

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**MANAVGAT KENTİNİN ÖZELLİKLERİ VE KENT
MERKEZİNİN TRAFİK SORUNU VE ÇÖZÜM
ÖNERİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

İSMAİL ASKER

İSTANBUL, 2015

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**MANAVGAT KENTİNİN ÖZELLİKLERİ VE KENT
MERKEZİNİN TRAFİK SORUNU VE ÇÖZÜM
ÖNERİLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

İSMAİL ASKER

Tez Danışmanı: Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI

İSTANBUL, 2015

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Manavgat Kentinin Özellikleri ve Kent Merkezinin Trafik Sorunu ve Çözüm Önerileri

Öğrencinin Adı Soyadı: İSMAİL ASKER
Tez Savunma Tarihi: 14.04.2015

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç.Dr. Nafiz ARICA
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof.Dr. Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

_____ Jüri Üyeleri _____

_____ İmzalar _____

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Mustafa ILICALI

Üye
Yar. Dç. Dr. Nilgün CAMKESEN

Üye
Dç. Dr. Halit ÖZEN

TEŐEKKÜR

‘‘MANAVGAT KENTİNİN ÖZELLİKLERİ VE KENT MERKEZİNİN TRAFİK SORUNU VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ’’ konulu tez çalışmamda bana destek olan, yakın ilgi, hoşgörü ve toleransını benden esirgemeyen, önerileri ile beni yönlendiren ve destek olan Prof. Dr. Mustafa ILICALI, Yardımcı Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN, İnş. Yük. Müh. Edip DEMİR’e teşekkürlerimi sunarım.

Bu yolculuktaki en önemli kilometre taşlarından biri olan yüksek lisans eğitimime başlamamda bana destek olan Ilica Belediye Başkanım Sayın Rafet ÜNAL’a, Manavgat Belediye Başkanım Şükrü SÖZEN’e, iş hayatımda toleransları ile bana yardımcı olan mesai arkadaşlarıma, Yüksek lisansa başlamam için bana büyük katkısı olan mesai arkadaşım Gülçin ÇELİK’e, çalışmalarım sırasında gerek fikren gerekse benimle birlikte çalışarak bana yardımcı olan Manavgat Belediyesi çalışanı Mustafa DOĞAN’a ve bana hep destek olan ve inanan kızlarım ve eşime sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

İSTANBUL, 2015

İsmail ASKER

ÖZET

MANAVGAT KENTİNİN ÖZELLİKLERİ VE KENT MERKEZİNİN TRAFİK SORUNU VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İsmail Asker

KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mustafa ILICALI

Ocak 2015, 103 sayfa

Kentler büyüyüp geliştikçe mevcut olan ulaşım altyapıları buna cevap verememektedir, böylece kentlerde ulaşım sorunları artmaktadır. Ayrıca taşıt sahipliğindeki artış ve bireysel ulaşım araçlarına yönelim, toplu taşıma araçlarının verimsiz kullanımı kentiçi ulaşım sorunlarını artıran faktörler arasında yer almaktadır.

Bu çalışmada kentsel ulaşım sorunları, önce genel ve Ülke bazında ele alınarak, daha sonra Manavgat ilçesi sorunlarına indirgenerek ele alınmış ve çözümlerine ilişkin öneriler üretilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Trafik, Ulaşım

ABSTRACT

**“FEATURES OF MANAVGAT AND TRAFFIC PROBLEMS OF THE CITY
CENTER AND THE SOLUTIONS”**

İsmail Asker

URBAN SYSTEMS AND TRANSPORTATION MANAGEMENT

Thesis Consultant : Prof. Dr. Mustafa ILICALI

January 2015, 103 Pages

As the cities grow and develop, the existing transportation infrastructure can not be adequate. Thus, the problems of transportation increase. Additionally, the increase in ownership of vehicle and orientation of individual transport, inefficient use of public transport are among the factors that increase the urban transportation problems.

In this study, urban transportation problems are considered firstly as general and on the basis of country and then are discussed by connecting with the problems of Manavgat and suggestions for solution have been tried to develop.

Keywords: Traffic, Transport

İÇİNDEKİLER

TABLolar	v
ŞEKİLLER	vii
KISALTMALAR	viii
1. GİRİŞ	1
2. TÜRKİYE’DE KENTİÇİ ULAŞIM	4
2.1 KENT İÇİ ULAŞIMIN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU	4
2.2 TÜRKİYEDE KENT İÇİ ULAŞIMDA HUKUKİ YAPI	6
2.2.1 Merkezi Yönetimin Kentiçi Ulaşımında Yetki ve Sorumlulukları	6
2.2.2 Yerel Yönetimlerin Kentiçi Ulaşımında Yetki ve Sorumlulukları	8
2.2.3 Kentiçi Ulaşım ile İlgili Diğer Mevzuat	11
2.3 TÜRKİYEDE KENT İÇİ ULAŞIMIN GENEL SORUNLARI	14
3. KENTSEL ALAN KULLANIMI	17
3.1 TANIMLAR VE STANDARTLAR	17
3.1.1 Kent, Kentleşme, Semt ve Mahalle Kavramları	17
4. MANAVGAT’IN DOĞAL VE KÜLTÜREL ÖZELLİKLERİ	21
4.1 COĞRAFİ KONUM	21
4.1.1 Manavgat’ın Tarihçesi ve Manavgat Adının Kaynağı	23
4.1.2 Doğal Çevre Analizi	23
4.1.2.1 Jeomorfolojik ve Topoğrafik Durumu	23
4.1.2.2 Jeolojik durum, depremsellik durum	25
4.1.2.3 Hidrolojik yapı	26
4.2 TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ	27
4.3 KENT ESTETİĞİ, KENT İMAJI	34
4.4 İDARİ DEMOGRAFİK YAPI	35
4.4.1 İdari Yapı	35
4.4.2 Demografik Yapı	36
4.5 EKONOMİK YAPI	51
5. MANAVGAT MERKEZ İLÇESİ AÇIK-YEŞİL ALANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	55
5.1 İMAR PLANINDAKİ YEŞİL ALAN DURUMLARI	55

5.2 MEVCUT YEŞİL ALAN DURUMU.....	58
5.3 MANAVGAT İLÇESİ MEVCUT ARAZİ KULLANIM DURUMU.....	59
5.4 MANAVGAT İLÇESİ İMAR PLANI KARARLARI.....	70
6. MANAVGAT'IN KENTİÇİ ULAŞIM SORUNLARI.....	75
6.1 MANAVGAT KENT MERKEZİNİN ULAŞIM VE PLANLAMA SORUNLARI	77
6.2 YAPILMASI DÜŞÜNÜLEN KÖPRÜLER.....	82
7. SONUÇ	87
7.1 MANAVGAT'IN KENTİÇİ ULAŞIM SORUNLARINA YÖNELİK ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	87
7.1.1 Otopark alanlarının Genişletilmesi.....	88
7.1.2 Şehrin İçindeki Yolların Düzenlenmesi.....	88
7.1.3 Toplu Taşıma.....	89
7.1.3.1 Şehrin Toplu Taşıma Sistemleri	89
7.1.4 Manavgat Irmağından Yararlanma	94
7.1.5 Manavgat Antalya Caddesi ile İbrahim Sözen Caddelerini birbirine bağlayan Merkez Köprüsünün giriş çıkışında oluşan şişe Boynu İncelemesi	95
7.2 ŞEHİR İÇERİSİNDE BİSİKLET YOLLARININ OLUŞTURULMASI.....	97
KAYNAKÇA.....	100
ÖZGEÇMİŞ.....	103

TABLolar

Tablo 2.1: Kentiçi ulaşımla ilgili orta ve uzun vadeye yayılabilecek olan Politikalar	6
Tablo 4.1: Eğitim derecelerinin alansal dağılımı	25
Tablo 4.2: Manavgat yerleşiminde bulunan koruma alanları	33
Tablo 4.3: Bölgedeki illerin yıllık nüfus artış hızı.....	37
Tablo 4.4: Ülke, bölge, il, merkez ilçe ve Manavgat nüfus gelişimi	39
Tablo 4.5: Ülke, bölge, il, merkez ilçe ve Manavgat nüfusları gelişim indeksi	39
Tablo 4.6: Antalya ili ilçelerinin toplam, kentsel ve kırsal nüfus gelişimleri.....	40
Tablo 4.7: Antalya ili ilçelerinin kentsel, kırsal ve toplam nüfusları	42
Tablo 4.8: Manavgat, Antalya il geneli ve ülke nüfuslarının yıllara göre Değişimi	43
Tablo 4.9: Manavgat Kent Nüfusunun Yıllara Göre Değişimi	43
Tablo 4.10: İl geneli ve Manavgat'ın göç durumu	45
Tablo 4.11: Toplam nüfusun merkez mahallelere dağılımı	46
Tablo 4.12: Kentsel nüfusun mahallelere göre dağılımı	48
Tablo 4.13: Nüfusun yaş gruplarına dağılımı	49
Tablo 4.14: Nüfusun yapısı	50
Tablo 4.15: Antalya İlindeki istihdam göstergeleri	53
Tablo 4.16: Antalya İli sektörel dağılım	54
Tablo 5.1: 25.06.1990 tarihi ile onaylı mevcut imar planında yeşil alan dağılımı	55
Tablo 5.2: 25.06.1990 tarihi ile onaylı planlarda ayrılan yeşil alan büyüklüğü ve kişi başına düşen yeşil alan miktarları	56
Tablo 5.3: Manavgat genelindeki yeşil alanların oluşum özelliklerine göre dağılımı	59
Tablo 5.4: Mevcut arazi kullanım büyüklükleri ve dağılımı.....	59
Tablo 5.5: Manavgat yerleşiminde bulunan koruma alanları	69
Tablo 5.7: Önceki imar planları.....	72
Tablo 5.8: Yürürlükteki imar planı alan dağılımı	73
Tablo 6.1: Şehirdeki belediye otoparkları	85
Tablo 7.1: Doğu garajından hareket eden araçlar ve yolcu sayısı.....	90

Tablo 7.2: Toplu taşıma araçlarının günlük sefer sayısı ve yolcu sayısı	91
Tablo 7.3: Toplu taşıma araçlarının günlük sefer sayısı (mevcut ve önerilen)	92

ŞEKİLLER

Şekil 4.1: Manavgat Kentinin bölgedeki yeri	22
Şekil 4.2: 1960 Manavgat'ından bir görüşüş	30
Şekil 4.3: Manavgat İlçesi merkez mahalleler haritası.....	47
Şekil 4.4: Manavgat Kentinin hava fotoğrafı	54
Şekil 5.1: 25.06.1990 tarihi ile onaylı Manavgat ilçesi imar planındaki yeşil alan dağılımı	57
Şekil 5.2: 25.06.1982 tarihi ile onaylı Manavgat kent bütünü imar planı	74
Şekil 6.1: 2006 yılında hazırlanan yol projesi.....	79
Şekil 6.2: Manavgat Merkezindeki tarihi köprü.....	81
Şekil 6.3: Rauf DENKTAŞ Yaya Köprüsü	81
Şekil 6.4 : Rauf DENKTAŞ Yaya köprüsü hava fotoğrafı.....	81
Şekil 6.5: Manavgat'tan bir görünüş	82
Şekil 6.6 : Manavgat Belediyesi tarafından yapılması düşünülen güzergah ve köprüler	83
Şekil 6.7: Araç köprüsü projesi	84
Şekil 6.8 Yaya köprüsü projesi	84
Şekil 6.9: Şehir içerisinde yol kenarına park etmiş araçlar	86
Şekil 7.1: Toplu taşıma araçları	93
Şekil:7.2 Merkez Köprünün mevcut durumu.....	96
Şekil:7.3: Merkez köprünün tadilat projesi.....	97
Şekil 7.4: Çift katlı bisiklet yolu.....	99

KISALTMALAR

- DPT : Devlet Planlama Teşkilatı
TSE : Türk Standartları Enstitüsü
UKOME : Ulaştırma Koordinasyon Merkezi
TÜİK : Türkiye İstatistik Kurumu
ADNKS : Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
M.Ö. : Milattan Önce
YUA : Yerleşime Uygun Alanlar
JEGA : Jeolojik Etüt Gerektiren Alanlar
YUOA : Yerleşime Uygun Olmayan Alanlar
KTVKKBK : Kültür ve Tabiat Varlıları Koruma Bölge Kurulu
DİE : Devlet İstatistik Enstitüsü
TAKS : Taban Alanı Katsayısı
KSS : Küçük Sanayi Sitesi
DSİ : Devlet Su İşleri

1. GİRİŞ

Türkiye’de 1980 sonrası nüfus artışı ve bunun kentsel boyutu üzerine sıklıkla konuşulmuş konulardan bir tanesidir. Özellikle ülkenin milli gelirinde tarımın göreceli payının düşmesiyle birlikte ortaya çıkan tarım sektörü kaynaklı işsizlik yurttaşların kırsal alandan kentsel alana doğru kaymalarında önemli bir etken olmuştur. Öte yandan sanayi sektörünün gelişmesine koşut olarak bu sektörde ortaya çıkan emek talebi de söz konusu gelişmenin “çekici” gücünü oluşturmuştur (Keleş, 2004: 70–74). Dolayısıyla son 25 yıllık süreçteki kentsel değişimin temel nedenlerinden birisi olarak bu gelişmeyi ifade etmek yanlış olmayacaktır.

Kentsel gelişmenin birtakım teorik ve pratik türevsel etkilerinin olduğunu da kabul etmek gerekecektir. Teorik etkileri siyasal, iktisadi ve sosyal etkiler alt başlıklarında toplamak mümkündür. Siyasal anlamda söz konusu süreç yurttaşları daha fazla politize etmiştir. Kırsal alanın vermiş olduğu bilinçsizlik ortadan kalkmıştır. Ancak bu durumun gecekondular gibi alanlarda oluşan alt kültür çerçevesinde daha çok milliyetçi-muhafazakâr siyasal eğilimleri desteklediği söylenebilir (Pınarcıoğlu, Işık, 2001a: 95–190). Bu sürecin iktisadi etkileri ise genel itibarıyla üretim yapısındaki değişikliklerde kendisini göstermektedir. Kırdaki kendi toprağının sahibi olan yurttaşlar kentte daha çok mavi yakalı olarak ifade edilen sınıfı toplumsal tabakayı oluşturmuşlardır.

Kentsel gelişmenin sosyal etkileri ise gelir dağılımı çerçevesinde ortaya çıkmıştır. 1980 sonrasında ciddi biçimde bozulan bir dağılım söz konusudur. Bunun sonucunda da yoksulluk bir sosyal fenomen olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle toplumsal sistemin dışına çıkan “sistem-dışı yoksullar” kentlerde marjinal sektörlerin oluşmasına neden olmuş (Pınarcıoğlu, Işık) ve bu durum kamunun sosyal devlet olmasından kaynaklanan harcamalarının azalmasıyla daha da ciddi bir hal almıştır.

Kentsel gelişmenin pratik sonuçları çerçevesinde bakıldığında ise birçok başlık saymak mümkündür. Ancak bunun en önemli sonuçlarından bir tanesinin kentsel nüfusun ülkesel nüfus artışından daha hızlı artış göstermesidir. Bu da kentlerin önemini daha da

arttırmıştır. Bazı kentler yüzölçümü olarak da büyümüş ve bu durum bir takım sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu anlamda bakıldığında kentsel nüfusun ve yüzölçümünün artmasının en pratik sonuçlarından birisi kentiçi ulaşımın niteliğidir. Çünkü söz konusu gelişim bu unsurun hızla ön plana çıkmasını sağlamıştır.

İfade edilen teorik çerçeveye koşut olarak bu çalışmada kentiçi ulaşımın ne olduğu, kentbilimsel anlamda neden “sorun” olarak adlandırılabileceği ve sorunlar üzerinde olası çözüm önerileri Manavgat kenti özelinde ifade edilecektir. Çalışma öncelikle kentiçi ulaşımın teorik yapısını ifade edecektir. Daha sonra Manavgat’ın kentsel yapısı analiz edildikten sonra bu kentin ulaştırma sorunu ortaya konulacak ve son olarak da bu sorun için çözüm önerileri sunulacaktır.

Manavgat kent merkezi kentiçi ulaşım başta olmak üzere birçok sorunla gün geçtikçe büyümektedir. Bu çalışmanın yapılmasının temel nedenlerinden bir tanesi Manavgat kent merkezinin yerel düzeyde yönetiminin ve bu kentin yaşamakta olduğu sorunların, plansız kentleşme / yoğun iç göç-nüfus artışı sorunları etrafında diğer kentlerden farklı bir durum oluşturmasıdır. Manavgat’ın yaşamakta olduğu kentiçi ulaşım sorunu ise, bu sorunların en başta gelenidir. Bu çalışmanın konusu, Manavgat’taki kentiçi ulaşım sorununun ortaya çıkması süreci veya diğer bir deyişle bu sorunu üreten etmenler ve de bu soruna bulunabilecek olası çözümler değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Kentbilim çerçevesinden Manavgat’ın incelenmesi ve bu inceleme sonucunda varılan olgulardan hareketle, Manavgat’ın kendisine özgü sorunlarına Manavgat’ın kendisine özgü çözüm önerilerinin üretilmesi çok acilen yapılması gereken bir iştir. Bu acilliğin iki ana dayanağı ise, bu ilçenin tarım ve turizm gibi iki ana sektörde ülke ekonomisi için kritik bir rol üstlenmiş olmasıdır. Aynı zamanda yirminci yüzyılın son çeyreğinde bu iki sektördeki hızlı dönüşüm ve gelişme Manavgat’ın kentsel sorunlarının kaynağı olan yoğun iç göçün de nedenidir. Yani, Manavgat kent merkezini önemli kılan ve belirli bir düzenlilikle yönetilmesini zorunlu hale getiren şey, ülkemiz için ekonomik-stratejik açıdan önemli bu iki sektörün kent merkezi etrafında konumlanmış olması ve aynı zamanda bu iki sektör dolayısıyla kent nüfusunun hızlı artışıdır.

Manavgat'ın fiziki konumu gereği diğer kentlerden ayrıldığı noktaların tespit edilerek alternatif yerel yönetim stratejilerinin oluşturulması, geniş bir bakış açısıyla ele alındığında, sadece bu kentte yaşayan insanların değil, tüm Türkiye'nin ve hatta Akdeniz havzasının geleceğinde ciddi değişimlere neden olabilecek bir potansiyele sahiptir. Bu noktada şunu açıkça belirtmek gerekir ki; düzensiz-hızlı kentleşme ve yoğun iç göç sonucunda hızlı nüfus artışı birçok kentin ana sorunlarıdır. Ancak, Manavgat'ı farklı kılan kentleşme açısından yaşadığı sorunların, üzerinde bulunduğu coğrafya açısından önem arz etmesinin yanında bu sorunları yaşamasının nedeninin de aynı zamanda üzerinde bulunduğu coğrafya olmasıdır.

Bu coğrafi konumlanışın getirileri, ulusal ve uluslararası pazarlara ulaşım olanaklarının gelişmesi ile iyice ortaya çıkmıştır. Manavgat kent merkezinin üzerinde bulunduğu bölgenin ve mahallelerinin iklim-toprak koşulları bakımından özellikle ihracata yönelik yoğun tarımsal üretime uygun olması, bir yandan Manavgat ekonomisinde sürekli bir gelişme sağlarken; 1985-90 sonrasında Manavgat sınırları içinde barındırdığı kültürel- arkeolojik miras, büyük plajları, iklimi ve arka arkaya yapılan büyük çaplı turizm yatırımları ile uluslararası piyasalara turizm hizmeti satar hale gelmiştir.

Ancak, hem bu sektörlerdeki hızlı gelişme kente olan iç göçü hızlandırmış, hem de zamanında kentiçi ulaşımına ilişkin planlı ve yeterli yatırımın yapılmamış olması, bizzat bu sektörleri kentiçi ulaşımı olumsuz yönde etkileyen etmenlere dönüştürmüştür.

Dolayısıyla Manavgat için herhangi bir sorunun analiz edilmesi mikro ölçekli bir değerlendirmenin yanı sıra makro bakış açısını da gerekli kılmaktadır. Onun için Manavgat'ın kentiçi ulaşım sorununa bakmadan önce Türkiye genelinde bu olgunun analiz edilmesi gerekmektedir.

2. TÜRKİYE'DE KENTİÇİ ULAŞIM

Kentiçi ulaşım son yıllarda giderek önem kazanan bir başlık olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum özellikle Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında diğer planlardan farklı olarak doğrudan kentiçi ulaşımı açıklamayı amaçlayan bir komisyon kurulmasıyla devlet nezdinde de belirginlik kazanmıştır. Komisyon raporu çerçevesinde bakıldığında kentiçi ulaşımın kentler arası ulaşım ile birlikte ele alınması, güvenlik için ilgili trafik yasalarının bir an önce hazırlanarak yürürlüğe girmesi, yönetim ve denetim düzenlemelerinin yeniden ele alınması, kitle taşımacılığının önündeki engellerin kaldırılıp daha güvenli ve daha ekonomik bir ulaştırma sistemlerinin kurulması, kentlerde ulaştırma ve imar planlarının birleştirilerek değerlendirilmesi, ulaşımın altyapı planlaması ile ulaşımdan sorumlu kurum ve kuruluşlar arasında eşgüdüm sağlanması konuları ön plana çıkan başlıklardır (DPT, 2001).

Öte yandan kentiçi ulaşımın önümüzdeki süreçte daha fazla dikkatle ele alınması gereken bir başlık olduğu kesin olarak raporda belirtilmiştir. Bu konudaki hedeflerin belirlenmesi, orta ve uzun vadeli stratejilerin belirlenmesi, merkezi ve yerel yönetimler arasında görev paylaşımının yapılması, artan nüfusla koşut olarak büyüyen kentiçi ulaşım talebinin karşılanmasına yönelik geniş perspektiflerin oluşturulması plan çerçevesinde belirtilen önceliklerdir.

2.1 KENT İÇİ ULAŞIMIN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU

Son yıllarda ön plana çıkan gelişmiş raylı ulaştırma sistemleri gibi değişikliklerin haricinde Türkiye'de kentiçi ulaşım çerçevesinde yapısal ve uzun vadeli bir politika izlendiğini söylemek güçtür. Daha çok artan taleple orantılı olarak altyapı geliştirmesi yapılmadan pratik çözümler bulmak gibi gelişmeler karşımıza çıkmaktadır. Gerek merkezi yönetim gerekse yerel yönetimler örneğin otobüs sayısını arttırmanın yanı sıra karayolu kalitesinin de arttırılması gerektiği düşüncesine çok fazla itibar etmemiştir. Onun için kentiçi ulaştırma yapısının son 25 yılda genel olarak karayolu ağırlıklı bir nitelik taşıdığını ifade etmek gerekmektedir. Bunun yanı sıra son yıllara kadar sayısı hızla artan kentsel toplanma noktalarının örneğin hipermarketlerin, büyük sinema ve

tiyatroların, stadyumların- yanında yeterli otopark yapılmaması özellikle bireysel kentiçi ulaşımı tercih eden yüksek gelir gruplarının yaşadığı yerlerde önemli sorunlar olarak karşımıza çıkmıştır. Nüfus artışına koşut olarak bu sorunlar da niceliksel ve niteliksel olarak büyümüştür.

Türkiye’de kentiçi ulaşımın belkemiğini karayolu sağlamaktadır. Örneğin İstanbul’un kentiçi ulaşımında karayolu ulaşımı yüzde 91 gibi büyük bir yüzdeye sahiptir. Raylı taşıma yüzde 5 ve deniz taşıması da yaklaşık yüzde 2’lik bir orana sahiptir.¹

Karayolu ulaşım ağı genel itibariyle dört grupta toplanmaktadır. İlk grup otoyollardır. Bunlar daha uzun mesafeleri birbirine bağlamak için kullanılan ve bu sayede kentiçi trafiğini de hafifleten yollardır. Ardından birinci derece yollar gelmektedir. Bunlar kent karayolu ağının büyük bir bölümünü oluşturan ve bölgeler arası yolculukların yapılmasını sağlamaktadır.

İkinci derece yollar ise konut dokusunu bölgesel toplayıcı yollara bağlayan yerel toplayıcılık vazifesi gören yollardır. Son olarak üçüncü derece yollar bulunmaktadır. Bunlar konut dokusu içinde dağıtıcı olan genel ağa bağlı olan ama fazla etkisi olmayan yollardır (Saatçioğlu 2006).

Yolların yapısının yanı sıra kentiçi karayolu ulaşımının başka önemli öğeleri de bulunmaktadır. Bunlardan ilki otopark sorunudur. Özellikle bireysel kentiçi ulaşımın tercih edildiği büyük kentlerde otopark bulma meselesi önemlidir. Yerel yönetimler ve imar mevzuatına göre belediyeler ilgili otopark alanlarını belirleyip gerekli koordinasyonu sağlamak zorundadır. Ancak Türkiye’de bu görevin yeterince yerine getirildiğini söylemek olanaklı değildir. Bunun sonucu olarak da kentin çeşitli yerlerinde düzensizce yığılmış taşıtlar görmek mümkün olmaktadır.

İkinci olarak yolların durumundan söz etmek gerekmektedir. Karayolu ulaştırmasında genel itibariyle ulaşımı gerçekleştirecek araca önem verilmekte ancak yolların durumu ikincil olarak değerlendirilmektedir. Gerek altyapı hizmetlerinin yeterince verilmesi gerekse sinyalizasyon gibi destek hizmetlerinin yapılması önemlidir.

¹ Oranlar için bkz. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Daire Başkanlığı, 2002. *İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası Raporu*, İstanbul: İBB Yayınları.

Karayolu ulaştırmasındaki bir diğer önemli konu ise bireysel-toplu taşıma tercihidir. Her ne kadar bu tercih birincil olarak gelir düzeyine bağlı olarak değerlendirilse de nitelikli toplu taşıma sistemlerinin eksikliği de bireysel taşımanın ön plana çıkmasına etki etmektedir. Hızlı, konforlu ve güvenli araçların bulunması üst gelir gruplarını da bu araçları kullanmaya yöneltecek faktörlerden olacaktır.

