türkiye, csari@akdeniz.edu.tr, ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0001-8377-2337>

2 Coğrafya Öğretmeni, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Bölümü Tezli Yüksek Lisans Öğrencisi, Antalya/Türkiye, gulsum.batak@gmail.com, ORCID ID: <http://orcid.org/0009-0007-2351-1427>

## GİRİŞ

Turizm, uzmanlar ve kurumlar tarafından farklı tanımlamalara sahip olmakla birlikte genel olarak; insanların bir günden fazla konaklayarak yaptıkları, gezme-dinlenme-eğlenme veya kültürlenme gibi amaçları barındıran, para kazanma amacı gütmeyen; tam tersine turistin para harcadığı bir ekonomik faaliyettir. Yaz (kıyı,deniz) ve kış (kayak) turizmi, dini(i-nanç) turizm, tarihi-kültürel turizm, doğal güzellik(dağ, akarsu, göl, peribacası vb.) turizmi, sağlık turizmi, ekstrem turizm, ekoturizm, dark turizm, astro- turizm vs. olmak üzere pek çok alt türü bulunmaktadır. Bu çalışmada turizm, kültürel turizm kapsamında ele alınmıştır.

Kültür turizmi kapsamında değerlendirilen ve son yıllarda artan bir trendle turistlerin ilgisini daha çok çeken kültür rotalarını doğal veya tarihi turizm potansiyelleri dikkate alınarak hazırlanabilmektedir. Kültürel öğelerin veya antik kentlerin bir rota ile birbirine bağlanması farkındalığı ve koruma bilincini artırmakta, turizm faaliyetini desteklemekte, bölgenin ekonomik gelirlerini arttırmaktadır. Üstelik genellikle eğitilmiş insanların katıldığı bir turizm türü olduğundan çevreye duyarlı gerçekleşmekte ve kaynakların sürdürülebilir kullanımını da desteklemektedir.

Finike’ de bugüne kadar sadece Likya Yolu kültür rotası kurgulanmış ve hayata geçirilmiştir. Ancak o rota da ilçenin sahil yolundan geçip gitmekte, konaklamalı turizme katkıda bulunmamakta ve kültür miraslarının var olan potansiyellerini tanıtmaya ve turizme kazandırmasına mâni olmaktadır. Halbuki Finike kültürel miraslar ve antik kentler açısından son derece zengindir. Arkeolog Prof. Dr. Nevzat Çevik, *“buralarda bir antik kenti bulmak değil bulmamak şarttır insanı.”* demektedir.

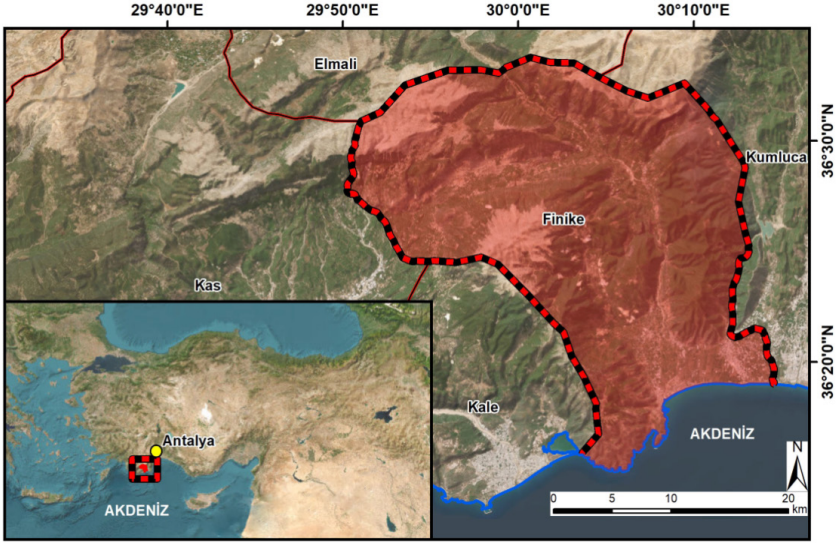
Finike, Antalya ilinin batısında bulunan zengin tarihi ve kültürel mirasıyla dikkat çeken bir ilçedir. Antik çağlardan günümüze kadar uzanan tarihi boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Bunlar Likya, Roma, Selçuklu ve Osmanlı gibi uzun yıllar hüküm süre farklı medeniyetlerdir. Dolayısıyla taşıdığı kültürel izler taşıması önemli bir kültür turizm potansiyeline sahiptir. Coğrafi konumu, verimli tarım arazileri, zengin orman varlığı, ovadan çıkan yer altı suları (voklüz) gibi doğal güzellikleriyle de dikkat çekicidir. Araştırmanın en önemli bulgusu Finike’ de bulunan önemli antik kentlerin ve kültürel noktaların, oluşturulan kültür rotası ile kültür turizmi kapsamında değerlendirilebileceğidir. Bu noktaların turizm alanında görünürlüğünün artması bölgeye yeni turistler ve yatırımcılar çekecektir. Ayrıca önemleri ve koruma düzeyleri artan bu noktalar gelecekte daha sürdürülebilir şekilde kullanılacaktır. Bu kapsamda, çalışmanın ilk bölümünde, Finike’nin doğal ve beşerî coğrafya özellikleri, ardından da sahanın kültürel miras unsurları detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Daha sonra kültür mirası rotalarının analizi yapılmış ve bu rotaların coğrafi özellik-

leri değerlendirilmiştir. Son olarak, elde edilen veriler ışığında, Finike'deki kültür mirası rotalarının daha etkili bir şekilde planlanması ve tanıtılması için öneriler sunulmuştur.

Bu çalışma, Finike'nin zengin kültürel ve doğal mirasının korunmasına ve sürdürülebilir turizm anlayışı çerçevesinde değerlendirilmesine katkı sağlamayı hedeflemektedir. Aynı zamanda, yerel yönetimler, turizm işletmeleri ve diğer paydaşlar için bir rehber niteliğinde olacağı düşünülmektedir. Finike'nin kültürel değerlerini ön plana çıkararak, bölgenin turizm potansiyelinin artırılması ve yerel ekonominin canlandırılması için önemli bir adım atılmış olacaktır.

## 1.ARAŞTIRMA SAHASINININ YERİ, SINIRLARI VE KAPSAMI

Türkiye'nin güney-güneybatısında Antalya ili yer almaktadır. Antalya ilinin batısında bulunan Finike ilçesi çalışma alanının sınırlarını oluşturmaktadır. Yüzölçümü, 655 km<sup>2</sup>'dir. Çalışma kapsamında ilçedeki kültür mirası noktaları tespit edilmiş ve kültür rotası planlaması yapılmıştır.



Harita 1: Araştırma Sahasının Yeri ve Sınırları (Tunç, 2023)

## 2.ARAŞTIRMANIN AMACI VE ÖNEMİ

Finike'nin asıl geçim kaynağı tarım, madencilik ve az miktarda kıyı turizmidir. Turizm potansiyeli yüksek olan ilçede nüfusun yarıdan fazlası tarım sektöründe çalışmaktadır. Var olan turizm potansiyelinin ortaya çıkarılması insanlara tarımdan başka bir ekonomik faaliyette bulunma seçeneği



sunacaktır. Seracılık faaliyeti yazın yapılamazken geliştirilecek olan farklı turizm tipleriyle her mevsim gelir elde etme imkânı artacaktır. İlçenin gözden kaçırılmaması gerek önemli bir kültür turizmi potansiyeli mevcuttur. Ayrıca yakın zamanda cittaslow(sakin şehir) ilan edilen Finike’de, tarihi ve kültürel varlıkların koruma altına alınması ve tanıtılması eskisinden daha önemli bir hale gelmiştir.

### 3.ARAŞTIRMADA KULLANILAN MATERYAL VE METOT

Bu çalışmada nitel araştırma yöntemleri kapsamında literatür tarama, arazi çalışması ve elde edilen verilerin analizi teknikleri kullanılmıştır. Konuyla ilgili literatür tarandıktan sonra, sahada bulunan ören yerlerinin ve önemli kültür noktalarının isimleri ve yerleri belirlenmiştir. Bu noktalar ArcGIS uygulaması ile haritalanmıştır. Çalışma; rotaya konu olacak önemli noktaların tespiti, geçmişte de ulaşım amacıyla kullanılma ihtimali yüksek alanların (boğaz,vadi vs gibi) belirlenmesi, harita ve arazi üzerindeki çalışmalar, rotanın oluşturulması ve değerlendirme şeklinde ilerlemiştir. Rotanın planlanması esnasında Google Earth, Wikiloc, Strava, ArcGis gibi uygulamalardan yararlanılmıştır.

### 4.ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ

Antik Dönem ’de Likya’nın en önemli yerleşmelerini barındıran Finike, günümüzde kültür turizmi alanında yeterince tanıtılmamıştır. Kültür turizmi açısından fayda sağlayabilecek tek çalışma Likya Yolu olmuştur. Likya yolu Kate Clow tarafından antik dönem Likya yerleşmelerinin büyük bir kısmını birbirine bağlayan Garanti Bankası sponsorluğunda oluşturulmuş, uzun mesafe yürüyüş rotasıdır. Fethiye’ den (Muğla) başlar, Geyikbayırı- Konyaaltı’ nda (Antalya) sona erer. Rotanın toplam uzunluğu 2015 yılından sonra 535 km’ ye ulaşmıştır.



Görsel 1: Likya Yolu Haritası (Mavi Çizgiler), (Kültür Rotaları Derneği, erişim tarihi: 06.12.2023)

Yakın bölgelerin kültür turizmi potansiyelini nispeten geliştiren Likya Yolu'nun Finike'ye ulaştığında asfalt yolu takip etmesi (haritada mavi ile işaretlenmiş rotadan anlaşılmaktadır), geçmişteki Likya yerleşmeleri açısından gerçeği yansıtmamaktadır. Likya Yolunun sahil bandındaki ana yoldan geçmesi doğal ve kültürel güzelliklerin öylece geçilmesine sebep olmuş ve bölgenin kültür turizmi potansiyelini gerçekleştirmesine mâni olmuştur. Bu amaçla KUTSO, BAKA gibi kurumların çalışmaları olmuş ancak sonuçsuz kalmıştır. Amaç Finike'nin iç kısımlarında kalan antik yerleşmeler ve önemli kültür noktalarının belirlenen yeni rotalar aracılığıyla bölge turizmine katkı sunmasıdır.

## 5.KÜLTÜR TURİZMİ VE KÜLTÜR ROTASI KONULU ÇALIŞMALAR

Fransızcadan dilimize giren kültür kavramı kabaca; bir toplumun veya halk topluluğunun tarihsel, toplumsal gelişme süreci içinde yarattığı maddi ve manevi değerlerin bütünüdür. Bu değerler, insanların doğal ve toplumsal çevresine egemenliklerinin ölçüsünü gösterir. Kültür, bir topluma özgü düşünce ve sanat eserlerinin yanı sıra yaşam tarzı, gelenekler, inançlar, ritüeller ve daha birçok unsuru kapsar. Bir topluma veya halk topluluğuna özgü düşünce ve sanat eserlerinin bütünüdür. Kültür turizminin de amacı tanımda sözü geçen unsurların yapılan çalışmalarla insanlara tanıtılması ve sosyoekonomik bir çıkar sağlanmasıdır. Ancak bunlar yapılırken bahsedilen kültür unsurlarının zarar görmemesi, sürdürülebilir şekilde kullanılması ve halkın yozlaşmaması önemlidir.

Kültür turizmi bazı çalışmalarda şöyle özetlenmektedir: Küçük ölçekli yapısı ile kültür turizmi, büyük kitle turizminin getirebileceği ataleti bertaraf ederek daha hızlı ve etkin bir organizasyonel yapı sunar. Ayrıca, alternatif bir turizm yapısı olması sebebiyle destinasyon çeşitliliği sunar ve bu da katılımı ve cazibeyi artırır. Turizm olgusunun kültür ve kültürel unsurlarla birleşiminden oluşan kültür turizmi aynı zamanda bir kültür aktivitesi olarak da konumlandırılır. (Akova, 2023)

Bir kültür rotasının, gerekli tüm ürün özelliklerine sahip olması ve konaklama ve konaklama hizmetlerinin sağlanmasına yönelik içerik, bilgi ve olanakları sunarak aynı zamanda bir kültür turizmi ürünü olarak da işlev görmesi gerekmektedir. Rotayı kullanan bir gezgin eğlenmek, dinlenmek ve yöresel ürünleri tatmak ister; bu nedenle yukarıdakilerin hepsinin sağlanması gerekir. İlgi çekici bir temanın seçimi, çağdaşlık ilkesinin yanı sıra tarihsel bir ilkeye de dayanmalıdır. Uluslararası misafirleri çekebilmek için, kültürel rota geliştirme projeleri aşağıdaki içeriklere göre araştırma ve geliştirme temellerinden en azından bazılarını takip etmelidir: kültürel içerik, yapısal içerik, hizmet içeriği ve ilgili içerik ve eşlik eden faaliyetler.

İçerik ve teklifin rota boyunca tanımlanması, geliştirilmesi, organize edilmesi ve dengelenmesi gerekir (Cojocairu,2015).

Turizm, coğrafyanın mekânsal farklılıklarının yarattığı bir olgudur. Bir yerleşmeyi etkileyip değişime uğratarak, toplumsal, ekonomik ve mekânsal etkiler yaratır. Bu değişim sırasında, turizmin mevsimlik özelliği nüfusa yansır ve ulaşım ile ilişkisi turizm ve coğrafyayı birleştirerek turizm coğrafyasının ortaya çıkmasına neden olur. Turizm coğrafyası, doğal ve kültürel varlıkların turizme yönelik incelenmesiyle insanlığın ortak mirası olan bu değerlerin korunması ve gelecek kuşaklara aktarılmasında önemli bir rol üstlenir. Bir bölgedeki turizm faaliyetlerinin nedenleri doğal, beşeri, kültürel faaliyetlerdir. Bir sahadaki turizm faaliyetlerinin (Doğanay ve Zaman, 2016).Formun Üstü

Kültürel turizm, miras ve kültürel kaynakların doğuşunu ve gelişimini sağlar. Bu bağlamda, turizm coğrafyası turistik yerlerin coğrafi özelliklerini, iklimini, bitki örtüsünü, tarihini ve kültürel varlıklarını inceleyerek turizmin doğasını anlamak için insan topluluklarının içinde yaşadığı doğal ve kültürel varlıkları ele alır (Emekli, 2006). Kısaca kültürel turizm, insanların yeni bilgi ve deneyimler edinerek kültür seviyelerini artırmak ve farklı kültürleri öğrenmek amacıyla kültürel mekanları ziyaret etmeleri ve kültürel etkinliklere katılmaları olarak tanımlanabilir.Formun Altı

Kültür turizmi, eski çağlardan günümüze kadar uzanan bir geçmişe sahiptir ve seyahatlerde kültürel kalıntılar genellikle önemli bir yer tutar. Anadolu toprakları, çeşitli medeniyetlere beşiklik etmiş ve birçok iz ve kalıntı bırakmıştır. Hititler, Sümerler, Urartular, Likyalılar, Lidyalılar, Frigyalılar, İyonlar, Romalılar, Bizanslılar, Selçuklular, Osmanlılar ve Türkiye Cumhuriyeti, bu zenginlikleri ve kültürel mirası oluşturan medeniyetlerden sadece birkaçıdır. Türkiye, tarihsel süreçte birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır ve bu medeniyetlerden kalan kültürel miras, Türkiye'nin kültür turizmi açısından büyük bir potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. Turizm talebinin kültür ve tarih turizmi yönünde artması, Türkiye için bir fırsat niteliğindedir. Bu durum, ülkenin zengin tarihi ve kültürel dokusunun, uluslararası ziyaretçilerin ilgisini çekerek turizm gelirlerini artırma potansiyeline sahip olduğunu işaret etmektedir (Doğaner, 2001; Değirmencioğlu ve Ahıpaşaoğlu, 2003).

Bu açıdan çalışma alanında kalan ilçeler de Likyalılara ait pek çok antik kent kalıntısı ve Türk kültürüne ait izler taşımaktadır.

Türkiye adeta bir açık hava müzesi gibidir sözü çalışma alanındaki ilçeler için de geçerlidir. Bu ilçe, tarihsel ve kültürel miraslarını daha iyi tanıtır pazarlayarak turizmden daha fazla pay elde edebilecektir. Ayrıca kültür turizmi her mevsim yapılabilir bir turizm türü olmasının yanı sıra,

örneğin; yaz turizmine göre sağladığı gelir dağılımı çok daha dengelidir. Bu da bölgenin gelir dengesini etkileyecektir.

BM Dünya Turizm Örgütü UNWTO kültür rotalarını, “genel kültürel miras bilincini arttırmakta, kültürel etkinliklere toplum katılımının yaygınlaşmasını teşvik etmektedir. Kültürel turizm “ürünleri ve rotalar dizisi, çağdaş kültürü, kültürel mirası, sanat eserlerini, el sanatlarını, tarihi,doğal güzellikleri, yaratıcı tematik öğeleri içerebilmektedir.” şeklinde tanımlamaktadır. Ancak kültürel miras, sürdürülebilir bir şekilde ele alınmalı, bu alanların korunması ve yönetilmesi konusunda dikkatli ve kapsamlı adımlar atılmalıdır. Bu çerçevede planlama önemli bir yere sahiptir. Kültür noktalarını birbiriyle ilişkilendiren bir rota planlamak, kültür mirasının sürdürülebilir kullanımına da katkı sunacaktır. (<https://www.unwto.org/> erişim tarihi: 26.11.2023 )

Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı' na göre (ÇEKÜL, 2015) kültür rotalarının tarihçesi 1984' te başlamış, 1987' de Avrupa' nın ilk kültür rotası ilan edilmiştir. 1997' de Avrupa' nın ilk “Avrupa Kültürel Rotalar Enstitüsü”, 1998' de ICOMOS adı verilen Kültürel Rotalar Uluslararası Komitesi kurulmuştur. Çeşitli çalışmalar ve bildirgeler ile kurum çalışmalarına devam etmektedir. 2024 itibarıyla kurum 37.yılına girmiştir ve Avrupa' da az bilinen destinasyonların korunmasına, tanıtılmasına katkı sağlamaktadır.

Kültür rotaları oluşturulurken ilk öncelikli hedef, tema bağlamında seçilen kültürel miras öğelerinin sürdürülebilir biçimde korunması ve gelecek kuşaklara aktarılmasıdır. Sonraki hedefler ise bilinçli turizm hareketleri ve kültürel mirasın korunarak çevresine pozitif etkide bulunması ile ilişkilidir. Kültür rotası, tarihin belirli dönemlerine tanıklık eden kültürel miras öğelerinin (arkeolojik miras, endüstriyel miras, anıtsal miras vb.) bir ulaşım rotası dahilinde nasıl kurgulanabileceğine dair bir rehber oluşturulmasıdır (Fırat ve Erbaş, 2023).

Kültür rotası oluşturmanın temel amaçları şu şekilde özetlenebilir:

- Kültürel Mirası ve Tarihi Koruma: Kültür rotaları, belirli bir bölgedeki tarihi ve kültürel mirası korumayı ve tanıtmayı amaçlar. Böylece, bu alanlara olan ilgi artar ve korunmaları için farkındalık oluşturulur.
- Turizm ve Ekonomik Kalkınma: Kültür rotaları, turizm potansiyelini artırarak ekonomik kalkınmaya katkıda bulunur. Böylece, yerel ekonomi canlanır ve istihdam imkanları artar.
- Eğitim ve Bilinçlendirme: Kültür rotaları, ziyaretçilere tarih, sanat, gelenekler ve kültürler hakkında bilgi vererek eğitim ve bi-

linçlendirme sağlar. Bu sayede, insanlar farklı kültürel değerleri anlamaya ve takdir etmeye teşvik edilir.