2.2 TÜRKİYE'DE KENT İÇİ ULAŞIMINDA HUKUKİ YAPI

Yönetim hukuku çerçevesinden ele alındığında kentiçi ulaşımı düzenleyen birçok hukuki kaynak olduğu söylenebilir. Ancak yetki konusunda merkezi yönetim ve yerel yönetimler arasında kesin bir ayırım olmadığı ifade edilmelidir. Ulaşımın genel çerçevesi konusunda yerel yönetimlerin ağırlıkta olduğu ifade edilse de planlama, projelendirme, ihale, yapım ve denetim gibi konularda merkezi yönetimin de yetkileri olduğu söylenebilir.

2.2.1 Merkezi Yönetimin Kentiçi Ulaşımda Yetki ve Sorumlulukları

Kentiçi ulaşımla ilgili daha çok üst düzeyde yürütölen ve yapısal anlamda orta ve uzun vadeye yayılabilecek olan politikalar genel itibariyle merkezi yönetim tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu anlamda belirli konularda Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Hazine Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık ve İşkân Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı yetkilidir. Bu konuda aşağıdaki tablo aydınlatıcı olabilir.

Tablo 2.1: Kentiçi ulaşımla ilgili orta ve uzun vadeye yayılabilecek olan politikalar

Görev	DPT	Hazine	TSE	Ulaştırma Bak.	Çev. ve Şeh. Bakanlığı	İçişleri Bakanlığı	Maliye Bakanlığı
Ulusal Politika Belirleme	X		X	X	X		
Yatırım ve Programlama	X			X	X		
Finansman	X	X					X
İşletme				X			
İnşaat ve Bakım				X	X		
Belediye Gelirleri	X	X				X	
Trafik Güvenliği						X	
Denetim				X	X	X	

Kaynak: DPT

Devlet Planlama Teşkilatı'nın kuruluş ve görevlerini düzenleyen 540 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'ye göre ülkenin doğal, beşeri, iktisadi bütün kaynakları çerçevesinde her türlü kaynak ve imkânların belirlenmesi ve sektörel bazda makro ölçekli politikaların belirlenmesi, kurum ve kuruluşlar arasında eşgüdüm sağlanması ve verimli bir kamu yönetiminin sağlanması Müsteşarlığın görevlerinden sayılmıştır. Bu genel yarıdan hareketle DPT'nin kentiçi ulaşım konusunda da genel görevli kamu kurumu olduğu yorumu yapılabilir. Öte yandan yerel yönetimlerin görev alanına giren konularda da onların kredi kullanmaları için ilgili yatırım bütçelerine onay vermek de yine 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu çerçevesinde Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı görevleri arasındadır.

Bunun yanı sıra ilgili yerel yönetim biriminin gerekli yatırımı yapabilmesi ve ihtiyaç duyduğu krediyi kullanabilmesi için Hazine Müsteşarlığı garantör olmaktadır. İlgili kredi şartlarının değerlendirmesini yapmak ve bu konuda birime müşavirlik hizmeti vermek de kurumun görevlerindedir.

Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'a göre de her türlü ulaştırma hizmetleri konusunda sistemlerin düzenlenmesi, teknik niteliklerin belirlenmesi, bu konuda çalışanların yeterliliklerinin belirlenmesi konusunda temel politikaların saptanması ve eşgüdümün sağlanması, ilgili konularda araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin yürütülmesi Ulaştırma Bakanlığı'nın görev ve yetkileri arasında sayılmıştır. Dolayısıyla kentiçi ulaşım konusunda da bakanlığın işletme, inşaat, bakım gibi başlıklarda yetkili olduğu tekrarlanmalıdır.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na bağlı olan Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görevlerini belirleyen 5539 sayılı kanuna göre devlet yollarının yapım ve diğer sorumluluğu kurumun görev alanına girmektedir. Her ne kadar kentiçini doğrudan ilgilendiren bir görev yokmuş gibi görünse de çevre yolları ve kent geçişlerinde Genel Müdürlüğün görevleri olduğu ifade edilebilir.

İçişleri Bakanlığı ise genel itibariyle karayollarındaki kolluk görevini yerine getirmektedir. Gerekli düzenin sağlanması ve sürücü ehliyetlerinin verilmesi de İçişleri

Bakanlığı'na bağılı Emniyet Genel Müdürlüğü'nün görev alanına girmektedir.

Son olarak Çevre ve Orman Bakanlığı'nın da hava ve gürültü kirliliğı konusunda ilgili mevzuatı gereğı sorumlulukları bulunmaktadır. Bu çerçevede kentiçi ulaşımın düzenlenmesi anlamında ve söz konusu konuların denetlenmesi alanında bakanlık görevlidir.

2.2.2 Yerel Yönetimlerin Kentiçi Ulaşımında Yetki ve Sorumlulukları

Kentiçi ulaşımında merkezi yönetimin genel eşgüdüm, planlama ve denetim gibi görevleri olmasına karşın, politikaların uygulanması konusunda yerel yönetimler daha ağırlıklı bir konuma sahiptir. Çeşitli ağların kurulması, işletilmesi tarihsel olarak da mahalli müşterek ihtiyaç olarak değerlendirilmiş dolayısıyla anayasal anlamda da yerel yönetimlerin görevleri arasında sayılmıştır. Nitekim yerel yönetimlerin hazırladığı kentsel planlarda bulunması gereken öğelerden bir tanesi de ulaşımaya ayrılacak alanların belirlenmesidir.

Son yıllarda Türkiye'de kamu yönetimi sisteminin bir dönüşüme sokulmak istendiğı açıktır. Özellikle son yıllarda siyaset felsefesi anlamında bu yeni kamu yönetimi düşüncesini benimsemesi de bu anlamda çarpıcıdır. Söz konusu yeni kamu yönetimi anlayışı genel itibariyle neoliberalizm kökenli minimal devlet ve güçlü hükümet düşüncesi üzerine inşa edilmiştir. Dikkat edileceğı üzere ilk bileşen olan minimal devlet merkezi hükümetin gücünün azaltılması ve yerel yönetimlere daha fazla ağırlık verilmesi gibi fikirler ekseninde ilerlemektedir. Bunun için de 1980'li yıllarda Avrupa'da başlayan reform düşüncesi son yıllarda Türkiye'de de tartışılmaya başlanmıştır.²

Bu amaçla Türkiye'de ilgili mevzuatta ciddi değışiklikler olmuştur. Bunlardan en önemlileri İl Özel İdaresi, Belediyeler ve Büyükşehir Belediyesi Kanunlarının yeniden yazılmasıdır. Bu sayede, yerel yönetim birimlerinin yetki ve sorumluluklarında

²Bu tartışmaların teorik arka planı için bkz. Süleyman Sözen (2004), *Yeni Kamu Yönetimi*, Ankara, Seçkin Yayınları.

değişiklikler meydana gelmiştir. Söz konusu değişimlerin en belirgin özelliği merkezi yönetimin yerel yönetimler üzerindeki hukuki denetimini ifade eden idari vesayet yetkisinin azaltılmasıdır.

Merkezi yönetimin taşra teşkilatının yerel yönetimler üzerindeki denetim ve gözetim yetkisi söz konusu yasal değişikliklerle birlikte azalmıştır.

Kentçi ulaşım alanındaki yetki ve sorumlulukları değerlendirmede bir karşılaştırma yapılabilmesi için eski ve yeni yerel yönetim mevzuatını incelemek yerinde olacaktır. 1580 sayılı Belediye Kanununa göre belediyeler belediye sınırları içinde özel güzergâhlar arasında yolcu aktarım aracı olarak otobüs, minibüs, otogar, tünel, trolley, füniküler işletmekle görevlendirilmiştir. Bu işler belediyelerin de iştirak edecekleri ortaklıklar yoluyla ve İçişleri Bakanlığı'nın da onayıyla, kamu hizmeti imtiyazı olarak da görülebilmektedir. Öte yandan kentlerdeki meydanları bulvar, cadde ve anayolları yapmak veya yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak ve Karayolları Trafik Kanununda belirtilen trafik düzenlemesinde ilişkin görevleri yapmak da belediyelerin sorumluluğundadır.

3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununa göre de yukarıda sayılan görevlerin Büyükşehir sınırlarına dahil olan kısımları bu organların görev alanına girmektedir. Ayrıca Büyükşehir Belediye Başkanının başkanlığında kurulacak Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin kentçi ulaşımında asli yetkili olması hükme bağlanmıştır. Bu merkezin esas amacı kara, deniz taşımacılığı ve raylı taşımacılığın eşgüdüm halinde yapılması ve verimli kamu hizmetinin sunulmasıdır.

1580 ve 3030 sayılı Kanunlar yeni Belediye ve Büyükşehir Belediyesi Kanunlarının yürürlüğe girmesiyle birlikte mülga olmuşlardır. 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu yürürlüğe giren yeni kanunlardır.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 7. maddesinin f bendine göre Büyükşehir ulaşım ana planını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu

üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek ve 15. maddesine göre toplu taşıma yapmak ve bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dahil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek Büyükşehir belediyesi görevleri dahilindedir.

Öte yandan kanunun 9. maddesi doğrudan ulaşım hizmetlerini ve kısaca UKOME olarak bilinen Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin görevlerini düzenlemektedir. Buna göre Büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla, büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluş temsilcilerinin katılacağı ulaşım koordinasyon merkezi kurulmaktadır. Büyükşehir ilçe ve ilk kademe belediye başkanları, kendi belediyesini ilgilendiren konuların görüşülmesinde koordinasyon merkezlerine üye olarak katılmaktadır. Ayrıca ulaşım koordinasyon merkezi toplantılarına gündemdeki konularla ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının (oda üst kuruluşu bulunan yerlerde üst kuruluşun) temsilcileri de davet edilerek görüşleri alınmaktadır.³

UKOME'nin kararları Meclis onayı ile birlikte yürürlüğe girmekte ve bütün kurum ve kuruluşlar için bağlayıcı olmaktadır. Bu konularda yerel yönetim organı yetkili olmasına rağmen merkezin çalışma esas ve usulleri ile bu kurullara katılacak kamu kurum ve kuruluş temsilcileri, İçişleri Bakanlığı tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenmektedir. Dolayısıyla çalışma esasları konusunda merkezi yönetim yetkilidir.5393 sayılı Belediye Kanununun 15. maddesine göre belediyenin temel yetki ve görevlerinden birisi olarak toplu taşıma yapmak sayılmıştır. Ancak yukarıdaki açıklamalardan da anlaşıldığı üzere Büyükşehir olan yerlerde ilgili Büyükşehir

³ Dikkat edileceği üzere bu durum son dönemlerde kamu yönetimi sisteminde tartışılmaya başlanan yönetim kavramının pratik bir yansımasıdır. Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi ve pratik sonuçların yapısal arka planı için bkz. Birgül Ayman Güler (2005), “Yönetişim: Tüm İktidar Sermayeye”, Devlette Reform Yazıları, Ankara Paragraf Yayınevi, s. 129–160.

Belediyesinin yetkileri çok daha fazladır. Belediyelerin görevleri daha çok günlük mahalli müşterek hizmetleri karşılama şeklindedir.

2.2.3. Kentiçi Ulaşım İlgili Diğer Mevzuat⁴

Bu konu ile ilgili çeşitli kanun ve yönetmelikler ile içeriklerinin özetleri kısaca aşağıda belirtilmiştir.

Karayolları Trafik Kanunu: Kanuna göre il ve ilçelerde belediyeler yapım ve bakımından sorumlu oldukları yolların trafik düzeni, güvenliği için gerekli önlemleri almak, sinyalizasyon, yatay ve dikey işaretlemeler yapmak gibi konularda sorumlu olacak trafik birimleri kurmakla görevlendirilmiştir. 2918 Sayılı Kanun bugünkü haliyle kentiçi ulaşım sorunlarına yeterli olmaktan uzaktır. Yasada cezai tedbirlere büyük önem verilmesine rağmen kentiçi tüzel ayrıma ilişkin yaya ve bisiklet gibi konulara gereken önem verilmemiş, bunların uygun kentsel alanlarda teşviki ile ilgili hükümler getirilmemiştir.

Otopark Yönetmeliği: 3194 sayılı İmar Kanununa göre çıkartılmış olan yönetmelik yerleşme yerlerinde araçların yol açtığı trafik sorunlarının çözümünde otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğunun ve otopark miktar, ölçü ve diğer şartlarının tespit ve giderilme esas ve usullerini düzenlemektedir. Yönetmelik hükümlerini Bayındırlık ve İskân Bakanlığı yürütür. Otopark yönetmeliği kentiçi ulaşımında otoparka yönelik sorunları saptamakta ve bu sorunlara çözüm getirmekte yetersizdir.

237 Sayılı Taşıt Kanunu: Genel bütçeye dahil tüm kamu kuruluşları, KİT'ler, özel kanun ve kararnamelerle kurulu banka ve kuruluşlar, yüzde 50'den fazla kamu hissesi bulunan kuruluşlar ve kamuya yararlı derneklerin kullanacağı taşıtlar konusunda düzenleme ve sınırlamalar getirilmiştir. Bu kanuna göre çıkartılan yönetmelikle kamu kuruluşlarınca işletilecek (veya ihale ile çalıştırılacak) servis araçları için belediyelerden servis aracı işletilecek yere ulaşım hizmeti verilir verilmediği ve yeterliliği konusunda

⁴ Bu konudaki mevzuatın derlemesi için bkz. Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (2001), *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu; Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu*, Ankara, DPT, 2585/597, s. 14-1

görüş istenmektedir. Belediyelerin bu görevlerini yerine getirirken konunun kentiçi ulaşım planlaması ve trafik düzeni kapsamında değerlendirilip değerlendirilmediği yeterince açık değildir.

Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği: Kentsel alanlarda öğrenci taşıma hizmetlerinin düzenli ve güvenli hale getirmek, bu amaçla taşıma yapacak gerçek ve tüzelkişilerin yeterlilik ve çalışma şartlarını belirlemek, gerekli denetim hizmetlerini yapmak amacıyla düzenlenmiştir. Yönetmelik hükümlerini İçişleri Bakanı yürütür. Yönetmelikte araçların teknik tanımlaması eksiktir ve öğrencilere uygun taşıt tasarım ilkeleri konusunda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Yönetmelik hükümleri yeterince uygulanmamaktadır.

Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında Karar (86/10553 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı): Bu kararla ulaşım ihtiyacının karşılanması için toplu taşımacılığın geliştirilmesi, plaka karaborsacılığının ve korsan taşımacılığın önlenmesi, şoför esnafının korunması amacıyla taksi, dolmuş, minibüs ve servis araçlarına verilecek ticari plakaların sayısı, verilme usul ve esasları tespit edilmektedir. Bu kararı Bakanlar Kurulu yürütür. Bu karar kentiçi ulaşım ile ilgili diğer yasalarla belirlenen görev ve yetkilerle çakışmakta ve bazı durumlarda çelişmektedir.

2003 yılında yayınlanıp 2006 yılında yürürlüğe giren 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile birlikte devlet bütçesinde kapsamlı değişiklikler olmuştur. Buradan hareketle 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanunu'na göre genel bütçe sayılan idarelere yapılan atıfları yeni kanundaki merkezi yönetim bütçesi içinde değerlendirmek gerekmektedir.

507 Sayılı Esnaf ve Küçük Sanatkârlar Kanunu: Bu kanuna göre esnaf ve sanatkârlarca üretilen mal ve hizmetlerin ücret tarifeleri bağlı buldukları odaların önerisi ve birliklerin onayı ile belirlenir. Taksi, dolmuş ve servis ücretleri buna göre belirlenmektedir.

Bu kanun hükümleri ile 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanunda toplu taşıma araçlarının bilet tarifelerinin yapılmasıyla ilgili hükmü, esnaf odasına bağlı araçlarda geçersiz sayılmıştır. Dolayısıyla büyük kentlerdeki kentiçi ulaşımına daha bütüncül bir bakış açısı getirmiş olan 3030 sayılı yasanın ilgili hükümleri değiştirilmiştir.

6245 Sayılı Harcırah Kanunu: Bu kanunun 48. maddesine göre memuriyet yeri içinde geçici olarak görev yapan personele kanun kapsamına giren kurumlar tarafından işletilen taşıtlarda seyahat için kart verilmektedir. Kartların kimlere, hangi taşıtlar için ve hangi şartlarla verileceği İçişleri, Maliye ve Ulaştırma Bakanlıklarınca müştereken belirlenmektedir.

406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu: Kanunun 15. maddesi gereğince telgraf ve telefon idaresinin dağıtıcıları ile hat inşa ve tamiriyle ilgili çalışanlar seyahat ücretlerinden muafır.

5584 Sayılı Posta Kanunu: Kanunun 13. maddesinin I. fıkrasında şehir içinde postayı taşıyan memur ve dağıtıcılar resmi idareler, belediyeler ve ortaklıklar tarafından alınan yolculuk ücretlerini ve bu ücretlere eklenen vergi ve resimleri vermekten muaf tutulmuştur.

1005 Sayılı İstiklal Madalyası Verilmiş Bulunanlara Vatani Hizmet Tertibinden Şeref Aylığı Bağlanması Hakkında Kanun: Bu kanunun 2. maddesine göre İstiklal Madalyası almış olanlar, Kore’de savaşanlar ve Kıbrıs Barış Harekâtına katılanlar, harp malulleri ve kendilerine refakat eden eşleriyle şehit eşleri Devlet Demiryolları ve Denizcilik Bankası’nın iç hatları vasıtalarında birinci mevkiye ve belediye vasıtalarında ücretsiz taşınmaktadır.

Yukarıdaki üç yasal düzenlemenin sağladığı faydalar açık olmakla beraber, bu ve benzeri ücretsiz yolcuya yönelik muafiyetler gerçek bilet ücretinin hesaplanması ilkesi ile çelişen bir duruma yol açmaktadır.

2.3 TÜRKİYE’DE KENTİÇİ ULAŞIMIN GENEL SORUNLARI

Yukarıda ifade edilmeye çalışılan genel somut durum değerlendirildiğinde mevcut hukuki yapılanma ile Türkiye’de kentiçi ulaşım sisteminin sorunsuz biçimde çalışan bir yapı olduğunu ifade etmek olanaksızdır. Her ne kadar gerek merkezi kalkınma planlarında gerekse belediyelerin daha mikro ölçekli planlama çalışmalarında kentiçi ulaşımına yer verilmişse de yeterli gelişme sağlanamamıştır.

Aslında bu çalışmada söz konusu sorunlar örnek olarak seçilen Manavgat kenti üzerinden tartışılacaktır. Fakat öncelikli olarak bütün ülke geneline yayılmış olan ve yapısal olarak nitelendirilebilecek bazı sorunlardan söz etmek gereklidir.

Kentiçi ulaşım sorununa etki eden faktörlere bakıldığında genel itibariyle dört ana başlık karşımıza çıkmaktadır.⁵ Bu başlıklardan ilki bölgesel faktörlerdir. Bu faktörler kentlerin sahip olduğu yönetsel, ekonomik ve ticaret merkezi olma gibi özellikleri ve önemleri dolayısıyla ortaya çıkmaktadır. Bunun yanı sıra kentin sahip olduğu tarihi eserler, doğal güzellikler, sağlık tesisleri, üniversiteler, spor kompleksleri ve sanayi tesisleri bakımından barındırdığı nitelikler de bölgesel faktörler açısından önemlidir. Bu faktörlerin zaman içinde gelişmesiyle birlikte kentiçi ulaşımın karşılayan yollarda ve araçlarda yetersizlik gibi sorunlar ön plana çıkabilmektedir.

İkinci olarak kentleşme olgusundan bahsetmek gerekmektedir. Özellikle yirminci yüzyılın son 20 yıllık sürecinde küreselleşme olgusunun ön plana çıkmasıyla birlikte kentleşme süreci de hız kazanmıştır. Sermayenin yanı sıra emeğin de bazı ülkeler arasında dolaşıma açık olması bazı büyük kentlerin nüfusunun daha da artmasına yol açmış ve ‘dünya kenti’ gibi nitelemeler ön plana çıkmıştır. Daha önce de sıklıkla ifade edildiği üzere bu sürecin kentiçi ulaşımına etki etmesi kaçınılmazdır. Artan nüfusla

⁵ Bu kavramlarla ilgili olarak bkz. Turgut Özdemir-Ayşe Turabi-Füsün Üçer-Ayhan Arık (2005), *Kentsel Ulaşım Sorunları ve Çözümleri Üzerine Bir Araştırma*”, Altıncı Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, İstanbul, TMMOB İnşaat Mühendisleri Şubesi Yayını, s. 415–425.

birlikte en temelde ulaşım talebinin artması sorunların daha da artmasına ve karmaşık hale gelmesine yol açmıştır.

Üçüncü olarak kentsel arazi kullanımından söz etmek gerekmektedir. Planlı kentsel arsa piyasası içinde oluşan değerlere maddi gücü yetmeyen ve kırsal kökenli olan büyük bir kesim imarlı alanları dışında yerleşim alanları seçmekte ve dolaşıma açık olması bazı büyük kentlerin nüfusunun daha da artmasına yol açmış ve 'dünyakenti' gibi nitelemeler ön plana çıkmıştır. Daha önce de sıklıkla ifade edildiği üzere bu sürecin kentiçi ulaşım etki etmesi kaçınılmazdır. Artan nüfusla birlikte en temelde ulaşım talebinin artması sorunların daha da artmasına ve karmaşık hale gelmesine yol açmıştır.

Son olarak da toplu taşıma meselesinden söz edilebilir. Türkiye'de özellikle 70'li yıllardan itibaren hızla artan bir otomobilleşme eğilimi olduğu söylenmelidir. Otomobillerin toplu taşıma ile kıyaslandığında zaman, hız ve doğrudan istenilen yerel ulaşım gibi belirgin üstünlükleri vardır. Öte yandan özel otomobilin alternatifi olan toplu taşıma sistemleri de yeterince gelişmiş olmadığı için işin mali boyutunun haricinde bir kentlinin toplu taşımayı tercih etmesinin hiçbir nedeni kalmamaktadır. Kişilerin özel araç kullanımını artırmasının bir sonucu da trafik yoğunluğunda artış ve kirliliktir. Bu durum sadece ulaşım anlamında değil kentte yaşama anlamında da ciddi sorunlar doğurmaktadır. Örneğin her taşıt artan bir otopark talebi demektir. Ancak devletin resmi raporlarında da açıkça belirtildiği üzere ülkemizde Otopark Yönetmeliği'nin hükümleri uygulanmamaktadır (DPT 2001). Böylelikle sorunlar daha da vahim hale gelmektedir.

Özel taşımanın ikamesi olan toplu taşımada durum yetersiz olduğu için yukarıda belirtilen sorunlar çözülememektedir. Belediye otobüslerinin talebi karşılamaktan uzak olması, konforsuz ve kalitesiz hizmet vermesi, raylı taşıma sistemlerinin de yeterince yaygınlaşmamış olması söz konusu sorunların nedenlerindedir. Bunu çözmek için başvurulan yollardan bir tanesi olan özel kişilere kamu hizmeti verme düşüncesi de sorunu çözmemiştir. Hatta bu imtiyazı alanların kamu yararından ziyade kendi yararlarına olan işler yapmaları başka sorunlar da ortaya çıkarmıştır.

Bunların yanı sıra sinyalizasyon sistemi, ara yolların bakımsızlığı gibi bir takım mikro ölçekli sorunlar da bulunmaktadır. Fakat genel itibariyle Türkiye’de kentiçi ulaşımın yukarıda ifade edilen ana çerçeveye oturduğu söylenebilir.

3. KENTSEL ALAN KULLANIMI

3.1 TANIMLAR STANDARTLAR

3.1.1 Kent, Kentleşme, Semt ve Mahalle Kavramları

Kent: Avcı göçebe bir yaşam süren insanoğlu toprağı kullanıp hayvanları evcilleştirerek ürün almaya; tarımsal faaliyette bulunmaya başlamıştır. Topraklarını işleyerek geçinen aileler; birlikte yaşayarak tehlikelere karşı daha güçlü olmak, daha az emek daha çok iş yapmak ve birbirlerinin eksikliklerini tamamlamak için bir araya gelerek bir toplum oluşturmuşlardır. Arseven'e göre "toplum evi" denilen kentler işte bu aşamada ortaya çıkmıştır (Erdem 1995).

İlk kentler öncelikle savunma amaçlı kurulurken, sonraları ticari, sosyo-ekonomik amaçlı kurulup gelişmeye başlamıştır. Bu süreç içerisinde coğrafi etmenlerin oynadığı rolde büyüktür. Savunma amaçlı kent formu ile ticaretin ön planda olduğu kent formları arasında çok büyük farklar vardır. Şöyle ki; Helenistik Dönem'de, eski Helen kentlerinde yönetim merkezi olan "akropol", kente tepeden bakan, ekilebilir toprağı ile değerli bir arazi parçası ve sığınak, aynı zamanda rahatlıkla savunabilen bir tepede yer almakta idi. Kent merkezi ya da toplanma alanı olan "agora" ise kentin aşağı bölümünde yer almaktaydı. Siyasal, toplumsal ve ekonomik yaşamdaki gelişmelerin sonucunda akropol eski önemini yitirmiş, ticaretin canlılık kazanmasıyla agora yeni bir anlam kazanmıştır (Wycherley 1993).

Belli bir yönetsel örgüt biriminin sınırları içinde kalan yerlere kent, bu sınırların dışındaki alanlara köy denilmesini gerektiren tanımlar, yönetsel sınır ölçütünü kullanan tanımlardır (Keleş 1990).

Başka bir tanım nüfus ölçütüne dayanmaktadır. Buna göre; nüfusu 2000'den az olan yerleşimlere köy, nüfusu 2.000-20.000 arasında olanlara kasaba ve 20.000'den çok nüfuslu olanlara da Şehir denmektedir (Keleş 1990).

Toplumbilimcilerce yapılan kent tanımlarının ortak özellikleri, belli bir nüfus çokluğu, yoğunluk, iş bölümü, uzmanlaşma ve türdeş olmama gibi özelliklerdir (Keleş 1990).

İsbir'e (1986) göre kent " İnsan ilişkileri açısından ancak belirli nüfusa sahip toplumlarda karşılanması mümkün olan fizyolojik, ekonomik, sosyal ve kültürel ihtiyaçların belirli düzeylerde karşılandığı, her ülkenin kendi özelliklerine göre kriterlerini belirlediği fiziki yerleşme alanlarıdır".

Tekeli (1991) ise kenti, bir üretim alanı, artı değerlerin yaratıldığı yer, var olan toplumsal formasyonun ya da üretim biçiminin yeniden üretildiği alan, alt yapısıyla, üretim-hizmet işlevli binalarıyla bir kapital birikimi ve kentsel alanın yarattığı rantla oluşan artı ürünün bulunduğu bir mekân olarak tanımlamaktadır.

Tekeli (1991)'e göre kentleşmeden söz edilebilmesi için aşağıdaki özelliklerin sağlanması gerekmektedir:

1. Kentleşme zaman ve mekândaki farklılaşmaları açıklayabilmeli, merkez-çevre farklılıklarının çözümlenmesine yardımcı olmalıdır.
2. Kent mekânının fiziksel oluşumuna açıklamalar getirirken, insana ve topluma ilişkin özellikleri de içermelidir.
3. Üretilen siyasal kararlardan ve toplumsal mücadelelerden etkilenebileceği unutulmamalıdır.

Kentleşme: Kentleşme, sanayileşme ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi sürecidir. Kentleşme hareketleri; ekonomik, teknolojik, siyasal ve psikolojik etkilerin altında oluşur. Gerçekte bu dört kümede toplanan kentleşme hareketlerini birbirinden kesinlikle ayırma olanağı yoktur. Her biri bir diğerinden etkilenen ve birbirinin içinde olan etmenlerdir. Sanayi devrimi sonrasında, kentleşme, sanayileşmenin bir yan ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Bu özel

koşullarda sanayileşme ve kentleşme ayrılmaz bir biçimde birbirine bağlı olaylardır (Keleş 1990).

Semt: Birden fazla mahallenin bir araya gelmesiyle oluşan mahalleler birimidir. Semt birbirinden yeşillikle ayrılmış mahallelerden oluşur. Mahallelerin içe dışa ve yanlara gelişmesini önlemek için yeşile çevrenmesi önerilmektedir. Bu uygulamada her zaman yeşil olmayabilir. Bir göl, tarım alanı, tepe, nehir, yol vs. de mahallelerin birleşmesini önler. Bir semt 6-8 ya da 10 mahalleden oluşur. 15.000'den fazla nüfusa sahiptir (Öztan 1990).

Mahalle: Mahalle insanların kentleşmeye doğru bir adım attığı daha üst seviyede organizasyon gerekli olan fiziki, sosyal ve idari yönden bir birimidir (Öztan 1990).

Öztan (1990)' a göre mahallenin özellikleri ve mahalle için gerekli unsurlar aşağıdaki gibidir:

- a. Halkın ilgisini çeken odak noktası (ilkokul, ibadet yeri vs.) olmalıdır.
- b. Park ve diğer rekreasyon alanlarına bitişik konutlar olmalıdır.
- c. Çarşı sitesi olmalıdır.
- d. Mahallenin alan ölçüsü 20-100 dekar arasında olmalıdır.

Mahalle için gerekli olan unsurlar;

- a. Okul, oyun alanları, alış-veriş merkezi
- b. Bir mahallenin nüfusu 5.000-6.000 olmalıdır. Bu nüfusun 350 kadarı ilkokul ve kreşe giden çocuk olarak kabul edilir. Ortalama 1300 aileden oluşur.
- c. Herhangi bir mahallenin sınırı ile diğer bir mahalle arasındaki sınır arasında doğal bir topoğrafik yapı (dere, tepe, orman, tarım alanı, anayol, trafik yolu, mezarlık, golf sahası) gibi değişmez karakterde bir unsur olmalıdır.

Kent İçi Yollar, Refüjler ve Yaya Yolları: Modern kentlerde, gerek nüfus yoğunluğu gerekse de araba kullanımının çok yaygın olması nedeniyle, yollar kent toprakları üzerinde geniş yerler kaplamaktadırlar. Bu sert yüzeyli satırların monotonluğunu ancak

yeşil yüzeylerin içlerine yerleştirilmesi ile giderilebilir. Yollar arasında kalmış refüjler ve yol kenarlarında bulunan yeşil bantlar, yeşil alan olarak değerlendirilmesi ile birlikte kent yüzeylerinde oldukça yer kaplayan bu yolların hiç değilse kenarlarının doğayla bütünleştirilmesi sağlanmış olur.

Refüj alanları, kentiçi yolların ortalarında ve her iki yanlarında yer alan açık alanların bitkilendirilmesiyle oluşturulan yeşil alanlardır. Halkın rekreasyon amaçlı kullanımına açık olmayan bu alanlardan taşıt ulaşımının düzenlenmesinde yararlanılmaktadır. Ayrıca, refüj alanlarının, kent ekolojisi ve kent estetiğine katkıları, kent halkının fiziksel ve psikolojik sağlığını da olumlu yönde etkilemektedir (Yıldızcı 1982).

Yaya yolları, yaya ve taşıt hareketlerini birbirinden ayırmak ve taşıtların olumsuz etkilerinden arındırılmış, yayaların hareket serbestliğini sağlayacak yaya alanları oluşturmak amacıyla düzenlenmiş alanlardır (Bakan ve Konuk 1987).

Yaya yolları, genellikle taşıt trafiğine kapatılmış olan yaya kullanıcıları için ayrılmış alanlardır.

Taşıt ve yaya yollarında yapılacak bitkilendirme çalışmalarında, yol genişliğine, komşu binaların yüksekliğine ve komşu binalara olan mesafe ile uyum sağlayabilecek form ve büyüklükte bitkilerin seçimine dikkat edilmelidir. Taşıt yolları arasındaki refüj alanlarının bitkilendirilmesinde yanlış bitki seçimleri, araç kullanıcılarının görüş açılarını etkileyerek kazalara neden olmaktadır. Ayrıca kullanılacak bitkilerin, taşıt hareketinin yarattığı olumsuz koşullara dayanıklı türler olması gerekmektedir (Yıldızcı 1982).

4. MANAVGAT'IN DOĞAL VE KÜLTÜREL ÖZELLİKLERİ

4.1 COĞRAFİ KONUMU

Manavgat, Akdeniz Bölgesi'nde Antalya İli'ne bağlı bir ilçe merkezi olup, 36°47'12" kuzey enlem ve 31°26'49" doğu boylam konumunda yer almaktadır. 1923 yılında Antalya İline bağlı bir ilçe statüsünü alan yerleşimin belediye teşkilatı 1913 yılında kurulmuştur. Yerleşimin TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) genel nüfus sayımı sonuçlarına göre 2000 yılı Manavgat merkez nüfusu 71.679 olup, daha sonra 6360 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununa göre bütün velde ve köyler mahalle olarak birleşmiş ve TÜİK-ADNKS (Türkiye İstatistik Kurumu, Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi) verilerine göre 2013 yılı nüfusu 208.526 kişi olmuştur.

Yerleşmenin idari açıdan bağlı bulunduğu Antalya ili; ülkemizin güneybatısında 29°35" doğu boylamları ile 36°07"-37 derece 29" kuzey enlemleri arasında yer alır. İl toprakları Akdeniz bölgesinin batı bölümünden İçel iline kadar denize paralel bir şekilde uzanmakta ve ilin kara sınırlarını Toros dağları meydana getirmektedir. Antalya'nın toplam kıyı uzunluğu 640 km'dir. İlin toplam yüzölçümü 20.723 km² olup, ülke yüz ölçümünün yüzde 2,6'sını kaplamaktadır. Antalya güneyde Akdeniz ile çevrelidir ve il toprakları; batıda Muğla, kuzeybatıda Burdur, kuzeyde Isparta, kuzeydoğuda Konya, Karaman ve doğuda İçel illeri ile komşudur. İl topraklarının batı bölümü Batı Akdeniz Havzası içinde, doğu bölümünün küçük bir kesimi Doğu Akdeniz Havzası içinde, büyük bölümünü oluşturan geri kalanı ise Antalya Havzası içinde yer almaktadır. Antalya yüzey şekillerinden birçoğunu bünyesinde toplamış ender yerlerden biridir. İl arazisinin ortalama olarak yüzde 77,8'i dağlık, yüzde 10,2'si ova, yüzde 12'si ise engebeli bir yapıya sahiptir. İl alanının 3/4'ünü kaplayan Toros'ların birçok tepesi 2500-3000 metreyi aşar. İlin en önemli düzlüğü olan Antalya ovası ve bu ovanın iç kesimlerinin doğu ve batı yakasında yükselen Batı Toroslar, ilin genel morfolojik yapısını oluşturur. Dağlar kıyılarda maki, iç kesimlerde ise ormanlarla örtülüdür. Ovalık alanların dar, dağlık alanların ise geniş olması nedeniyle kırsal yerleşimlerin yarıdan fazlası dağ eteklerinde ve yamaçlarında yer alır. Orman yerleşme düzeninde önemli rol oynar. Köylerin yaklaşık yüzde 80'i orman içinde ya da kenarında kurulmuştur.

İlin topoğrafik yönden gösterdiği değişkenlik gerek iklim, gerek tarımsal gerekse demografi ve yerleşme yönünden farklı ortamlar yaratmaktadır. Ayrı özellik gösteren bu alanları sahil ve yayla bölgesi olarak tanımlayabiliriz. Sahil kesimi ilçeleri; Merkez, Gazipaşa, Alanya, Manavgat, Serik, Kemer, Kumluca, Finike, Kale ve Kaş'tır. Denizden yüksekliği 5-44 m arasındadır. Yayla kesimi ilçeler ise; Gündoğmuş, Akseki, İbradı, Korkuteli ve Elmalı'dır. Bu ilçelerin denizden yüksekliği 900-1000 m arasındadır.

Manavgat ilçe toprakları; Antalya İlinin doğu bölümünde bulunmakta olup güneyi Akdeniz ile çevrilidir. İlçe Antalya Havzası içinde yer almaktadır. Manavgat; sahil kesimi ilçesi olarak adlandırılmasına karşın topraklarının bir bölümü Toros'ların engebeli ve dağlık kesiminde yer alır. İlçe topraklarının kıyı bölümü, Serik İlçesinin 5 km doğusundan geçen Köprüçayı'ndan başlayıp Alanya İlçesinin 30 km batısında bulunan Alara Çayı'na kadar uzanmaktadır.

İlçe; batıda Serik, kuzeyde Sütçüler (Isparta), doğuda İbradı ve Akseki, güneydoğuda ise Alanya ilçeleri ile komşudur. (Harita 1. Bölgesindeki Yeri)

Şekil 4.1: Manavgat Kentinin bölgedeki yeri



*Kaynak:*Manavgat Belediyesi

4.1.1 Manavgat'ın Tarihçesi ve Manavgat Adının Kaynağı

Manavgat İlçesinin kuruluş tarihi ile ilgili olarak kesin bir tarih verilmese de sınırları içerisinde bulunan Side (Selimiye Köyü) ve Selge (Altınkaya Köyü) antik kentlerinin M.Ö. 6. yüzyılda kuruldukları sanılmaktadır. Manavgat 1220 yılında Selçuklu, 1472 yılında ise Osmanlı İmparatorluğu'nun idaresine geçmiştir.

Manavgat adı buraya ilk yerleşen kendilerine manav adını veren Türkler tarafından verilmiştir. 1071 Malazgirt Savaşından sonra Anadolu'ya ilk gelen Manavlı boyu Türkleri dokuz yıl içerisinde Bizans Rumlarının boşalttığı bölgelerde yerleşik hayata geçmişlerdir. Üsküdar kıyılarını dahi fetheden bu öncü Türkler, Bizans İmparatoru ile yaptıkları anlaşma sonucu Üsküdar'dan geri çekilmiş ve İzmit'in güneyinden itibaren İznik merkezli bir devlet oluşturmuşlardır. Günümüzde Akçakoca'dan Çanakkale'ye değin yerli Türk olarak kendilerini Manav olarak adlandıranlar bu devirdeki atalarımızın torunlarıdır. Osman Gazi ve Kayı boyunun ortaya çıkmasına daha 200 sene vardır. 1096 senesinden itibaren yüz binlerce çapulcu ile defalarca saldıran Haçlılara karşı vuruşarak geri çekilmiştir ve Sultan Alaaddin Keykubat'ın yanında yer alan Manav Türkleri bu hizmetlerine mükâfaten yeniden oluşturulan Manavgat şehrine isimlerini vermişlerdir. Sultan Alaattin Keykubat ise 1221'de fethettiği şehre Alaiyye ismini koyarak Manav Türkleri ile Alaaddin'in kader birliğini sonsuza kadar kayıt altına almıştır. Bu bölgeye gelen Manavlar ilk yerleştikleri Güney Marmara ile irtibatlarını koparmamış, Osmanlı ile birlikte yeniden buralara yerleşmişlerdir. Kuruluş devirlerinde Bursa medreselerinde birçok Manavgatlı ve Alaiyyeli (Alanyalı) talebe yetişmiştir.

4.1.2 Doğal Çevre Analizi

4.1.2.1 Jeomorfolojik ve topoğrafik durumu

İlçe genelindeki jeomorfolojik ve topoğrafik yapı incelendiğinde; sahil şeridinde, ortalama 10 km genişliğinde tarıma elverişli araziler bulunmaktadır. Bu arazilerin bir kısmı düz, bir kısmı ise hafif dalgalı bir topoğrafik yapıya sahiptir. Sahilden iç kesimlere doğru ilerledikçe topoğrafik yapı yükselerek Toroslar'a ulaşılmaktadır. Toros Dağları doğu-batı doğrultusunda denize paralel olarak yer almaktadır ve bu dağların yüksekliği yer yer 2.000 metrenin üzerine çıkmaktadır.

Manavgat İlçe genelindeki çevresel yapıya bakıldığında; ilçe merkezinin deniz seviyesinin biraz üstünde 2-8 metre aralığında düz ve kısmen az eğimli bir alanda kurulduğu görülmektedir. Yerleşimin topoğrafik yapısına bakıldığında; kentin büyük bölümünün düzlük bir alana kurulduğu görülmektedir. Çalışma alanının bazı bölümlerinde ise yer yer dalgalı ama yüksek eğimli olmayan yükseltilere rastlanılmaktadır. Bu dalgalı yapı kentin güneybatısındaki Kum Mevkiinde ve Sorgun Mahallesi'nin bir bölümünde, kentin doğusundaki Yayla, Emek, Şelale, Salkım Evler Mahallelerinde ve kentin kuzeyinde görülmektedir. Kentin merkezinde bulunan ormanlık alan da bu engebeli alanlardan olup bu alanın kuzey ve güney kesimlerinde oldukça dik yamaçlar bulunmaktadır. Kentin genel morfolojik yapısı içindeki en önemli unsur Manavgat Çayı'dır. Yaz-kış devamlı olarak bir akış gösteren akarsu; Türkiye'nin rejimi (akış hızı) en düzenli ırmağıdır. Manavgat Çayının ilçe merkezindeki derinliği 2-7 m.yi bulur. Kentin genel makro formunun şekillenmesinde de önemli rol oynamıştır.

Araştırmanın yapıldığı Manavgat yerleşimine ait hâlihazır harita kapsamında eğim durumu incelendiğinde; mevcut yerleşimin düzlük alanlarda ve eğim derecesi yüzde 0-5 ve yüzde 5-15 olan hafif yamaçlık alanlarda kurulduğu görülmektedir. Mevcut yerleşimin güneybatı, kuzey, doğu ve yer yer batıda eğimi yüzde 20'nin üstüne nadiren çıkan alanlar görülmektedir. Kentteki en eğimli bölge; yerleşmenin merkezinde bulunan ormanlık alandır. Bu alanda eğimi yüzde 30 üstüne çıkan dik yamaçlar görülmektedir.

Kent genelinde eğim durumunun alansal dağılımı incelendiğinde; yerleşmenin yaklaşık dörtte üçünün yüzde 0-5 eğim dereceli alanlar içinde olduğu görülmektedir. Kentte hafif eğime sahip yüzde 5-15 derece eğimli alanların yaklaşık yüzde 20'lik bir alan kapladığı görülmektedir. Kent genelinde yerleşimi sınırlayıcı düzeyde eğime sahip alanlar toplam çalışma alanının sadece yüzde 4,78'ini kapsamaktadır.

Tablo 4.1: Eğim derecelerinin alansal dağılımı

Eğim Dereceleri (%)	Alan (ha)	Yüzde (%)
0 - 5	3010,96	75,54
5 - 15	784,64	19,68
15 - 30	122,5	3,07
30 Üstü	67,9	1,70
TOPLAM	3986	100,00

Kaynak:Manavgat Belediyesi

4.1.2.2 Jeolojik durum, depremsellik durumu

Manavgat İlçe Merkezinde; İmar Planına Esas Jeolojik Etüt Raporu İller Bankası Antalya Bölge Müdürlüğü tarafından hazırlanmıştır. Gözlemsel çalışmalara dayanılarak hazırlanan imar planına esas jeolojik etüt raporu 02.03.2006 tarihinde onaylanmıştır. Hazırlanan raporlar kapsamında planlama alanının jeolojik yapısıyla ilgili bilgilere değinilmiştir. İnceleme alanının yerleşime uygunluk açısından değerlendirildiği raporda jeoloji haritasında al, mo, kg simgeleriyle karakterize edilen kaya ve zemin türlerinin yayılımının olduğu bölgeler Yerleşime Uygun Alanlar (YUA) olarak değerlendirilmiştir.

Jeoteknik Etüt Gerektiren Alanlar (JEGA) ise jeoloji haritasında kml simgesiyle karakterize edilen kumullar, Jeoteknik Etüt Gerektiren Alanlar (JEGA) olarak belirlenmiştir. Bu alanlarda planlama öncesinde zeminin taşıma gücü, çökme, oturma gibi özellikleri ile birlikte zeminin deprem karşısında göstereceği davranışın belirlenmesi açısından plastisitesi, kıvam ve esnekliği, zemin hâkim periyodu, büyütme düzeyi ve sıvılaşma riski gibi dinamik özelliklerinin de belirlendiği Jeoteknik etütler yapılmalı ve bu etütlerin sonucuna göre planlama esasları belirlenmelidir. Ayrıca dalga ve rüzgâr etkileri de dikkate alınmalıdır.

Yerleşime Uygun Olmayan Alanlar (YUOA) etüt alanı içerisinde Yerleşime Uygun Olmayan Alanlar (YUOA) bulunmamakla birlikte bu konuda kesin görüşe, Jeoteknik Etüt Gerektiren Alanlarda (JEGA) gerekli etüt çalışmaları yapıldıktan sonra karar verilmelidir.

4.1.2.3 Hidrolojik yapı

Yerleşmede kullanılan içme ve kullanma suyu; kent merkezine 7 km. uzaklıkta, çalışma alanının kuzeyindeki Sarılar Beldesinde bulunan Büyük Şelale Mevkiindeki keson kuyulardan sağlanmaktadır. Bu bölgeden isale hattı ile cazibeli olarak yerleşmeye getirilen içme suyu; kentte bulunan depolara dağıldıktan sonra şebekeye verilmektedir. Belediyesinde alınan bilgilere göre; yaz aylarında yetersiz kalan içme suyundan dolayı, mevcut kuyular olduğu bölgeye 5 adet sondaj kuyu daha açılmış ve 10.000 m³'lük depo yapılarak hizmete açılmış ve su sorunu çözülmüştür.

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Etüt ve Plan Dairesi Başkanlığı'nın 5 Mayıs 2010 tarihli Antalya-Manavgat İlçe Merkezinin imar planı çalışmalarıyla ilgili taşkın durumu konulu görüşüne göre:

Hâlihazır haritanın kapsadığı alan içerisinde Manavgat çayı, planlama çalışmaları tamamlanmış "Manavgat-Ulualan II. Merhale Projesi" sulama alanı, işletmede olan Manavgat sol ve sağ sahil sulama sahaları, sulama ve drenaj kanalları yer almaktadır.

Hâlihazır paftalara sulama alanları, sulama ve drenaj kanalları işaretlenmiş olup, sulama sahaları iskân dışı tutulmalı ve sulama kanalları ile drenaj kanallarının kamulaştırma sınırları aynen korunmalıdır. Ayrıca Manavgat sağ sahil S1 ana kanalı ve kanaletlerinin iptal edilen kısımları paftalara işaretlenmiştir.

Manavgat çayı +6.00 m kotu altındaki sahalar Manavgat çayı taşkın etkin alanı olarak belirlenmiş ve paftalara işaretlenmiş olup, planlama çalışmalarında bu alanlar iskân dışında tutulmalıdır.

Antalya Valiliği, Gıda, Tarım ve Hayvancılık İl Müdürlüğü'nün 15.12.2006 tarihli görüşüne göre;

Yaklaşık 729 ha alanın Sulu Mutlak Tarım Arazisi olması nedeniyle 5403 Sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanununun 13. maddesi gereğince; Tarım Dışı Amaçlı Kullanımı Uygun görülmemiştir.

Yaklaşık 45,0 ha alanın Marjinal Tarım Arazisi olması nedeniyle 5403 Sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanununun 13. Maddesi gereğince; Tarım Dışı Amaçlı Kullanımı Uygun görülmüştür.

4.2 TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Manavgat İlçesinin kuruluş tarihi tam olarak bilinmemekle birlikte ilçe sınırları içerisinde bulunan Side (Selimiye Köyü) ve Selge (Altınkaya Köyü) antik kentlerinin M.Ö. 6. yüzyılda kuruldukları tahmin edilmektedir.

Yapılan araştırmalar, bölgede paleolitik çağdan bugüne kadar süren bir uygarlığın varlığını göstermektedir. Karataş-Semahüyük kazılarında "Bronz Çağı"na ait yeni bilgiler elde edilmiş fakat 1946 yılına kadar bilimsel nitelikli kazı ve araştırmalar yapılmadığından, objektif bilgiler yetersiz kalmıştır.

Bugünkü Manavgat, kuzeyde Toroslar, güneyde Akdeniz, doğuda Alara çayı, batıda Köprü çayı ile çevrili olan Antik Pamfilya'nın doğu kısımlarıdır. Pamphilia'nın kelime anlamı çok dil konuşulan, çok kabileden oluşmuş ülke; kabileler ülkesi demektir. Antik dönemlerde Pamfilya'nın doğu kısmı olan Manavgat bölgesi hakkında en eski kaynak, Hititlerin çivi yazılı tabletlerinde görülmektedir. Hitit kaynaklarında Akhiyavalar'ın M.Ö.1600-1200 dönemlerinde bu bölgede yaşadıkları ve Luvicce adlı bir dilin konuşulduğu belirtilmektedir.

Antik Pamfilya bölgesi M.Ö. 8. ve 7. yy. da Batı Anadolu lu Aiol ve İyon kabileleri tarafından kolonizasyon hareketlerine maruz kalmış, bugünkü Manavgat ilçe sınırları içindeki antik şehirlerin birçoğu bu dönemde kurulmuştur. Lydia Kralı Cesus'un M.Ö. 334 yılında bölgeyi fethetmesiyle bölge Makedonyalıların egemenliği altına girmiş, böylece 210 yıl süren Pers hâkimiyeti son bulmuştur. Side açıklarında yapılan deniz savaşında Kral Autiochos'un ünlü Kartacalı komutan Hannibal'ın komutasındaki Rodos donanmasına yenilmesiyle birlikte Pamfilya M.Ö. 190'da Roma'ya, M.Ö. 188 yılında ise Roma Senatosu tarafından Bergama Krallığı'na verilmiştir. M.Ö. 188-102 yılları

arasında ise Pamfilya şehirleri bağımsız kalarak Helenistik dönemin en parlak çağını yaşamıştır.

Helenistik Krallıklar zamanında sık sık el değiştiren Pamfilya'da büyük bir otorite boşluğunun olması, bölgenin Roma'ya uzak oluşu ve özellikle doğuda Kilikya bölgesi ve dağlık alanlarda saklanabilme imkânı olması bölgede korsanlığın ortaya çıkıp güçlenmesine neden olmuştur. Bu tehdit M.Ö. 78 yılında Romalı Servilius'un Pamfilya ve Kilikya'yı Roma'ya bağlaması ve bölgenin korsanlardan temizlemesine kadar sürmüştür.

M.S. 4. yüzyıl boyunca gittikçe Hıristiyanlaşan bölge M.S. 395 yılında Roma İmparatorluğunun doğu ve batı olarak ikiye ayrılmasıyla Doğu Roma Bizans egemenliği altında kalmıştır.

M.S. 7.yüzyıl dönemlerinde Arap korsanların akınlarına uğrayan bölgedeki Hıristiyan şehirlerinin gittikçe önemi azalmaya başlamış, 13. yy sonunda Anadolu'da Beylikler döneminin başlamasıyla Antalya ve Isparta bölgeleri Hamitoğulları Beyliğinin eline geçmiştir. Ancak esas Türk egemenliği, Hamit ve Tekeoğullarının bu bölgelere dağılıp yerleşmelerinden sonra başlamıştır.

Bu dönemden başlayarak Manavgat'ın tarihi, Alanya tarihiyle birlikte değerlendirilmektedir. Bunun nedeni, bu bölgede büyük şehirleri olmayan Türklerin, yerleşik bir hayata geçemeyerek hayvancılıkla uğraşan göçebe (yörük) olarak yaşamaları, yerleşik hayata geçenlerin de beylere (batı yakasında Tugay Beyleri, Doğu yakasında Senir Beyleri) tabii olarak, idari olarak Selçuklulardan itibaren önemli bir merkez olan Alanya Sancak Beyliği'ne bağlı olmasıdır.

Manavgat 14. yüzyıldaki beylikler döneminde Hamitoğulları ve Tekeoğullarının nüfusu altındadır. Bu dönemde Kıbrıs Kralı Pierre; bölgedeki Türklerin Mısır'a yardım etmesini önlemek amacıyla Antalya'yı zapt etmiştir. Bu durumda yöredeki yerleşik Türkler Pierre'nin egemenliğini kabul etmek zorunda kalmış ve 1365 yılına kadar Manavgat Kıbrıs yönetimi altında kalmıştır.