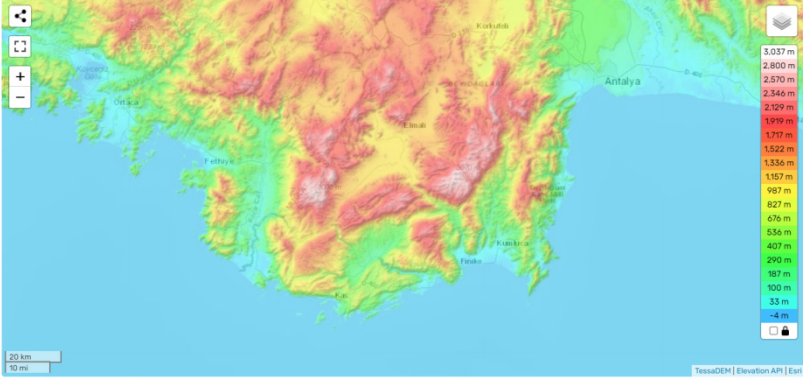
- Bölgesel İş birliği ve Tanıtım: Kültür rotaları, farklı bölgeler arasında iş birliğini teşvik eder ve bölgesel tanıtımı artırır. Bu sayede, farklı topluluklar arasında kültürel alışveriş ve anlayışı destekler.
- Sosyal ve Kültürel Canlanma: Kültür rotaları, yerel toplulukların kültürel etkinliklerini canlandırır, el sanatları ve geleneksel ürünlerin üretimine destek olur ve toplulukların kimliklerini korumalarına yardımcı olur. Bu amaçlar doğrultusunda kültür rotaları oluşturulur ve yönetilir, bu sayede kültürel mirasın korunması, tanıtılması ve sürdürülebilirliği desteklenir.

Zor ve dağlık Likya yerleşimleri birbirine gelişkin bir yol ağı ile bağlanır. Yollar zaman zaman dağ geçitlerinden aşım dağlık alanda devam etse de genellikle vadi boylarını izler. Bu yollar, nitelik ve nicelik açısından daha düşük seviyede öncesi de olan ancak Likya Birliği ve özellikle Roma İmparatorluk Dönemi'nden üst-gelişkin bir ağa ulaştırılır. Ağ çoğu zaman büyük kentlerle, zaman zaman da küçük kentler ve yerleşimler ile birbirine bağlanır. Ana kara ile adalar arasındaki bağlantılar da deniz hatları ile kurulmaktaydı. Hatta sahil kentleri arasında da deniz ulaşımı bulunmaktaydı. Zor, uzun ve riskli kara seferlerine deniz seferlerinin tercih edildiği dahi anlaşılmaktadır. Roma dönemi yol yapım faaliyetleri öncelikle askeri ve işgal amaçlı olduğundan, ticari trafiği tam karşılamadığı görülür. Yol yapılmayan güzergahlarda binyıllardır izlenen doğal patikalar kullanılmaktaydı. Bugünlerde dünyanın her yerinden dağ yürüyüşçüleri ünlü Likya Yolu trekking rotasını yürümektedirler (Çevik, 2015).

## 6.BULGULAR

### 6.1. Araştırma Sahasının Genel Fiziki Coğrafya Özellikleri

Finike, güneyinde 28 km' lik Akdeniz sahil şeridi ile Antalya' nın batısında yer alan seyrek nüfuslu bir sakin şehir (cittaslow)' dir. Doğusunda Alakır nehri vadisi, batısında ve kuzeyinde Torosların uzantılarının bulunduğu bir ilçedir. Yerleşmenin kurulu olduğu alan Akçay ve Alakır nehirleri alüvyonları ile doldurulmuş bir kıyı ovasıdır. Ekonomik faaliyetler de yine bu ovanın üzerinde gelişme göstermiştir. Tarım yöredeki insanların başlıca geçim kaynağıdır. İlçenin en önemli yükseltileri Alacadağ, Toçak Dağı, Cehennem Dağı, Pancarlı Dağı, Keşlik Dağı' dır. İlçenin batısında Demre, batı ve kuzeybatısında Kaş, kuzeyinde Elmalı, doğusunda ise Kumluca ilçeleri yer alır.



Görsel 2: Teke Yarımadası Topografya Haritası (<https://en-gb.topographic-map.com/map-w4vbnx/Finike/?center=36.56039%2C29.91188&base=4&zoom=9> erişim tarihi: 23.11.2023)

İlçenin ana jeomorfolojik birimleri Bey Dağları, Finike ovası ve Akçay nehirlerine ait vadilerdir. Bey Dağları Senozoik'te yaşanan Alp-Himalaya kıvrımı sırasında meydana geldiğinden; genç oluşumludur. Bu yüzden fazla aşınmaya uğramamış sarp ve engebeli dağlardır. Akarsuların meydana getirdiği sahil ovaları Toros dağlarının genellikle denize paralel uzanması nedeniyle içerilere kadar girememekte, çok dar bir sahil şeridi manzarası arz etmektedir (Erinç,1982). Çalışma alanında her yaştan jeolojik formasyonlar olmakla birlikte Beydağları formasyonu genel olarak Mesozoik yaşlı kireçtaşlarından, akarsu vadilerinin içleri ve ovalar ise Kuaterner yaşlı alüvyonlardan meydana gelmektedir.

İlçedeki hâkim bakı yönleri güney sektörlüdür (güney,güneybatı ve güneydoğu).

Finike'nin iklimi tipik Akdeniz İklimi'ni yansıtır. Köppen-Geiger'e göre Csa kategorisine dahildir, yani kışları ılık, yazları ise çok sıcak ve kurak bir iklimi vardır. Yazlar genellikle sıcak ve kurak geçerken, kışlar nispeten ılık ve yağışlıdır. Araştırma sahasının dağlık olmasından dolayı, kuzeyine doğru gidildikçe iklim daha sertleşir ve yıllık sıcaklık ortalaması düşer, bu bölgeler daha fazla yağış alır. Genel olarak yağışın en fazla olduğu mevsim kış mevsimidir (Karaoğlan,2020).

Sahada kış mevsimi sıcaklıklarının yüksek olmasında denizel etki ve fön rüzgârları önemli bir faktördür. Hâkim rüzgâr yönleri K-KB' dur. Bu alanlara yazın fön rüzgarının etkili olmasıyla bazı günler ekstrem sıcaklıklar da yaşanır.

Yıllık ortalama sıcaklık değerleri 18°C- 20°C civarındadır (MGM, Tunç,2023; Karaoğlan 2020; Günay,2020 vd.). Sıcaklıklar yazın 30°C, kışın ise 10°C civarındadır. Sahada yaz mevsiminin sıcak geçmesi ve et-

kisinin ilkbahardaki mayıs ile sonbahardaki eylül aylarında da hissedilmemesinden dolayı uzun olması, doğrudan iki olayı etkiler. Bunlardan biri kıyı turizmi açısından uzun ve elverişli bir zaman diliminin oluşması; ikincisi ise yüksek kesimlerin daha serin olmasından dolayı yaylacılık faaliyetinin yapılmasıdır. İlkbaharda nisan ve mayıs, sonbaharda da eylül ve ekim yürüyüş için son derece uygun zamanlardır.

İlçelerin hidrografik yapısına bakıldığında dağların olduğu alanlar genellikle karstik yapıdaki kayalardan (kalker) oluştuğundan ve bu tip kayalarda suyun yeraltı sızması kolay olduğundan dolayı yüzey sularına çok sık rastlanmaz. Bölgenin en önemli akarsuyu Akçay nehri ve onun kollarından oluşmaktadır.

Finike’de araştırma sahasının iklim, yer şekilleri, kayaç yapısı ve su kaynakları ve diğer faktörlerin varlığına bağlı olarak sahada çeşitli toprak türleri görülmektedir. Bunlar Kırmızı Akdeniz (Terra-Rosa), Alüvyal, Kolüvyal, Kahverengi Orman, Kireçsiz Kahverengi Orman, Hidromorfik, Regosol gibi toprak tipleridir (Karaoğlan,2020).

Çalışma alanı Akdeniz Fitocoğrafik Bölgesi içerisinde yer almaktadır. Bitki örtüsünün oluşmasındaki ana etken iklimdir. Sahada Akdeniz iklimi görüldüğünden aşağı seviyelerde yaz sıcaklığına ve kuraklığına dayanıklı kızılcım, maki ve garigler; yukarı seviyelerde ise sıcaklığın azalmasına bağlı olarak karaçam, ardıç, sedir gibi iğne yapraklı ve soğuğa dayanıklı türler karşımıza çıkmaktadır. İlçede deniz kıyısı kumul, maki (çalı), orman, yüksek dağ ve kaya vejetasyonları görülmektedir. Çalışma alanında orman, çalı ve ot formasyonlarının tamamı iç içe geçmiş ortamlarda görülebilmektedir. Örneğin Akdeniz iklimine bağlı olarak kızılcımlar, tahrip edilmediği yerlerde, deniz seviyesinden itibaren karşımıza çıkarken, tahrip edildiği yerlerde hâkim türleri makiler ve garigler oluşturur. Makilerin Akdeniz Bölgesinde çıkabildiği maksimum yükselti 800 m olarak bilinse de bazı özel durumlar ihtiva eden ortamlarda (örneğin kuytu vadi içleri) 1200 m’ de bile maki türleri görülebilmektedir.

Doğu Likya Akdeniz İkliminin içerilere kadar sokulduğu, bol su kaynaklarına yüzeyde sahip ve deniz kenarından kızılcım ormanları ve maki ile başlayıp, yüksekti arttıkça karaçam, ardıç, köknar ve nihayet Lübnan Sediri (Cedrus Libanensis) ile ağaç yaklaşımının limitine dayanan yeşil ve ormanlık bir alandır. Likya’nın antik dönemden beri en büyük gelir kaynağı ağaçtır. Çamın her türü, köknar, ladin, meşe, kayın ve dünyada doğal haliyle kalmış sedir ormanları ile Lykia yalnız görüntüsü ile değil, akıllıca kullanıldığında, ağaç türleriyle de zengin bir yöredir (Bayburtluoğlu, 2004).



## 6.2. Araştırma Sahasının Genel Beşerî Coğrafya Özellikleri

Finike M. Ö. 5. yüzyılda Arykandos ağzında Phoinikos adıyla kurulmuştur. Antik dönemde önemli bir liman kenti olan Finike'nin (Phoinikos) ilk kurulduğu yer, "İskele Mahallesi'dir. Bu mahallenin içinden geçen, kanal ve debisi yüksek, ancak hızı düşük bir dere olan Acıçay'ın liman işlevi gördüğü, yük indirme ve bindirme işleminin yapıldığı yer olması nedeniyle de adı geçen yere İskele Mahallesi denildiği bilinmektedir. İsmi nedeniyle bazılarınca Fenikelilerin kurmuş olabileceği bir kent şeklinde yorumlanmıştır;Phoinikos Grekçe "kızıl renkli at" veya "kızıl renkli davar sürüsü" anlamına gelmektedir. Ayrıca Finike adının, Fenikelilerden dolayı verildiği de rivayetler arasındadır (<http://www.finike.gov.tr/tarihi> erişim tarihi: 18.11.2023).

Likya bölgesi ilk kez Mısır'ın Byblos metinlerinde "Lukka" olarak görünür; sonra da Kıbrıs Kralı'nın Mısır Firavunu Akhenaton'a Lukka halkını şikâyet ettiği, mektupta, "Lukki Ülkesi Halkı" olarak geçer. Hitit döneminde Lukka ülkesi halkı Hitit kontrolü altına girmiştir. Yazılı belgelerin yardımıyla "Lukki" ya da "Lukka"nın erken isim olduğu artık bilinmektedir ve bugün kullandığımız Eski Yunanca "Likya" adlandırması da buradan kaynaklanır. Likyalılar ülkelerine Trmmise, kendilerine de Trmmili'yiz derlermiş. Luvice'de anlamı "dağ doruğu"dur. Bu halk yeni arayışlarla sahile inip kıyı sakinleriyle buluşmuştur. Gelidonya Burnu ve Uluburun'da bulunan 14. ve 12.yy'lara tarihlenen batıklar, büyük limanlara sahip önemli kıyı kentlerinin Bronz Çağı'ndaki işlerliğine tanıklık etmekte ve aynı zamanda bu kıyılarda yerleşimler olduğunu göstermektedir. Gagai -Mavikent- yüzey araştırmalarında bulduğumuz Erken Bronz Çağ seramiği, Gelidonya Burnu için en geç Bronz Çağ'ın yerleşim başlangıcı olarak gösterilmesi gerektiğini açıkça göstermektedir. Rhodiapolis, Ksantos, Patara ve Limyra gibi yerleşimlerde, kazılarda elde edilen seramik veriler İÖ.8.yy'ı çoktan geçmiştir. Likya topraklarına yönelik egemenlik isteklerinin ardı arkası kesilmez. Çünkü, değerli keresteler Likya Dağları'nda ve daha da önemlisi Ege ve Akdeniz'e sahip olmanın yolları Likya limanlarından geçiyordu. Elmalı sedirleri ve Likya dağları çamları ile diğer değerli ürünler Alakır vadisinden sahile indirilip limanlardan sevk ediliyordu. Bunların Kumluca açısından önemli olan ikisi Finike limanı ve Melanippe (Karagöz) limanlarıydı. Limanların en önemlileri ise Patara ve Andriake idi. Büyük İskender'de bunun öneminin farkındaydı ve tüm Likya'ya egemen oldu. Artık Likya'nın kendi kendini yönetebilme şansı bitmişti. İskender'in ölümünden sonra Likya topraklarını önce Makedonlar 310'da Ptolemaioslar, 301'de Lysimakhos egemen olur. Bu kısa süreli egemenliklere Ptolemaioslar'ın 296'da başlayan 100 yıllık hakimiyeti son verir. Likya birliği ile birlikte federatif yönetim dönemi başlamıştır. Birlik ve Eyalet günlerinde en varıl çağını yaşar. Kumluca sınırlarında bulunan

Rhodiapolis, Korydalla, Olympos, Idebessos, Akalissos, Korma, Gagai gibi yerleşimler Likya Birliği'nin üyesidirler. Romalılar ve Arapların ardından 11.yy'da bölgeye Türkler hâkim olamaya başlar. Artık tamamen farklı bir kültür ve yönetimin söz konusu olduğu yeni bir dönem başlamış, Hazar bölgesinden gelip yöreye yerleşen Teke Aşiretiyle birlikte adı da artık Teke olmuştur (Çevik,2008).



*Foto1, 2, 3, 4: Finike'nin Bağyaka-Yeşilyurt Yolundaki Bazı Kırsal Konut Örnekleri (Kasım,2023)*

Cumhuriyet döneminin başlarında, Teşkilat-ı Mülkiye'ye göre Finike kazasının iki nahiyesi ve toplamda 33 köyü bulunmaktaydı. Bu nahiyelerden biri Kuzca (Göden), diğeri ise Kumluca (Sarıkavak) idi.

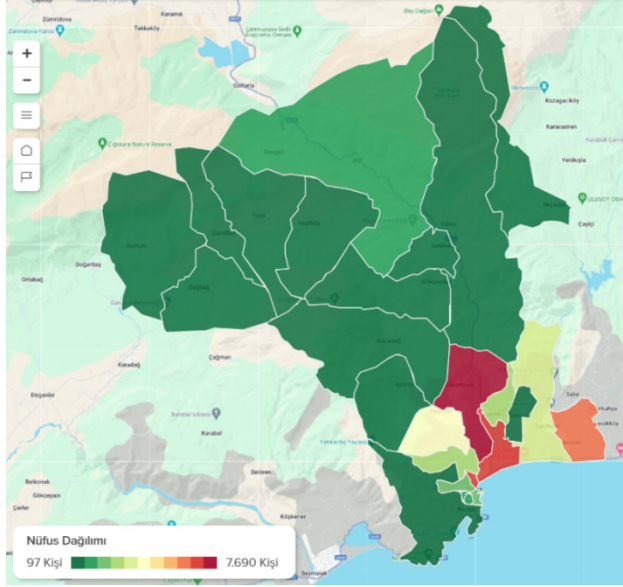
- **Kuzca (Göden) Nahiyesi:** Bu nahiyeye bağlı köyler şunlardı: Çayıçi, Dere, Karacağağaç, Karacaören, Kuzca, Göden ve Gölçük.
- **Kumluca (Sarıkavak) Nahiyesi:** Bu nahiyeye bağlı köyler ise şunlardı: Adrasan, İğdir Yazırı, Ortakiz, Belen, Töngüşlü Aşireti, Hacıveliler, Sarcasu, Sarıkavak, Savrin, Gagaz, Kavakdibi, Kerçen, Yeni Osmanlı ve Yenice' dir. (Karakuş, 2014).

1800 yıllarda göçer hayvancılığında etkisiyle dağlık köyler daha fazla nüfusluyken günümüzde tarım ve turizmin etkisiyle sahil bölgelerine yoğun göç olmuştur. Günümüzde Finike ilçe merkezi başta olmak üzere Yeşilyurt, Turunçova, Sahilkent ve Hasyurt çalışma alanının en yoğun nüfuslu yerleridir. Bu yerleşim merkezlerinin tamamı denize yakın, verimli ve düz alanlarda kurulmuşlardır.

Günümüz verileri için; Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2023 yılına ait sonuçlara bakıldığında, 2022 yılında 49.720 olan Finike nüfusu, %19.4'lük bir büyümeye 2023 yılında 50.688'e ulaşmıştır. (<https://data.>

tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Nufus-ve-Demografi-109 erişim tarihi:18.04.2024). Finike'nin en kalabalık mahalleleri Yeni, Kum ve Has-yurt'tur. Bu mahallelerde merkeze ve kıyıya yakınlık, tarım ve ticaretin yoğun olması, şehırsel özellikler göstermeleri kalabalık nüfusa sahip olmalarında etkili olmuştur. Ancak haritada yeşil renkle gösterilen ve en az nüfusu sahip mahalleler genellikle dağlık, ulaşımın zor olduğu alanlardır. Bunlara örnek olarak Alacadağ, Asarönü, Boldağ, Akçaalan, Dağbağ, Ernez, Çamlıbel, Yazır verilebilir.

Yörede Eski Mahalle, İskele Mahallesi, Turunçova, Yazır, Asarönü, Ernez gibi noktalarda kırsal konut ekolojisine dair önemli sivil mimari örnekleri de mevcuttur. Hatta Finike Belediyesi tarafından Eski Mahalledeki sivil mimari örneği olan evlerde sokak sağıklaştırma projesi yürütölmüş ve bunun sonucunda pek çok ev restore edilmiştir. Bu alanlar gelecekte butik otel, restoran veya kafe olarak hizmet verebilir ve gelen turistlere otantik konaklama imkanları sunabilir.



Görsel 3: Finike Nüfusunun Dağılışı Haritası (<https://www.endeksa.com/tr/analiz/turkiye/antalya/finike/demografi> erişim tarihi: 13.12.2023)

Finike nüfusunun %65,3'ünün tarımla uğraştığı dikkate alındığında araştırma sahası içerisindeki tarım alanlarının kıymeti ortaya çıkmaktadır. Finike' de en fazla yapılan ekonomik faaliyet tarımdır. Özellikle dağların alçak yamaçlarındaki fundalık sahaların teraslanarak ekonomik getirisi yüksek olan sera alanlarına ve nar bahçelerine dönüştürüldüğü gözlemlen-

miştir. Bu da doğal bitki örtüsünün tahrip olmasına sebep olmaktadır. Ormanlık alanların iş makineleri ile düzleştirilmesi, dağlık alanlardan verimli toprakların seralara taşınması doğal bitki örtüsünü azaltmakta, doğal ortama zarar vermektedir. Bu durum zaten azalmış olan hayvancılık sektörünü de kötü etkilemektedir (Karaoğlan, 2020)

İlçede büyükbaş, küçükbaş, arı ve kümes hayvanı 2022 yılı sayısal verileri esas alındığında 547 Sığır, 5.122 Koyun, 27.637 Keçi, 19.300 Arı Kovanı, 11.000 Kanatlı Hayvan mevcudu bulunmaktadır (<http://www.finike.gov.tr/ilemizde-tarim-sektr> erişim tarihi: 18.11.2023). Bölgede en çok beslenen hayvan iklime, topografyaya ve kültürüne en çok uyan keçidir. Keçiler dağlık alanlarda rahatça yaşayabilmekte, makilerle beslenmektedir. Ayrıca çul çadır yapımında kılları, müzik aleti yapımında derisi, yemeklerde ise etinden faydalanılmaktadır. Finike'nin Antik dönemdeki Phoinikos adının anlamlarından biri "kıızıl renkli davar sürüsü" olduğu düşünülürse keçilerin bu yöredeki varlığının kültüründeki yeri de anlaşılacaktır.

Finike'nin fiziki ve beşerî kaynaklarının zenginliği sahada büyük bir ekonomik potansiyel oluşturmaktadır. Uzun kıyı şeridi ve plajı, bakir koyları, eski medeniyetlere ait kalıntıları, yaylaları ile zengin bir turizm potansiyeline sahiptir. Modern yöntemlerle işlenen tarım arazileri sahanın en önemli ekonomik kaynağı durumundadır. Araştırma sahasının geneline yayılmakla beraber Turunçova, İskele ve Hasyurt mahallelerinde yoğunlaşan tarıma dayalı sanayi de mevcuttur, ticari faaliyetler daha çok merkez mahallelerde yoğunlaşmış durumdadır (Karaoğlan, 2020). Narenciye üretiminde toplam 35.819 dekar alanda 164.614,20 ton narenciye üretimi yapılmıştır (<http://www.finike.gov.tr/ilemizde-tarim-sektr>, 2022 verileri). Narenciyeler içerisinde en çok portakal yetiştirilmektedir. Özellikle Çavdır Mahallesi'nde yetiştirilen portakal, 1998 yılında Kaliforniya Üniversitesi tarafından "Dünyanın En İyi Portakalı" seçilmiştir. 2008 yılında da Coğrafi İşaret Tescil Belgesi almıştır. Ayrıca nisan ve mayıs aylarında çiçek açan portakal ağaçları tüm Finike'yi portakal çiçeği esansı ile kaplamaktadır. Çiçeğinin güzel görüntüsü ve hoş kokusu ile seçilen bahçelerde yapılabilecek peyzaj çalışmaları ile veya kırsal turizme veya ekoturizme de katkı sağlayabilir. Ayrıca sadece portakal değil nar, mandalina, limon, greyfurt, pomelo, bergamot gibi pek çok narenciye türü Finike' de yetişmektedir. Her biri sadece yaş meyve olarak değil aynı zamanda gıda sektörünün farklı kollarında, kozmetik sektöründe, ilaç sanayinde, gerekli şartlar sağlandığı takdirde turizmde de kullanılabilir.

Finike'nin sektörel dağılımında madencilik %1'lik bir paya sahiptir. Çıkarılan madenler arasında en önemlisi, adını bölgenin tarihteki isminden alan Limra taşıdır. Limra taşı işlenmesi kolay, beyaz görüntüsü ile güzel ve yumuşak bir taştır. Estetiğinin yanı sıra yalıtım özelliğine sahiptir (Antalya

Büyükşehir Belediyesi, 2020). Ancak açılan maden ocakları Finike' nin var olan turizm potansiyeline çevresel açıdan zarar vermektedir.

Finike, M.Ö 5.yy da Aykırıçay (Arykandos) ağzında Phoinikos adıyla kurulmuş eski bir yerleşim yeridir. Bu yönüyledir ki ilçede birçok tarihi ören ve antik yerler ile doğal güzellikler vardır. Bunlar arasında Limyra, Arikanda ve İdebessos gibi yerleşim yerleri önemlidir. Yine Suluin Mağarası ve 5 km uzunluktaki Gökbük Kanyonu görülmeye değer doğal güzelliklerdir. Finike turizm açısından potansiyeli yüksek bir yerleşim yeri olmasına rağmen, ilçe ekonomisinde turizmin etkisi istenilen düzeyde hissedilememektedir. Bunun temel nedeni ise 28 kilometrelik sahil şeridinin kıyı düzenlemeleri ile vatandaşın denize ulaşımını sağlayıcı temel alt yapı hizmetlerinin tamamlanamamış olmasıdır. Buna rağmen ilçede hali hazırda; 1'i 5 yıldızlı olmak üzere **3 otel**, 2 apart otel, 12 pansiyon olmak üzere toplam 27 turizm tesisi faaliyet göstermektedir (<http://www.finike.gov.tr/> ileimizde-turizm-sektr erişim tarihi: 18.11.2023).

### 6.3. Araştırma Sahasındaki Doğa Koruma Alanları

- Çıgılıkara Tabiatı Koruma Alanı
- Alacadağ Tabiatı Koruma Alanı
- Sarıkaya Yaban Hayatı Geliştirme Sahası (YHGS)
- Finike- Beymelek Kıyı Bandı I. Derece Doğal Sit Alanı
- Finike Denizaltı Dağları Özel Çevre Koruma Bölgesi

### 6.4. Araştırma Sahasında Kültür Mirası Rotasına Dahil Edilen Noktalar ve Özellikleri

Antalya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü verilerinden faydalanılarak hazırlanan yukarıdaki listeden rotaya dahil edilmek üzere seçilen alanlar şunlardır:

- Phonikos Kale ve Sur Kalıntıları (Finike Merkez)
- Limyra Antik Kenti ve yakınındaki Kırkgöz Kemerleri (Sahilkent)
- Arykanda Antik Kenti (Arif)
- Asarönü Şapel ve Antik Kale Kalıntısı (Asarönü)
- Yalakbaşı Antik Kenti (Bonda/ Boldağ)
- Arneai Antik Kenti (Ernez/Günçalı)
- Gökbük Köyü (Gökbük)

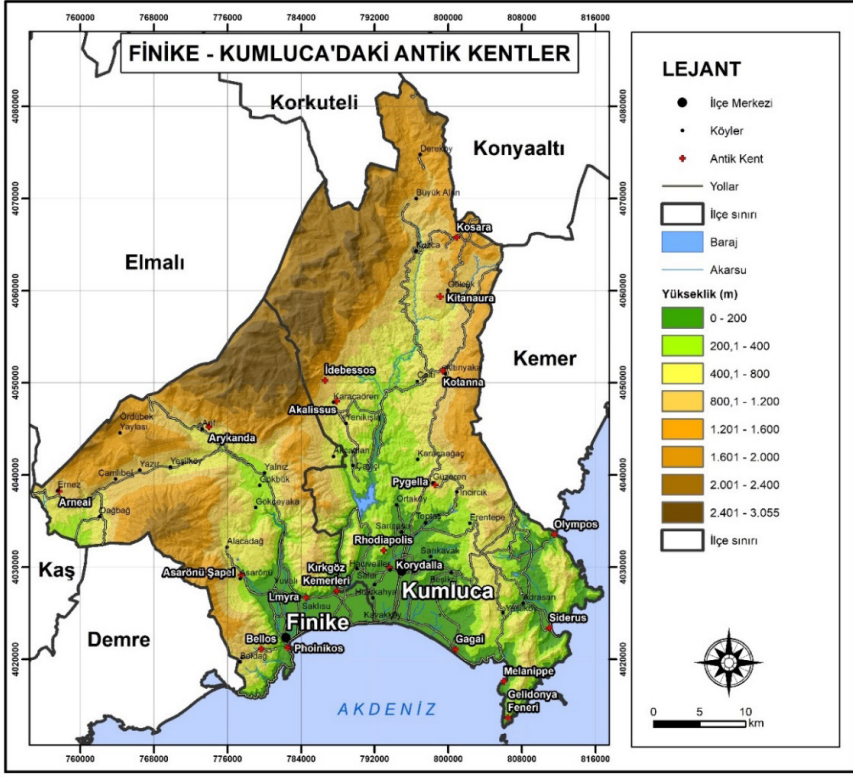
Antik Dönemde Likya olarak bilinen alanın sınırları kabaca, doğusunda Antalya Körfezi, batısında Dalaman Çayı' nın (Indos) güneybatısında

kalan topraklar ve kuzeyinde Batı Toroslardan oluşan bölgelerdir (Dinç, 2010). Anda, -wanda bitimli veya çift konsonlu yer ve daha sonraki dönemlerde kullanılan şahıs adlarının Luwi kökenli halklara ait olduğu, tüm bilim insanlarınca kabul edilen bir gerçektir ve bu halkların oturduğu yer olarak da Anadolu'nun güneybatısı gösterilmektedir (Bayburtluoğlu, 2004). Çalışma alanını oluşturan Finike ilçesi, Antik dönem Likya' sının sınırları içindedir. Haritadan da anlaşılacağı üzere (Harita 2) Limyra, Arykanda, Asarönü gibi yerleşme izlerine rastlanan yerler genelde akarsu vadilerine yakın, aynı zamanda çevreye hâkim yamaç veya tepeler üzerindedir. Bonda veya Boldağ olarak bilinen alandaki kalıntıların genellikle savunma ve gözetleme amacıyla inşa edilen askeri yapılar olduğu düşünülmektedir.

**Yalakbaşı Antik Yerleşim alanı**Bonda Tepesinin 2,5 km kuzeyinde, 600 m yükseklikte, doğu- batı yönünde uzayan yayvan bir tepede bulunur ve anıtsal bir yapı gözlenmez (Çevik, 2023). Günümüzde içerisinde Yörüklere ait hayvancılık faaliyetinde kullanılan baraka şeklinde birkaç geçici yerleşme tipi bulunmaktadır.

**Yalakbaşı**Antik Yerleşiminde en yoğun kalıntı grubunu konutlar, işlikler ve lahitler oluşturmaktadır. En önemli keşif ise Açık Hava Tapınağı'dır. Açık hava kült alanı ve tanrıya adanmış steller söz konusudur. Bulguların karakteri ve yazıt karakterine göre Roma Dönemi açık hava kült yeridir. Daha önce burada benzer bir tapınak olduğu konusunda ise hiçbir iz bulunmamaktadır(Çevik, 2023).





Harita 2: Finike ve Yakın Çevresindeki Antik Yerleşmeler

Bugün Finike merkezinde ve limana çok yakın konumda olan **Phoinikos Kale ve Sur Kalıntıları**, aslında görüldüğünden daha geniş bir alana sahiptir. Ancak büyük kısmı günümüze kadar ulaşamamıştır.

Akarsulardan yararlanarak Limyra'nın liman kenti haline gelmesinin **Phoinikos**'un gelişmesinde en büyük etkenlerden biri olduğu kanısındayım. Zira Limyra'nın egemen olduğu Finike düzlüğü ve territoriumu, Phoinikos'un kıt tarım alanına sahip oluşu yüzünden büyük ölçüde frenlenmiştir. Bu yüzden, Phoinikos ufak bir liman kenti görüntüsünü neredeyse günümüze dek sürdürmüştür. Aslında antik dönemde de bir kavşak yerinde kurulu olmasına ve belirli bir dönem sonra, yılda birkaç kez ürün alabilme potansiyeline sahip bulunmasına rağmen, belki antik dönem kaynakları gibi günümüz beylerinin de tutuculuğu yüzünden, son 10 yılda çarpık gelişmeye birden açılmış bir antik kent ve modern yerleşim yeridir. Phoinikos'un Orta Çağ'da bir sur ile çevrildiğini 1701 tarihli bir yayındaki gravürden biliyoruz. Kentin sur kalıntılarının kentin limanı yakınından geçtiğini, yüzyüzyılın başlarına kadar hala ayakta olduğunu da Antalya civarında 1916 yıllarında yüzey araştırmaları gerçekleştirmiş İtalyan araş-



tırmacıların makalelerinde görüyoruz. Olasılıkla Helenistik veya Roma döneminden kalma surlar üzerinde oturan Orta Çağ surunun bugün sadece kent içinde kayalıklar üzerinde korunmuş bir kulesi ile birlikte birkaç taş sırası görülebilmektedir (Bayburtluoğlu, 2004).

Arykandos ve Limyros çaylarının bereketlendirdiği Teke Yarımadası'nın doğu yarısında her şeyleriyle Lykia'yı yansıtan son kentler bulunur. Bunların en önemlisi, Toçak Dağı'nın eteklerinde yayılan **Limyra**'dır. Finike'ye 6 km mesafededir. Kent, 1812'de Siderija lahdini bulan Cockerell tarafından ilk kez keşfedilir. İlk kazılar 1969'da JürgenBorchardt başkanlığında başlar. Borchardt'ınPerikle'nin Tapınak Mearını 1966'da keşfetmesi Limyra araştırmalarının başlamasına yol açar. Limyra kazılarını bugüne getiren ve oldukça popüler kılan çalışmalar önce Almanlar, 1982'de de Avusturyalılar adına yürütülmüştür. 2007'den itibaren de MartinSeyer tarafından sürdürülmektedir. Kent, Likçe'de**Zemuri** adıyla doğar tarihe. Olasılıkla Hititçe'deki **Zumhari**'dir. Modern ününü muhteşem doğasında uyuyan kalıntılar ve benzersiz portakallarıyla sağlar Limyra. M.Ö. 4. yy'ın ikinci yarısında Xanthos egemeni Arttumpara'yı yenerek Lykai'nin yeni egemeni olan Tiran Perikli'nin başkentidir. Baş tanrısı Zeus Olympos'tur. Onun onuruna spor festivalleri düzenlendiği yazıtlardan okunur. Sura'da olduğu gibi burada da kehanetten söz edilir. Dinsel törenlerde rahip kurban hayvanın parçalarını balıklara atar, balıkların etleri yiyip yememelerine bakarak kehanette bulunurlarmış. Kehanet yerinin sürekli değişmesi, her yerinden sular kaynayan ve coğrafyası hızla değişenle Limyra'ya uymaktadır. Kaptan François Beaufort'un uzaklardan hayal meyal gördüğü akropol gerçekten Perikle'nin ele geçirilmesi zor kartal yuvasıydı. Klasik Lykia'nın siyasi yapısında önemli bir yeri olan kentin akropolüydü. Yüksek burçlar ve surlarla korunmuş tepe yerleşiminde pek çok yapıdan izler vardır. Saray ise aşağı kalede yer alır. Burada bulunan 10. yüzyıl seramikleri, Hitit kaynaklarında adı geçen Zumarri kentinin de burada olduğunu ve ilçedeki Zemuri adını doğrular gibidir. Surlarla çevrili akropolü, mezarlarla dolu etekleri ve düzlüğe yayılı yapılarıyla Lykia'nın en önemli kentleri arasında yer alır. Akropolin tepesi topuğunda, tiyatro kentin en görünen yapısıdır. Şimdiki hali 141 depremi sonrasındaki onarımlardan kalmadır. Opramoas'ın zengin eli Limyra'ya da değmiş ve tiyatro için 10.000 ya da 20.000 dinar yardım etmiştir. Perikle'nin Anıt Mezarı kentin en göz alıcı yapısıdır. Tapınak cepheli kral mezarıdır ve de akropolün en ayrıcalıklı yerinden kente ve Akdeniz'e bakmaktadır. .Limyra'nın Helenistik Döneme ait en önemli yapısı Ptolemaion'dur. Her kenarı 15 m olan kare bir altlık üzerinde yükselen silindirik gövdeli ve konik çatılı bir tapınak mezarıdır. Limyra'nın Roma dönemi anıt mezarı GaiusCeasar anıtıdır. Augustus'un evlatlığı olan GaiusCeasar, 21 Şubat 4'te Limyra'da ölmüştür, öldüğü yerde anısına bir kenotaph yapılmış, cesedi de Augustus anıt mezarına ko-

nulmak üzere Roma'ya taşınmıştır. 60 metre devam eden frizler üzerinde GaiusCeasar'ın hayatını anlatan 1:1 ölçekteki kabartmalar bulunur. Anıt pirimidal bir çatı ile sonlanır. Akropolin eteklerinde yukarıya tırmanan kayalıklara tek katlı bir sıra düzeninde açılmış mezarlar en Lykialı yanıdır kentin. Lykia'nın sayıca en çok mezarı Limyra' da yer alır. Yerleşimin batısındaki iki nolu mezarlık 200 civarında kaya mezarı ve lahit içerir. Asıl zengin mezarlarının molozlar altında kalan dip kesimde kalmış olması şanssızlıktır. Çoğunlukla 4. yüzyılda yapılmış toplam 500 mezar Limyra'nın büyüklük ve nüfus artışının metropol boyutunda gösterirken aynı zamanda yönetimin merkezileşmesi sonucu nitelikli bir toplanmayı da açıklamaktadır. Kentin tüccarlar, zanaatkarlar, sanatçılar, asker ve memurlar açısından yerleşime cazip bir kent olarak tercih edildiği nekropollerden açıklıkla anlaşılmaktadır. Zengin mezar yazıtları ve kabartmalar da bunun başka açıdan kanıtlarını oluşturmaktadır. Akropol yamacındaki teras evleri çoğunlukla kayalara oyulduğundan Lykai'da çok bilinmeyen konut mimarisine ve kullanımına da ışık tutar. Asıl kent tasarımı Perikle'nin mimarları tarafından yapılır. Kentteki sokaklar isimlerini Sarpedon, Bellerophon, Pandaros gibi kahramanlardan alır. Planlama uzmanları iki konutun yer aldığı adaları bu sokaklar etrafına yerleştirir. Atıkların ortak bir kanalizasyon sistemine bağlar. Tebursseli, Xntabura gibi sarayın önemli kişileri ayrı ayrı lüks evlerde mi oturuyordu yoksa bunlara ait sıra evler mi vardı tam bilinmez ama üst sınıfın evlerine ait veriler ortaya çıkarılmıştır. Bizans döneminde 4.-9. yüzyıllar arasında Myra Metropolitliği' ne bağlıdır. 5.- 6. yüzyıllara tarihlenen üç kilisesi Bizans döneminin önemli eserleridir. Türk-İslam tarihinde de Kafi Babanın Bektâşi Tekkesi ile önemlidir. Abdal Musa'nın müridi olan Kafi Baba'nın mezarı da buradadır. 1960'ta tamamen yeniden yapılmıştır (Çevik, 2002 ve 2023).

**Limyra** kenti Toçak Dağı'nın güney eteğinde, yaklaşık 40 - 45°'lik eğimdeki alanı kaplayan ve genellikle erken yapıların yer aldığı akropol ile onun hemen güneyinde, şimdi karayoluyla ayrılan düzlükte Roma ve Bizans çağı surları içinde kalan alanı kapsar (Bayburtluoğlu, 2004).

Finike- Kumluca sınırına yakın olan Alakır Çayı üzerindeki **Roma Köprüsü**, sadece Finike için değil tüm Anadolu için, uzunluğu ve mimarisi ile çarpıcı bir örnektir. Bu köprünün her iki yanında Alakır çayı boyunca giden yol, Alakır Barajından sonra iki ayrı yöne ayrılarak, farklı iki ören yerine ulaşımı sağlar. Bunlar bugün Kumluca sınırları içinde kalan İdebesos ve Akalissosyerleşimleridir.Limyra ve Rhodiapolis kentleri arasında ulaşımı sağlamak için, bugünkü Alakır çayı üzerine, Romalılar zamanında yapılan ve adı Kırkgöz Köprüsü olan yapı, otuzaltı gözlüdür. Şu an 7-8 gözü kalmıştır. Halk arasında **Kırkgöz Köprüsü** olarak bilinir (Kapusuzoğlu, 2001).