15.yy.ın ilk yarısında bölgeyi elinde bulunduran Karamanoğulları Beyliği, Alanya ve Manavgat'ı 500 dinara Mısır'a satmış, 1462 yılında Fatih Sultan Mehmet'in Karamanoğulları Beyliği'ni ortadan kaldırılmasıyla birlikte Manavgat ve Alanya Osmanlı Egemenliği altına girmiştir.

Sultan Abdülmecit zamanında (1859) yapılan yeni idari düzenlemelerle Manavgat, yine Alanya sancağına bağlı olarak Konya eyaletine bağlanmıştır. 1868 yılında sancakların Antalya'ya verilmesiyle birlikte Alanya kazasının nahiyesi olarak Antalya'ya (Teke Sancağına) bağlanmış, 1896 yılında ise Alanya'nın kaza olarak yine Konya vilayetine bağlanmasıyla Manavgat'ta tekrar Konya'ya bağlanmıştır.

Böylece Manavgat Irmağı'nın batısı Tugay Beylerinin, doğusu Senir Beylerinin tımar, zeamet ve hasları olarak Cumhuriyet'in ilanına kadar devam etmiş, daha sonraları ise bu beylerin üzerine tapu edilmiştir.

Bugünkü Manavgat'ın kuruluş tarihi hakkında kesin bir kayda rastlanmamakla birlikte köklü bir yerleşim merkezi oluşu 150-200 yıl öncesine dayanmaktadır. Yakın tarihe kadar, şimdiki ilçe merkezinin bulunduğu Manavgat Çayı'nın üzerine kayık ve gemilerin iki yaka arasında yük ve insan nakli yaptığı bir yer olarak belgelerde görülmektedir.

Şekil 4.2: 1960 Manavgat'ından bir görüşü



*Kaynak:*Manavgat Belediyesi

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte 1923 yılında vilayet yapılan Antalya ile birlikte Manavgat'ta Beşkonak ve Taşagül Nahiyeleri ile kaza yapılmış ve 1924 yılında Antalya'ya bağlanmıştır.

Yerleşmenin yayılımı açısından tarihsel gelişim incelendiğinde; hükümet konağının çevresi ve şimdiki kent merkezinin olduğu alanın ilk yerleşim bölgesi olduğu bilinmektedir. Eski tarihlerde kentin gelişmesinde Manavgat Çayı tam anlamıyla bir eşik oluşturmamıştır. Kentin gelişimi incelendiğinde eski tarihlerde nehrin batı bölümüne öncelikle yerleşilmiş olup sandallarla iki yaka arasındaki irtibat sağlanmıştır. Kentin yayılımındaki ilk milat köprüünün 1950'li yıllarda yapımıyla başlar. Köprüünün yapımından sonra kent kendi çeperleri boyunca organik bir şekilde gelişmeye başlamıştır.

Manavgat 1970-1985 yılları arasında bir önceki dönemde olduğu gibi istikrarlı bir nüfus artışı ile gelişimini sürdürmüştür. Bu dönemde yine organik olarak kendi çeperleri

doğrultusunda Aşağı Pazarcı, Aşağı Hisar, Yukarı Hisar ve Yukarı Pazarcı mahalleleri boyunca gelişme görülmektedir.

Bu dönemde kentin diğer mahalleleri tarımsal faaliyetlerin devam ettiği tarla ve bağ-bahçe alanı olarak kullanılmaktaydı. Kentte tarihsel süreç içindeki gelişme; tarım alanlarının konut alanına dönüşmesi şeklinde olmuştur.

Kentin yayılımındaki ikinci milat ise 1985 yılından sonra bölgede turizm yatırımlarının başlamasıdır. Bu dönemde kentin güneyinde sahil boyunca yüksek yatak kapasiteli turizm tesisleri inşa edilerek faaliyete girmiştir. İlk dönemlerde turizm merkezinin geri bölgesi olarak görülen Manavgat kent merkezi daha sonra turistik faaliyetlere entegre olarak gelişimini sürdürmüştür. Bu dönemde turistik tesislerinde etkisi ile kente yoğun olarak göç yaşanmış bu nedenle nüfus 3 kattan fazla artmıştır. Bu durumun mekânsal yansımaları ise kentin neredeyse bugünkü sınırlarına kadar genişlemesi olarak görülmektedir.

1985-2000 yılları arasındaki süreçte mevcutta bulunan mahallelerin tamamına yakınında gelişme görülmektedir. Yine bu dönemde kentteki konut stokunda da değişim görülmektedir. Çok kısa bir süre içinde kentteki eski bağ evlerinin yerini apartmanlar almıştır. Bahsedilen bu konutlar mevcut durumda kentin bazı bölümlerinde tek tük görülebilmektedir.

Manavgat'ın 2000 yılından günümüze olan gelişimi bir önceki döneme nazaran yavaşlamıştır. Yine de bu dönemde mahallelerin çeperlerine doğru ve karayolu boyunca gelişim sürmektedir. Yerinde yapılan çalışmalarda; kentte hâlihazır harita yapımı yılı olan 2003'den beri 1600'ün üzerinde yeni yapının inşa edildiği tespit edilmiştir. Yine bu dönemde; daha önce yapılan imar planlarının etaplanmadan uygulaması nedeniyle kentin çeperlerinde meskûn dokudan kopuk münferit yapılaşmalar hız kazanmıştır. Bu durum; münferit yapılaşan bölgelere altyapı ve hizmet götürülmesi konusunda sorunlar yaratmaktadır.

Tarihsel Çevre Manavgat İlçesinde; tarih içindeki konumundan ve sahip olduğu doğal güzelliklerden dolayı çok sayıda korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı ve sit alanı bulunmaktadır.

Çalışma alanında bulunan ve uluslararası öneme sahip en önemli tabiat varlıklarından biri; yerleşimin kuzeyinde yer alan Manavgat Şelalesi'dir. Taşınmaza ait tescil kararında da bahsedildiği üzere; Manavgat Çayı üzerindeki en önemli ve özel oluşum olan Manavgat şelalesinin, çay çevresinden ayrı olarak "Korunması Gerekli Taşınmaz Tabiat Varlığı" niteliği taşıdığı görüldüğünden, halen mesire yeri olarak kullanılmakta olan Manavgat Şelalesinin, sert katmanlardan hızla düşen yeşil suyu, yer yer oluşan küçük anafoları ile bölgede ender bulunan güzellikleri barındırması, sahip olduğu doğal özellikleri ve estetik değerleriyle Manavgat Çayı üzerinden görülmeye değer bir peyzaj sergilemesi, sadece Antalya kentinin değil ülkemizin de önemli tabiat oluşumlarından birisidir.

Çalışma alanında uluslararası öneme haiz bir diğer doğal değer ise 1. derece doğal sit alanı olan Sorgun ormanlarıdır. Taşınmaza ait 1672 sayı ve 14.16.2007 tarihli tescil kararında; Manavgat Belediyesi sınırları içerisindeki Sorgun Devlet Ormanı olarak adlandırılan kıyı kumul kuşağı alanının doğal yapısı ve dengesi bozulmamış bir alan olarak günümüze ulaştığından bahsedilmektedir.

İlgili koruma kurulu; bu orman alanının çok hassas ekolojik dengelerin etkisinde bir orman ekosistemi olduğu, çevresine de ekonomik ve ekolojik önemli etkiler yaptığı, ormanın doğal dengesinin bozulması halinde geri dönüşümü mümkün olmayacak ekolojik sonuçlara neden olacağından dolayı 1. derece doğal sit alanı olarak tescil edilmesine karar vermiştir.

Kentin yerleşik alanı içindeki en önemli taşınmaz kültür varlığı; Zindan Kalesi olarak adlandırılan ve adını Eski Hisar Mahallesi veren sur kalıntılarıdır. İlk olarak 1977 yılında Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından tescillenen eser halen 1. ve 3. derece arkeolojik sit alanı statüsündedir. Antik kaleyle ilgili kalıntıların küçük bir bölümünün günümüze kadar varlığını devam ettirerek korunabildiği açıkça görülmektedir.

Kentte uluslararası öneme haiz bir diğer önemli kalıntı ise Side Antik Kenti Su Yolu'nun belediye sınırları içinde bulunan kesimidir. Antik dönemde çok önemli bir yerleşim merkezi olan Side kentinin suyu, Manavgat Irmağı'ndan sağlanmaktaydı. Bu nedenle bugünkü Sevinç Köyü'nden Side'ye kadar 30 km uzunluğunda bir su kemeri inşa edilmiştir. Bu su yolu 25 m. yüksekliğindeki kemerler üzerinden geçer ve bir bölümü de kayalar üzerine oyularak yapılmıştır. Arkeolojik açıdan büyük önemi olan ve Side Su Yolu olarak da adlandırılan taşınmaz; 4941 sayılı ve 29.03.2001 kararı ile koruma alanı statüsündedir.

Yerleşimde koruma alanlarıyla ilgili Antalya KTVKKB'nın en son aldığı karar; Sorgun Mahallesi'nde bulunan antik yerleşim kalıntısıyla ilgilidir. 4321 sayılı ve 23.07.2010 tarihli kararda; tespiti yapılan antik yerleşim alanının 1. derece arkeolojik sit alanı olarak tescil edilmesine karar verilmiştir.

Tablo 4.2: Manavgat yerleşiminde bulunan koruma alanları

	Eserin / Varlığın Adı	Mevkii	Tescil Karar No / Tarih	Koruma Statüsü	Tescil Eden Kurum
1	Manavgat Şelalesi	Çayyazı Köyü kuzeyi	4070/10.05.2010	3. Derece Arkeolojik Sit Alanı, Koruma Alanı	Antalya KTVKKBK
2	Sorgun Ormanları	Sorgun Mah. güneyi	1672/14.06.2007 3268/10.07.2009	1. Derece Doğal Sit Alanı	Antalya KTVKKBK
3	Zindan Kalesi	Aşağı Hisar Mah.	3713/17.02.1998 2474/08.03.1995	1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı, Koruma Alanı	Antalya KTVKKBK
4	Side Antik Kenti Su Yolu	Kavaklı Mah, Mimar Sinan Mah.	4941/29.03.2001	Koruma Alanı	Antalya KTVKKBK
5	Antik Yerleşim	Sorgun Mah. batısı	4321/23.07.2010	1. Arkeolojik Sit Alanı	Antalya KTVKKBK
6	Side Antik Kenti	Sorgun Mah. güney batısı	3268/10.07.2009	1. Arkeolojik Sit Alanı	Antalya KTVKKBK

Kaynak: Antalya Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Raporları, 2013.

4.3 KENT ESTETİĞİ, KENT İMAJI

Manavgat yerleşimi organik bir makroforma sahip olup, kent doğu ve batıya doğru gelişme eğilimi içerisindedir. Yirmi Merkez mahalleden oluşan yerleşimde ulaşım; Antalya - Mersin Karayolu üzerinden ve bu ana ulaşım akslarına bağlanan kentiçi yolların oluşturduğu bir ağ üzerinden sağlanmaktadır.

Kent odağı, kentin merkezinde yer alan kaymakamlık ve çevresinde kendini göstermektedir. Ticaret; yine bu bölgede yoğunlaşmakta, Antalya Caddesi ve İbrahim Sözen Caddelerinde yol boyu çeşitli faaliyetlerle kendini göstermektedir. Yerleşmede doğal ve çevresel yapı açısından estetik arz eden en önemli unsurlar; kentin Akdeniz kıyısında bulunduğu konum ve kentin içinden geçen Manavgat Çayı'dır.

Her yıl binlerce yerli ve yabancı turistin ziyaret ettiği Manavgat yerleşiminin güneyinde bulunan sahil şeridi ve Sorgun ormanları, birçok bölgede görülemeyecek müstesna bir estetik görüntü arz etmektedir. Batı Toroslar'dan doğan 90 km uzunluğundaki Manavgat Çayı kenti boydan boya geçerek kentin güneydoğusunda denize dökülmektedir. Manavgat Çayını ovaya girmeden önce sert konglomera tabakalarının üzerinden geçerek oluşturduğu Manavgat Şelalesi dünyaca ünlüdür.

Kentin güneyindeki Sorgun ormanlarına ek olarak, kentin merkezinde ve muhtelif bölgelerinde bulunan çam ormanları yerleşimin görsel estetiğini etkileyen en önemli unsurlardır. Manavgat Çayının kentin içinden geçmesi ve çevresinde oluşturduğu yeşil doku ile kentin içinde düzenlenmiş açık ve yeşil alanlar bölgedeki iklim koşullarının da etkisi ile kentteki görsel estetiği arttırmaktadır. Kentin imajıyla ilgili zenginlik arz eden bir diğer doğal değer ise Titreyen Gölüdür. Kentin güneyindeki turizm tesislerinin olduğu bölümde yer alan olan Titreyen Göl yaklaşık 3000 m²'lik bir alan kaplamaktadır. Eski çağlarda Manavgat Çayının bir kolu olduğu bilinen göl şu an lagün olmuştur.

Manavgat'taki doğal unsurlar dışında görsel estetiği arttıracak kültür varlıkları ve sivil mimari örnekleri, kent estetiği ve imajını etkileyecek düzeyde değildir. Kentteki yapı

stoğu son 25 yıllık süreç içinde büyük bir değişim geçirdiği için yerleşmedeki geleneksel konut dokusunu ve kırsal yapıyı bulmak neredeyse mümkün değildir.

4.4. İDARİ DEMOGRAFİK YAPI

4.4.1. İdari Yapı

Bölgedeki tarımsal ve turistik potansiyelden dolayı çevrede nüfusun yoğunlaştığı irili ufaklı yerleşmeler bulunmaktadır. 6360 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu kapsamında Mart 2014 seçimlerinden önce Manavgat İlçesinde belediye statüsünde 10 adet yerleşim bulunmaktaydı. Belediyelerden Oymapınar hariç tümü sahil bölgesi olarak adlandırılan bölgede bulunmakta ve karayolu boyunca batıdan doğuya uzanmaktadırlar.

Planlama bölgesi olan Manavgat İlçe Merkezi'nde belediye teşkilatı 1913 yılında kurulmuştur. Antalya Bayındırlık ve İskân İl Müdürlüğü verilerine göre yerleşime ait belediye sınırı; 19 adet merkez mahalle ve Kum Mevkii denilen bölgeyle beraber 3306 ha'lık bir alanı kapsamaktadır. Bunun dışında 78 adet kapanan köy ve beldeler Manavgat' a bağlı mahalle haline dönüşmüştür.

Yerleşimin bağlı olduğu Antalya İli 20.723 km²'lik bir yüzölçümüne sahip olup, merkez ilçe hariç toplam 14 ilçeye sahiptir. Bunlar; Manavgat, Akseki, Alanya, Elmalı, Finike, Gazipaşa, Gündoğmuş, Kaş, Korkuteli, Kumluca, Serik, Demre, İbradı ve Kemer ilçeleridir. İle bağlı bulunan ilçelerden İbradı, Demre (Kale) ve Kemer 1987 yılında ilçe statüsü kazanmıştır.

İlin batısındaki Elmalı ve Korkuteli ilçeleri ile doğusundaki İbradı, Akseki ve Gündoğmuş ilçeleri; ilin iç kesimindeki engebeli kısmında yer alan ve denize kıyısı olmayan ilçeleridir. Antalya Büyükşehir Belediyesi 1994 yılında büyükşehir belediyesi statüsü kazanmıştır. Antalya Büyükşehir'e bağlı ilçeler; Aksu, Döşemealtı, Kepez, Konyaaltı ve Muratpaşa olmak üzere 5 adettir.

Daha önce bahsedildiği üzere, Antalya'nın yüksek turistik ve tarımsal potansiyelinden dolayı ilde nüfusun yoğunlaştığı irili ufaklı çok sayıda yerleşme bulunmaktadır. Nüfus, il topraklarının ağırlıklı olarak sahil bölgesinde yoğunlaşmaktadır. Bu durum ildeki yerleşme desenini ve idari yapıyı şekillendirmiştir.

alçeye bağlı belediye sayısı itibarıyla en yüksek rakamlar yine Alanya başta olmak üzere Manavgat ve Serik ilçelerinde görülmektedir. Antalya İlinde büyükşehirden sonra en büyük nüfusa sahip 2. belediye Alanya Belediyesi, 3. belediye ise Manavgat Belediyesidir. Antalya il genelinde toplam 585 adet köy yerleşimi bulunmakta, bu köylerden 484'ü orman köyü statüsünde iken 6360 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu kapsamında 2014 Mart seçimleri ile bu köylerin tamamının fiili olarak sona ermiş ve hepsi Belediyelere bağlı mahalle statüsüne kavuşmuştur.

Manavgat ilçesinin coğrafi ve ekonomik koşulları, yerleşim deseninin ve idari yapının şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. Sahil kesimi ve sahilden Toros'lara kadar olan verimli tarım arazilerinde nüfusun yoğunlaştığı mahalleler görülürken, ilçe topraklarının engebeli iç kesimini oluşturan dağlık bölgelerinde nüfus yoğunluğu düşük kırsal yerleşmeler görülmektedir. Manavgat İlçesinin yüzölçümü 2312 km² olup, Korkuteli ilçesinden sonra ildeki en geniş yüzölçümüne sahip ikinci ilçedir.

4.4.2 Demografik Yapı

2012 yılı göstergelere göre Manavgat İlçe geneli nüfusu 201.027 kişidir. Bu nüfusun yüzde 73'ü olan 147.306 kişi ilçe merkezinde, yüzde 27'si olan 53.721 kişi ise ilçeye bağlı köylerde yaşamaktadır.

Manavgat yerleşiminin içinde bulunduğu bölge olan Akdeniz Bölgesinin son on yıllık nüfus değişimi incelendiğinde; artış eğiliminin kent nüfuslarında ülke değerlerinin 0,09 puan üstünde, köy nüfusunda ise ülke değerlerinin 0,53 puan üstünde olduğu görülmektedir. Bölgenin 2000-2010 yılları arasındaki toplam nüfus değişimi ülke değerleriyle karşılaştırıldığında artış değerlerinin hemen hemen aynı olduğu görülmektedir. Bölge genelindeki nüfus değişimleri tarihsel süreçte incelendiğinde; artış

trendinin son on yıllık dönemde daha stabil olduğu görülmektedir. İleriki bölümlerde de görüleceği üzere bölge geneli ve yerleşimler bazındaki artış eğiliminin son 25 yıllık süreçte daha hızlı olduğu görülmektedir.

2010 yılı nüfus göstergeleri itibariyle; Akdeniz Bölgesi içinde Antalya İl geneli toplam, kent ve köy nüfus büyüklükleri Adana'nın ardından ikinci sıradadır. Bölgedeki illerin son 10 yıllık süreç içinde kent nüfusu artış hızı incelendiğinde Antalya ilinin 3,97 puan ile ilk sırada olduğu görülmektedir. Yine bölge içinde Antalya; toplam nüfusun artış hızı itibariyle Hatay ilinin ardından ikinci sırada, köy nüfus artış hızında ise bölge ortalamasının altında ve Burdur ilinden sonra beşinci sırada olduğu görülmektedir. Bu göstergeler itibariyle Antalya ilinin kent, kır ve toplam nüfus artış hızları değerlerinin tümünün ülke değerlerinin üstünde seyrettiği görülmektedir.

Tablo 4.3: Bölgedeki illerin yıllık nüfus artış hızı

	2000	2013	Nüfus Artış Hızı (log)
TÜRKİYE	67.803.927	73.722.988	0.95
AKDENİZ	8.706.005	9.423.231	0.61
Adana	1.849.478	2.085.225	1.16
Antalya	1.719.751	2.158.265	1.75
Mersin	1.651.400	1.647.899	0.25
Hatay	1.253.726	1.480.571	1.40
K.Maraş	1.002.384	1.044.816	0.54
Osmaniye	458.782	479.221	0.65
Isparta	513.681	448.298	-1.59
Burdur	256.803	258.868	0.01

Kaynak: TÜİK (ADNKS)

İl genelindeki ilçeler büyükşehir hariç nüfus büyüklüğü itibariyle incelendiğinde; Manavgat'ın hem kentsel, hem kırsal, hem de toplam nüfus büyüklüğü açısından Alanya'dan sonra ikinci sırada olduğu görülmektedir.

İl geneli kapsamında son on yıllık nüfus değişimi ilçeler bazında incelendiğinde; en yüksek kentsel nüfus artışı gösteren ilçenin Serik, en düşük nüfus artışı gösteren ilçenin ise İbradı olduğu görülmektedir.

Yine aynı göstergelere göre Manavgat; Korkuteli'nden sonra en yüksek kentsel nüfus artışı gösteren altıncı ilçedir. Manavgat ilçesinin kırsal nüfus artış hızı il genelindeki ilçeler içinde dokuzuncu sırada olup, bu değer il geneli, ülke ve bölge değerlerinin üstündedir. İlçenin toplam nüfus değişim seyri incelendiğinde; nüfus artış hızının, ülke, bölge ve il geneli değerlerinin altında olduğu görülmektedir. Bu durumun son 10 yıldaki kırsal nüfusta yaşanan düşüşe bağlı olduğu görülmektedir.

Antalya İline bağlı ilçelerdeki kentleşme oranları incelendiğinde; en yüksek oran doğal olarak büyükşehirde görülmektedir. Manavgat ilçesi yüzde 48,24'lük oran ile il genelinde kentleşme oranı altıncı sıradaki ilçedir. İlçedeki kentleşme oranı il geneli ve ülke değerlerinin altındadır. Kentleşme oranı itibariyle ilçenin orta sıralarda olmasının en önemli nedeni; tarımsal faaliyetlerin ilçede hala önemli bir gelir kaynağı olmasıdır. İl genelinde kentleşme oranı en düşük ilçe yüzde 13,25 ile Kaş ilçesidir.

Nüfus değişimlerinin tarihsel süreç içindeki son 35 yılı incelendiğinde; 1975 yılında 100 olan Türkiye kentsel nüfus indeksinin 2010 yılında 325, Akdeniz Bölgesinde 426, Antalya İl genelinde 624, Antalya merkez ilçede 766, Manavgat'ta ise 827 olduğu görülmektedir. Aynı göstergelere göre son 35 yıllık süreçte ilçe merkezinin nüfusu yaklaşık 8 kattan fazla artmıştır.

Tablo 4.4: Ülke, bölge, il, merkez ilçe ve Manavgat nüfus gelişimi

		1975	1980	1985	1990	2000	2010	2013
Türkiye	Kentsel	16.869.068	21.993.318	26.865.757	33.656.275	44.006.274	56.222.356	70.034.413
	Kırsal	23.478.651	22.743.639	23.798.701	22.816.760	23.797.653	17.500.632	6.633.451
	Toplam	40.347.719	44.736.957	50.664.458	56.473.035	67.803.927	73.722.988	76.667.864
Akdeniz Bölgesi	Kentsel	1.573.482	1.969.974	2.535.177	4.051.596	5.204.203	6.708.000	9.422.111
	Kırsal	1.795.280	1.964.677	2.118.249	2.974.893	3.501.802	2.715.231	343.982
	Toplam	3.368.762	3.934.651	4.653.426	7.026.489	8.706.005	9.423.231	9.766.093
Antalya İl Geneli	Kentsel	223.089	280.837	397.712	602.194	936.330	1.392.974	-
	Kırsal	446.268	467.869	493.437	530.017	783.421	585.359	-
	Toplam	669.357	748.706	891.149	1.132.211	1.719.751	1.978.333	2.158.265
Manavgat	Kentsel	10.804	14.255	21.520	38.498	71.679	89.307	-
	Kırsal	57.614	59.256	66.027	77.233	127.706	95.827	-
	Toplam	68.418	73.511	87.547	115.731	199.385	185.134	208.526

Kaynak: TÜİK (ADNKS)

Aşağıdaki tabloda da açıkça görüldüğü gibi bölge, il geneli ve Manavgat İlçesi kentsel nüfusları 1985-2000 yılları arasındaki 15 yıllık süreçte çok hızlı bir gelişme göstermiştir. Manavgat ilçe merkezi nüfusunun bu süreçte 3 kattan fazla arttığı görülmektedir. Bu süreç bölgedeki turizm hamlesinin başladığı 1985 ve gelişimini tamamladığı 2000 yıllarına denk gelmektedir.

Tablo 4.5: Ülke, bölge, il, merkez ilçe ve Manavgat nüfusları gelişim indeksi

		1975	1980	1985	1990	2000	2010	2013
Türkiye	Kentsel	100	130	159	200	261	333	415
	Kırsal	100	97	101	97	101	75	28
	Toplam	100	111	126	140	168	183	190
Akdeniz Bölgesi	Kentsel	100	125	161	257	331	426	599
	Kırsal	100	109	118	166	195	151	19
	Toplam	100	117	138	209	258	280	290
Antalya İl Geneli	Kentsel	100	126	178	270	420	624	-
	Kırsal	100	105	111	119	176	131	-
	Toplam	100	112	133	169	257	296	322
Manavgat	Kentsel	100	132	199	356	663	827	
	Kırsal	100	103	115	134	222	166	
	Toplam	100	107	128	169	291	271	305

Kaynak: TÜİK (ADNKS)

Son 35 yıllık süreçte Antalya il geneli ve ilçeler bazındaki kentsel nüfusta; nüfus artış hızı en yüksek olan yerleşim Manavgat olmuştur. Bu ilçeyi nüfus büyüklüğü açısından en büyük ilçe olan Merkez ilçe izlemektedir.