*Foto: 5, 6, 7: Limyra Antik Kentinin Kalıntıları (Kasım, 2023)*

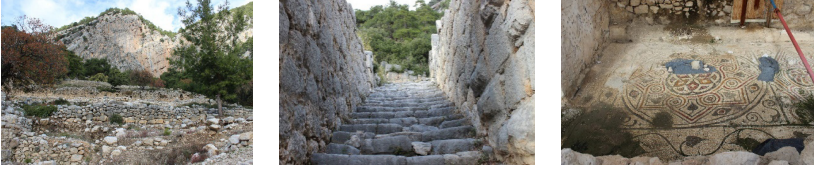


*Foto: 8, 9, 10: Kırkgöz Köprüsü (Kasım, 2023)*

**Arykanda** şehrinin Lykia dilindeki ismi “Ary-ka-wanda”, “yüksek kayalığın yanındaki yer” anlamına geldiğini Bayburtluoğlu aktarıyor (Bayburtluoğlu, 2004). Bu durum topografyanın çok eski zamanlardan beri yer isimlendirmelerindeki önemini gözler önüne sermektedir.

**Arykanda**, Finike Körfezi’nin 26 km kuzeyinde, Likya’nın güneydoğusunda yer alır (Dinç,2010). Finike-Elmalı karayolunun 35. kilometresinde Arif köyü yakınlarındadır; ana yoldan, Arykanda yön levhasından doğuya çıkan yolla 1,5 km sonra ulaşılır; deniz seviyesinden 700 metre yüksekte başlayan kalıntılar, 900 metredeki gözetleme kulesi ne kadar eğimli bir arazi içinde yayılmıştır. Kent yerleşimi kuzey- güney doğrultuda 350 m, doğu- batı doğrultuda ise 1,5 km uzanır. Kent merkezindeki yapılar dik eğimli arazi üzerine teraslar açılarak inşa edilmiştir. Kent kuzeyden 1100 metreye kadar yükselen Şahin tepesinin dik geçit vermeyen yamaçları çevirir. Kentin diğer yönlerinde falezler ve orman alanları yer alır. Likya kenti Arykanda doğa içinde gizlenmiş gibidir. Çevresinde bulunan Aykırıçay’ın yanı sıra Başgöz kaynağı ve Badıl pınarları zengin su kaynaklarını oluşturmaktaydı.Su gereksinimi bu su kaynaklarından sağlanırdı. Ancak savaş hali ve kuraklık da düşünülerek akropol içine sarnıç da inşa edilmiştir. Çevresinde bulunan orman dokusu içinde dünyada az rastlanan Lübnan Sediri de bulunur. Bu ayrıcalıklı coğrafya, Likya birliği içinde üç oya sahip kentlerle kıyaslandığında, daha büyük bir alanı kapsayan Arykanda birlik içinde bir oya sahipti. Helenistik Dönem öncesi küçük olan kent,Helenistik Dönem ve Roma Döneminde gelişip zenginleşmiştir. Bu gelişim ve zenginleşmede Arykanda’nın rahat ulaşılabilirliği, çevresindeki gür sedir ormanları, av hayvanlarının bol oluşu ve su kaynaklarının fazlalığı etkili olmuştur. 1838 yılında Charles Flows’un keşfetmesini ardından, 1971 yılından 2010 yılına kadar Prof. Dr. Cevdet Bayburtluoğlu tarafından sürdürülen Arykanda kazılarıyla kent kalıntıları yeniden gün ışığına çıka-

rılmıştır; günümüzde de kazılar sürmektedir (Yazıcı, 2012). Günümüzde kazılar **Doç. Dr. V. Macit Tekinalp başkanlığında sürmektedir.**



*Foto: 11, 12, 13: Arykanda Antik Kenti Kalıntıları (Kasım, 2023)*

**Arneai**, Ernez bugünkü adıyla Günçalı yerleşmesi Demre' nin 26 km kuzeyinde; Finike' nin 45 km kuzeybatısındadır. Limyra- Arykanda yolunun 25 km'sinden Kaş yönüne 10. Km'sinden vadiye doğru inildiğinde varılır. Ernez'den 5 dakikalık yürüyüş mesafesinde güneyde yer alır (<http://kulturenvanteri.com/tr/yer/arneai/#17.1/36.441162/29.869038>).

Eren Dağı'ndan ve bugünkü Ernez köyünden -ki antik ismini büyük ölçüde korumaktadır- güneye doğru uzanan kayalık tepe, Arneai'ı iyi korunan bir kent durumuna doğal yapısıyla sokmuştur. Ernez'den ören yerine giderken artık sayıları giderek azalan ahşap birkaç ambara rastlanır. Güneye doğru uzayan yarımada benzeri kayalılığın batı yüzünde, kapı veya pencere türünden ve Lykai dilinde yazıtlar içeren kaya mezarları karşılaşılan ilk kalıntılardır. Bir yazıt, İmparator Traian'ın eski gymnasionun yerinde yeni bir köy evi veya misafirhane yaptırttığını belirtmektedir. Arneai' ın Geç Antik dönemde iyi korunur ve gizli yer olma durumunun yanı sıra, Kasaba düzlüğündeki Erken Hristiyan akımlarından ve yapılarından uzak kalabileceği de düşünülemez. Zaten Arneai'ın interterritoriumu içinde olması gereken Çağman ve bu merkezleri Demre düzlüğüne bağlayan Alacadağ-Muskar- Demre yolu veya Kasaba- Kaş karayolu fazla söz etmeden konuya yeterince açıklık getirmektedir (Bayburtluoğlu, 2004). Buradan da anlaşılacağı üzere antik dönemde Arneai ile Myra (Demre) arasındaki ilişkiler Arneai ile Arykanda ve Limyra ile olan ilişkilerden yoğundur.



*Foto14, 15, 16 :Arneai Antik Kenti Kalıntıları (Mayıs,2024)*

**Asarönü'nün kale ve yerleşimi** hala keşfedilmemiş olup, Finike kıyı ovasının kuzeybatı köşesinde, Arykandos'un batı kolu olan Delice Dere vadisinin sağ tarafında, Gülmez Dağı'nın doğu eteklerinde deniz seviye-

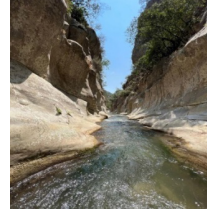
sinden yaklaşık 200 m yükseklikte bulunmaktadır. Bu Masikytos'un güney uzantısı, Bonda Tepesi'nin dağlık yarımadasında güneye doğru uzanır ve aslında Limyra'nın khorasına (sur dışında kalan kısım) ait olan beş büyük ve birkaç küçük yerleşim yeriyle karakterizedir. Batı sınırı muhtemelen Myra'ya giden Claudian yolunun dik batı yamaçları boyunca Bonda Tepesi'nin ovasına inişine başladığı Kaklık sunağıyla işaretlenmiştir. Bonda Tepesi'ne kuzeyden yaklaşım, Limyra polis alanında bağımlı bir yerleşim olan Asarönü tarafından domine edilmiştir ve merkez kasabadan yaklaşık 8 km uzaklıktadır (Wörrle ve Onur, 2023).

Asarönü, bugün Finike'ye bağlı bir mahalledir. İlçe merkezi ile mahalle arası yaklaşık 15 km kadardır. Köyün merkezindeki caminin tam karşısında bulunan eski bir kale kalıntısı ve kalenin arkasındaki bahçelerin arasında da bir şapel kalıntısı mevcuttur. Asarönü ilkbahar aylarında ise laleleri ile ünlenmektedir. Ayrıca yakınlarındaki Delicedere'nin vadisinin içerisinde de Lykia kaya mezarları bulunmaktadır.



*Foto 17, 18, 19: Asarönü'nde Bulunan Kalıntılar*

**Gökbük** mahallesi ya da köyü alevi Tahtacı yerleşmesi olarak bilinmektedir. Geçmişteki köy sakinlerinin çoğunluğu ağaç kesim ve tomruk satışı ile ilgilenen Alevi Türkmenlerinden oluştuğundan köy bu şekilde anılmaktadır. Hoşgörülü, cana yakın, neşeli ve kültürlerine bağlı insanlardan meydana gelen köyün nüfusu çok kalabalık olmamakla birlikte köy kahvesi, restoran, kamping gibi imkanları mevcuttur. Köyde, Aleviliğin kültürel temelini oluşturan Şamanizm'den kalma izler taşıyan ve birlik, beraberlik, sohbet anlamı taşıyan binlerce yıllık bir gelenek olan "Pıngıdık" oyunu, Türkiye'de sadece Gökbük'te yaşatılmaktadır (<https://mursidindemircan.com/2016/08/akcay-arykandos-vadisi-ve-gokbuk-kanyonu/> erşim tarihi: 06.12.2023).



*Foto20, 21, 22: Solda Gökbük Köy Evi, Ortada Pıngıdık (İskender Altınok'un Arşivi ,2023) ve Sağda Gökbük Kanyonu (Mart, 2023)*



## 6.5. Araştırma Sahasında Oluşturulan Kültür Mirası Rotalarının Coğrafi Özellikleri

Planlama her şeyden önce bir arz ve talep meselesidir; planlama işlemi de kaynakların arzı ile bunlara olan potansiyel talebin değerlendirilmesini gerektirir. Herhangi bir ülkenin turistik kaynaklarının tümünü kendiliğinden gelişmeye bırakması düşünülemez. Kalkınmakta olan ülkeler durumunda herhangi bir turizm kalkınmasının başarılı bir şekilde ortaya konulması için devlet müdahalesi zorunludur. Turizm endüstrisinin geliştirilmesinde kamu ve özel sektörün ayrı ayrı rollerinin neler olacağına karar verilmelidir. Kamu sektörü, özel sektör işletmeye başlamadan önce pahalıya mâl olan, ancak yapılması gerekli alt yapıyı kesinlikle sağlamak zorunluluğundadır. Yerli ve yabancı sermayenin oynayacağı rolleri de belirlemek hükümetin yapmak zorunda olduğu iştir. Eğer ülkenin mali kaynakları sınırlıysa, yabancı yatırım zorunlu hale gelecektir; bu durumdaysa dış yatırımlara bağımlılık kazançları da büyük ölçüde düşürecektir. Başarılı bir planlama işleminin ilk aşamalarında yapılması gerekenler şu şekilde özetlenebilir: Alandaki turizm kaynakları ve potansiyelleri ile turist tipi ve potansiyeli tespit edilmelidir. Arz talep demgesi sağlanmalı ve mali yükü karşılması amacıyla finansman bulunmalıdır. Yerel halk, turizmciler yapılan turizm faaliyetleri konusunda bilinçlendirilmeli ve turizme konu olan tüm doğal, kültürel, beşeri miraslar korunmalıdır. (Özgüç,2013).

### 6.5.1 Kültür Mirası Ana Rotası: Finike(Phoinikos)- Asarönü-Gökbük- Arif (Arykanda)- Saklısu (Limyra) -Kırkgöz Köprüsü

Ana rotanın birinci etap başlangıcı Finike Merkez' deki Phoinikos Kale ve Sur Kalıntılarının olduğu noktadır. Bu alan görüldükten sonra yakındaki Finike Kültür Evi ve Sokak Sağlıklaştırma çalışmasıyla restore edilen Finike'nin sivil mimari örnekleri görülebilir. Bu rotanın 1.Etabı Phoinikos ile Asarönü arasındadır. Bu alanın toplam uzunluğu 12,5 km, eğimi %0-5 aralığındadır. Yolun rakım değerleri 0 m ile 400 m arasında değişiklik göstermektedir. Yürüyüş, bisiklet gibi farklı etkinliklere uygundur. Yol boyunca konaklama, yiyecek ve su ihtiyaçları karşılanabilir. Bu 1.Etap boyunca sivil mimari örnekleri olan kırsal konutlar, Phoinikos kale ve sur kalıntıları, Asarönü kale, sarnıç ve şapel kalıntıları, nareniye bahçeleri, kızılçam ormanları görülebilir. Ayrıca fazladan zamanı olanlar için Delicedere mevkiindeki kaya mezarları da görülebilir. İlkbahar mevsimindeyse Asarönü laleleri, çiçek açmış narenciye ağaçları gözlemlenebilir. Araçla gidilmişse rotaya devam edilir; ancak yürüyüş yapılıyorsa Asarönü'nde kamp yapılabilir.

Kültür mirası ana rotasının 2.Etabı Asarönü- Gökçeyaka- Gökbük arasındadır. Bu güzergâh 12,1 km'dir. Yolun rakım değerleri 280 m ile 500 m arasında, eğimi %10-20 arasında değişiklik gösterir. Asarönü'nden kuzey-

doğu yönünde devam ederek Keşlik Dağı'nın kuzey tarafından Gökçeyaka'ya varılır. Yol boyunca orman ve bahçelerin yanı sıra, insanların doğayı kullanma biçimi örneklerinden olan açık işletme taş ocakları da görülecektir. Gökçeyaka'da her türlü ihtiyaç için köydeki yerli halktan destek sağlanabilir, istenmesi halinde çadır kampı şeklinde konaklanabilir ya da 3,52 km daha devam edilerek Gökbük Köyü'ne varılır. Bu köy kırsal konut örnekleri, içinden geçen Akçay Nehri, köy meydanı ve kahvesi, kanyon-da yürüyüş (doğru mevsimde ve rehberle), çeşitli konaklama seçenekleri (kamping, bungalov,pansiyon) gibi imkanlar sunmaktadır.

Rotanın 3.Etabı Gökbük- Arykanda arasındır. Bu aralık 11,6 km'dir. Ortalama yükselti değerleri 300 m ile 750 m arasında, eğimi ise %5-20 arasında değişmektedir. Burada suyun (Aykırtça/ Aykırıçay) başında mola, yemek ihtiyaçları karşılanmaktadır. Orman, antik kalıntılar, yaban hayatı güzergâh boyunca gözlemlenmektedir. Ardından Arycanda Antik Kentini gezilir. Arif köyünde konaklama sağlanabilir.

Rotanın 4.Etabı Arykanda- Yalnız arasındır. Bu güzergâh 10,7 km'dir. Eğim değerleri % 5-20 arasında değişmektedir. Rakım ise 300- 600 m arasında değişiklik gösterir. Rampa aşağı iniş şeklindedir. Araçla, yürüyerek veya bisikletle inilebilmektedir. Arycanda ile Limyra arasında Yalnız'ın da bulunduğu bu güzergâh; araçla transfer şeklinde de katedilebilmektedir. Zira rota üzerinde bu aralıkta orman ve dağ manzarası dışında sit alanı bulunmamaktadır.

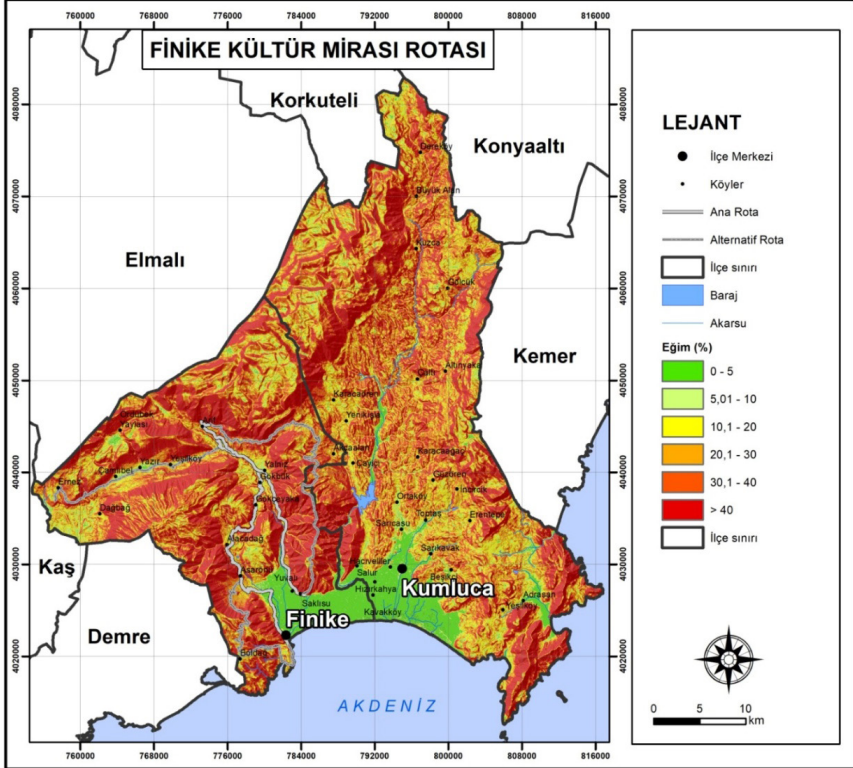
Rotanın 5. Etabı Arycanda- Limyra-Kırkgöz Kemerleri arasında yükselti değerleri 600- 15 m arasında, eğim değerleri ise % 5- 20 arasında değişiklik göstermektedir. Limyra'daki Heroon'un da bulunduğu akropole çıkılması haline yükselti 30 m civarından yürüyerek 330 m' ye çıkacaktır. Arycanda-Yalnız-Limyra arasındaki toplam mesafe 26,8 km'dir.Akropole çıkmak fazladan 2,2 km yürümeyi gerektirmektedir. Ancak burada hem kalıntılar hem de Finike Ovası ve Akdeniz görülmektedir. Limyra Antik Kenti gezildikten sonra Turunçova-Kumluca istikametinde doğuya doğru devam edilerek önce Limyra'nın nekropolü yani Likya'ya özgü kaya mezarları görülmekte, akabinde ise Roma Döneminden kalma bir köprü olan Kırkgöz Köprüsü ziyaret edilebilmektedir. Limyra Antik Kenti ile Kırkgözkemerleri arası 3,8 km' dir. Yerşekilleri bakımından oldukça sade olan bu güzergahın eğimi %0-5 arasındadır.

Ana rota toplamda 66,8 km'dir. Limyra'daki Heroon ziyareti de dahil edilirse toplamda 69 km'ye çıkmaktadır. Topografya olarak bazen inişli çıkışlı, bazen düz alanlardan gitmekte, eğim ise genele bakıldığında %0-40 arasında farklılık göstermektedir. Bu güzergâh boyunca yürüyüş, bisiklet, foto safari, antik kent gezisi, yerel tatları denemek mümkündür.



### 6.5.2 Kültür Mirası Rotası 1. Alternatifi: Finike-Merkez (Phoinikos)-Bonda(Yalakbaşı)- Asarönü

Phoinikos Kale' den yani Finike Merkez' den başlayan rota batıya doğru sahil yolundan Oruç Reis Koyu, Suluin Mağarası ve AndreaDorya (Rad-yofar) Koyu'nu geçerek Gökliman'a ulaşır. Kale- Gökliman arası yaklaşık 4 km'dir. Buradan Boldağ üzerindeki Yalakbaşı Antik Kentine başlangıçta asfalt sonra stabilize bir yolla çıkılabilmektedir. Gökliman- Yalakbaşı Antik Kenti arasındaki mesafe 5,7 km'dir, ancak eğim %0' dan 30'lara kadar çıkabilmektedir. Yalakbaşı'ndanAsarönü' ne kadar olan aralık toplamda 19,7 km'dir. Bu alanın bir araçla transfer şeklinde veya bisikletle geçilmesi, zaman zaman fotoğraf çekme, flora-faunayı gözlemlene için durulması daha uygun olacaktır. Rota boyunca rakım değerleri 0- 1200 m aralığında değişiklik gösterir. Arazi çıkışlı-inişlidir. Eğim değerleri %0- 40 arasında değişiklik gösterir. Bisiklet, arazi aracı, enduro/crossmotorsiklet veya yürüyerek (bazı alanlarda transfer kullanarak) katedilebilmektedir.



Harita 3: Finike' de Çalışma Kapsamında Planlanan Kültür Mirası Rotalarının Eğim Durumları

### **6.5.3. Kültür Mirası Rotası 2. Alternatifi: Gökbük- Ernez (Arneai)**

Gökbük Köyünden başlar, Çatallar, Yeşilköy, Yazır üzerinden kuzey-batıya doğru vadi içlerinden devam eden rota toplamda 32 km'dir. Eğim değerleri %0-30 arasında değişiklik gösterirken, inişli- çıkışlı bir rotadır. Yükselti değerleri 250- 850 m arasında değişiklik gösterir. Bahsi geçen mahallelerde mola ve beslenme ihtiyaçları karşılanabilir ve çadır kampı yapılabilir. Ernez, Antik Dönemde adı hep Myra (Demre) ile anılmasına rağmen günümüzde Finike'nin idari sınırları içerisinde. Finike şehir merkezine yaklaşık 50 km uzak olan Ernez, genellikle yaşlı nüfusu barındıran kırsal bir yerleşmedir. Rota sonbaharda geldiği takdirde eylül ayında yapılan Ernez Bal Festivali' ne katılım sağlanabilmektedir.

### **6.5.4. Kültür Mirası Rotası 3. Alternatifi: Arif (Arykanda)- Saklısu (Limyra)**

Arykanda Antik Kentinden doğuya doğru devam edilerek Bağbelen ve Belen yerleşimleri geçilir ve güneye doğru patika yoldan iniş başlar. Bu alan sırtlardan bir iniş sağladığı için sarp ve zorlu bir patikadır. Arykanda-Belen Yayla arası yaklaşık 14 km'dir. Belen Yaylaya kadar araçla transfer yapıp sonrasında patikadan ilerlemek daha doğru olacaktır. Belen Yayla- Limyra Antik Kenti arası ise 30 km'dir. Ancak ormanın çok hızlı gelişmesi ve yolun tehlikeli olması bu rotada daima bakım ve yol açma çalışması gerektirmektedir. Halihazırdaki durumuyla rehbersiz yürünemez şeklindedir. Yol boyunca dağ ve orman manzarasının yanı sıra gözetleme kulesi, kale, akropoller, heroon, antik yol gibi kalıntılar görülmektedir. Toplam 44 km olan yolun, su ihtiyacını karşılayacak noktaları Belen Yayladan sonra bulunmamaktadır. Eğimi %0- 40 arasında değiştiğinden yalnızca iniş yürüyüşleri amacıyla kullanılması daha doğru olacaktır.

## **SONUÇ ve ÖNERİLER**

Finike, Akdeniz iklimi etkisinde, narenciye bahçeleri ile çevrili, dağ, vadi, ova gibi topografik çeşitliliği olan bir şehirdir. Halkın temel geçim kaynağı tarımdır. Ancak şehrin önemli bir turizm potansiyeli de bulunmaktadır. Bu potansiyelin gerçekleşmesi halkın farkındalık seviyesini, koruma bilincini ve gelir düzeyini arttıracaktır. Kültürel açıdan bakıldığında yöre hakkında bilinç artacak, bu durum korumayı ve tanıtmayı teşvik edecek, insanlar bu aktivitelerden keyif aldıkça katılım daha da artacaktır. İlçede önemli bir yaz turizmi potansiyelinin yanı sıra kültür turizmi potansiyeli de mevcuttur. Antik Dönemde Likya olarak bilinen bölgenin sınırlarını oluşturur. Anadolu'nun en eski halklarından olan Lukka/Luvilerin ilk olarak yerleştiği alanda daha sonra Likyalılar, Helenler, Araplar, Romalılar, Osmanlılar hakimiyet sağlamıştır. Osmanlı döneminde Teke Sancağına

bağlı bir yerleşimdir. Pek çok medeniyete ev sahipliği yapan alan kültürel miraslar açısından zengindir.

Bölgede kültür turizmi alanında değerlendirilebilecek pek çok antik kent, kırsal konut, kaya mezarı, Roma köprüsü gibi alanlar mevcuttur. Antik dönemde Likyalıların yaşadığı alanın sınırları içinde kalan Finike'nin, bugün Likya Yolu olarak pazarlanan kültür rotasının dışında kaldığı, bu rotanın sadece sahildeki asfalt yoldan geçip Karaöz'e devam ettiği görülmüştür. Bu durum da Finike'nin kültür turizmi potansiyelinin görmezden gelinmesine sebep olmuştur. Çalışmayla Finike' deki antik kentleri ve önemli kültür noktalarını birbirine bağlayan bir tane ana, üç tane tali Kültür Mirası Rotası hazırlanmıştır. Bu rotaların gezilmesi için en uygun zamanlar ilkbaharda nisan ve mayıs, sonbaharda ise eylül ve ekimdir. Yaz aylarında günübirlik veya bagaj transferli olarak gezi ve konaklama işlemleri sürdürülebilir. Planlanan rotalarda kırsal alanlardaki kullanılmayan cami, okul, mescit, köy evi gibi yerleşimlerin yürütücü tarafından veya halk tarafından onararak turizm amaçlı kullanılması ve konaklama ihtiyacının giderilmesi ya da kamping, bungalov gibi doğayla uyumlu turizm konaklama sistemlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Ancak yeni yapılaşma yerine Var olanın değerlendirilmesi bölgenin otantik görünümünü korumasına yardımcı olacaktır.

Planlanan rotalarda dağ, vadi gibi doğal alanlardan, narenciye bahçeleri gibi tarımsal bölgelerden, yaban hayatının bulunduğu alanlardan geçmekte ve trekking, rafting, foto safari gibi çeşitli aktiviteleri yapabilmek imkânı sunmaktadır. Rotanın amaçlarından biri Finike'yi farklı yönleriyle tanıtarak turizme kazandırmak ve Finike' deki turist tiplerini çeşitlendirerek, geceleme sayılarını arttırmaktır. Projenin hayata geçmesi durumunda geceleme sayıları ve turizm gelirleri artacaktır. Bunun için gerekli altyapı oluşturulmalıdır.

## KAYNAKÇA

- Akova Havalı, S. (2023). “Kültürlerarası İletişimin Kültür Turizmi Odaklı Kalınmadaki Rolü: Ahlat İlçesi Üzerinden Bir Değerlendirme”. Bilsel Uluslararası Ahlat Bilimsel Araştırmalar Kongre Kitabı,15-16 Ağustos, Bitlis, s.825-837.
- Bayburtluoğlu, C. (2004). Lykia. Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, Homer Kitabevi, İstanbul.
- Cojocariu, S. (2015). “The Development Of CulturelRoutes: A ValuableAssetFor-Romania.” Pro-cediaEconomicsand Finance, Elsewier (32), s.959 – 967.
- Çevik, N. (2002). Taşların İzinde Likya Alternatif Bir Rehber. Arkeoloji ve Sanat Yayınları. İstanbul.
- Çevik, N. (2008). Arkeolojisi, Tarihi, Doğası ve Tarımıyla Kumluca Rhodiapolis. Kumluca Belediyesi Yayını. Antalya.
- Çevik, N. (2015). Lykia Kitabı Arkeolojisi, Tarihi ve Kültürüyle Batı Antalya. Suna- İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü Yayınları. İstanbul.
- Çevik, N. (2023). Lykia Kitabı Arkeolojisi, Tarihi ve Kültürüyle Batı Antalya. Türk Tarih Kurumu Yayınları V.Dizi Sayı 14. Ankara.
- Değirmencioğlu, Ö. ve Ahipaşaoğlu, S. (2003). Anadolu’da Turizm Rehberliği Temel Bilgileri.4. Baskı, Ankara: Gazi Kitabevi.
- Diñç, S. (2010). Helenistik ve Roma Çağlarında Likya’ da Kent Birlikleri. Arkeoloji ve Sanat Yayınları. İstanbul.
- Doğanay, H. ve Zaman, S.(2016). Türkiye Turizm Coğrafyası.Pegem Akademi Yayınları, Ankara.
- Doğaner, S. (2001). Türkiye Turizm Coğrafyası. Çantay Kitabevi, İstanbul.
- Emekli, G. (2006). “Coğrafya, Kültür Ve Turizm: Kültürel Turizm”. Ege Coğrafya Dergisi, Cilt: 15 (1-2) , s.51-59.
- Erinç, S. (1982). Jeomorfoloji, İst.Ünv. Ed. Fak. Yay. No: 2931, İstanbul.
- Fırat, M.Y. ve Erbaş A.E. (2023). “Sarnıç Temalı Kültür Rotası Oluşturulması; İstanbul Tarihi Yarımadası Örneği”. Journal of Awareness, Cilt: 8, Issue / Sayı: 1, s.89-103.
- Günay, Ş. (2020). Kumluca İlçesinde Meydana Gelen Doğal Afetlerin Sosyo-Ekonomik Etkileri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Kapusuzoğlu, E. (2001). Tarih- Kültür- Folklor Finike. Antalya.
- Karakuş, A. 2014. Finike (Antalya) İlçesinin Coğrafi Etüdü, Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.

- Karaoğlan, C. (2020). Finike İlçesinin Ekonomik Coğrafyası. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Tunç, T. (2023). Antalya-Finike İlçesi Doğal Ve Kültürel Peyzaj Değerleri Kapsamında Alternatif Turizme Yönelik Rotaların Belirlenmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Akdeniz Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Antalya.
- Wörrle, M. ve Onur, F. (2023). “Two New Inscriptions from Asarönü (Finike, Antalya)”. *Gephyra* 26, s.1-30.
- Yazıcı, E. (2012). *Likya Yollarında*. Uranus Yayıncılık. İstanbul.
- İnternet Adresleri:
- Antalya Büyükşehir Belediyesi <https://www.antalya.bel.tr/YarinlardaBizVariz/Dokumanlar> (erişim tarihi 06.12.2023)
- BM Dünya Turizm Örgütü <https://www.unwto.org/resources-unwto> (erişim tarihi:26.11.2023)
- BM Dünya Turizm Örgütü <https://www.unwto.org/tourism-and-culture> (erişim tarihi: 23.11.2023)
- ÇEKÜL Vakfı. (2015). *Kültür Rotaları Planlama Rehberi*. ÇEKÜL Vakfı- Tarihi Kentler Birliği Yayınları, İstanbul. (erişim tarihi: 26.11.2023)
- Endeksa <https://www.endeksa.com/tr/analiz/turkiye/antalya/finike/demografi> (erişim tarihi: 13.12.2023)
- Finike Kaymakamlığı <http://www.finike.gov.tr/tarihi> (erişim tarihi: 18.11.2023)
- Kültür Envanteri <https://kulturenvanteri.com/tr/yer/arneai/#17.1/36.441162/29.869038> (erişim tarihi:06.12.2023)
- Kültür Rotaları Derneği <https://cultureroutesinturkey.com/tr/likyayolu/#:~:text=Likya%20Yolu%2C%20T%C3%BCrkiye'nin%20g%C3%BCneyinde,-ve%20da%C4%9F%20bisikletine%20uygun%20de%C4%9Fildir> (erişim tarihi: 06.12.2023)
- Meteoroloji Genel Müdürlüğü <https://www.mgm.gov.tr/> (erişim tarihi: 13.11.2023)
- Mürşidin Demircan- Bir Gezginin Gözünden <https://mursidindemircan.com/2016/08/akcay-arykandos-vadisi-ve-gokbuk-kanyonu/> (erişim tarihi:06.12.2023)
- TopographicMap <https://en-in.topographic-map.com/map-w4vbnx/Finike/> (erişim tarihi 23.11.2023)
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Nufus-ve-Demografi-109> (erişim tarihi:18.04.2024)



## BÖLÜM 4

### KENTSEL MEKÂNIN DEĞİŞİMİ VE KONUT TİPOLOJİSİNE ETKİLERİ: VAN KENTİ ÖRNEĞİ

*Zeynep YILMAZ ŞİMŞEK<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> Arş. Gör. Dr. Zeynep YILMAZ ŞİMŞEK, Bingöl Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, Bingöl/Türkiye, Orcid: 0000-0002-8349-9155, zeynep\_yilmaz27@hotmail.com

Not: Bu çalışma “Van Kentinde Konut Üretim Faaliyetleri ve Kentin Mekânsal Gelişimine Etkileri” adlı doktora tezinden üretilmiştir.

Tez Danışman Hocası: Prof. Dr. Ali Fuat DOĞU

Hazırlayan: Arş. Gör. Dr. Zeynep YILMAZ ŞİMŞEK



## 1. GİRİŞ

İnsanlık dünyada var olduğu günden beri kendine ait bir yaşam alanı oluşturma çabası içerisinde girmiş ve bu çaba sonucunda çeşitli yerleşme alanları ve barınma mekânları oluşturmuştur. İlk ilkel yerleşmelerden ve barınaklardan beri değişen ve dönüşen dünya şartlarına ayak uydurmaya çalışan bu mekânlar günümüze kadar farklı şekil ve fonksiyonlara sahip çeşitli yapıların ve yerleşme alanlarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. İlk kent yerleşmelerinin ne zaman ve nerede kurulduğu ile ilgili kesin bir bilgiye henüz ulaşamaması ile birlikte tarihsel süreç içerisinde insanların üretim ve tüketim faaliyetlerinin, yaşam biçimlerinin kent yerleşmeleri ve barınma mekânları olan konutlar üzerinde etkili olduğu ortaya konulmuştur. Kentler küresel ve yerel ölçekte sürekli bir değişim ve dönüşüm süreci içerisinde. Bu süreçte kentlerin tarihi, sosyo-ekonomik durumu, kültürel yapısı ve politik özellikleri fiziki mekânı şekillendirmektedir. Kentlerin en yoğun yapı ürünü olan konutlar ise bu dinamiklerin etkisiyle sürekli olarak farklı tip ve özelliklere sahip olmuştur. Van kenti kurulduğu tarihten itibaren önemli bir yerleşme özelliğine sahip olup günümüze kadar pek çok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Bu sebeple kentte mekânsal gelişim süreci boyunca kullanıcı özelliklerine göre değişen farklı konut tiplerini görmek mümkündür.

Türkiye'nin diğer pek çok kentinde olduğu gibi Van kentinin mekânsal gelişim sürecinde de etkili olan göçler kentleşme hızını ve yapısını etkilemiştir. Salt iki mekân arasında meydana gelen yer değişimi olarak algılanan göç hareketi ayrıca kentlerin toplumsal ve ekonomik yapısında büyük değişimler meydana getirmektedir. Göçlerin kente olan olumlu ve olumsuz etkileri ve göçmenlerin yeni yerleştikleri mekâna uyumu noktasında da çeşitli sorunlar yaşanmaktadır. Van'a olan göçler bazen zorunlu şekilde gerçekleşip kent yoksulluğu gibi bir durumu ortaya çıkarırken, bazen de yoksulluğa bağlı olarak kırdan kente gerçekleşen göçler şeklinde görülebilmektedir. Kentin tarihi geçmişi çok eski dönemlere dayanmaktadır ve dolayısıyla birçok eski medeniyete ev sahipliği yapmış, farklı kültürlerin kaynaşma noktası olmuştur. Kente olan göçlerin 1990'lı yıllarda zorunlu göçlerle beraber hız kazanması konut, istihdam, kentsel hizmetler, eğitim ve sağlık alanında çeşitli sorunları beraberinde getirmiştir. Bu sorunların çözümü noktasında yapılan çalışmaların yetersiz olduğu günümüze kadar büyüyen gelen gecekonduların mahallelerinin çokluğu ile anlaşılabilir. Bu mahaller kentin alansal gelişiminde konut üretimine bağlı olarak yeni gelişme akşalarını ortaya çıkarmıştır. Zorunlu göçlerle birlikte kentin çeperi denilen kenar kısımlarında akraba ve hemşerilik bağı ile bir araya gelen ve burada kendi yaşam alanlarını oluşturan yoksul göçmen grupların inşa ettiği konut alanları ile kentin planlı bir şekilde gelişen konut alanları arasında fiziki, sosyal ve ekonomik anlamda pek çok fark ortaya çıkmıştır. Kente

olan göçlerin belirgin bir biçimde sosyo-ekonomik ve sosyo-mekânsal dönüşüm sürecinin yaşanmasına katkısı büyüktür.

Van kenti mekânsal gelişim sürecine doğrudan etki eden unsurların başında gelen konut sorunu, kentin gelişim süreci boyunca yaşadığı göçlerden başka doğal afetler sonrasında öne çıkmıştır. Kent kurulduğu alan itibari ile depremlerin oluşmasına elverişli bir topografyaya sahip olduğu için zaman zaman yıkıcı depremlerin etkisi altında kalmıştır. En yıkıcı depremi 1976 yılında yaşayan kent, 2011 yılında şiddetli bir depremle sarsılmış ve çok sayıda can ve mal kaybı yaşanmıştır. Deprem sonrası ortaya çıkan konut sorunu özel sektör ve kamu destekli konut üretimi ile telafi edilmeye çalışılmış ancak yeterli gelmemiştir. Deprem sonrasında özellikle kamu destekli yapılan TOKİ toplu konutları kentin çoğunlukla Edremit ilçesinde olmakla beraber farklı mahallelerinde yapılmıştır. Mekânsal gelişim sürecinin konut üretimine bağlı olarak gösterdiği değişimin açık bir örneği olan TOKİ konutları kentin daha çok güney (Edremit) istikametinde gelişimini sağlamış ve doğuda Kalecik, kuzeyde ise Bardakçı mahallesine kadar kentsel alan sınırını genişletmiştir.

Van kenti mekânsal gelişim sürecinde etkili olan konut üretim faaliyetlerinin şekillendirdiği kentsel alan sınırı 2012 yılında ilin büyükşehir statüsüne getirilmesi ile birlikte çok daha geniş bir alana yayılmıştır. Nitekim büyükşehir olma durumu il merkezine bağlı bütün köylerin kentin merkez mahallesi haline getirilmesini gerektirdiği için kentsel alan sınırı genişlemiştir. Van kenti büyükşehir belediyesi ile birlikte İpekyolu, Tuşba ve Edremit ilçe belediyeleri oluşturularak üç ayrı yönetim birimine ayrılmıştır. Kentin mekânsal olarak genişlemesini sağlayan bu gelişmeye paralel olarak merkez mahalle haline getirilen kırsal alanların kentsel görüntüden yoksun olması kentin var olan kırsal karakterini daha da güçlendirmiş ve kentleşmenin sadece demografik anlamda yaşandığını göstermiştir. Van kenti makroformu sosyal ve ekonomik ihtiyaçlara dayalı oluşan bir mekân olarak kentin yapılaşma biçimi ve gelişim akislerini içeren arazi kullanım kararlarından oluşmaktadır. Bu bağlamda kentsel gelişim süreci içerisinde inşa edilen yapılar, konutlar kent makroformunun önemli bileşenleridir.

Van kenti konum olarak Doğu Anadolu Bölgesinde Yukarı Murat-Van Bölümünde bulunan Van Gölü Kapalı Havzasında yer almaktadır. Kuzeyinde Ağrı ili ve onun Doğubeyazıt, Diyadin, Habur ilçeleri, Batısında Van Gölü, Patnos ilçesi ve Bitlis'in Adilcevaz, Tatvan ve Hizan ilçeleri yer almaktadır. Güneyi ise Siirt'in Pervari ilçesi, Hakkâri, Beytüşşebap ve Yüksekova ilçeleri ile doğuda İran ile sınırlanmıştır. Kent Van Gölünün doğu kıyısından 5 km uzaklıkta Van Ovası üzerinde 1725 m rakımda kurulmuştur. Çevresindeki dağlar ilin sınırlarını oluştururken, Van Gölü bu yüksek dağlar arasındaki çukurlukta bir çöküntü durumundadır (Harita 1).