Tablo 4.6: Antalya ili ilçelerinin toplam, kentsel ve kırsal nüfus gelişimleri

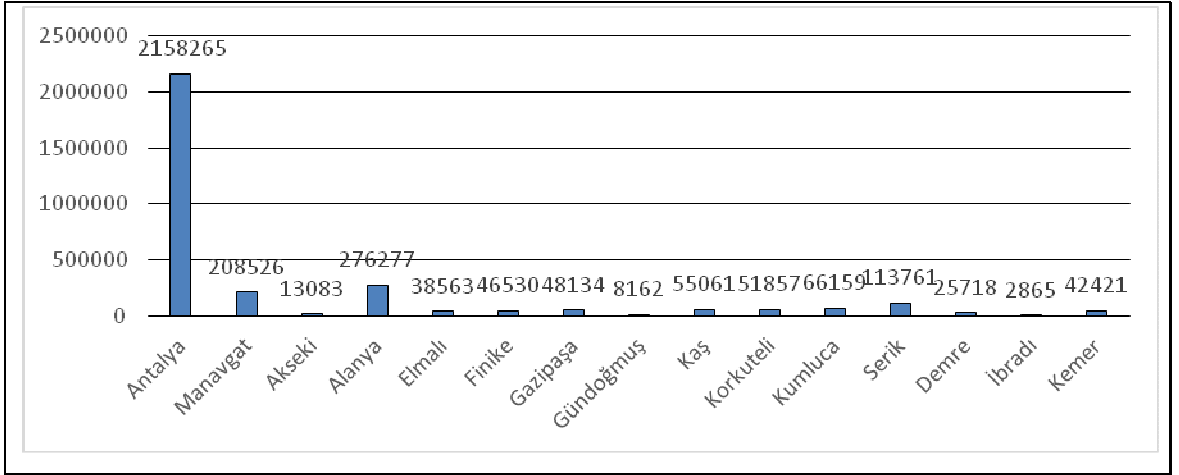
		1975	1980	1985	1990	2000	2010	2013	Nüfus Artış Hızı (log) (1975 - 2010)	Nüfus Artış Hızı (log) (1975 - 2013)
Antalya	Kentsel	223089	280837	397712	602194	936330	1392974	-	18.32	-
	Kırsal	446268	467869	493437	530017	783421	585359	-	2.71	-
	Toplam	669357	748706	891149	1132211	1719751	1978333	2158265	10.84	11.71
Merkez / Büyükşehir	Kentsel	130774	173501	261114	378208	603190	1001318	-	20.36	-
	Kırsal	81471	86404	77703	70565	110939	45560	-	-5.81	-
	Toplam	212245	259905	338817	448773	714129	1046878	-	15.96	-
Manavgat	Kentsel	10804	14255	21520	38498	71679	89307	-	21.12	-
	Kırsal	57614	59256	66027	77233	127706	95827	-	5.09	-
	Toplam	68418	73511	87547	115731	199385	185134	208526	9.95	11.14
Akseki	Kentsel	5141	6815	8353	11023	10563	3441	-	-4.01	-
	Kırsal	2266	21788	26958	19206	31904	12471	-	-5.97	-
	Toplam	27801	28603	35311	30229	42467	15912	13083	-5.58	-7.54
Alanya	Kentsel	18520	22190	28733	52460	88346	98627	-	16.72	-
	Kırsal	44715	51958	58347	76646	169325	149659	-	12.08	-
	Toplam	63235	74148	87080	129106	257671	248286	276277	13.68	14.75
Elmalı	Kentsel	10184	11816	12280	12384	14561	14636	-	3.63	-
	Kırsal	24997	28770	28077	22940	25480	23120	-	-0.78	-
	Toplam	35181	40586	40357	35324	40041	37756	38563	0.71	0.92
Finike	Kentsel	4200	4239	5034	6700	9746	11329	-	9.92	-
	Kırsal	19717	21222	24742	27876	32341	34809	-	5.68	-
	Toplam	23917	25461	29776	34576	42087	46138	46530	6.57	6.66
Gazipaşa	Kentsel	6696	7991	10221	13697	16536	21976	-	11.88	-
	Kırsal	22018	23615	27383	27143	28005	26549	-	1.87	-
	Toplam	28714	31606	37604	40840	44541	48525	48134	5.25	5.17
Gündoğmuş	Kentsel	2078	2325	3052	4554	5021	1991	-	-0.43	-
	Kırsal	14473	16019	14896	15855	16492	7172	-	-7.02	-
	Toplam	16551	18344	17948	20409	21513	9163	8162	-5.91	-7.07
Kaş	Kentsel	2493	3158	4002	4560	6361	7041	-	10.38	-
	Kırsal	45272	47482	52681	35909	41158	46104	-	0.18	-

	Toplam	47765	50640	56683	40469	47519	53145	55061	1.07	1.42
Korkuteli	Kentsel	10334	10615	12039	13381	16431	20508	-	6.85	-
	Kırsal	34258	34660	34973	32734	35149	29922	-	-1.35	-
	Toplam	44592	45275	47012	46115	51580	50430	51857	1.23	1.51
Kumluca	Kentsel	7704	7977	12150	17166	25081	31525	-	14.09	-
	Kırsal	21422	21169	23543	27668	36289	34127	-	4.66	-
	Toplam	29126	29146	35693	44834	61370	65652	66159	8.13	8.20
Serik	Kentsel	14161	15955	19214	23106	30579	52647	-	13.13	-
	Kırsal	57651	55526	58107	61649	78781	54233	-	-0.61	-
	Toplam	71812	71481	77321	84755	109360	106880	113761	3.98	4.60
Demre *	Kentsel	-	-	-	13793	13900	15899	-	1.42	-
	Kırsal	-	-	-	6863	8270	9179	-	2.91	-
	Toplam	-	-	-	20656	22170	25078	25718	1.94	2.19
İbradı *	Kentsel	-	-	-	4215	6991	1944	-	-7.74	-
	Kırsal	-	-	-	12911	3835	1402	-	-22.2	-
	Toplam	-	-	-	17126	10826	3346	2865	-16.33	-
Kemer *	Kentsel	-	-	-	8449	17255	20785	-	9	-
	Kırsal	-	-	-	14819	37837	15225	-	0.27	-
	Toplam	-	-	-	23268	55092	36010	42421	4.37	6.01

Kaynak: TÜİK (ADNKS) (*) İbradı, Demre (Kale) ve Kemer; 1987 yılında ilçe olmuştur. Bu ilçelerin nüfus artış hızları 1990 – 2010 yılları arasında hesaplanmıştır.

Aşağıdaki grafikten de izlendiği üzere; merkez ilçe ve büyükşehirde nüfus yoğunlaşması görülmektedir. Özellikle 1985’li yıllardan sonraki turizm yatırımları sonrası ildeki sahil bölgesinde bulunan ilçelerin nüfusu göç alarak hızla artmış ve nüfus yoğunluğu bu kentlerde önemli sorunlara neden olmuştur. Aynı şekilde Manavgat ilçe merkezi nüfusu da benzer göçlere maruz kalmıştır. Grafikten görüldüğü gibi merkez ilçeden sonra ilde nüfus büyüklüğü yüksek olan ilçeler sırasıyla Alanya, Manavgat ve Serik’tir.

Tablo 4.7: Antalya ili ilçelerinin kentsel, kırsal ve toplam nüfusları



Kaynak: TÜİK (ADNKS), 2013.

Son 35 yıllık süreçte nüfus artış göstergeleri logaritmik olarak değerlendirildiğinde; Manavgat, Merkez ve Alanya ilçelerinin toplam ve kentsel nüfus artış hızları yüksek bir artış trendi göstermektedir. Gündoğmuş, Akseki ve İbradı gibi ilin sahil kesiminde bulunmayan 3 ilçesinde ise kentsel, kırsal ve toplam nüfus gelişim durumu azalış trendi içindedir.

Manavgat yerleşmesinin DİE genel nüfus sayımı verilerine göre 2000 yılı nüfusu 71.679 kişidir. Manavgat yerleşmesinin 2010 yılı nüfusu TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre ise 89.307 kişidir. 2013 nüfus sayımına göre bütün kapanan beldeleri ve köyleri ile toplama nüfusu 208.526 kişi olmuştur.

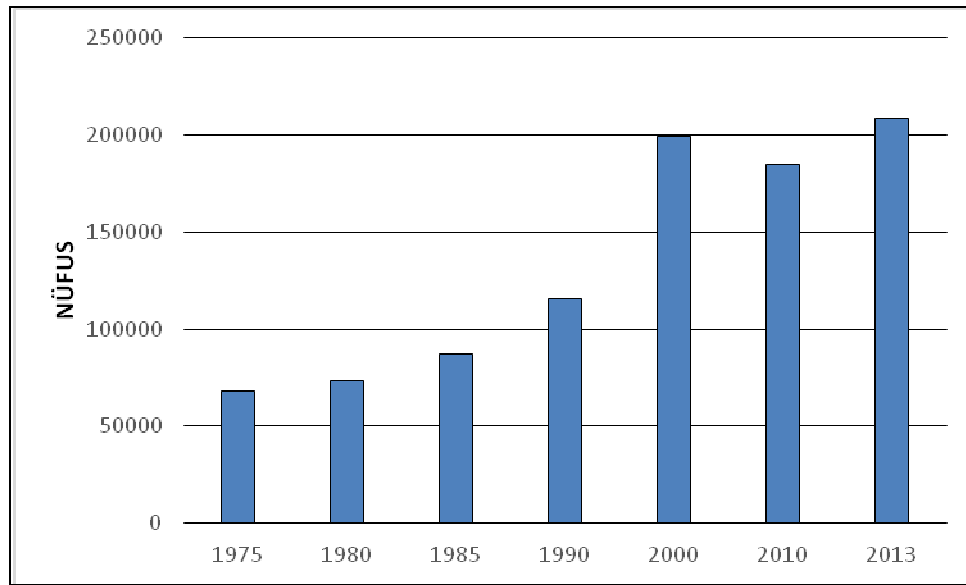
Kentin nüfus gelişimi tarihsel süreç içinde değerlendirildiğinde; 1980 yılında 100 olan nüfus indeksinin 1985 yılında 151, 1990 yılında 270, 1995 yılında 369, 2000 yılında 503 ve 2010 yılında 626 olduğu görülmektedir. Tablodan da anlaşılacağı üzere üssel bir nüfus artış trendi gösteren kentin nüfus indeksi; 496 olan il geneli ve 256 olan ülke kentsel nüfus indeksi puanlarının üstünde kalmaktadır. Bu göstergelere göre Manavgat'ın nüfusu son 30 yılda 6,2 kat artmıştır.

Tablo 4.8: Manavgat, Antalya il geneli ve ülke nüfuslarının yıllara göre değişimi

		1985		1990		1995(*)		2000		2010		2013	
		Nüfus	İnd.	Nüfus	İnd.	Nüfus	İnd.	Nüfus	İnd.	Nüfus	İnd.	Nüfus	İnd.
Manavgat	Kent	21.52	151	38.498	270	52.531	369	71.679	503	89.307	626	-	-
	Kır	66.027	111	77.233	130	99.313	168	127.706	216	95.827	162	-	-
	Top.	87.547	119	115.731	157	151.844	207	199.385	271	185.134	252	208.526	284
Antalya	Kent	397.712	142	602.194	214	750.901	267	936.33	303	1.392.974	496	-	-
	Kır	493.437	105	530.017	113	644.381	138	783.421	167	585.359	125	-	-
	Top.	891.149	119	1.132.211	151	1.395.393	186	1.719.751	230	1.978.333	264	2.158.265	288
Türkiye	Kent	26.865.757	122	33.656.275	153	38.484.897	175	44.006.274	200	56.222.356	256	70.034.413	318
	Kır	23.798.701	105	22.816.760	100	23.302.046	102	23.797.653	105	17.500.632	80	6.633.451	29
	Top.	50.664.458	113	56.473.035	126	61.879.670	138	67.803.927	152	73.722.988	165	76.667.864	171

Kaynak: TÜİK (ADNKS) 1995 yılı nüfusları 1990 ve 2000 yılı nüfusları kullanılarak hesaplanmıştır.

Tablo 4.9: Manavgat Kent Nüfusunun Yıllara Göre Değişimi



Kaynak: TÜİK

1980’li yılların başında 14.000-15.000 kişilik nüfusuyla kendi halinde bir kasaba görünümü veren Manavgat’ın 30 yıllık sürecin sonunda 100.000 bandına yaklaşan bir nüfus yapısıyla orta ölçekli bir kent görünümüne kavuştuğu açıkça ortadadır. Bu değişimde rol oynayan en önemli faktör; 1980’li yılların başında turizm yatırım

politikalarının ülkesel ölçekte değişmiş olması ve bölgenin küresel anlamda bilinirliği olan bir marka haline getirilmiş olmasıdır. Manavgat gibi bölgedeki diğer yerleşimler de bu süreçte benzer nüfus gelişim göstergeleri arz etmektedir.

Kentsel nüfus değişimini yıllık nüfus artış oranı göstergelerinden de takip etmek mümkündür. 1985-1990 yılları arasında nüfus artış oranı 5,05 gibi muazzam bir artış göstermiştir. Bu dönem bölgedeki turizm yatırımlarının en hızlı seyrettiği yıllar olarak kaydedilmiştir. Ülkesel ölçekte başka bir bölgede görülemeyecek hızda bir nüfus değişimi gösteren yerleşimin nüfus gelişimi; yatırımların doyuma ulaştığı 2000 yılından sonra yavaşlamaya başlamıştır.

Kentsel nüfus yapısında önem arz eden diğer bir demografik gösterge yaz nüfusudur. Mayıs ile ekim ayları arasındaki yaz sezonunda; çevredeki turizm tesis alanlarındaki çalışan sayısının artmasına paralel olarak kent nüfusu da artış görülmektedir. Yaz nüfusunun artışında diğer değişken olan ikinci konut olgusu; benzer yerleşimlere göre farklı bir formasyon göstermektedir.

Kentin güneyindeki turizm alanlarında sadece turizm tesis alanları faaliyet göstermektedir ve Manavgat'ta benzer yerleşimlerden farklı olarak ikinci konut alanlarına yönelik ayrı alanlar ayrılmamıştır. Bu nedenle kentte ikinci konut olarak kullanılan meskenler mevcut konutlarla birlikte bulunmaktadır. Dolayısıyla kentin ikinci konutlarında sezonluk olarak ikamet eden nüfusun tahmini güçleşmektedir.

Kente Göç – Kentten Dışa Göç

Antalya İli uzun yıllar kendi kendine yeten ekonomik yapısı ile dışa bağımlı olmayan bir il konumunda olmuştur. Tarımda makineleşme nedeniyle 1950'li yıllardan itibaren dışa göç vermeye başlamıştır. Tarım alanlarının verimli olması, tarım ve tarıma dayalı istihdam alanları ile diğer istihdam alanlarının yüksek olması nedeni ile ilde göç olgusu benzer büyüklükteki nüfus bölgelerine göre yavaş seyretmiştir. 1970'li yıllardan itibaren bölgedeki ulaşım olanaklarının iyileşmesi öncelikle iç turizmin gelişmesine neden olmuştur. 1980'li yılların başından itibaren bölgedeki dış turizmin çok hızlı

gelişmesi il geneline ve Manavgat'a çok yüksek değerlerde göç yaşanmasına neden olmuştur.

İl geneli ve Manavgat İlçe merkezinin göç verileri 2010 yılı TÜİK (ADNKS) verilerine göre paralellik göstermektedir. Buna göre il geneli net göç miktarı 25.245 kişi iken ilçe merkezinde 1.973 kişidir. Bu durum ülke geneli ile karşılaştırıldığında; bölgenin hala dışarıdan göç aldığı görülmektedir. Antalya il genelinin 2009-2010 yılında aldığı 25.245 kişilik göç; orta ölçekli bir Anadolu ilçe yerleşimi kadar, Manavgat'ın yine aynı dönemde aldığı 1.973 kişilik göç ise Antalya Ovasında yer alan kalabalık bir köyün nüfusu kadardır. Yine TÜİK verilerine göre Antalya'nın göç verdiği ilk 5 il; İstanbul, Konya, Ankara, Isparta ve İzmir illeridir.

Tablo 4.10: İl geneli ve Manavgat'ın göç durumu

	Aldığı göç	Verdiği göç	Net göç
Antalya İl Geneli 2013	88.605	64.075	24.53
Manavgat İlçe Merkezi (2009-2010 dönemi)	2.165	192	1.973

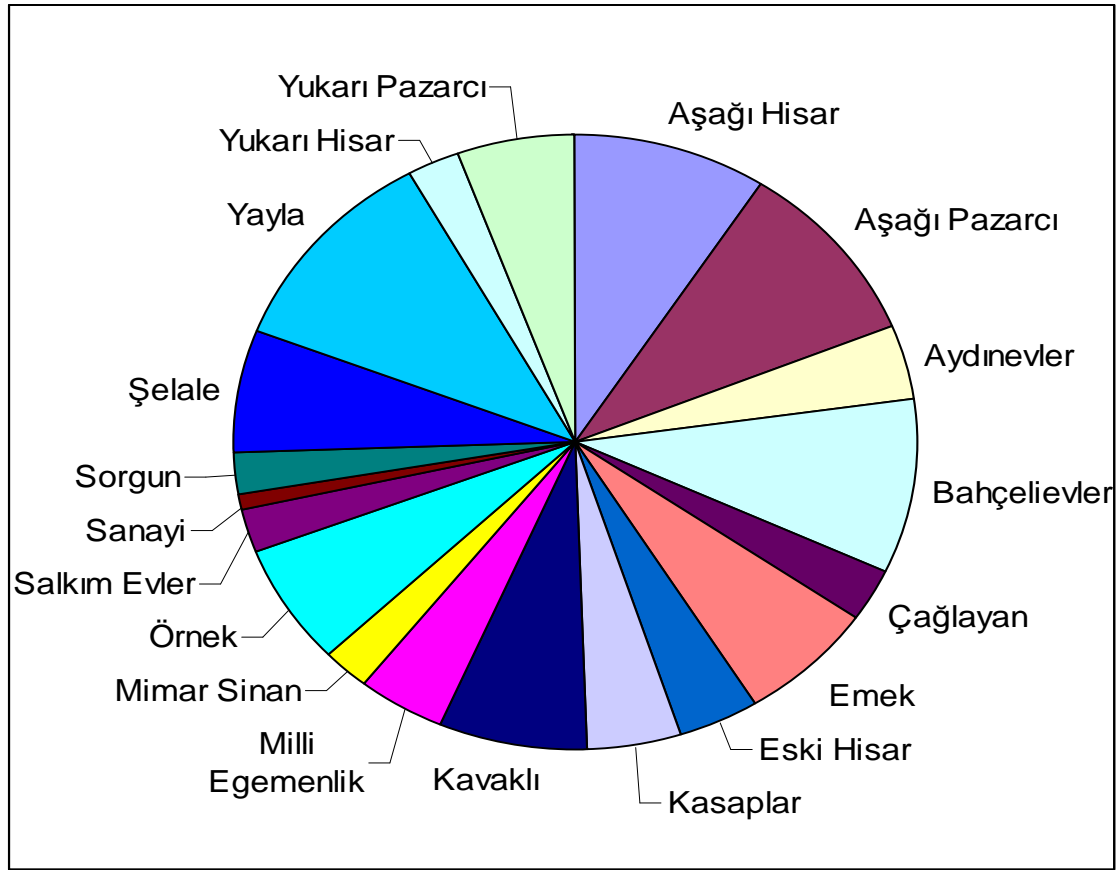
Kaynak: TÜİK

Kentsel Nüfusun Dağılımı

Yerinde yapılan çalışmalara göre kentteki 19 mahallenin nüfus dağılımlarına ait bilgiler verilmiştir. Verilen bilgiler TÜİK ADNKS 2013 yılı göstergelerine dayanmaktadır. TÜİK ADNKS verilerine göre 2013 yılında Manavgat Merkez Mahallesi yerleşmesi içerisinde 103.040 kişilik bir nüfusun barındığı tespit edilmiştir. 6360 Sayılı Kanun kapsamında kapanan Belde ve köylerin nüfusu ile birlikte toplam Manavgat'ın nüfusu 208.526 kişi olmuştur.

Yörede hane başına düşen aile sayısı 1,03 olup ülke ortalamaları seviyesindedir. Yerinde yapılan çalışmalarda yörede genellikle çekirdek aile yapısının hakim olduğu tespit edilmiştir. Ortalama hane halkı büyüklüğü gibi nüfus göstergeleri kentteki mahallelere göre fazla değişkenlik göstermemektedir. Kentin doğu, batı ve kuzey çeper kesimlerindeki sonradan kentleşmiş mahalleleri ve yeni gelişme alanları da dâhil olmak üzere; nüfus yapısı genellikle homojendir.

Tablo 4.11: Toplam nüfusun merkez mahallelere dağılımı



Kaynak: TÜİK

Tablo 4.12: Kentsel nüfusun mahallelere göre dağılımı

Mahalle Adı	Nüfus	Hane Sayısı	Ort. Hane Büyüklüğü	Aile Sayısı	Hanede Ortalama Aile	Ort. Aile Büyüklüğü
Aşağı Hisar	8641	2.092	3,92	2.165	1,03	3,79
Aşağı Pazarcı	8940	2.169	3,96	2.256	1,04	3,81
Aydınevler	4060	898	4,01	898	1,00	4,01
Bahçelievler	9067	2.187	3,72	2.187	1,00	3,72
Çağlayan	2995	625	3,88	670	1,07	3,62
Emek	8143	1.496	3,93	1.496	1,00	3,93
Eski Hisar	3543	855	3,79	855	1,00	3,79
Kasaplar	4742	1.065	3,85	1.065	1,00	3,85
Kavaklı	7491	1.523	4,04	1.523	1,00	4,04
Milli Egemenlik	4263	940	3,87	940	1,05	3,79
Mimar Sinan	2794	579	3,83	617	1,07	3,59
Örnek	6282	1.447	3,87	1.447	1,00	3,87
Salkım Evler	2381	473	4,05	482	1,02	3,97
Sanayi	933	185	3,85	185	1,00	3,85
Sorgun	2357	517	3,88	523	1,01	3,84
Şelale	7112	1.507	3,83	1.541	1,02	3,74
Yayla	11381	2.470	4,00	2.674	1,08	3,70
Yukarı Hisar	2312	568	3,90	619	1,09	3,58
Yukarı Pazarcı	5603	1.294	3,88	1.372	1,06	3,66
Toplam Merkez Mahaller	103.040	22.890	3,90	23.515	1,03	3,80
6360 Sayılı Kanun ile katılan Diğer Mahalleler	105.486					
TOPLAM	208.526					

Kaynak: TÜİK 2013

Nüfusun Yapısı

Yerleşmedeki nüfusun yaş gruplarına dağılımı incelendiğinde; ülke ve bölge ortalamalarında olduğu gibi genç nüfusun yüksek, 60 yaş üstü nüfusun ise düşük olduğu görülmektedir. Yaş piramidinde dikkati çeken en önemli gösterge 20-44 yaş grubunun oluşturduğu genişlemedir. Bu gösterge kentteki turizm ile turizme dayalı olan ticaret ve hizmetler sektöründe istihdam edilen yaş grubunun neden olduğu yüksek orana işaret etmektedir.

Tablo 4.13: Nüfusun yaş gruplarına dağılımı

Yaş Grupları	Erkek	Kadın	Toplam	
			Kişi	Yüzde (%)
0-4	9195	8678	17873	8.57
5-9	9107	8583	17690	8.48
10-14	8506	8009	16515	7.92
15-19	8135	7298	15433	7.40
20-24	6796	7241	14037	6.73
25-29	9045	9152	18197	8.73
30-34	10819	9913	20732	9.94
35-39	10335	8992	19327	9.27
40-44	9251	8117	17368	8.33
45-49	7543	6424	13967	6.70
50-54	5857	5435	11292	5.42
55-59	4342	4010	8352	4.01
60-64	2808	2858	5666	2.72
65-69	2025	2283	4308	2.07
70-74	1523	1758	3281	1.57
75-79	847	1026	1873	0.90
80-84	809	993	1802	0.86
85-89	229	399	628	0.30
90+	49	136	185	0.09
TOPLAM	107221	101305	208526	100

Kaynak: TÜİK 2013

Kentteki diğ er nüfus göst ergeleri incelendiğ inde; faal nüfusun yüksek bir oran arz ettiğ i görülmektedir. Bu durum genç nüfusun yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Kentteki kadın-erkek nüfus oranı da normal seviyelerdedir.

Tablo 4.14: Nüfusun yapısı

		Oran (%)	Açıklama
Toplam Nüfus	208526		
Erkek Nüfusu	107221	51.42%	
Kadın Nüfusu	101305	48.58%	
Çocuk Nüfusu	52078	24.97%	0 -14 yaş grubu
Faal Nüfus	144371	69.23%	15 - 64 yaş grubu
Yaşlı Nüfus	12077	5.79%	65 + yaş grubu

Kaynak: TÜİK 2013

Yerleşmedeki diğ er nüfus göst ergelerine bakıldığında; 20-44 yaş grubu nüfusunun diğ er yaş gruplarına oranla yüksek olmasından dolayı, bağımlılık oranının 43,73 gibi yüksek olmayan bir değ erde olduğ u görülmektedir. Yine okul çağındaki nüfus oranının da yüksek olduğ u tespit edilmiştir. Yerinde yapılan çalışmalar ve TÜİK verilerine göre kentteki eğitim seviyesinin yüksek olduğ u görülmektedir. Yerleşmedeki okullaş ma oranı % 95,80'dir. Kentteki ana-çocuk oranı ve doğ urganlık oranlarının ülke ortalamalarına yakın seviyelerde olduğ u görülmektedir.

Aile Yapısı

Kentteki hane yapısı incelendiğ inde; 3,9 olan ortalama hane büyüklüğ ünün ülke ortalamalarının biraz altında olduğ u görülmektedir.

Kentteki en yüksek hane büyüklüğ ü 4,05 ile Salkım Evler ve 4,04 ile Kavaklı Mahallelerinde görülmektedir. Kentteki en düşük hane büyüklüğ ü 3,72 ile Bahçelievler, 3,79 ile Eski Hisar Mahallelerinde görülmektedir. Yerinde yapılan çalışmalarda ortalama hane büyüklüğ ü değ erlerinin mahallere göre önemli bir değ iş kenlik göstermediğ i tespit edilmiştir. Manavgat kentleş me sürecini son 25 yıllık süreçte çok hızlı bir şekilde tamamlamıştır. Benzer büyüklükteki yerleş melerde görülen kentin çeper bölgelerindeki yarı kırsal yerleş im deseni Manavgat'ta bulunmamaktadır. Bu durum

kentteki sosyal yapının daha homojen olmasına, ortalama hane büyüklüklerinin bölge ve mahallelere göre büyük farklılık göstermemesine neden olmaktadır.

Yerinde yapılan çalışmalarda kentte eğitim seviyesinin yüksek olduğu çekirdek aile tipinin egemen olduğu görülmektedir. Bu nedenle yerleşmede her hanede ortalama 1,03 aile yer almaktadır. Kentin doğu ve batı çeperlerindeki bazı mahallelerdeki hanelerde iki ailenin yaşadığı da görülmektedir.