Van Gölüne doğru uzanan kentin kuzey-güney genişliği 5-6 km, doğu batı uzunluğu 10 km civarındadır. (Kalelioğlu, 1980: 40). 1990'lı yıllarda bölgede yaşanan zorunlu göçlerin bir kısmına ev sahipliği yapan Van kentinde hızlı nüfus artışı sonucu çarpık kentleşme sahaları ortaya çıkmıştır (Uğurlar, 2019: 456). 1990-2000 yılları arasında kentin yayılma alanları genişlemiş yapılaşma kuzey-güney yönünde artış göstermiştir (Kemeç, 2016: 66). 2000 sonrası dönemde kentin aldığı göçlerle ve doğal yollarla artan nüfusu yerleşme sınırını zorlamış doğal eşikler doygunluğa ulaşarak kentin fiziki gelişimi kısıtlanmıştır (Kılıç, 2014: 68).

Kentin mekânsal olarak genişlemesi konut üretim faaliyetleri ile birlikte seyrederken konut tipolojisinde de değişimleri meydana getirmiştir. Çok eski uygarlıklara sahne olan Van kenti konut yapı malzemesinden, konut kat sayısına, konutların şekline, alanına ve donatılarına kadar pek çok yapı unsuru bakımından değişim ve dönüşüm geçirmiştir. Bu bakımdan ele alınan çalışmada tarih boyunca kentte yapılan konutlar özelliklerine göre ele alınmakta ve döneminin şartlarına göre incelenmektedir. Konut kullanıcı özelliklerine göre değişen konut tipleri ayrıca mekânın coğrafi şartlarına göre de değişim göstermektedir. Kentte mekânsal gelişim süreci boyunca insan-mekân etkileşimleri bağlamında üretilen konutların tipolojik özellikleri dönemler itibari ile ele alınarak ortaya konulmaktadır.

## **2. Van Kentinde Mekânsal Gelişim Süreci ve Konut Üretim Faaliyetleri**

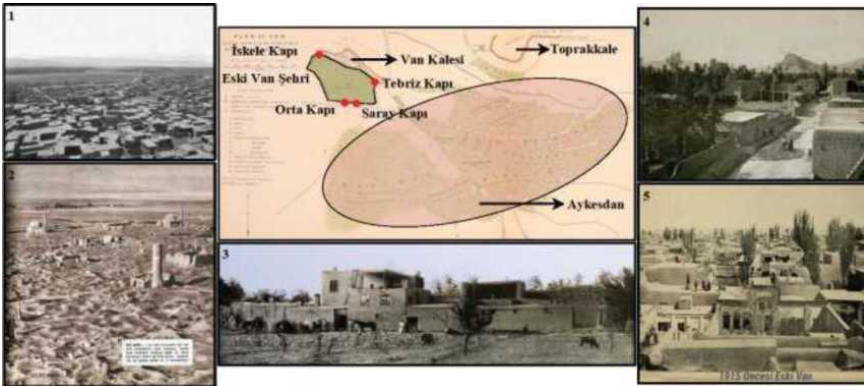
### **2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem**

M.Ö. 3 bin yılından bu yana Van Gölü'nün doğusunda ova üzerinde yükselen Van kayalığı ve yakın çevresinde yerleşmelerin olduğu ile ilgili pek çok araştırma yapılmıştır. Asur kaynaklarında M.Ö. 13. yy'da Urartuların bölgeye hâkim olduğu kaydedilmiş ve Van Kalesindeki mezar yapıları, anıtsal savunma sistemi, kaya işçilikleri ve yazıtlar bunu ispatlamıştır. Van Kalesi bütün Urartu yerleşmelerinde olduğu gibi kayalığın güney eteklerinde bir aşağı yerleşme ile çevriliydi. Eski Van Şehri olarak adlandırılan bölge ilk olarak kalenin güneyinde kurulmuş, M.Ö. 9. yy'dan sonra nüfusun ve konut sayısının artması ile kale surlarının dışına taşmıştır. Şehrin kuş uçuşu 300 m kuzeyinde, Van Kalesi höyüğü olarak adlandırılan 700 m uzunluğa, 100 m genişliğe ve 7-8 km yükseltiye sahip olan höyükle beraber Kalenin çevresinde yeni mahalleler kurulmaya başlamıştır (Konyar, 2015: 94).

Kentin ismi ile ilgili olarak ortaya atılan çeşitli rivayetler vardır. Bunlardan bazıları; M.Ö. 1900 yıllarında kentin Asur melikesi Semiramis tarafından kurulduğu için kente onun adının verildiği ve "Şahmiramkert" olduğu yönündedir. Evliya çelebinin kenti ziyareti sırasında Büyük İskenderin

kalesini gördüğü ve burada bulunan Vank isimli kaleden esinlenerek buraya Van ismini koyduğu da çok konuşulmuş, ancak çoğu araştırmacı Van isminin menşeinin belli olmadığını bazı kaynaklarda Tuşba olarak geçtiğini belirtmişlerdir. Kente hâkim olan Urartu devletinin kurucusu Sardur (M.Ö. 840-830) kentte Van Kalesini inşa etmiş ve buraya Tuşba ismini vermiştir. Urartular kendilerini Bianili olarak tanıttıkları için Urartucada Biane veya Viane kelimelerinden günümüz Van adının türediği tahmin edilmektedir. Lynch ise (1901) Van'ın eski isminin Duphas olduğunu ve sonradan Buana, Biane kelimelerinden türeyerek bugünkü Van adını aldığını belirtmiştir (Lynch, 1901).

Urartular döneminde kent Toprakkale ve Van Kalesi ile sınırlıydı. 17. yy'a kadar Van Kalesi güneyi aşağı şehir (Eski Van Şehri), dış kısım ise kentin günümüzdeki alanlarında yayılan seyrek dokulu bağ ve bahçelerin olduğu Aykesdan yerleşmesiydi (Şekil 1, Foto1) (Eriçok, 2019: 178). Van kentinin de içinde bulunduğu Van Gölü Havzasında konut mimarisine yönelik ilk somut kanıtları İlk Tunç Çağı'ndan başlayarak görmek mümkündür. Bölgede Urartu Döneminde yapılan konut mimari örneklerini açık bir şekilde görmek mümkündür. Özellikle Van Kalesi Höyüğünde bu döneme ilişkin sivil konut mimarisi son yıllarda gün yüzüne çıkarılmıştır. Aynı şekilde bir Urartu yerleşmesi olan Van-Ayanis Kalesinde halkın yaşadığı konutlar, Van-Yoncatepe'de ise yaygın olarak sal taşları kullanılarak yapılan Urartu konutları kazılarla ortaya çıkarılmıştır. Bölgede yapılan çalışmalar neticesinde Urartu sonrasına ait mimari fazla bilinmemekle beraber M.S. 11 ve M.S. 13. yy ait konutlara ulaşılmıştır. Bölgede Orta Çağ sonrası konut örneklerini ise 19. yy ortaları ve 20. yy başlarında Eski Van şehrine ait gravür ve fotoğraflardan elde etmek mümkündür. 20. yy başına ilişkin örnekler ise modern Van Kentinde görülmektedir. Bu örneklerden bazıları hala kullanımda olup çoğu tahrip ve terk edilmiştir (Konyar, 2015: 4).



Şekil 1. Eski Van kenti (Eriçok, 2019: 178).



Urartulara ev sahipliği yapan Van kenti ve çevresinde günümüzde bile geleneksel konut mimarisinin devam ettiği görülmektedir. Ancak değişen yapı malzemesi ile geleneksel tarzlardan hızla uzaklaşmaktadır. Bu bağlamda geleneksel mimari ürünler de hızla yok olmaktadır. Eski Van kentinde yapı malzemesi geleneksel koşullara göre değişiklik göstermiş ve genelde taş temel üzerine kerpiç bedenli konutlar inşa edilmiştir. Yapıların yüksekliği yani katsayısı kullanılan malzemeyle ilişkili olmuştur. Van merkezde yapılan incelemelerde tamamen kerpiçten yapılan, iki katlı konutlar tespit edilmiş, genelde araya hatıllar bırakılarak duvarlar yükseltilmiştir. Kent merkezindeki konutlarda yazlık kışlık düzenlemeler de dikkati çekmektedir. Ailelerin uğraş alanına göre mekân düzenlemeleri yapılmış, ana yerleşme birimi cumbalı olup genelde iki katlı olarak düzenlenmiştir. Alt kat genelde mutfak, kiler ve hizmet birimleri olup, üst kat yatak odasına ayrılmıştır. Konutların iç dizaynı ve planlanması sosyal ve ekonomik statüye göre ve evin plan ve boyutlarına göre farklılaşmaktadır. Ekonomik zenginliğin temeli hayvancılığa dayanmakta ve mekânlar ile donanımlar da buna göre şekillenmektedir (Konyar, 2015: 23).

Urartu dönemi yapıları genelde kuzey-güney yönlü birbirine bitişik iki kare planlı odadan oluşmaktadır. Güneydeki oda kuzey-güney istikametinde taş döşeli bir alana açılırken, kuzeydeki ise kiler olarak tanımlanabilecek alana açılmaktadır. Taş döşeli alan ile kiler arasında belirgin bir bölünme yoktur. İki odayı kerpiç bir duvar birbirinden ayırmış ve odanın duvarları taş temelli kerpiç bedenli olarak inşa edilmiştir. Urartu yapılarının stratigrafisi ve kronolojisi bağlamında temel referans noktası taban döşemelerinin mıcır ile kaplanmasıdır. Bu alanda oluşturulan konutların zemini mıcır ve sıkıştırılmış çamurdan yapılmıştır (Konyar, 2015: 19).



**Foto 1.** Eski Van kentinde Urartu konut tipi örneği (Konyar, 2015: 16).





eski şehir olarak da bilinmektedir. Şehir surlarının dış kısmında bulunan varoş bahçelik kesim kuzeye kadar uzanıp doğuya doğru elmalıklara kadar Aygestan ismini almıştır (Ağaoğlu, 2007: 313). 1914 yılında I. Dünya Savaşı ile Avrupa’da ön plana çıkan milliyetçilik hareketi Osmanlı topraklarında yaşayan Ermenileri de etkilemiş ve 1914-1918 yılları arasında yaşanan çatışmalarda kent neredeyse yok olmuştur (Foto 2). 1915’te kentte yaşanan Rus işgalinden sonra Van Kalesi güneyinde yeniden imar edilen kentte yaygın olan konut tipi kerpiç malzemedен yapılmış en fazla iki katlı ve bahçeli konutlardır. Kentte 19. yy sonlarına kadar devam eden Urartulardan kalma bahçe geleneğini o dönemin neredeyse bütün konutlarında görmek mümkündür. Bu dönemde kent bağ ve bahçelerin hâkim olduğu az konutlu bir dokuya sahiptir (Alp, 2016: 35).



**Foto 2.** Eski Van kentinin işgalden önceki ve sonraki görüntüsü<sup>2</sup>



2 <https://gazeteciyazaryusufyavuzblog.wordpress.com/2019/04/24/anadolunun-yitik-kentleri-eski-van/> 21.12.2020

**Foto 3.** *İşgal sonrası kalenin güneyinde yeniden inşa edilen Van kenti*<sup>3</sup>

Bu dönemde Van kentinde konutlar genelde düz damlı ve bitişik nizamda inşa edilmiştir. Günümüzde ise ayrı nizamda bahçe, sokak ve hayat ile bütünleşmiş şekilde yapılmaktadır. Kent bağları, bahçeleri, düz damlı evleri ve mahalle aralarından yükselen minare ve kubbeleri, cami ve konsoloslukları, okul ve kolejleri sivil ve askeri toplulukların bir arada bulunduğu bir kenttir. Kent içinde konutlar belli bir bölgeye ayrılmamış sivil ve dini mimarinin iç içe bulunduğu homojen olmayan şekilde dağılım göstermiştir (Öztürk, 1998: 27) (Foto 3).

## 2. 2. Cumhuriyet Dönemi

Van kenti Cumhuriyet dönemine il merkezi olarak girmiş ve bu dönemde I.Dünya Savaşının kentte açtığı derin izler silinmeye çalışılmış, toplumsal ve kültürel canlanma yavaş yavaş gerçekleşmiştir (Şahin, 1987: 330). Şehrin nüfusu yaşanan göçlerle yavaş yavaş artmaya başlamıştır. Savaş sonrası tarım ve hayvancılık faaliyetleri sekteye uğradığından kent eski ihtişamlı günlerini kaybetmiş ve Van Çarşısı Şerefiye Mahallesinde küçük bir alanda kurulmuştur (Tuncel, 2012: 510). Kentin merkezi bugünkü Cumhuriyet Caddesinin olduğu kesimdi. Kuzey-güney yönünde uzanan bu cadde üzerinde dükkânlar, mağazalar, lokantalar, resmi daireler yer almaktaydı (Tuncel, 2012: 510) (Foto 4).



**Foto 4.** *Van Cumhuriyet Caddesi (1950'li yıllar)*<sup>4</sup>

1920 de Cumhuriyetin ilan edilmesi ile birlikte siyasi ve ekonomik gelişmeler doğrultusunda Van kenti günümüzdeki yerine yeniden yerleşmiştir (Keser, 2009: 35). 1930 yıllarında devlet eliyle sanayi tesisleri kurulmuş ve yeni yapılar inşa edilmiştir. Bu yapılar genelde Osmanlı mimari ge-

3 <https://gazeteci yazaryusu fyavuzblog.wordpress.com/2019/04/24/anadolunun-yitik-kentleri-eski-van/> 21.12.2020.

4 <https://kilavuzu.com/rykov/10212/index.html> (16.12.2020).

leneğinin izlerini taşıırken Cumhuriyet döneminde yapılan yapılarda daha modern bir üslup kullanılmıştır. Örneğin Cumhuriyet Caddesi üzerinde yer alan Tekel binası bu dönemin önemli örneklerindedir (Eriçok, 2019: 181). Cumhuriyet dönemi politikalarının yansıması olan bu yapı örneklerinden bazıları; DSİ 17. Bölge Müdürlüğü Binası, İller Bankası Bölge Müdürlüğü binası ve Sümerbank binaları gibi yapılardır (Keser, 2009: 35-36).

Cumhuriyet sonrasında kentin Van Gölüne doğru alüvyal bir ovada kurulması sebebiyle cadde ve sokak oluşumları kentin morfolojik özelliklerine göre şekillenmiştir. Kentin en önemli caddesi olan İpekyolu (Eriçiş-Edremit arasındaki şehirlerarası yol) ve Cumhuriyet caddesi Van gölüne paralel uzanırken, Melen Caddesi, Sıhke, Kazım Karabekir, İskele, İki Nisan ve Cumhuriyet Caddeleri İpekyolu'na hafif bir meyille bağlanmaktadır. Mahalle içerisinde sokaklar bu caddelere gelişigüzel bağlanmış ve karışık bir sistem oluşturmuştur. Cumhuriyet döneminde yeniden kurulan Van kenti için güvenlik bir sorun olmaktan çıkmış, daha çok su kaynaklarının özellikle de kehrizlerin bol olduğu alanlar yerleşmeler için uygun görülmüştür. İskele, Sıhke ve Sofibaba Caddelerinin her iki kenarında bulunan kanallar bunun göstergesidir (Kızılaslan, 2001: 93-94).

Cumhuriyet sonrası Van kentinde kentsel alanın (MİA) dışına doğru gidildikçe konut alanları yoğunlaşmaktadır. Kentte yerleşim alanı oldukça geniş yer kaplarken merkeze uzak mahallelerde konut yoğunluğu düşmektedir. 1970 yılında yapılan bina sayım cetveline göre kentte toplam 7250 bina bulunmakta bunun 5750'si yani yaklaşık %80'i konutlar, geriye kalanını ise diğer binalar oluşturmaktadır. Hızla gelişen kentte her yıl 500 bina yapılmaktadır. 1980 yılında kentte yapılan konutların büyük çoğunluğu kerpiç malzeme kullanılarak yapılmıştır. Konutların %93'ü kerpiçten, geriye kalan %7'lik kısmı kagir, ahşap ve karışık malzeme kullanılarak yapılmıştır. Son yıllarda Van Çimento Fabrikasının da açılması ile beraber çimento ve briket kullanılarak konut yapılmaya başlanmıştır. Kentte hâkim olan tek katlı yapıların yerini merkeze doğru gidildikçe çok katlı apartmanlar almaya başlamıştır (Cuinet, 1892: 695).

1950'li yıllarda kentte yerleşme dokusu değişmeye başlamış ve kentsel mekânda gecekondular yerleşmeleri ortaya çıkmıştır. Kent 1950'li yıllara kadar Urartu uygarlığının değerleri üzerinde zengin kültürel mirasa sahip bir kent olma özelliği taşıırken özellikle bu dönemden sonra değişmeye başlamış, günümüzde ise algılanması zor bir mekânsal organizasyona sahip bir kente dönüşmüştür (Eriçok, 2019: 181-182). Bu dönemde kente olan göçlerin sebep olduğu sorunları kontrol altına almak, 1978 imar planı yapılmıştır. Planda kentin bahçecilik ve sebzeçilik faaliyetleri iç içe gelişen yerleşme özelliği gösterdiği belirtilmiş ve kentin formu bahçeciliğin yapıldığı alanlara doğru gelişme göstermektedir. (İmar Planı Açıklama Raporu, 1978: 2). Kentin bu dönemde en kıymetli toprakları, yani sulamaya

elverişli tarım arazileri kentin batısında ve kuzeydoğusunda yer almaktadır. İpekyol'unun batısı tarıma dayalı nüfusun yerleşme temayülünün açıkça görüldüğü alanlardır (İmar Planı Açıklama Raporu, 1978: 68). Göçlerin ortaya çıkardığı nüfus kitlesinin kontrol dışı alanlarda yerleşmeye meylettiği için Kente gelen göçmenlerin kontrollü bir yerleşme düzeni içinde tutulması ve gecekondu bölgelerinin gelişimi önlenmesi planlanmıştır (İmar Planı Açıklama Raporu, 1978: 12).

Van kenti 1950-1980 arası dönemde dağınık yerleşmelerden oluşan bir kent görünümünde olup 12 mahalleye sahipti. Konutlar yine kerpiç malzemeden yapılmış düz damlı ve bahçe içinde yer alıyordu. Kentin orta yerinde Cumhuriyet Caddesi uzanmakta ve merkezi iş alanını oluşturmaktadır. Bu dönemde Van henüz gelişmekte olan bir kent görünümüne sahipti (Kalelioğlu, 1980: 39). Kentin gelişimi daha çok doğu-kuzey yönünde ilerlemiş, doğuda topoğrafyanın elverişli olduğu sahalarda yerleşmeye açılmıştır. Erek Dağı eteklerinde Bağlarbaşı (Yenimahalle) mahallesi ve Haçort mahallesi kurulmuştur. Kuzeyde ise İskele Caddesi boyunca ve Erciş yoluna doğru gelişme devam etmiştir. 1972 yılında İskele Köyü kente dâhil edilince kent sınırları Van gölü kıyılarına dayanmıştır (Kalelioğlu, 1980: 40). 1976 yılında Çaldıran'da meydana gelen deprem ile kent merkezine doğru yoğun göçler yaşanmıştır. Kent nüfusunda artışa sebep olan bu olay ile beraber zaten var olan konut ihtiyacına yönelik olarak kentin tarım alanları 1976-1977 yılları arasında imar planı ile yapılaşmaya açılmıştır. Bu dönem çok katlı apartman yapılarının temelini atıldığı dönem olmuş ve çok katlı apartman blokları ile kent kontrolsüz bir şekilde değişime uğramıştır (Uğurlar, 2019: 461). Kentte 1980 yılına kadar yaygın konut tipi olan tek ve çift katlı konutlara bütün mahallelerde rastlamak mümkündür ve bu konutlar yoğunlukla; Halılağa, Hatuniye, Topçuoğlu, Buzhane, Selimbey, Hacı Mehmet, Edremit Sokağı, Eskişehir, Kaleardı, Tebriz Kapı, Şabanıye, İskele, Akköprü ve Tepebaşı mahallelerinde toplanmıştır. Akköprü ve İskele mahallelerinde briketten yapılmış ve çatısı saca kaplı daha modern konutlar inşa edilmiştir (Kalelioğlu, 1980: 63).

Eski Van kenti konutlarında kullanılan malzemeler taş, kerpiç, ahşap ve tuğladır. Kerpiç yapımında ve düz dam döşemesi için kullanılan toprak kentin 18 km kuzeyinde bulunan Bardakçı köyünden getirilerek yapılmaktadır. Konutların kapı ve pencerelerinde, taban ve taban kaplamalarında bölgede bolca bulunan kavak ağacı kullanılmıştır. Kentte yaygın bulunan kerpiç konutların temeli taştan olup, taş duvar pencere dibine kadar devam etmektedir. Su taşkınlarına karşı konutu korumak maksadı ile örülen taş duvarın üstünde iki sıra örülen kerpiç duvarlar son derece kalın yapılıdır. Pencere altlarına ve üstlerine sağlamlık kazandırmak için tahta kalaslar yerleştirilir. Örülmüş kalın kerpiç duvarlar üzerine 50 cm aralıklarla sııklar yerleştirilmiştir. Sııklar üzerine mertek adı verilen tahta çitalar sııklara

dik bir şekilde dizilmiştir. Onun üzerine çok sık kamış serilmiş ve en üste de püshük adı verilen nemli toprak atılmıştır. Bu nemli toprak loğla iyice sıkıştırılıp birkaç gün sonra çamurla sıvanır. Yapılan bu işlemlerden sonra damın akıtmasını önlemek için tuz dökülür. Damlar duvarları yağmur ve kar sularından korumak için saçaklı yapılır ve bu düz damlarda biriken sular 70-80 boyunda şoratanlarla akıtılmaktadır (Kalelioğlu, 1980: 60).



**Foto 5.** Eski Van'da Sıhke Caddesi üzerinde taş temelli kerpiç bedenli ve bahçeli eski bir Van evi örneği (Ümit Kayaçeşlebi Arşivinden).

**Foto 6.** Tek katlı taş temel ve kerpiç malzeme kullanılarak yapılan düz damlı eski Van evi<sup>5</sup>

Kentte 1950'li yıllarda geleneksel konut tipi yaygın olmakla birlikte yeni modern konutların da sayısında artış olmuştur. Özellikle bu dönemde başlayan kooperatifleşme faaliyetleri ile alt ve orta gelirli sınıflara uygun konut üretimi hız kazanmıştır. 1965 yılında çıkarılan kat mülkiyeti kanunu ile birlikte yap-satçı konut üretim biçimi gelişmiş ve geleneksel kalıpların dışında yeni modern mimari tarzda bir yapı kültürünün yansıması olan apartman konutlarının kentte yaygınlaştığını belirtmiştir. Kentsel alanda ciddi fiziki değişimlerin yaşandığı bu dönemde konutlar artık üreticinin maksimum kar anlayışına yönelik olarak üretilmeye başlanmıştır (Eriçok, 2019: 182). Bu dönemde çok katlı apartmanlar kentte kontrolsüz biçimde değişime sebep olurken kent silüetini bozmuştur. 1970'li yıllardan sonra çok katlı yapılaşma hızlı bir şekilde artış göstermeye başlamıştır (Uğurlar, 2019: 461) (Foto 7-8).

5 (<https://hurseda.net/yasam/120381-eski-van-evleri-birbir-yok-oluyor.html> 15.12.2020).





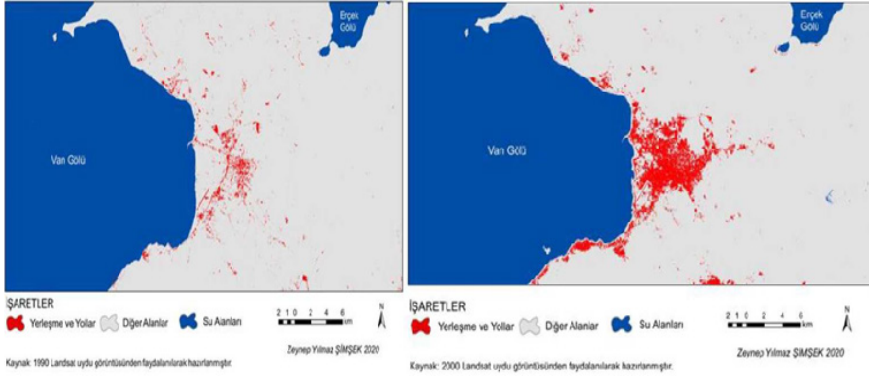
**Foto 7.** 1970 yıllarında Cumhuriyet Caddesi üzerindeki apartman konutu örneği (Eriçok, 2019:182)

**Foto 8.** Geleneksel tarzda yapılan kerpiç konut kalıntısı ve onların yerini alan yapsatçı üretimi apartman blokları (Uğurlar, 2019: 461).

1960 yılından itibaren fiziki anlamda değişime uğrayan kentin hem doğum oranlarının artması hem de çevre illerden göç alması ile nüfusu artmış ve büyümesi kaçınılmaz olmuştur. Artan nüfusa yönelik yapılan konutlar kentte yoğunlaşma meydana getirmiş yeni mahalleler yerleşime açılmıştır (Kalelioğlu, 1980: 39-40). Bu dönemde kent sosyo-ekonomik ve fiziki özellikleri bakımından iki farklı yerleşme özelliğine sahiptir. Bu iki kesim de yerleşen insan grupları gelir seviyeleri, merkezle olan ilişkileri ve nüfus yoğunlukları bakımından farklıdır. Birinci bölge; İpek yolunun doğusu yani kent merkezinin olduğu bölgede yerleşmeler mekânsal görüntü ve sosyal yönden farklılaşmalar göstermektedir. Kentin ticari ve idari merkezinin bu bölgede yer alması nedeniyle yerleşmeler genelde iş-iskân ilişkisi bağlamında dağılım göstermiştir. Merkezde çalışan nüfusun yürüme mesafesinde konut seçimi dolayısıyla konut iş ilişkisinin ticaret ve idari merkez odak alındığında radial bir dağılım gösterdiği dikkati çekmektedir. İkinci bölge; İpek yolunun batısı Eminpaşa, Buzhane, Topçuoğlu, Şamranaltı, Halılağa, Tebrizkapı ve Selimbey mahallelerinden oluşmaktadır. Bu saha tümüyle ziraat ve bahçe tarımı açısından verimli topraklara sahip olup, bölgenin tarım yönünden en kıymetli topraklarına sahiptir (İmar Planı Açıklama Raporu, 1978: 9-11).

Van kentinin alansal olarak genişlemesi ve gelişme göstermesi 1980 yılından sonra hız kazanmıştır. Bu süreci belirleyen temel unsur o dönemde başlayan göç hareketleri olmuştur (Deniz, 2009: 184). Kent makroformunun temel belirleyicisi olan 1980 sonrası yaşanan zorunlu göçler ile

kentin imarlı alanlarının 1996 yılında iki katına çıkarılması ihtiyacı göçle gelenlere barınma imkânı sunmaktan kaynaklanmaktadır. 1985 yılında Van'da toplamda 17 mahalle bulunurken 2000 yılında mahalle sayısı 27'ye yükselmiştir (Uğurlar, 2019: 461-462). Kentin nüfusunun hızlı bir şekilde arttığı bu dönemde kentte arsa ve konut talebi artmış talebe göre fiyatlar oldukça yükselmiştir. Kentte hızlı ve çarpık kentleşme başta olmak üzere çeşitli sorunlar meydana gelmiştir. Kentin çevresinde yaşama tutunan göçmenler kendi imkânları ile kendi barınakları olan gecekonduları yaparak kentteki çöküntü alanlarını meydana getirmiştir. Kentin dış kısımlarına yerleşen göçmenler "evsi" yapılar içerisinde yeni bir yaşam alanı yaratma mücadelesi vermişlerdir. Altyapıdan ve ulaşım imkânlarından yoksun bu gecekondular yerleşmeleri zamanla, Bostaniçi, Yalım Erez ve Karşıyaka, Beşyol gibi mahallelere dönüşmüştür. Van gibi zorunlu göçe maruz kalan kentlerde fiziki dokunun zamanla bozulması ile geleneksel kent dokusu ironik yüzünü göstermeye başlamıştır. 1990-2000 arası dönemde kent merkezi genişleyerek yayılmış, yapılaşma kuzey-güney doğrultusunda yoğunlaşmıştır. Bu dönemde kaçak yapılaşmanın yoğunlaştığı mahallelere Hacibekir Mahallesi de eklenmiştir. Öyle ki kentte yapılan her on binadan biri bu mahallede yapılmıştır (Kemeç, 2016: 66).



**Harita 4.** Van kenti 1990 yılı yerleşme alanları

**Harita 5.** Van kenti 2000 yılı yerleşme alanları

Kentin doğusunda yer alan Bostaniçi Beldesi ve Karpuzalan Köyü, güneyde Kurubaş ve Kavurma Köyleri ile Kuzeyde Kalecik Köyü bu dönemde kentin dışında yer alan ayrı idari birimlerdi. Ancak zamanla kentle bütünleşerek kentin birer mahallesi haline geldiler. Bugün kentin yaşadığı altyapı ve gecekondular sorunları o dönemden itibaren süregelmiştir (Deniz, 2009: 184-185). Bu gecekonduların büyük bir kısmı toprak, çadır veya seyyar baraka konutlardır. Bunlar zamanla hem kullanılan malzeme hem

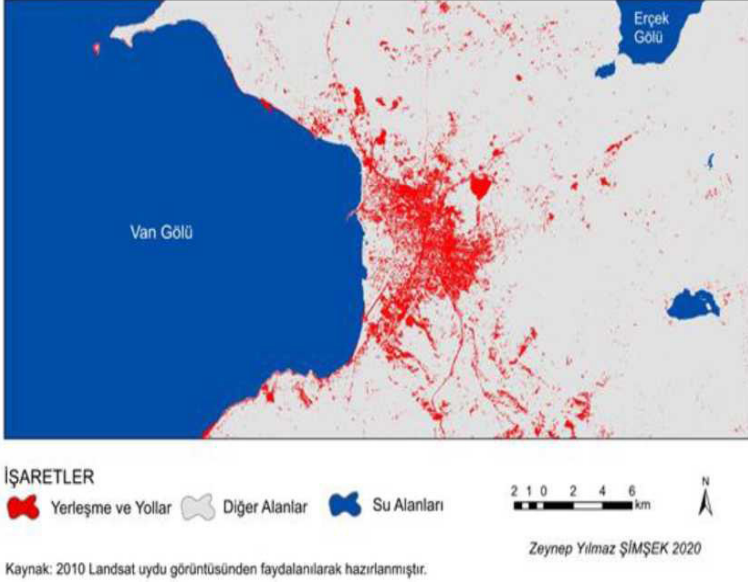


de nitelik yönünden değişime uğramış ve sahiplik oranı artmıştır. (Deniz, Etlan, 2009: 493) (Foto 9).



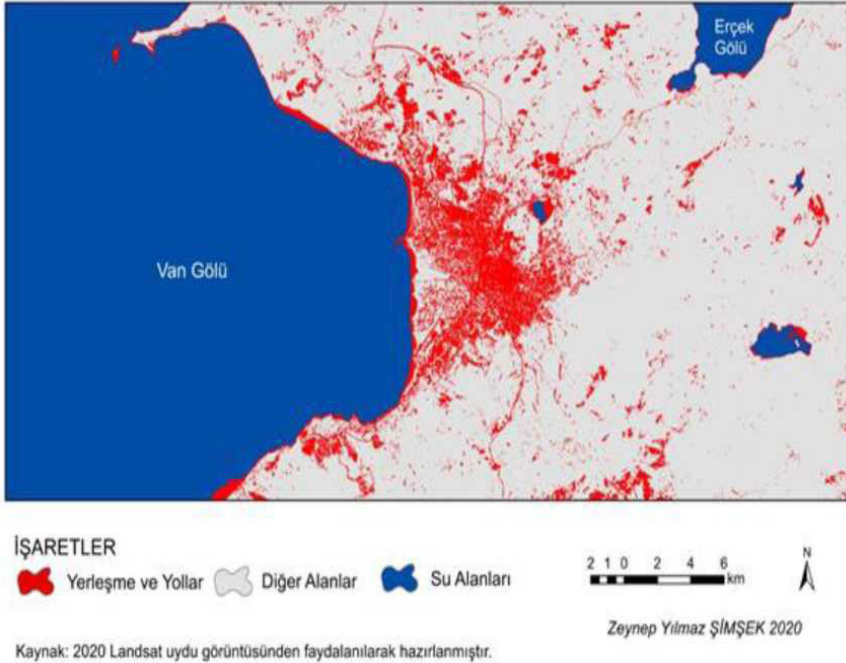
**Foto 9.** *Gecekonduların çok katlı konutlara dönüştüğü Kevenli Mahallesi*

Van Gölünün doğusundaki düzlükler ile Erek Dağının batısındaki ova-  
da kurulan Van kent merkezi ilk olarak karayolu ve demiryolu istikametinde  
gelişme göstermiş, bu süreç içerisinde karayolunun sağladığı olanaklar  
ile karayolu aksı boyunca yayılımına devam etmiştir. Özellikle göçlerle  
kente gelenlerin mevzuata aykırı oluşturdukları gecekondu ile planlı  
alanın dışına çıkmış kentin batı ve kuzey kesimlerinde yerleşme alanları  
oluşturmuştur. 2000’li yıllara gelindiğinde kent hem nüfus artışı açısından  
hem de yerleşme sınırı açısından doğal eşikler nedeniyle doygunluğa ulaş-  
mış ve fiziki gelişimi kısıtlanmıştır (Kılıç, 2014: 68) (Harita 6).



**Harita 6.** Van kenti 2010 yılı yerleşme alanları

Günümüz Van kenti makroformu devlet karayolları üzerindeki resmi ve ticari birimler ile kentin en eski merkezi olan karayolunun batısında yer alan valilik binası, belediye teşkilatı ve çarşı merkezi ile şekillenmiştir. Kent batıda Van Gölü ile sınırlanırken kuzeyde kenti kuşatan yamaçların ovayı tanımladığı nokta aşılarak Organize Sanayi Bölgesi (OSB) ve Yüzüncü Yıl Üniversitesi gibi önemli kurumlar ile sınır kuzeye doğru meyletmektedir. Doğuda Bostaniçi'ni de içerisine alan sınır yamaçlara dayanmaktadır (Uğurlar, 2019: 454). Kent kurulduğu tarihten bu yana Kazım Karabekir Caddesi ve devamında gelen Van Edremit karayolu ile Van Erciş Karayolu yönünde gelişme göstermiştir (Van Çevre Şehircilik İl Müdürlüğü, 2011: 321) (Harita 7).



**Harita 7.** Van kenti 2020 yılı yerleşme alanları

Kentte 1984 yılında 26.918 binadan 23.344'ü konut olarak kullanılırken, 2000 yılı bina sayım cetvellerine göre toplam bina sayısı 66.678'dir. Bunun 55.203'ü konutlardan oluşmaktadır. Konut üretim biçimlerine göre yapılan konut sayıları bakımından en fazla konut bu dönemde özel kesim tarafından yapılmıştır. Toplamda 53.072 konut yapan özel kesim üretimi dışında, kamu tarafından 2.126 konut, kooperatifler tarafından 71 konut, yabancı ülkeler tarafından 20 konut ve üreticisi bilinmeyen 56 konut yapılmıştır. Konut yapı malzemesi olarak bu dönemde en fazla kullanılan malzeme briket olmuştur. Konutların 4312'si briketten, 154'ü beton bloktan, 583'ü tuğladan, 68'i taştan ve 7'si kerpiç malzemeden yapılmıştır. Konutlar genelde tek katlı olup çok katlı binaların yaygın olmadığı bu dönemde 44.644 adet konut tek katlı, 7394 konut 2 katlı, 1927 konut 3 katlı, 354 konut 4 katlı yapılmıştır. 5 kat ve üzerindeki konut sayısı 655'tir (Bina Sayım Cetveli, 2000). Kentte 2000 yılı sonrasında diğer dönemlere göre daha hızlı bir yapılaşma sürecine girilmiştir. 1991-2000 yılları arasında kent merkezinin genişlediği ve yayıldığı konutların ise kuzey güney doğrultusunda yoğunlaştığı görülmektedir. Bu dönemde diğer mahallelere Hacıbekir Mahallesi eklenmiş, kentte yapılan her on binadan biri mutlaka bu mahalle sınırları içinde yer almıştır. 2001-2010 döneminde Van kentsel alanında konut üretimi daha çok Alipaşa, Cumhuriyet, Hafiziye, Halilağa ve Vali Mithat Bey Mahallelerinde yoğunlaşmıştır. Aynı zamanda İstasyon,

Yeni, Karşıyaka, Beyüzümü mahallelerinde konut üretimi azalarak da olsa devam etmektedir (Kemeç, Kamacı, 2016: 66-68).

Konut üretiminin gerçekleştiği bu alanlarda günümüzde iki ayrı sosyo- mekânsal oluşumdan bahsedilebilmektedir. Birincisi, İki Nisan Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve Maraş Caddesi güzergâhında yapılan lüks konutların yer aldığı yüksek gelir grubunun yaşadığı mekânlardır. İkincisi ise kentin çevresinde göçle gelen kesimlerin yaşadığı Haçort, Altıntepe, Beyüzümü, Süphan ve Şamranaltı gibi yoksul kesimin yaşadığı mekânlardır. Apartmanlaşmanın yaygınlaştığı ve artık kent halkı tarafından kabul gördüğü kentin bugünkü görüntüsünden anlaşılmaktadır. Kentte siyasal, ekonomik, mimari ve sosyo-kültürel faktörlere bağlı olarak gelişen apartmanlar konutun biçimsel olarak birçok özelliğinin değişim ve dönüşümünü göstermektedir. Endüstrileşme, modernleşme, zenginlik ve konfor gibi kavramları barındıran apartman konutları kentteki modernleşme hareketleri, yeni sanayi tesislerinin kurulması, eğitim seviyesinin yükselmesi gibi faktörlere paralel olarak hızla yayılmış ve günümüzde lüks apartman sayısını artırmış ve lüks apartman bloklarının içinde yer aldığı siteler yapılmaya başlanmıştır. Kentte nüfus artışı da apartman konutlarına olan talebi artırmıştır; çünkü sınırlı alanda daha fazla nüfusun barınmasını sağlayacak apartmanlar konut sorununa çözüm olarak düşünülmüştür (Foto 10).



**Foto 10.** Hafiziye Mahallesi İki Nisan Caddesi üzerindeki lüks apartman konutları

Van kentinde bu anlayışla yapılan konutların yaygın olduğu mahallelere bakıldığında gelir düzeyi yüksek refah seviyesine sahip grupların site şeklindeki konutlarda yaşadığı görülmektedir. Bunlardan bazıları, İki Nisan Caddesi boyunca uzanan sitelerin olduğu Hafiziye, Halılağa, Bahçıvan, Alipaşa, Vali Mithat Bey, Hatuniye, Akköprü gibi mahallerde site

konutları artan talebe göre yoğunlaşmaktadır. Kentte son yıllarda ortaya çıkan bir başka konut tipi rezidanslar olup stüdyo dairelerden oluşan konutlardır. 1+1 ve 2+1 şeklinde yapılan bu daireler daha çok bekâr kişiler (öğrenci, memur, vb) veya çekirdek aileler tarafından tercih edilmektedir. Ayrıca kent bir sınır kenti olduğu için özellikle İran'dan gelen turistlerin ailece gelerek günübirlik ya da aylık olarak bu daireleri talep ettiği gözlenmektedir.