4.5 EKONOMİK YAPI

Devlet Planlama Teşkilatı'nın 2003 yılında yaptığı "Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması" çalışmasına göre Antalya İli gelişmişlik düzeyi olarak 81 il içinde 10. sırada, Akdeniz bölgesinde bulunan iller içerisinde ise Adana ilinden sonra 2. sırada yer almaktadır. Bu düzey ile Antalya 2. derece gelişmiş iller grubu içinde yer almaktadır.

Türkiye İstatistik Kurumunca 2000 yılında yapılan sosyal ve ekonomik sayım sonrasında Antalya İl genelinde 760.514 kişinin bir işte çalıştığı tespit edilmiştir. Çalışanların 473.342'sinin erkek (yüzde 62) ve 287.172'sinin ise kadın (yüzde 38) işgücünden oluştuğu belirlenmiştir.

İlde tarım sektörü Antalya Ovası'nın etkisiyle temel sektörlerden biridir. İl topraklarının verimliliği, iklim koşullarının tarımsal faaliyetlere uygun olması; yılda birden fazla ürün alınmasına olanak tanır. Bölgedeki kırsal yerleşmelerde devam eden tarımsal faaliyetler gelir getirici olmaktadır. 2005 TÜİK verilerine göre ildeki kırsal nüfus başına tarımsal üretim değeri 1.129 TL'dir ve bu değerle bölgenin tarımsal üretim değeri ülke ortalamasının üstündedir. İl genelinde tarım sektöründe çalışanların toplam çalışanlara oranı yüzde 50'dir. Bu oran ile ildeki tarım sektöründe çalışanların oranının; ülke ortalamasının biraz üstünde, bölge ortalamasının 5 puan altında yer aldığı görülmektedir. Antalya İlinde tarım sektöründe 377.654 kişi çalışmaktadır. İlde tarım sektöründe istihdam edilen nüfus oranı 81 il içerisinde 64. sırada yer almaktadır.

Antalya İlinde sanayi iş kollarında çalışanların toplamının ülke ve bölge ortalamalarının altında olduğu görülmektedir. İlde sanayi sektöründe toplam 41.826 kişi çalışmaktadır

ve sanayi sektöründe çalışanların toplam istihdama oranı yüzde 5,50'dir. Bu değerler ile sanayi iş kolunda çalışanların oranı 81 il içerisinde 50. sırada yer almaktadır. İldeki sanayi sektörü gelişmekte olan bir sektördür. Son yıllarda turizm sektöründen yaratılan artı sermaye ile sanayi sektörüne yatırım artmıştır. İl genelindeki sanayi çeşidi genellikle tarıma dayalıdır. İl genelinde bir adet organize sanayi bölgesi (OSB) bulunmaktadır. Antalya merkezde yer alan OSB tam kapasiteyle çalışmaktadır.

İlde ticaret iş kollarında çalışanlar ülke ve bölge ortalamalarının oldukça üstündedir. İl genelindeki turizm potansiyelinin yüksek olması hizmetlerde ihtisaslaşma ve ticari birikimde artış sağlamaktadır. İlde ticaret sektöründe çalışanların toplam istihdama oranı yüzde 18,05'dir. Antalya İli ticaret kollarının gelişmişlik düzeyi olarak 81 il içerisinde 2. sırada yer almaktadır. İlde mali ve idari kurumların gelişmişlik düzeyi 81 il içerisinde 5. sırada yer almaktadır. İl genelinde hizmetler sektörü bütününe toplam istihdama oranı yüzde 39,56 olup bu sektörde çalışan sayısı 300.845 kişidir. İl genelindeki hizmetler sektörünün bu denli gelişmiş olmasının en önemli nedeni turizm sektörünün lokomotif sektör rolü üstlenmesinden kaynaklanmaktadır. Son 10 yıllık süreçte Antalya'daki turizm yatırımları halen artarak devam etmektedir ve kentteki turizm sektörü dünya turizm pazarında markalaşmış duruma gelmiştir.

İlde ücretli çalışanların toplam istihdamı ülke ve bölge ortalamalarının yaklaşık 2 puan altındadır. İldeki hizmetler sektörünün gelişmiş olmasına rağmen turizm ve tarım sektöründen kaynaklı mevsimlik işçi istihdamı; ücretli çalışan oranının gerçekte olduğundan daha düşük gözükmesine sebep olmaktadır. İlde ücretli çalışanların oranı 81 il içerisinde 20. sırada yer almaktadır.

Kadınların iş kollarına katılımları sadece tarım sektöründe yüzde 50'nin üzerinde iken diğer sektörlerde daha düşüktür. Antalya'da ücretli çalışan kadınların toplam istihdama oranı 81 il içerisinde 11. sıradadır. Antalya il genelinde işverenlerin toplam istihdama oranı yüzde 3,17 olup bu oran ülke ve bölge ortalamalarının üstündedir. Bu sınıflamada Antalya ili 81 il içerisinde 6. sırada yer almaktadır. Bu durum il genelindeki hizmetler sektörünün ülke ve bölge ortalamalarına nazaran çok gelişmiş olmasıyla açıklanmaktadır.

Tablo 4.15: Antalya İlindeki İstihdam Göstergeleri

	Türkiye (%)	Akdeniz (%)	Antalya (%)	Antalya ilinin sıralaması (81 il içinde)
Tarım İşkolunda Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	48,38	54,97	49,66	64
Sanayi İşkolunda Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	13,35	8,78	5,50	50
Ticaret İşkolunda Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	9,67	10,46	18,05	2
Mali ve İdari Kurumlar İşkolunda Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	3,11	2,29	3,24	5
Ücretli Çalışanların Toplam İstihdama Oranı	43,52	37,81	41,37	20
Ücretli Çalışan Kadınların Toplam İstihdama Oranı	8,81	7,37	9,67	11
İşverenlerin Toplam İstihdama Oranı	2,61	2,23	3,17	6

Kaynak: DPT - 2003 Yılı Çalışması, TÜİK 2000 Yılı Göstergeleri

Tablo 4.16: Antalya İli sektörel dağılım

Sektörler	Sayı (kişi)	Oran (%)
Tarım Sektörü	377.654	49,66
Sanayi Sektörü	41.826	5,5
İnşaat Sektörü	40.153	5,28
Hizmetler Sektörü	300.845	39,56
TOPLAM	760.479	100

Kaynak: TÜİK (DİE), 2000

Devlet Planlama Teşkilatının “İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Düzeyi” çalışmasına göre, il geneli ekonomik yapısı incelendiğinde; ilçeler arasında en gelişmiş yerleşimin Merkez ilçe, en geri kalmış yerleşimin ise Gündoğmuş ilçesi olduğu görülmektedir.

Manavgat İlçesi ise Antalya'daki 15 ilçe içerisinde Merkez, Kemer ve Alanya'nın ardından dördüncü sırada, Türkiye genelinde ise 65. sırada yer almaktadır.

Şekil 4.4: Manavgat Kentinin hava fotoğrafı



Kaynak: Manavgat Belediyesi

5. MANAVGAT MERKEZ İLÇESİ AÇIK YEŞİL ALANLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1 İmar Planındaki Yeşil Alan Durumları

Manavgat genelindeki mevcut imar planı toplam 2.710 ha'lık bir alanı kapsamaktadır. Planlı alanlar genelinde önerilen nüfus büyüklüğü yaklaşık 150.000 kişiliktir. Toplam 2710 ha büyüklüğündeki bir alan için değerlendirilen plan bilgileri sonucunda, plandaki toplam yeşil alan miktarı 361,75 ha'dır. Planda yer alan yeşil alan türleri arasında, çocuk bahçeleri, park ve dinlenme alanları, oyun alanları, semt ve mahalle parkları, kent düzeyindeki yeşil alanlar, koruma alanları, mesire alanı, ormanlık alan ve mezarlık gibi yeşil alanları oluşturmaktadır.

Tablo 5.1: 25.06.1990 tarihi ile onaylı mevcut imar planında yeşil alan dağılımı

	Alan (ha)	İmar planındaki oranı (%)
Sosyo-Kültürel Tesis Alanı	10,65	0,39
Kentsel Yeşil Alan	277,96	10,26
Spor Alanı	59,77	2,21
Mesire Alanı	7,77	0,29
Ağaçlandırılacak Alan	8,20	0,30
Orman Alanı	338,77	12,50
Mezarlıklar	3,85	0,28
Doğal Karakteri Korunacak Alanlar	4,20	0,15

Kaynak: Manavgat Belediyesi

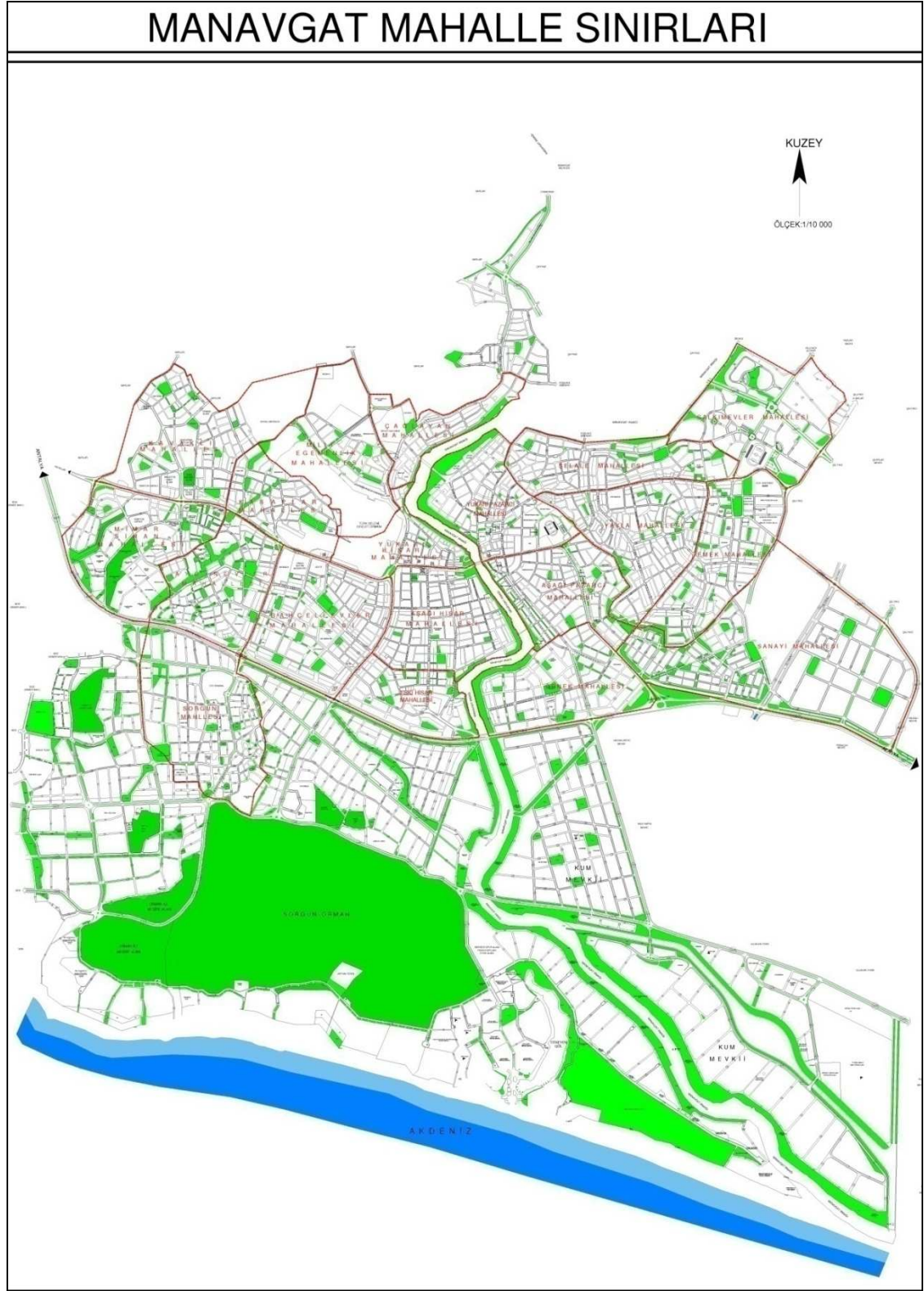
Planlarda önerilen toplam nüfus büyüklüğü 150.000'dir. Bu büyüklükten yola çıkılarak planlarda kişi başına düşen toplam yeşil alan miktarı 24,1 m² olmaktadır. Bu büyüklüğün 22,5 m²'si kişi başına düşen mahalle ve semt düzeyindeki yeşil alanlar, 1,6 m²'si ise kent düzeyindeki yeşil alanlardır.

Tablo 5.2: 25.06.1990 tarihi ile onaylı planlarda ayrılan yeşil alan büyüklükleri ve kişi başına düşen yeşil alan miktarları

	Yeşil alan büyüklüğü		Kişi başına düşen miktar(m ² /Kişi)
	Ha	%	
Mahalle ve semt düzeyindeki yeşil alanlar	337,73	93	22,5
Kent düzeyindeki yeşil alanlar	24,02	7	1,6
Toplam yeşil alan miktarı	361,75	100	24,1

Kaynak: Manavgat Belediyesi

Şekil 5.1: 25.06.1990 tarihi ile onaylı Manavgat ilçesi imar planındaki yeşil alan dağılımı



Kaynak: Manavgat Belediyesi

Plandaki yeşil alan büyüklükleri yerleşim yerlerine göre incelendiğinde en fazla miktarda yeşil alanın Sorgun Bölgesine ayrıldığı görülmektedir. Sorgun bölgesinde kent düzeyindeki yeşil alan miktarının yüksek olmasında etkili olan, bu bölge sınırları içinde yapımı planlanan kentsel rekreasyon alanı bu bölgede yer almaktadır. Ayrıca bu bölgede doğal yeşil alanı olan Sorgun Ormanları bu bölgede bulunmaktadır.

5.2 MEVCUT YEŞİL ALAN DURUMU

Kent genelinde yeşil alanların kişi başı kullanım standartlarını yakalayamamış olmasına rağmen, benzer büyüklükteki yerleşmelere nazaran iyi olduğu söylenebilir. Yerleşmede 19,61 ha yeşil alan ve 12,55 ha spor alanı olmak üzere toplam 32,16 ha aktif kentsel yeşil alan bulunmaktadır. Kentsel yeşil alanların kişi başı kullanımını toplamda 3,53 m²'dir.

Yerleşmede bulunan orman alanları da çoğu zaman rekreatif amaçlı olarak kullanılmaktadır. Bu alanlar arasında en başta gelen; kentin merkezinde bulunan ve bir bölümü Türk Beleni Şelalesi adıyla rekreatif alan olarak düzenlenmiş olan orman alanıdır. Yine yerleşmede bulunan Sorgun Ormanları ve Manavgat Çayı boyundaki açık ve yeşil alan kullanımları, kentte pasif yeşil alan sınıflandırmasındaki bölgelerdir. Büyük bölümü çamlık bitki örtüsüne sahip bu yeşil alanlar kentteki karakteristik orman özelliğini yansıtmakta ve kentte görsel açıdan en önemli değerleri oluşturmaktadırlar.

Yerleşmede imar planı için temin edilen kurum görüşüne göre; kentin güneyindeki Sorgun Ormanları başta olmak üzere toplam 694,43 ha orman ve 2B alanı bulunmaktadır.

Yerinde yapılan arazi kullanım çalışmalarında ağaçlık alanların tamamına yakınının orman statüsünde olduğu tespit edilmiştir. Yine yerinde yapılan çalışmalarda; kentin güneyindeki orman alanlarının bir bölümünün turizm tesis alanlarına, kentin kuzeyinde bulunan orman alanlarının bir bölümünün ise resmi kurumlara tahsis edildiği tespit edilmiştir.

Kentteki en karakteristik bitki örtüsü olan ve yerleşimin güneyinde bulunan Sorgun Ormanları 1. derece doğal sit alanı statüsündedir. Side-Sorgun kumul ormanları adıyla da anılan sık ormanlık alan kızılçam ve fıstıkçamı ile kaplıdır.

Tablo 5.3: Manavgat genelindeki yeşil alanların oluşum özelliklerine göre dağılımı

	Büyükük (ha)	%	Kişi başına düşen miktar (m ² /kişi)
Kentsel Yeşil Alanlar	32,16	4	3,53
Doğal Yeşil Alanlar	694,43	96	76,31
Toplam Yeşil Alan	726,59	100	79,84

Kaynak: Manavgat Belediyesi

5.3 MANAVGAT İLÇESİ MEVCUT ARAZİ KULLANIM DURUMU

Manavgat yerleşimi düz ve yer yer engebeli bir alanda kurulmuş ve 19 mahalleden oluşmaktadır. Kentte bugünkü mekân organizasyonunun oluşmasında, önceki imar planları ve uygulamalarının etkili olduğu görülmektedir. Manavgat yerleşmesi için belirlenen toplam kullanım alanı 4.119 ha olup toplam kentsel alan 1.381 ha'dır.

Tablo 5.4: Mevcut arazi kullanım büyüklükleri ve dağılımı

	Mevcut Alan (ha)	Oran (% Kentsel Alan)	Oran (% Toplam Alan)	m ² /Kişi
Konut Alanı	436,43	31,60	10,60	47,96
Ticaret Alanları	49,35	3,57	1,20	5,42
Depolama Alanı	4,68	0,34	0,11	0,51
Pazar Alanı	6,10	0,44	0,15	0,67
Akaryakıt İstasyonu	2,16	0,16	0,05	0,24
Turizm Tesis Alanı	198,75	14,39	4,83	21,84
Oto terminal	4,14	0,30	0,10	0,46
Sanayi Alanı	4,95	0,36	0,12	0,54
Küçük Sanayi Sitesi	10,57	0,77	0,26	1,16
Anaokulu - Kreş	0,99	0,07	0,02	0,11
İlköğretim Tesis Alanı	9,59	0,69	0,23	1,05
Ortaöğretim Tesis Alanı	8,87	0,64	0,22	0,97
Üniversite Tesis Alanı	1,98	0,14	0,05	0,22
İdari ve Resmi Kurumlar	11,87	0,86	0,29	1,30

Belediye Hizmet Alanı	4,26	0,31	0,10	0,47
Sağlık Tesisi Alanı	3,77	0,27	0,09	0,41
Sosyo-Kültürel Tesis Alanı	0,50	0,04	0,01	0,06
Öğrenci Yurdu	1,58	0,11	0,04	0,17
Meslek Odası ve STK Alanı	1,98	0,14	0,05	0,22
Dini Tesis Alanı	3,85	0,28	0,09	0,42
Kentsel Yeşil Alanlar	19,61	1,42	0,48	2,15
Spor Alanları	12,55	0,91	0,30	1,38
Mezarlık	6,91	0,50	0,17	0,76
Bahçelik Alanlar	16,28	1,18	0,40	1,79
Tarım Alanları	46,87	3,39	1,14	5,15
Makilik -Çalılık Alanlar	26,34	1,91	0,64	2,89
Boş Alanlar (ifrazlı)	153,30	11,10	3,72	16,85
Boş Alanlar (ifrazsız)	75,67	5,48	1,84	8,32
Otopark	3,52	0,26	0,09	0,39
Teknik Altyapı Alanları	6,72	0,49	0,16	0,74
Dereler ve Kanallar	32,11	2,33	0,78	3,53
Yol - Refüj	214,74	15,55	5,21	23,60
KENTSEL ALAN TOPLAMI	1.381	100	33,53	151,76
Depolama Alanı	7,42		0,18	0,82
Tersane Alanı	6,93		0,17	0,76
Mezarlık	1,92		0,05	0,21
Bahçelik Alanlar	66,52		1,62	7,31
Makilik-Çalılık Alanlar	457,64		11,11	50,29
Ağaçlık Alanlar	470,74		11,43	51,73
Boş Alanlar (ifrazsız)	82,11		1,99	9,02
Boş Alanlar (ifrazlı)	166,80		4,05	18,33
Tarım Alanları	1128,67		27,40	124,03
Sera	10,27		0,25	1,13
Dereler ve Kanallar	143,71		3,49	15,79
Gölet	9,73		0,24	1,07
Plaj - Kumsal	52,34		1,27	5,75
Yol - Refüj	133,60		3,24	14,68
GENEL TOPLAM	4.119		100	452,68

Kaynak: Manavgat Belediyesi

Tabloda da görüldüğü gibi yerleşmede toplam kullanım alanının yüzde 33,53'ü kentsel alan olarak kullanılmakta ve kişi başı 151,76 m² kullanım alanı düşmektedir.

Manavgat'ın yerleşimi 1970'li yıllarda kendi halinde bir kasaba iken 1980'li yıllardan itibaren göç almaya ve gelişmeye bağlamıştır. Yerleşme 2011 yılı itibariyle 100.000 bandına yaklaşan orta ölçekli bir kent olmuştur. Artan nüfus talebini karşılayabilmek için hızlı bir gelişme sürecine giren Manavgat'taki konut stoku son 25 yıllık süreçte gelişmiş ve yenilenmiştir. Bu denli hızlı bir süreçte yenilenen konut stoku; yöreye özgü geleneksel mimari ve yerleşim özelliklerini neredeyse tamamen tahrip etmiştir. Bu nedenle kentteki yerleşim deseni kentin farklı mahallelerinde ve bölgelerinde önemli bir değişiklik göstermemektedir.

Yapılaşma tipolojilerindeki farklılaşma mahallelerin merkeze yakın bölümlerinde benzerlik göstermektedir. Merkezden dışarı doğru, doğu ve batı mahallelerinde yoğunluk daha düşüktür. Çalışma alanı kapsamında bulunan Çayyazı ve Hatipler Köylerinde yarı kırsal yaşam ve buna bağlı yerleşme düzeninin kısmen devam ettiği söylenebilir.

Manavgat'ın bugünkü makro formunun şekillenmesinde doğal eşiklerin yanı sıra yasal sınırlayıcıların da etkili olduğu görülmektedir. Yerleşmenin makro formunda etkili olan bir diğer unsur ise günümüze kadar yapılan imar uygulamalarıdır. Yerleşmede dış göç olgusunun düşük olması nüfusun benzer büyüklükte yerleşmelere göre daha hızlı artmasına neden olmuştur. Hızlı nüfus artışından dolayı kent merkezindeki ticari faaliyetler artmış ve aynı oranda da ihtisaslaşmıştır. Bu durum kent merkezinin çok yoğun ve sıkışık bir hal almasına neden olmuştur.

Belediyesinden alınan bilgilere ve yerinde yapılan incelemelere göre Manavgat'ta toplam 23.318 adet konut vardır. 2010 yılı TÜİK (ADNKS) verilerine göre belediye sınırları içerisindeki nüfus 89.307, hâlihazır harita içerisinde kalan mücavir alanlarda yaşayan nüfus 91.000 kişidir.

Daha önce de bahsedildiği üzere çalışma alanı olan hâlihazır harita sınırı; tüm belediye sınırları kapsamakta beraber, mücavir sınırı içindeki Hatipler Köyü'nün güney kesimi ile Çayyazı Köyünü kapsamaktadır. Bu nedenle bu bölümdeki göstergeler belediyeye ait 19 mahallenin yanı sıra diğer bölgeleri de kapsamaktadır.

Kentin konut alanlarının büyük bölümü Antalya-Mersin karayolunun kuzeyinde bulunmakta, küçük bir bölümü ise karayolunun güney yakasındaki Sorgun Mahallesi'nde yer almaktadır. Kıyı kesimi ise tamamen turistik tesis alanları ile çevrilidir. Çalışma alanının genelindeki toplam kullanım alanı 4.119 hektardır. Yerleşmedeki kentsel alanları iki farklı göstergeyle açıklamak gerekmektedir. Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere çalışma alanındaki toplam kentsel alan 1.381 ha olup bu miktara güneyde bulunan turizm tesis alanları ve çevresindeki kentsel kullanımlar dâhildir. Karayolunun kuzey kesiminde, kentin turizm haricindeki diğer kullanımlarının bulunduğu bölge itibarıyla kentsel alan miktarı ise 904,2 ha'dır. 904,2 hektarlık kentsel alan kullanımının 436,43 hektarı konut alanıdır ve kentsel alanın yüzde 48,27'sini teşkil etmektedir. Kentsel alan değerinin iki farklı gösterge olarak hesaplanmasıyla brüt konut yoğunlukları sağlıklı bir şekilde elde edilmiştir.

Kentteki genel yerleşim desenine bakıldığında; merkez ve çevresindeki konut alanlarının kentin çeperlerine nazaran daha yoğun bir yerleşim özelliği arz ettiği görülmektedir. Yapı ve nüfus yoğunlukları mahalle ayrımı fark etmeksizin kentin dışına doğru çıktıkça düşmektedir. Kentin çeperlerindeki Hatipler ve Çayyazı köyleri ile Sorgun mahallesi'nin bazı bölgelerinde yarı kırsal bir yaşam hâkim olup konut parsellerinin içerisinde ufak çaplı tarımsal faaliyetlerin gereği olarak kullanılan müştemilatların bulunduğu görülmektedir. Kentte imar uygulamalarının etkisiyle mevcut dokudan farklı özellikler gösteren yeni konut alanlarına rastlanılmış, bu alanlardaki yüksek kat kullanımı, parsel büyüklüğü ve yapı yoğunluklarının etüt edilebilmesi için bazı mahallelerde iki adet doku analizi yapılmıştır.

Salkım Evler Mahallesi örneğinde görülebileceği gibi bazı mahallelerde ada bazında kooperatifleşme veya toplu konut şeklindeki yapılaşma sonucu parsel büyüklüklerinin yüksek olduğu ve kat adetlerinin kentin genel kat rejiminden farklı olduğu görülmektedir. Bunun dışında ortalama parsel büyüklükleri mevcut yapıda 350 ile 702 m² arasında değişmektedir ve kentin dışına doğru parsel büyüklükleri artmaktadır. Yine konut doku analizlerinde brüt yoğunluklar 46 - 375 kişi/ha arasında ve ortalama değeri 171 kişi/ha'dır. Yapılan analizlerde net yoğunluk ortalama değeri 224 kişi/ha'dır ve 55 ile 480 kişi/ha değerleri arasında değişmektedir.