2011 yılında meydana gelen 7,2 büyüklüğündeki deprem 1976 Çaldıran depreminden sonra yaşanan en büyük ikinci deprem olarak kayda geçmiştir. Deprem sonrasında yapılan hasar tespit çalışmalarına göre Van ilinde yaklaşık 190.000 yapı hasar görmüştür. Bu yapılardan 148.000'i konut, yaklaşık 19.000'i işyeri ve yaklaşık 20.000'i ahır niteliğinde olan yapılarıdır (Kamacı ve ark. 2019: 227-228) Depremin ardından ortaya çıkan sonuç konutların depreme dayanıklı olması ve konut kalitesi arasındaki ilişkidir. Özellikle kırsal alanlarda hasarın büyük olması ve yörede kerpiç malzemenin fazla kullanılmasından kaynaklanmıştır. Depremden sonra kerpiç konut yapımının azaldığı ve konutlarda ağırlıklı olarak betonarme malzeme kullanıldığı dikkat çekicidir. Kentte 2000 yılı sonrasında kentsel gelişim ve konut üretim sürecinde etkili olan depremlerden sonra yıkılan ve ağır hasar alan konutların sayısının fazla olması kentte var olan konut sorununu daha da arttırmıştır. Van kent merkezinde deprem sonrasında konut ihtiyacına yönelik olarak inşa edilen konutlar kent içerisinde nüfus hareketliliğine sebep olmuştur. Bu süreçte yapılan çok sayıda toplu konutlar ve diğer özel konut üretimleri kentin çeşitli mahallelerine yayılmıştır. Deprem sonrası TOKİ tarafından yapılan toplam afet konutu 12.977'dir. Bu konutların 2448 adedi Kalecik mahallesinde 6 etap halinde yapılmıştır. En fazla Edremit ilçesinde yapılan afet konutlarının sayısı 7616'dır. Bu alanlardan başka 2 etap halinde Karpuzalan mahallesinde 1040, Hangediği'nde 80, Dağönü'nde 225 ve Kevenli'de 480 afet konutu yapılmıştır. Van'da afet konutlarının dışında TOKİ tarafından konut projeleri uygulanmıştır. Bunlar; Kevenli'de yapılan 800 adet alt gelir grubu konutu, Van merkezde ve Pirreşit'te yapılan 214 altyapı ve sosyal donatı konutu, Bardakçı, Sarmansuyu, Yeni Cami, Bostaniçi ve Yüzüncü Yıl Üniversitesinde 4001 idare konut uygulaması yapılmıştır. Kevenli, Bardakçı, Şerefiye ve Kurubaş'ta yapılan 2990 konut+sosyal donatı ve Yeşilköy'de yapılan 78 tarımköy uygulaması ile konut üretimi gerçekleşmiştir. Toplamda TOKİ tarafından Van kentine yapılan konut sayısı 21.066'dır (Tablo 1).

**Tablo1. Van 'da TOKİ tarafından yapılan konutlar<sup>6</sup>**

| <b>Proje adı</b>                  | <b>Proje Sayısı</b> |
|-----------------------------------|---------------------|
| <b>Afet konutları</b>             | 12.977              |
| <b>Alt gelir grubu</b>            | 800                 |
| <b>Altyapı veya Sosyal Donatı</b> | 214                 |
| <b>İdare Konut Uygulaması</b>     | 4001                |
| <b>Konut+sosyal Donatı</b>        | 2990                |
| <b>Tarımköy</b>                   | 78                  |
| <b>TOPLAM</b>                     | <b>21.066</b>       |

Kentte günümüz mevcut yapı stoğunun yarısından fazlası (%53) 2001-2010 yılları arasında yapılmıştır. Yapılan konutlar çoğunlukla kent-sel alanda inşa edilmiştir. 2010 yılı itibariyle mevcut konut alanları kentin mevcut dokusuna uyumlu bir gelişme göstermektedir. Kentin mekânsal yayılımı ve yapı stoğu arasındaki uyumsuzluğun sebebi olan ruhsatsız yapılar Karpuzalan mahallesinde yoğunlaşmaktadır. 2011 depreminin ardından gerçekleştirilen konut yatırımları o döneme kadar görülen gelişim yönüne aykırı şekilde zemin uygunluğu göz önüne alınarak yapılmıştır (Kemeç, Kamacı, 2016: 8283). Deprem öncesi Van kenti mekânsal gelişimi kuzey-güney istikametinde ilerlemekte ve bu hat boyunca hastaneler, kamu binaları yapılmaktaydı. Ancak deprem sonrası yapılan TOKİ konutları devlete ait arazilerde merkeze oldukça uzak doğu-batı doğrultusunda gelişen yeni yerleşim alanlarında yapılmıştır.

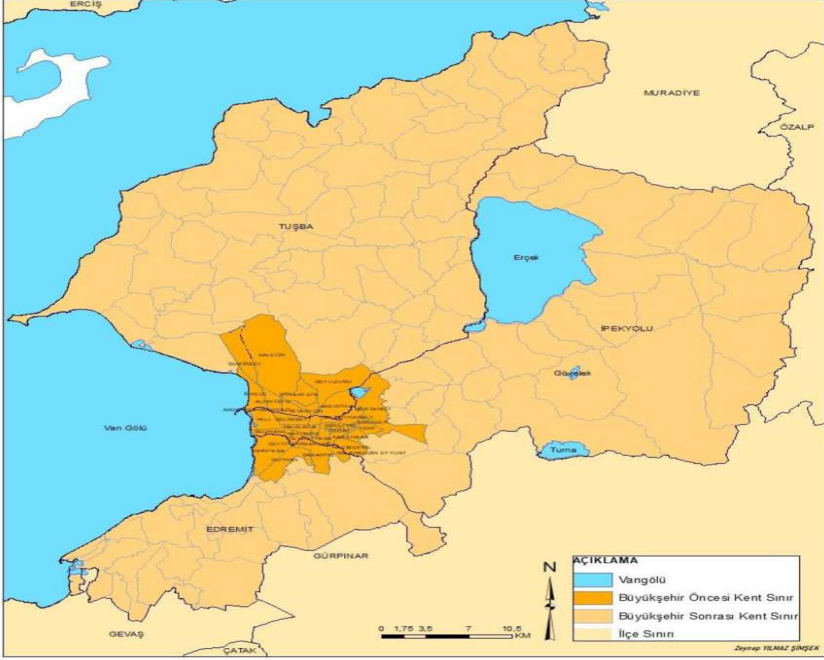


**Foto 11.** *Kalecik mahallesi TOKİ konutları*

### **2.2.5. 2013 Yılında Büyükşehir Olma Süreci**

Van ilinin 6360 Sayılı Kanun ile Büyükşehir Belediyesine dönüştürülmesi sonrasında il sınırları ve büyükşehir belediye sınırları örtüştürülmüştür. İl özel idaresi kaldırılarak İpekyolu ve Tuşba ilçeleri merkez ilçe olmuş Edremit ilçesinin sınırı genişletilmiştir. Merkeze bağlı mahallelerin birleştirilmesi ile sınır değişiklikleri gerçekleşmiş, 8 belde belediyesi kapatılmış, ilçe belediye sayısı 13'e yükselmiş ve 580 köy mahalle olmuştur (İzci, Turan, 2013: 142). 2014 yılında yapılan yerel seçimler sonrasında Van artık fiili olarak Büyükşehir Belediyesi statüsüne kavuşmuştur. Bu değişikliklerden sonra Van merkezde oluşturulan üç ilçeden İpekyolu'nda 50, Tuşba'da 67, Edremit'te ise 30 mahalle meydana gelmiştir. Diğer ilçelerde tüm köylerin tüzel kişiliği kaldırılmış, tüm belde ve bucaklar kapatılarak mahalleye dönüştürülmüştür (Kalkan ve ark., 2019: 5011-5012). 6360 sayılı yasa kapsamında Van Büyükşehir Belediye sınırları dâhilinde idari bağıllık ve sınır değişikliği yapılmıştır. Merkeze bağlı köyler ve bazı mahalleler Edremit ilçesine bağlanmış ve Şabaniye Mahallesi'nin bir kısmı Cevdetpaşa Mahallesi'ne eklenmiş, Hacıbekir Mahallesi'nin bir kısmı ise Şabaniye Mahallesi ile birleştirilmiştir (İzci, Turan, 2013: 131) (Harita 8).





**Harita 8.** Van'ın büyükşehir olmadan önceki ve sonraki kentsel alan sınırı

Van kentinde nüfus artışı ve kentsel gelişmeyi aynı paralelde yönetebilmek amacı ile 1976,1978 ve 1996 yıllarında yapılan imar planları ve 2013, 2018'de yapılan ilave ve revizyon imar planları kararları ile arazi kullanımı gerçekleştirilmiştir. 2013 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığının onayladığı Van İmar planından 3 yıl süreyle yetkili kılınan bakanlık İmar planını 7 etapta onaylamıştır. Planların amacı yaşanabilir bir çevre ve sürdürülebilir bir mekân oluşturmak, mekânsal farklılıkları ortadan kaldırmaktır. Bu doğrultuda 2018 yılında hazırlanan Van Çevre Yolu ve Civarı İlave ve Revizyon Nazım ve Uygulama İmar planları hazırlanmıştır (Uğurlar, 2019: 456-457).

Van kentine ait onaylanmış ve uygulanmakta olan imar planına göre belirlenen kentsel gelişme alanları kentin güneyindeki yapılaşmamış alanlar ve bunların çevresinde yer alan kuru tarım arazileridir. Çevre düzeni planında ise çevre yolu eşik kabul edilmiş, Kurubaş köyü çevresindeki gelişme alanları hariç imar planındaki çevre yolunun dışındaki alanlar gelişmeye kapatılmıştır. Yürürlükte olan nazım ve uygulama imar planlarına göre kentsel gelişimin planlı alanlar dışında geliştiği görülmektedir. Bu dönemde plansız kentleşme ve kentsel altyapı eksikliği kentin en önemli sorunları olmaya devam etmektedir. Van'da kentsel gelişim sürecinde önemli bir kırılma noktası olan Van depremi kente maddi ve manevi pek

çok zarar vermiştir. Depremin etkilerinin büyük oranda silindiği kentte, kent planlarına yapılan revizyonlarla kentsel mekân, otopark, yeşil alan ve altyapı yetersizliğinden kaynaklanan sıkıntılarla boğuşmaktadır. Bu süreçte kentin kültürel kimliğine ve dokusuna ait olmayan çeşitli yapı şekilleri üretilmiştir. Günümüzde Van kentsel gelişim süreci içerisinde mekânsal özgünlükten uzak bir görüntüye sahiptir. Geçmişte yaşanan tarihi olaylar kentin sürekliliğini kaybetmesine neden olsa da kentteki yapılar özgün ve yerel kimlik öğelerini taşımamaktadır.

## SONUÇ

Kentler, kuruldukları tarihten günümüze kadar geldikleri süreç içerisinde çeşitli evrelerden geçmiş, sahip oldukları fiziki unsurlar ve içinde yaşayan beşerî faktörler tarafından şekillenmiş farklı kullanım alanlarına ayrılmışlardır. İnsanoğlunun daima daha iyi yaşam standardına erişebilme isteği kentleri biçimsel ve fonksiyonel anlamda değişime uğratmış ve kentlere doğru bir nüfus hareketliliğine sebep olmuştur. Göçlerle kentlere gelen ve burada yaşama imkânı bulmaya çalışan göçmenler kente adaptasyon sürecinde gerek fiziki anlamda gerekse ekonomik ve sosyolojik anlamda kentsel sorunların kaynağı olmuşlardır. Kentlerde göçlerle beraber artan nüfusun barınma ihtiyacına dayalı ortaya çıkan konut sorununa yönelik olarak yapılan konut üretim faaliyetleri; kentlerin fiziksel anlamda genişlemesine, büyümesine ve yeni gelişme akslarının oluşmasına neden olmaktadır. Van kentinde de bu bağlamda gelişen yeni kentsel alanlar oluşmuş ve zamanla kent merkezine eklenmiştir. Ayrıca kentlerin kuruluş gelişme ve nihai durumunda etkili olan unsurların başında gelen konut sorunu, göçler dışında doğal afetlere bağlı olarak da kentin biçimlenmesinde yeni kalıplarının oluşmasında önemli bir faktördür. Van kentinde ciddi bir konut açığını ortaya çıkaran 2011 depremlerinden sonra yaşanan konut sıkıntısı özel kesim ve kamu konut desteği ile giderilmeye çalışılmış ancak hala kentte konut sorunu giderilememiştir. Deprem sonrası özellikle kamu konut üretim modeli olan TOKİ toplu konutları günümüzde neredeyse bütün kentlerde şekilsel olarak kent gelişim yönünün aksine bir gelişim yönü belirlemektedir. TOKİ konutları kentin kuzey güney yönünde mesafenin büyümesine sebep olurken, kentin doğusunda Kalecik konutları ile kentsel alan sınırı genişlemiştir. Ayrıca çoğunluğu Edremit ilçesinde yapılan toplu konutlar bugün kentin Edremit güzergâhına doğru gelişimini sağlamış Edremit ilçesine doğru yol boyu alanlar imara açılarak yeni modern binaların yapımına imkân verilmiştir. Bununla birlikte kent merkezi iş alanı ve civarında konut profili değişmiş lüks apartman konutları ve rezidanslar yapılarak bu bölgelerde konut kiralari ve fiyatları oldukça yükselmiştir.

2012 yılında çıkarılan 6360 Sayılı Büyükşehir Yasası ile Van kentinin büyükşehir statüsüne getirilerek kentsel alan sınırı genişlemiş ve kent

nüfusu büyümüşür. Kentin mekânsal gelişim sürecinde kentsel alanın sınırının değişimi ve genişlemesi bakımından büyükşehir olma durumunun önemi büyüktür. Kentlerin mekânsal gelişim sürecine etki eden çeşitli faktörlerin başında gelen konut üretim faaliyetlerinin etkisinin önemli olduğu Van kentinde gecekonduyla başlayan bu süreç TOKİ'lerle devam etmiş günümüze kadar gelmiştir. Kentin kurulduğu güne bugüne gösterdiği değişimlere paralel olarak değişen ve dönüşen konut tipleri; kentte yaşayanların sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel özelliklerinin yanında kentin coğrafi özelliklerine göre değişime uğramıştır. Tek katlı, düz damlı, kerpiç, taş ve ağaçlardan yapılan eski kent konutları gelişen günümüz şartlarına ayak uydurarak daha modern apartman, rezidans ve site olarak tabir edilen konut tiplerine dönüşmüştür. Tek katlı konutlara ve gecekonduya günümüzde hala rastlanmakla beraber bunların büyük oranda dönüşümü söz konusudur. Ayrıca üst gelire sahip grupların kent dışında daha güvenli gördükleri mahallelerde villa tipi konutlara rağbet ettiği görülmektedir. Son yıllarda sayıları artan villa tipi müstakil konutlar Edremit ilçesi mahallelerinde yapılmaya başlanmış günümüzde ise diğer pek çok mahallede yaygın olarak yapılmaktadır.

## KAYNAKÇA

- Ağaoğlu, S. (2007). Van Şehir Dokusu ve Tarihi Eserlerinin Tahrip Edilmesinde Ermenilerin Rolü, A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, (35), 311339.
- Alp, Ş. (2016). Geleneksel Van Bahçe Kimliğinin Temel Unsurları, Plant Dergisi, <http://Www.Plantdergisi.Com/Yazi-Doc-Dr-Sevketalp239.Html> (13.02.2018).
- Cuinet, V. (1892). La Turquie d'Asie, Geographie Administrative: Statistique, Descriptive et Raisonnee de Chaque Province de l'Asie-Mineur, (1), Paris.
- Deniz, O. (2009). Van Kent Merkezine Yapılan Göçler ve Göçün Kentsel Gelişim Üzerine Etkisi, TÜCAUM V. Ulusal Coğrafya Sempozyumu (16-17 Ekim 2008), Ankara, 175-186.
- Deniz, O., Etlan, E. (2009). Kırdan Kente Göç ve Göçmenlerin Uyum Süreci Üzerine Bir Çalışma: Van Örneği, Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi, 6(2), 472498.
- Eriçok, A., (2019). Küreselleşme Bağlamında Van'ın Kent Turizmi Olanaklarının Değerlendirilmesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (44), 171-191.
- İzci, F., Turan, M. (2013). Türkiye'de Büyükşehir Belediyesi Sistemi ve 6360 Sayılı Yasa ile Büyükşehir Belediyesi Sisteminde Meydana Gelen Değişimler: Van Örneği, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 18 (1), 117-152.
- Kalelioğlu, E. (1980). *Şehir Coğrafyası Bakımından Van*, (Yayınlanmamış Doçentlik Tezi). Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Ülkeler Coğrafyası Kürsüsü, Ankara.
- Kalkan, Y., Bozdoğan, S., Benek, S. (2019). 6360 Sayılı Kanunun Van İli Kırsal Alanının Gelişimine Etkisinin İncelenmesi, International Social Sciences Studies Journal, 5(44), 4996-5014.
- Kamacı, Karahan, E., Keme., S. (2019). Kalıcı Afet Konutlarında Konut Memnuniyeti Üzerine: Van-Kalecik Kalıcı Afet Konutları Deneyimi, 1. Uluslararası Şişli Bilim Kongresi, İstanbul.
- Kemeç, S., Kamacı, E. (2016). Van Kenti Makroform Gelişimi ve Konut Stoğunda Değişim: 1980-2012 dönemi, Suvat Parin (Ed), Van Kent Araştırmaları içinde (54-84). İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Keser, Ü. (2009). Van Kenti ve Yapılar, Van Kent Sempozyumu Bildiriler Kitabı içinde (34-52), Ankara: Mattek Matbaacılık.
- Kılıç, G. (2014). TRB 2 Bölgesi Mevcut Durum Analizi 2014, Kentsel Büyüme ve Planlama, Sayı: 10, DAKA.
- Kılıç, G. (2014). TRB 2 Bölgesi Mevcut Durum Analizi 2014, Kentsel Büyüme ve Planlama, Sayı: 10, DAKA.

- Kılıç, O., (1994). Van Sancağı (1548-1648). (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ.
- Kızılaslan, E. (2001). Van Şehri, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Konyar, E. (2015). Urartu Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda Eysel Mekanlar, Proje Kesin Raporu, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi.
- Lynch, H.F.B. (1901). Armenia Travels and Studies, Vol. II, London, Longmans Green, And Co.
- Öztürk, Ş. (1998). Mimari Açıdan Tarihi Van Evleri, Dünyada Van Dergisi, (12), 26-28.
- Öztürk, Ş. (2004). Mimarlık ve Kent: Turkuaz: Denizin Coğrafyasında: Eski Van Şehri, Mimarlık Dergisi, (317), 52-59.
- Şahin, H. (1987). Türkiye'de İstihdam Sorununun Nedenleri ve Çözüm Yolları, **İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi Mecmuası**, (Prof. Dr. S.F. Ülgener'e Armağan), (43), 335-345.
- Tuncel, M. (2012). "Bugünkü Van", **İslam Ansiklopedisi**, (XLII, s. 510-512). İstanbul: TDV Yayınları.
- Uğurlar, A. (2019). Van Kentsel Gelişimi ve Güncel Konut Piyasası İlişkisinin Değerlendirilmesi, **İdealkent Dergisi**, 27 (10), 447-488.
- Van Çevre Şehircilik İl Müdürlüğü, 2011.
- Van İmar Planı Açıklama Raporu, 1978, İller Bankası