Yerleşmedeki ikinci konut olgusu incelendiğinde; kentteki yazlık konutların benzer yerleşimlere göre farklı bir nitelikte olduğu görülmektedir. Kentin güneyindeki turizm alanlarında sadece turizm tesis alanları faaliyet göstermektedir ve Manavgat'a benzer yerleşimlerden farklı olarak ikinci konut alanlarına yönelik ayrı alanlar ayrılmamıştır. Bu nedenle kentte ikinci konut olarak kullanılan meskenler mevcut konutlarla birlikte bulunmaktadır.

Konut alanlarına yönelik yerinde yapılan çalışmaların arazi kullanım paftalarına aktarılması sonucu ortaya çıkan yapı ve nüfus yoğunlukları değerleri konut doku analizleri ile benzerlik göstermektedir. Birebir hesaplanan bu değerlere göre kentteki ortalama net yoğunluk 208,51 kişi/ha, en yüksek net yoğunluk 325,91 kişi/ha ile merkez mahallesi olan Aşağı Pazarcı Mahallesinde, en düşük net yoğunluk 47,15 ile Hatipler Köyü bölgesinde görülmektedir. Kentteki ortalama brüt yoğunluk 100,64 kişi/ha, en yüksek brüt yoğunluk 155,52 kişi/ha ile yine Aşağı Pazarcı Mahallesinde, en düşük brüt yoğunluk 30,80 kişi/ha ile Hatipler Köyü bölgesinde görülmektedir. Kentteki ortalama TAKS değerleri yerleşimin çeper bölgeleri hariç birbirine çok yakın değerlerde seyretmektedir. Kent genelindeki ortalama TAKS değeri 0,28'dir. En yüksek TAKS değeri 0,44 ile merkez mahalle olan Yukarı Hisarda, en düşük TAKS değeri 0,11 ile Salkım Evler Mahallesi'ndedir. Kentteki ortalama KAKS değeri 0,96 olup Yukarı Hisar Mahallesinde 1,76 değeri ile en yüksek, Sorgun Mahallesinde 0,33 ile en düşük değere ulaşmaktadır.

Kentteki ticaret sektörü ağırlıklı olarak turizme dayalıdır. Kentin temel ekonomisini oluşturan turizm sektörü bölgede en önemli katma değeri sağlayan iş koludur. Kentteki ticaret sektörü turizmin yanı sıra; üretilen ürünlerin dışarı pazarlanması ve çevredeki kırsal yerleşmelerin ihtiyaçlarının karşılanması şeklinde de faaliyet sürdürmektedir. Manavgat'ta konut dışı faaliyetlerin büyük kısmı Merkezi İş Alanı'nda yer almaktadır. Merkez dışında yer alan ticari kullanışlar genellikle kent merkezi çeperlerinde ve ana ulaşım arterlerinde doğrusal olarak konut altlarında faaliyet göstermektedir.

Kentteki ticari faaliyetler (ticaret, depolama, pazar alanı, akaryakıt, oto terminal) toplamda 66,44 ha'lık bir alan kaplamakta olup, kentsel kullanım alanının yüzde 4,81'ini oluşturmaktadır. Ticaret alanlarının kişi başı kullanım alanı 7,30 m²'dir.

Manavgat kent merkezindeki toplam ticari kullanışlar katlar toplamında 350.685,67 m²'lik bir alan kaplamaktadır. Üst kat ticari kullanımlar çok yaygın olmamakta birlikte, toplam ticari faaliyetlerin yüzde 71,19'u zemin ve birinci katlarda, yüzde 28,81'i ikinci ve diğer katlarda bulunmaktadır. Kent merkezindeki ticaret kullanımında en yüksek oran yüzde 32,85 ile büro-mesleki hizmetler, 32,75 ile diğer ticaret gruplarıdır. Katlar toplamında en düşük ticari sınıf yüzde 2,73 ile para ve kredi kurumlarıdır. Ulaşım ve depolama hizmetleri genellikle kent merkezi dışındaki bölgelerde faaliyet göstermektedir.

Kentteki ekonomik faaliyetlerde turizm sektörünün lokomotif bir rol üstlenmesi, hizmetler sektörünün turizme dayalı olarak gelişmiş olması; sanayi sektörünün benzer büyüklükteki yerleşmelere nazaran daha az gelişmesine sebep olmuştur. Manavgat'ta araştırma yapılan alan kapsamında sanayi sektöründe faaliyet gösteren 9 adet işletme bulunmaktadır. Bu işletmelerde toplam 142 kişi çalışmaktadır. Araştırma sınırları kapsamında üretim yapan bu işletmelerden 3'ü çimento ürünleri, 3'ü gıda ürünleri, 2'si boru ve pvc, 1'i ise cam ürünleri üzerine üretim yapmaktadır.

Manavgat genelinde küçük sanatlar gelişmiş bir sektör olarak görülmektedir. Sanayi Mahallesi'nde bulunan küçük sanayi sitesi (KSS) halen tam doluluk ile faaliyet göstermektedir. Kentin 100.000 bandına yaklaşmış yerleşim olması, turizm tesislerinin ihtiyaçları ve çevredeki kırsal yerleşimler göz önüne alındığında KSS' nin ileriki yıllarda gelişme alanına ihtiyaç duyacağı açıktır. Kentteki sanayi alanları ile küçük sanayi sitesi toplam 15,51 ha'lık bir alan kaplamakta ve kentsel alan kullanımının yüzde 1,12'sini oluşturmaktadırlar.

Manavgat'ta 10 adet ilköğretim okulu bulunmaktadır. Bu okullarda toplam 10.945 öğrenci eğitim görmektedir. Yerleşimde ortaöğretim kurumu olarak toplam 9 adet lise

bulunmaktadır. Bu okullarda toplam 6.160 öğrenci eğitim görmektedir. Liselerin bazıları aynı tesis içinde hizmet vermektedir.

Kentteki ilköğretim tesis alanları 9,59 ha alan kaplamaktadır ve kişi başı kullanım alanı 1,05 m²'dir. Yerleşmedeki ortaöğretim tesis alanları 8,87 ha alan kaplamaktadır. Ortaöğretim tesislerinin kişi başı kullanım alanı 0,97 m²'dir. Kentte ayrıca Emek Mahallesinde yüksek öğretim tesis alanı bulunmaktadır. Akdeniz Üniversitesine bağlı faaliyet gösteren Manavgat Meslek Yüksek Okulu 1,98 ha'lık bir alan kaplamaktadır ve kişi başı kullanım alanı 0,22 m²'dir.

Manavgat'ta nüfus potansiyeline paralel olarak 1 adet devlet hastanesi ve 3 adet sağlık ocağı bulunmaktadır. Yerinde yapılan çalışmalarda yaz sezonunda, turizm tesislerindeki doluluk oranları yükseldiği dönemlerde devlet hastanesinin talebi karşılayamadığı öğrenilmiştir.

İlçedeki sağlık tesislerine ek olarak 5 adet özel hastane de bulunmaktadır. Kentteki sağlık tesisleri toplam 3,77 ha'lık bir alan kaplamakta ve kişi başı kullanım alanı 0,41 m²'dir. Sağlık tesislerinde toplam 667 kişi çalışmaktadır.

Yerleşmedeki sosyo-kültürel tesis alanları 0,50 ha'lık bir alan kaplamaktadır. Kentsel alanın yüzde 0,04'ünü oluşturan sosyo-kültürel tesis alanlarının kişi başı kullanım alanları 0,06 m²'dir. Kentteki sosyal ve kültürel tesis alanları çok yetersizdir. Yerleşmede sosyal ve kültürel tesis alanı olarak sayılan alanlar; halk kütüphanesi, halk eğitim merkezi ve çeşitli derneklerdir. Mevcut halk kütüphanesi ve Halk Eğitim Merkezi kent merkezinde Aşağı Hisar Mahallesinde hizmet vermektedir.

Manavgat İlçe merkezi statüsünde olmasından dolayı çok sayıda kamu kurumunun taşra teşkilatları kentte yer almaktadır. Manavgat'taki resmi kurumlar; kent merkezinde, önemli arterlerin bulunduğu güzergâhlarda ve kentin muhtelif bölgelerine dağılmıştır.

Kent merkezindeki ticaret alanlarının bulunduğu bölgede yer seçen resmi kurumlar merkezdeki yoğunluğu ve sıkışıklığı arttırmaktadır. Bu bölgede Hükümet Konağının

bulunduğu Kaymakamlık binası ve Belediye hizmet binaları çok yakın olarak konumlanmıştır. Kaymakamlığın bulunduğu Hükümet Konağında; Nüfus Müdürlüğü, Özel İdare gibi birden fazla kurum faaliyet göstermektedir. Yine kent merkezinde Hükümet Konağının yanında PTT ve Telekom Müdürlükleri bulunmaktadır. Sağlık grup başkanlığı Belediye Başkanlığının yanındaki sağlık merkezinin olduğu binada hizmet vermektedir. İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü yine kent merkezinde Çağlayan Lisesi içinde bulunan hizmet binasında yer almaktadır.

Bazı kamu kurumları ise kent merkezi çevresin ve kentin muhtelif bölgelerine dağılmış durumdadır. İbrahim Sözen Caddesi ve Antalya Bulvarı gibi ana arterler üzerinde İlçe Tarım Müdürlüğü, Jandarma, Emniyet Müdürlüğü, Adliye, Orman İşletme Müdürlüğü, Vergi Dairesi gibi kurumlar bulunmaktadır.

Daha geniş alan kullanımı gerektiren Karayolları ve DSİ Müdürlükleri ise kentin dışında karayoluna yakın bir konumda yer seçmişlerdir. Yerleşmedeki resmi kurumlar belediye hizmet alanları dâhil 16,13 ha'lık bir alan kaplamaktadır. Kentsel alanın yüzde 1,17'sini teşkil eden resmi kurum alanlarının kişi başı kullanım alanları 1,77 m²'dir.

Manavgat'ta toplam 3,85 ha'lık dini tesis alanı bulunmaktadır ve kişi başına 0,42 m²'lik kullanım alanı düşmektedir. Yerleşmede 25 adet camii, 11 adet Kur'an Kursu bulunmaktadır.

Milli Savunma Bakanlığı'nın kentteki askeri alanlarla ilgili 02.07.2005 tarihli Antalya-Manavgat İlçe Merkezinin imar planı çalışması konulu görüşünde; söz konusu planlama sahası içerisinde Askeri Alan, Askeri Güvenlik Bölgesi veya Askeri Yasak Bölge bulunmadığı bildirilmiştir.

Yerleşmede arazi kullanım çalışmalarında tespit edilen tarım alanlarının toplam miktarı bahçe ve seralarla beraber toplam 1.268,62 ha'dır. Tarımsal faaliyetlerin devam ettiği bu alanların 63,15 hektarı kentsel alan sınırları içinde, 1.205,47 hektarı ise kentsel alan dışında bulunmaktadır. Tarım alanları mevcut yerleşimi çevrelemektedir. Karayolunun güneyindeki Sorgun Mahallesi ve Kum Mevkii'nin büyük bölümü tarım alanı olarak

kullanılmaktadır. Kentin kuzeybatısındaki Hatipler Köyü, kuzeydeki Çayyazı Köyü ile kentin doğu kesiminde yer yer tarımsal faaliyetlerin devam ettiği tarlalar görülmektedir.

Tarım alanlarından karayolunun güneydoğu kesimi, Çayyazı Köyü, Hatipler Köyü güneyi İl Tarım Müdürlüğü görüşünde sulu mutlak tarım alanları olarak belirlenmiştir. DSİ görüşüne göre ise; yukarda bahsedilen bu alanlardan Hatipler Köyü güneyi haricindekiler sulama alanı olarak gösterilmiştir.

Çalışma alanındaki bir diğer açık alan kullanımı, bölgenin karakteristik bitki örtüsü olan makilik-çalılık alanlardır. Toplam 483,98 ha'lık bir alan kaplayan bu alanların büyük bölümü kentin güneydoğu kesiminde yer almaktadır.

Kentteki diğer açık alan kullanımları ise boş alanlardır. İfrazlı boş alanlar genellikle kentin yerleşik dokusunun çeperlerinde, ağırlıklı olarak da karayolunun kuzey bandında, Hatipler Köyünde karayolu kuzeyinde, kentin doğusu ve kuzeydoğu kesiminde görülmektedir. İmar uygulaması yapılmış ama yerleşimin gelişmediği bu alanlar çalışma alanı genelinde toplam 320,10 ha'lık bir alan kaplamaktadır. İfrazsız boş alanlar ise; hâlihazırda üzerinde herhangi bir bitki örtüsü olmayan ve tarımsal faaliyetlerin devam etmediği alanlardır. Kentin muhtelif bölgelerinde görülen bu alanlar toplam 157,78 ha'lık bir alan kaplamaktadır.

Manavgat İlçesinde; tarih içindeki konumundan ve sahip olduğu doğal güzelliklerden dolayı çok sayıda korunması gerekli taşınmaz kültür varlığı ve sit alanı bulunmaktadır.

Çalışma alanında bulunan ve uluslararası öneme sahip en önemli tabiat varlıklarından biri; yerleşimin kuzeyinde yer alan Manavgat Şelalesi'dir. Taşınmaza ait tescil kararında da bahsedildiği üzere; Manavgat Çayı üzerindeki en önemli ve özel oluşum olan Manavgat şelalesinin, çay çevresinden ayrı olarak "Korunması Gerekli Taşınmaz Tabiat Varlığı" niteliği taşıdığı görüldüğünden, halen mesire yeri olarak kullanılmakta olan Manavgat Şelalesinin, sert katmanlardan hızla düşen yeşil suyu, yer yer oluşan küçük anafoları ile bölgede ender bulunan güzellikleri barındırması, sahip olduğu doğal özellikleri ve estetik değerleriyle Manavgat Çayı üzerinden görülmeye değer bir peyzaj

sergilemesi, sadece Antalya kentinin değil ülkemizin de önemli tabiat oluşumlarından birisidir.

Çalışma alanında uluslararası öneme haiz bir diğer doğal değer ise 1. derece doğal sit alanı olan Sorgun ormanlarıdır. Taşınmaza ait 1672 sayı ve 14.16.2007 tarihli tescil kararında; Manavgat Belediyesi sınırları içerisindeki Sorgun Devlet Ormanı olarak adlandırılan kıyı kumul kuşağı alanının doğal yapısı ve dengesi bozulmamış bir alan olarak günümüze ulaştığından bahsedilmektedir.

İlgili koruma kurulu; bu orman alanının çok hassas ekolojik dengelerin etkisinde bir orman ekosistemi olduğu, çevresine de ekonomik ve ekolojik önemli etkiler yaptığı, ormanın doğal dengesinin bozulması halinde geri dönüşümü mümkün olmayacak ekolojik sonuçlara neden olacağından dolayı 1. derece doğal sit alanı olarak tescil edilmesine karar vermiştir.

Kentin yerleşik alanı içindeki en önemli taşınmaz kültür varlığı; Zindan Kalesi olarak adlandırılan ve adını Eski Hisar Mahallesine veren sur kalıntılarıdır. İlk olarak 1977 yılında Anıtlar Yüksek Kurulu tarafından tescillenen eser halen 1. ve 3. derece arkeolojik sit alanı statüsündedir. Antik kaleyle ilgili kalıntıların küçük bir bölümünün günümüze kadar varlığını devam ettirerek korunabildiği açıkça görülmektedir.

Kentte uluslararası öneme haiz bir diğer önemli kalıntı ise Side Anti Kenti Su Yolu'nun belediye sınırları içinde bulunan kesimidir. Antik dönemde çok önemli bir yerleşim merkezi olan Side kentinin suyu, Manavgat Irmağı'ndan sağlanmaktaydı. Bu nedenle bugünkü Sevinç Köyü'nden Side'ye kadar 30 km. uzunluğunda bir su kemeri inşa edilmiştir. Bu su yolu 25 m. yüksekliğindeki kemerler üzerinden geçer ve bir bölümü de kayalar üzerine oyularak yapılmıştır. Arkeolojik açıdan büyük önemi olan ve Side Su Yolu olarak da adlandırılan taşınmaz; 4941 sayı ve 29.03.2001 kararı ile koruma alanı statüsündedir.

Tablo 5.5: Manavgat yerleşiminde bulunan koruma alanları

	Eserin / Varlığın Adı	Mevkii	Tescil Karar No / Tarih	Koruma Statüsü	Tescil Eden Kurum
1	Manavgat Şelalesi	Çayyazı Köyü kuzeyi	4070/10.05.2010	3. Derece Arkeolojik Sit Alanı, Koruma Alanı	Antalya KTVKKBK
2	Sorgun Ormanları	Sorgun Mah. güneyi	1672/14.06.2007	1. Derece Doğal Sit Alanı	Antalya KTVKKBK
			3268/10.07.2009		
3	Zindan Kalesi	Aşağı Hisar Mah.	3713/17.02.1998	1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı, Koruma Alanı	Antalya KTVKKBK
			2474/08.03.1995		
4	Side Antik Kenti Su Yolu	Kavaklı Mah, Mimar Sinan Mah.	4941/29.03.2001	Koruma Alanı	Antalya KTVKKBK
5	Antik Yerleşim	Sorgun Mah. batısı	4321/23.07.2010	1. Arkeolojik Sit Alanı	Antalya KTVKKBK
6	Side Antik Kenti	Sorgun Mah. güney batısı	3268/10.07.2009	1. Arkeolojik Sit Alanı	Antalya KTVKKBK

Kaynak: Antalya Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu

Yerleşmede koruma alanlarıyla ilgili Antalya KTVKKBK' nın en son aldığı karar; Sorgun Mahallesinde bulunan antik yerleşim kalıntısıyla ilgilidir. 4321 sayılı ve 23.07.2010 tarihli kararda; tespiti yapılan antik yerleşim alanının 1. derece arkeolojik sit alanı olarak tescil edilmesine karar verilmiştir. Yerleşmede planlama çalışmalarını şekillendirici rolü olan ve özel kanunlarla tanımlanmış planlama alanları bulunmaktadır. Sorgun Ormanları 1. derece doğal sit alanı, Manavgat Şelalesi koruma alanı ile 3.derece arkeolojik sit alanı, Zindan Kalesi 1. ve 3. derece arkeolojik sit alanı, Side Antik Su Yolu Koruma Alanı ve Sorgun Mahallesinde bulunan antik yerleşim kalıntısına ait 1. derece arkeolojik sit alanı “2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu”na tabii özel planlama alanlarıdır. Yine çalışma alanının kapsamındaki Antalya Side Turizm Merkezi ve Oymapınar Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesindeki planlama çalışmalarında “2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu” uyarınca Kültür ve Turizm Bakanlığı sorumludur. Çalışma alanında özel kanunlarla tanımlanan bir diğer husus “3621 sayılı Kıyı Kanununu” uyarınca kentin kıyı ve Manavgat çayı bölgesinde belirlenen kıyı kenar çizgisidir.

Tablo 5.6: Kentsel sosyal ve teknik altyapı alanları dağılımı ve standartlarla karşılaştırılması

	Mevcut		3194 Standartları		İlave Edilmesi Gereken Alan (ha)
	Alan (ha)	m ² /kişi	Planda Ayrılması Gereken Alan (ha)	m ² /kişi	
Anaokulu + Kreş	0,99	0,11	16	1	15,01
İlköğretim	9,59	1,36	64	4	54,41
Ortaöğretim	8,87	0,97	48	3	39,13
Aktif Yeşil Alan	32,16	3,53	160	10	127,84
Sağlık Tesisleri Alanı	3,77	0,41	64	4	60,23
Kültürel Tesis Alanları	0,5	0,05	40	2,5	39,5
Sosyal Tesis Alanları	0		24	1,5	24
Halk Eğitim Merkezi	0		6,4	0,4	6,4
Dini Tesis Alanları	3,85	0,42	8	0,5	4,15
İdari Tesis Alanları	16,13	1,77	80	5	63,87
Teknik Altyapı	6,72	0,74	64	4	57,28
Toplam	82,58	9,38	574,4	35,9	491,82

Kaynak: Manavgat Belediyesi, 3194 Sayılı İmar Kanunu Kentsel sosyal donatı ve teknik altyapı alanlarının saptanmasında 3194 sayılı İmar Kanunu'nda belirtilen standartlar tablosu kullanılmıştır.

5.4 MANAVGAT İLÇESİ İMAR PLANI KARARLARI

Manavgat'ta son 50 yıllık süreçte yerleşme bütününe yönelik 4 adet imar planı hazırlanmıştır. Daha önce de bahsedildiği üzere yerleşme 1950'li yıllardan başlayarak gelişmeye başlamıştır.

Manavgat'ın ilk imar planı; 1995 nüfusunun 26.000 kişi olacağı varsayımına göre hazırlanmış ve 1967 yılında onanmıştır. Kentin 1995 yılındaki nüfusu 52.531 kişi olarak gerçekleşmiştir. Bu nüfus göstergesine göre 1967 planının 26.531 kişi yani yaklaşık yüzde 50 oranında eksik bir nüfus tahmini ile hazırlandığı görülmektedir. Kentteki

gelişmelere müteakiben 1971, 1975 ve 1978 yıllarında ilave harita alanları temin edilmiştir.

İller Bankası arşivinden önceki imar planları izah raporlarından temin edilen verilere göre; 1971 yılında birisi batıda, Side yolu kuzeyinde ve belediye sınırları dışında, diğerleri ise doğuda Yayla Mahallesiinde olmak üzere 3 adet gecekondu önleme ve ıslah bölgesi onanmıştır. 1971 yılında uluslararası yarışma biçiminde ele alınan “Side ve Çevresi Turistik Düzenleme Projesi” ne bağlı olarak hazırlanan 1/5000 ölçekli Manavgat nazım planı 1972 yılında onanmıştır. Bu plana göre Manavgat için öngörülen nüfus 1995 yılı için 21.000 kişidir. Bu öngörünün de gerçekleşenden çok uzak olduğu açıktır.

1970’li yılların ikinci yarısında; 1967 ile 1972 planları arasındaki çelişkiler uygulamada karasızlıklar yaratmış, Manavgat mücaviri içinde bulunan Side kıyı bölgesindeki gelişmeler Belediyeyi zor durumda bırakmıştır. Bu durum sonrası Side, turistik önemi nedeniyle Manavgat mücavir alanından çıkarılmıştır. Aynı dönemde İller Bankası tarafından kentin bütününe yönelik ilave ve revizyon imar planı çalışmaları başlatılmış ve 1976 yılında onaylanmıştır.

Yine İller bankası arşivlerine göre bu plan; ticari bölgedeki tutarsızlıkları gideren, bu bölgedeki kat yüksekliklerini plan kararlarına bağlayan, mevcut haritadaki boş alanlarda bir miktar ilaveyi öngören ve karayolu geçişi ile Hisar mahallesi arasındaki konut dışı kullanımları düzenleyen bir plandır.

1980’li yılların başında yerleşme kendi kırsalından ve ülkenin diğer kesimlerinden göç almaya başlamıştır. Bu tarihlerde turizm yatırım politikalarındaki değişiklikler; bölgedeki turizm potansiyellerinin daha organize değerlendirilmesine ve bölgeye yönelik göç baskının artmasına neden olmuştur. Bu nedenle 1982 yılında İller Bankası tarafından kentin bütününe yönelik ilave ve revizyon imar planı hazırlanarak onaylanmıştır.

İller Bankası raporlarında bu planın hazırlanma gerekçesi olarak; kasabanın kırsal kesimden aldığı göç sonucu nüfusunun artması, buna bağlı olarak yöresel merkez olma

işlevinin kuvvet kazanması, mevcut planlı alanların yetersiz kalması gösterilmektedir. 1982 yılında onanan imar planı 2005 yılı için 63.000 kişilik bir nüfus öngörmüştür. 2005 yılında gerçekleşen nüfusun yaklaşık 80.000 civarında olduğu göz önüne alındığında, hazırlanan planın yüzde 27 oranında eksik kaldığı görülmektedir.

Tablo 5.7: Önceki imar planları

Plan Onama Tarihi	Projeksiyon Yılı	Projeksiyon Nüfusu	Gerçekleşen Nüfus	Fark
1967	1995	26.000	52.531	+26.531
1972	1995	21.000		+31.531
1976 (*)				
1982	2005	63.000	80.000	+17.000

Kaynak: Manavgat Belediyesi, İller Bankası Genel Müdürlüğü (*) 1976 yılında onaylanan planla ilgili bilgiler temin edilememiştir.

1982 yılında onaylanan bütüncül imar planından sonra kent genelinde belediyesi tarafından çok sayıda ilave, revizyon ve plan değişikliği onaylanmıştır. Bu tarihten günümüze kadar bu plan üzerinde belediyesi tarafından yapılan tüm ilave, revizyon ve plan değişiklikleri temin edilmiştir. Bu değişikliklerin tamamı plana işlenerek 2011 yılı itibariyle yürürlükte olan güncel imar planı elde edilmiştir.

Mevcut imar planı toplam 2.710 ha'lık bir alanı kapsamaktadır. Bu plan dâhilinde 279,31 ha mevcut, 371,25 ha gelişme, 5,96 tercihli olmak üzere toplam 656 ha konut alanı planlanmıştır. Bu değer toplam planlama alanının yüzde 24,23'ünü teşkil etmektedir.

Tablo 5.8: Yürürlükteki imar planı alan dağılımı

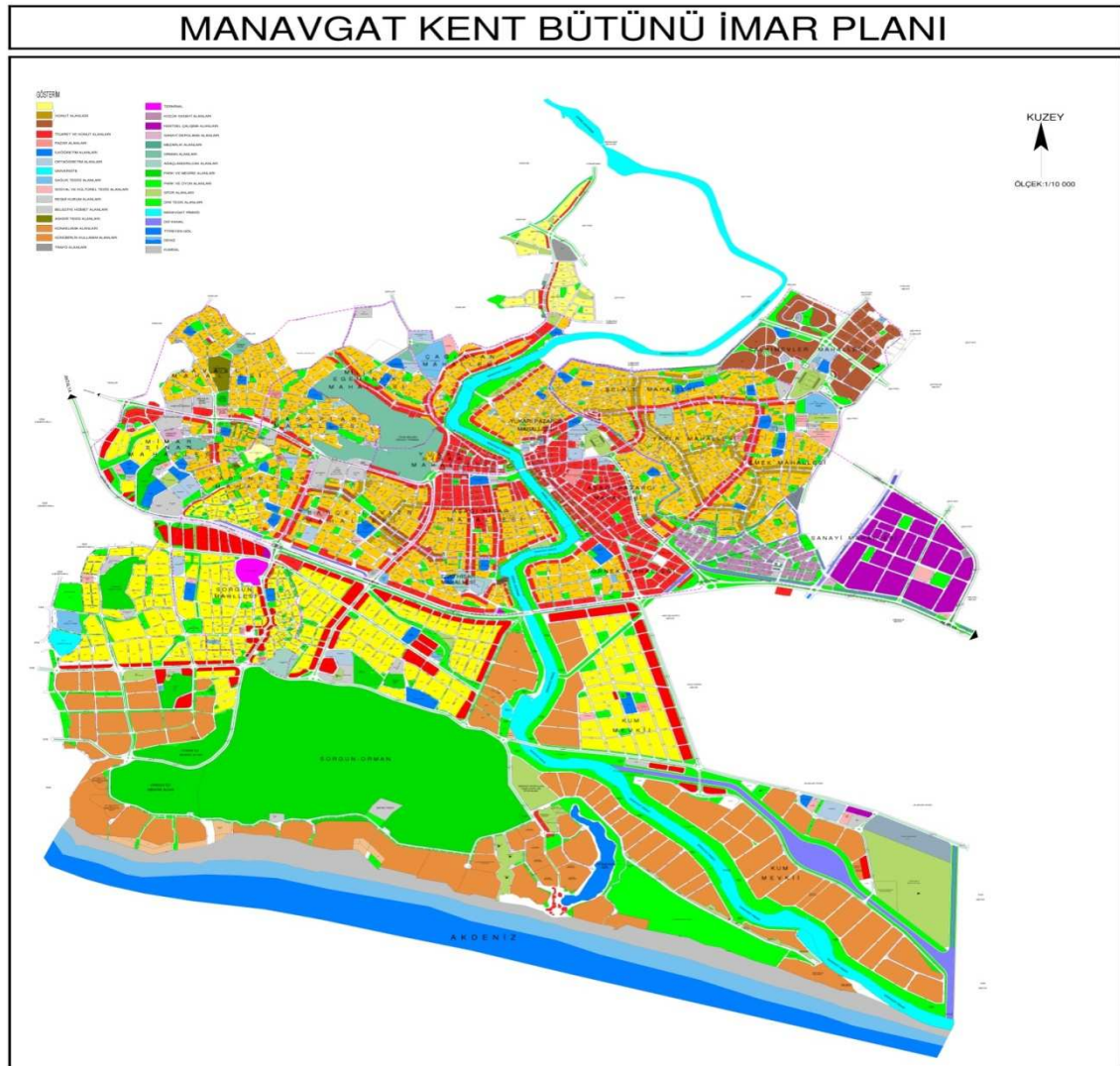
	Alan (ha)	Oran (%)		Alan (ha)	Oran (%)
Mevcut Konut Alanları	279,31	10,31	İlköğretim Tesis Alanı	21,11	0,78
Gelişme Konut Alanları	371,25	13,70	Ortaöğretim Tesis Alanı	19,40	0,72
Tercihli Konut Alanı	5,96	0,22	Mesleki Eğitim Tesis Alanı	9,77	0,36
Turizm ve İkinci Konut Alanı	2,27	0,08	Yüksek Öğretim Tesis Alanı	3,58	0,13
Ticaret Alanı	154,93	5,72	Özel Eğitim Tesis Alanı	1,95	0,07
Toptan Ticaret Alanı	2,11	0,08	Sağlık Tesis Alanı	12,50	0,46
Konut Dışı Kentsel Çalışma Alanları	48,99	1,81	Dini Tesis Alanı	6,68	0,25
Pazar Alanı	4,78	0,18	Sosyo-Kültürel Tesis Alanı	10,65	0,39
Oto terminal	4,51	0,17	Kentsel Yeşil Alan	277,96	10,26
Akaryakıt İstasyonu	2,38	0,09	Spor Alanı	59,77	2,21
Turizm Tesis Alanı	313,21	11,56	Mesire Alanı	7,77	0,29
Günübirlik Alan	18,74	0,69	Teknik Altyapı Alanı	17,08	0,63
Sanayi Alanı	0,80	0,03	Ağaçlandırılacak Alan	8,20	0,30
Küçük Sanayi Sitesi	17,12	0,63	Otopark	145,91	5,38
Belediye Hizmet Alanı	18,36	0,68	Orman Alanı	338,77	12,50
İdari Tesis Alanı	27,83	1,03	Dere - Kanal	491,10	18,12
Kreş-Anaokulu	1,06	0,04	Doğal Karakteri Korunacak Alanlar	4,20	0,15
TOPLAM				2710	100

Kaynak: Manavgat Belediyesi

1982 yılında onaylanan imar planından günümüze kadar çok sayıda ilave, revizyon ve plan değişikliği yapılmıştır. Çalışma alanı genelinde yapılan büyük çaplı revizyonlarda ilk dikkati çeken kentin kuzeydoğusundaki Salkım Evler Mahallesi'dir. Gecekondu önleme bölgesi ilan edilen alanda ada bazı uygulamalar yapılarak toplu konut tarzı

yapılaşmaya gidilmiştir. Kentin batısında, karayolunun güney kesiminde yer alan yaklaşık 100 hektarlık düzenleme de dikkati çekmektedir. Bu alanda gelişme konut alanları, ulaşım sistemi ve sosyal donatı alanlarının tekrar düzenlendiği dikkati çekmektedir. Kentin doğusunda, KSS alanının doğusundaki sanayi ve depolama alanları önemli bir ilave olarak dikkati çekmektedir. Bu alanlarda en doğuda kalan depolama alanları henüz gerçekleştirilmemiştir. Yerleşmeye ait ilave, revizyon ve ada-parcel bazında onaylanan tüm plan değişiklikleri temin edilmiş ve ekli haritaya işlenmiştir.

Şekil 5.2: 25.06.1982 tarihi ile onaylı Manavgat kent bütünü imar planı



Kaynak: Manavgat Belediyesi

6. MANAVGAT'IN KENTİÇİ ULAŞIM SORUNLARI

Daha önceki kısımlarda genel itibariyle Türkiye geneline yayılmış olgulardan ve bunların doğurduğu sorunlardan söz edilmiştir. Ancak bu olguların daha net açıklanabilmesi için seçilen bir kent üzerinden çözümlenecek yapılar daha isabetli olacaktır. Bu amaçla yukarıda çizilen genel çerçevede öncelikle Manavgat'ın kentsel durumu hakkında bilgi verilmesinin ardından kentsel sorunlar ve kentin kentçi ulaştırma sorunları incelenecektir.

Antalya il toprakları Anadolu'nun güneybatı bölümünde yer almakta olup ulusal karayolu ağı ile çok güçlü bağlantılarla irtibatlı durumdadır. Antalya, bölgeyi Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan ve sahil kesimi boyunca önemli yerleşimleri birbirine bağlayan ülkesel ölçekte karayolu güzergâhlarının üzerinde yer almaktadır.

İldeki karayollarını sahil ve kuzey-güney istikametli olarak iki gruba ayırmakta yarar bulunmaktadır. Ülkenin iç kısımlarından bölgedeki yerleşim merkezlerine ve turizm bölgelerine ulaşımı sağlayan 3 önemli karayolu güzergâhı bulunmaktadır. Bunlardan ilki olan Ankara-Konya-Akseki ve planlama alanı olan Manavgat güzergâhıdır. Bu güzergâh Alanya ve Gazipaşa dâhil olmak üzere; doğu Antalya bölgesindeki yerleşim merkezleri ve turizm bölgelerini ülkenin iç kesimlerine bağlamaktadır. Bu sınıflamadaki ikinci karayolu Afyon-Burdur-Bucak istikametinden Antalya kent merkezine ulaşan güzergâhtır. Yine Afyon-Burdur güzergâhının batıya doğru takip edilmesiyle Korkuteli-Elmalı üzerinden batı Antalya bölgesine ve Muğla'ya ulaşmak mümkündür. Bu güzergâh bölgenin Batı Anadolu Bölgesi ile ulaşım bağlantısını sağlamaktadır. İlde sahildeki yerleşimleri ve turizm bölgelerini birbirine bağlayan en önemli yollar batıda Antalya-Kaş, doğuda ise Antalya-Alanya yoludur.

Planlama bölgesinden de geçiş yapan Antalya-Mersin-Adana D-400 karayolu güney sahillerinin en önemli turizm merkezleri ve Alanya'ya kadar birçok ilçe ve belediyeyi direkt olarak birbirine bağlamaktadır. Bu yol yöre ekonomisine ve turizmin gelişmesine büyük katkı sağlamaktadır. Antalya'nın Alanya ile bağlantısını sağlayan ana arteri oluşturan bu yolda, günlük trafik sayısı turizm sezonunda 25.000'leri geçmektedir.

Karayollarından alınan bilgilere göre, Antalya ilinde 1.derece devlet karayolları ve ilçe yollarının tamamı asfalt kaplıdır. İlçe ve belde yollarının 2011 yılındaki yapılan araştırmalara göre yüzde 97'si asfalt ve yüzde 3'ü stabilize'dir. Köy yollarının yüzde 83'ü asfalt ve yüzde 17'si stabilize yoldan oluşmaktadır. Antalya İlinde I. ve II. derece yolların toplamı 2.433 km ve köy yollarının toplamı 4.187,5 km'dir.

Manavgat ilçe merkezi; Alanya-Antalya sahil yolu ile Akseki-Seydişehir-Konya karayolu güzergâhları üzerinde olmasından dolayı oldukça avantajlı bir konumda bulunmaktadır. Ülkenin iç kesimlerini güney sahillerine bağlayan Akseki-Seydişehir-Konya yol güzergâhı; bölgede Toroslari geçen 4 önemli geçitten biri olarak kabul edilmektedir. Manavgat ilçe merkezinin Antalya il merkezine uzaklığı 78 km, Ankara'ya 486 km, İstanbul'a ise 802 km.dir.

Manavgat İlçesi; demiryolu hariç tutulmak üzere ulaşım çeşitliliği bakımından önemli bir konumda bulunmaktadır. Güney Anadolu Bölgesinin son demiryolu bağlantısı Burdur ili olduğundan ve Antalya il topraklarında demiryolu güzergâhı bulunmadığından dolayı ilçe merkezine en yakın demiryolu bağlantısı Burdur (199 km) İl merkezidir.

Manavgat ilçe merkezine en yakın havaalanı il merkezinde bulunmakta olup, 78 km uzaklıktadır. Yine kentle bağlantısı olan bir diğer havaalanı ise Gazipaşa havaalanıdır ve kente 104 km uzaklıktadır. Kentin kullanımı açısından değerlendirildiğinde Antalya havaalanı bölgedeki turizm merkezlerine ağırlıklı olarak hizmet vermektedir. Antalya havalimanı bölgenin ve Türkiye'nin en önemli hava limanlarından biridir. Antalya havaalanı dış hatlar terminali Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olup 10.000.000 yolcu/yıl kapasitelidir. İç hatlar terminali 1.500.000 Yolcu/Yıl kapasitededir. Hava limanında toplam 3 pist bulunmaktadır.

6.1 MANAVGAT KENT MERKEZİNİN ULAŞIM VE PLANLAMA SORUNLARI

Manavgat İlçesi, 12.12.2012 tarihinde kabul edilen **6360 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu** ile sınırları genişlemiş, kapanan 78 köy, 9 beldeyi de içerisine alarak büyük bir şehir haline dönüşmüştür. Mart 2014 yerel seçimlerinden sonra bu kanun kapsamında yönetilmeye başlamıştır.

İlgili kanun ile ilçe belediyesinin yetkileri azaltılarak Büyükşehir Belediyesinin alt kademesi haline getirilmiştir. Ana caddeler, kanalizasyon, içmesuyu, hal, otogar gibi belediyelerin ana gelirlerinin geldiği bölümler Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir. Bunun yanında 1/25000, 1/5000 gibi üst ölçekli planlama yetkilerinin tamamı Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir.

Bütün bunların sonucunda kanunla mekansal yönetim ve uygulama problemleri ortaya çıkmıştır. Yapılacak olan uygulamalar yetki karmaşası içerisinde eriyip gitmekte ve ya uzun zamanda sonuçlanmaktadır. Ara yollar ile ana yolların bir bütün olarak planlanması ve uygulanması gerekirken ayrı ayrı yapılmasının zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

Bu çalışmaların sağlıklı olarak tamamlanabilmesi için Büyükşehir Belediyesi ile İlçe Belediyesinin koordineli bir şekilde çalışma zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Belediyelerin siyasi kurumlar olması nedeni ile koordinasyonun yapılabilmesi için siyasi çatışmaların olmaması gerekmektedir.

Bir kentteki gündelik hayatı her açıdan olabildiğince yaşanabilir kılacak olan temel unsurlardan bir tanesi kentiçi ulaşımıdır. Ulaşımın planlanması aşaması ise yerel yönetimlerin bir kente karşı temel sorumluluklarından biridir. Bu planlama sorumluluğu ise, insanların gitmek istedikleri yerlere en ekonomik, en rahat, en hızlı, en güvenli ve en çevreyi korur biçimde ulaşmalarını sağlamak üzere çözümler üretilmesi anlamına gelir. Bu çözümler ise, hangi toplu taşıma araçlarının, hangi güzergâhlarda kullanılacağı, ulaşım hatlarının işletilme biçimi ve de kent merkezi ile alt merkezlerine

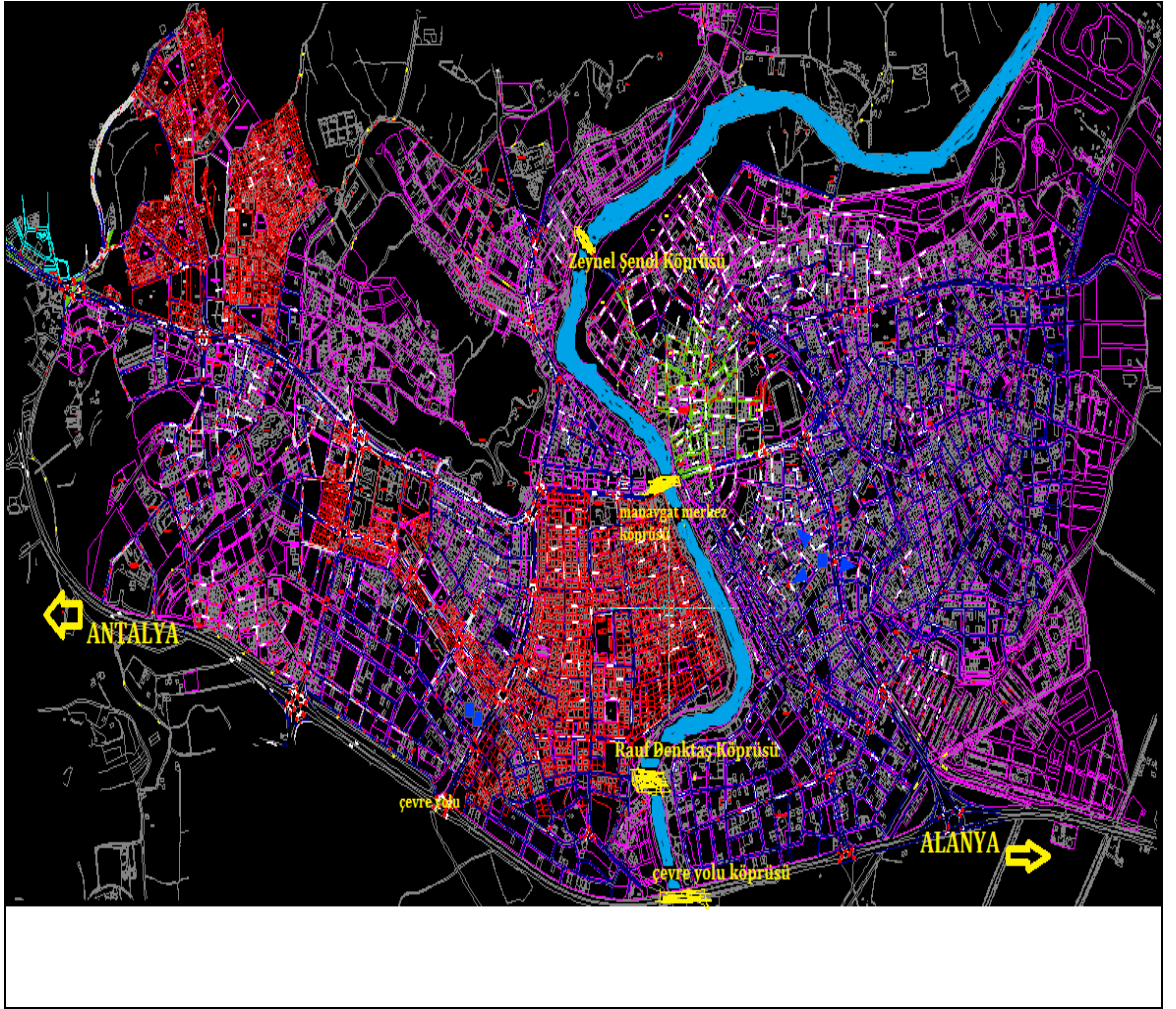
ilişkin düzenlemelerin yapılarak yollardaki trafik yoğunluğunun ayarlanmasından oluşur. Ancak, akış halindeki yaya ve araç trafiğinin düzenlenmesinin en önemli parçaları aynı zamanda şunlardır; toplu taşıma araçları için durakların düzenlenmesi; yayaların rahat hareket edebilecekleri kaldırımların, parkların ve benzeri kamusal alanların varlığı; en önemlisi de Türkiye gibi toplu taşımacılığın tam anlamıyla gelişmemiş olmasına bağlı olarak özel araçların sayısının fazla olduğu bir ülkede kent merkezinde yeterli otopark alanlarının oluşturulmasıdır. Otopark sorunu Manavgat'ın Türkiye ile ortak sorunudur.

Yerel yönetimlerin planlama eksikliğinin bedelini vatandaşlar otopark ücreti yerine trafik cezası vererek; kent merkezi ise, gereksiz yere aşırı trafik yoğunluğu yaşayarak ödemektedir. Bu durum kentsel alanların arsa spekülasyonlarının haricinde de rant olarak kullanıldığının bir diğer göstergesidir. Söz konusu otopark sorununu besleyen en önemli nedenlerden bir tanesi günümüzde bütün büyük kentlerdeki en önemli olgulardan bir tanesi olan büyük alışveriş merkezleri ve spor kompleksleri gibi yapıların giderek çoğalmasındır. Bu merkezlere gelen kişilerin genelde orta ve üst düzey gelir grubuna ve bireysel kentiçi ulaşımı tercih ettikleri düşünüldüğünde otopark sorunu bir kez daha gündeme gelmektedir. Manavgat için de durum farklı değildir. Son yıllarda yukarıda bahsedilen söz konusu alanlar büyük bir artış göstermektedir. Bu amaçla büyük alışveriş merkezlerinin bulunduğu bazı yerlerin metrekare olarak yayıldığı alanlar sorun ile ilgili geniş bilgi verebilecektir.

Manavgat'ın ana arterlerindeki trafik sıkışıklığının giderilmesi ve düzenlenmesi amacıyla son ulaşım ve trafik düzenleme planı Belediye tarafından 2006 yılında Palye İnş. Taah. San. Ve Tic. A.Ş 'ye yaptırılmıştır. (Şekil 6.1)

Manavgat'ta nüfusla birlikte araç sayısı da hızla artmaktadır. 208 bin 526 kişinin yaşadığı Manavgat'ta İlçe Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliğine kayıtlı 70 bin 489 adet 07 Plakalı araç bulunurken dışarıdan gelen araçlarla birlikte bu rakamın 100 binin üstünde olduğu düşünülmektedir. Manavgat'ta tescilli araç sayısının 70 bin 489 adet olduğunu belirtirken buna keza Manavgat'ta 60.030 kişinin sürücü belgesi vardır.

Şekil 6.1: 2006 yılında hazırlanan yol projesi



Kaynak: Manavgat Belediyesi

Trafik tescil ve büro amirliğinin son verilerine göre Manavgat'ta otomobil sayısı 31 bin 198, motosiklet sayısı 16 bin 251, kamyonet 12 bin 723, traktör 4532, kamyon, çekici ve tanker 1861, minibüs ise 1994 adettir. Ayrıca sürücü belgesi durumuna bakıldığında ise A1 (bisiklet) 9, A2 (Motosiklet) 4608, B (otomobil) 43.443, C (Kamyonet) 3722, D (tanker) 1, E (Otobüs) 8300 ve F (Traktör) 60 olarak bilgi alınmıştır.

Manavgat'ın konumu itibari ile kenti Manavgat ırmağı ikiye bölmektedir. Bu da karşıdan karşıya geçmek için ulaşım sıkıntısı yaratmakta, yaya olarak gidilebilecek kısa mesafelerin araç ile gidilmesinin zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır.

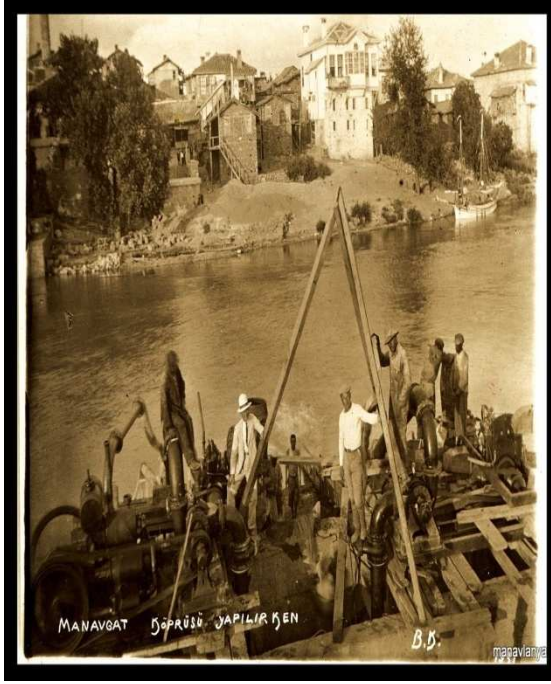
Manavgat şehrinde Irmak üzerinde 3 adet araç+yaya, 2 adet yaya köprüsü bulunmaktadır;

1. Çevre yolu köprüsü: Antalya- Manavgat ve Alanya istikametinden Mersin tarafına giden D-400 karayolu üzerinde bulunmaktadır. Şehrın transit giden araçlarının bu güzergâhı kullanmaları bakımından çok önemli bir yeri vardır. Araçlar şehir içine girmeden direk olarak bu köprü üzerinden geçtiği için trafik yoğunluğunu önemli ölçüde azaltmaktadır.

2. Manavgat merkez köprüsü: Manavgat'ın en eski tarihi köprüsüdür. 1932 yılında Almanlar tarafından yapılmıştır. Daha sonra 1977 yılında yan tarafına yapılan beton köprünün yapılması ile birlikte Almanların yapmış olduğu demir asma köprü trafiğe kapatılarak yaya köprüsü olarak kullanılmaya başlanmıştır. Şehrın tarihi olarak sembollerinden birini almış durumdadır. Yeni yapılan köprü araç trafiği açısından Manavgat'ın en yoğun köprülerinden birisidir. Şehrın merkezindeki en yoğun caddeler olan Antalya Caddesi ile İbrahim Sözen Caddelerini birbirine bağlamaktadır.

7 Nisan 2011 tarihli Manavgat Haberi adlı bir internet sitesinde yayınlanan bir haber şöyledir: *“Manavgat ve Almanya'daki köprüler aynı fakat birisi kurşuni renk diğeri mor. Almanya'daki köprüden araçlar geçerken Manavgat köprüsü 1932 yılında hizmete girmiştir. O yıldan 1977 yılına kadar araç köprüsü idi. 1977 yılında yapılan beton köprünün yapılması ile birlikte yaya köprüsü olmuştur. Almanya'daki köprüde tam 1 milyon perçin olduğu için köprünün adı milyon köprüsü. Manavgat köprüsünde 250 bin perçin olduğu tahmin ediliyor.”*

Şekil 6.2:Manavgat Merkezindeki tarihi köprü



Kaynak: Manavgat Belediyesi



Kaynak: Bu şekil İ. Asker tarafından hazırlanmıştır.

3. Rauf DENKTAŞ Yaya Köprüsü: Aşağı Hisar ve Örnek Mahallelerini birbirine bağlamaktadır. Sadece yaya köprüsü olarak yapılmıştır. Asma köprü niteliğindedir. Şehrin yayalarının önemli ölçüde kullandığı bir köprüdür. İnsanlar bu köprüyü kullandıkları için karşıdan karşıya geçişlerde fazla yol katetmedikleri için araç kullanımını azaltmakta ve sıkışıklığı bir nebze azaltmaktadır.

Şekil 6.3: Rauf DENKTAŞ Yaya Köprüsü



Kaynak: Bu şekil İsmail Asker tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 6.4: Rauf DENKTAŞ Yaya köprüsü hava fotoğrafı



Kaynak: Manavgat Belediyesi

4. Zeynel Şenol Köprüsü: Manavgat merkez köprüsüne alternatif olarak 2008 yılında yapılmıştır. Araç ve yaya geçitleri için kullanılmaktadır. Asma köprü olarak yapılmıştır. Araç köprüsünün yer seçimi yolların bağlantıları açısından çok uygun değildir. Köprünün bağlantı yolları gidiş ve geliş uygun değildir. Gidiş ve geliş yolları ayrılmış olmasına rağmen çift yön olarak işlememektedir. Mevcut köprünün yükünü alamamıştır. Zeynel Şenol Köprüsü yapıldıktan sonra bu köprüye ulaşan yolların düzenlenmesi için Kent içi iyileştirme projesi yapılmıştır (2008). Fakat bu bölümdeki projenin tamamı uygulanamamıştır.

Şekil 6.5: Manavgat'tan bir görünüş



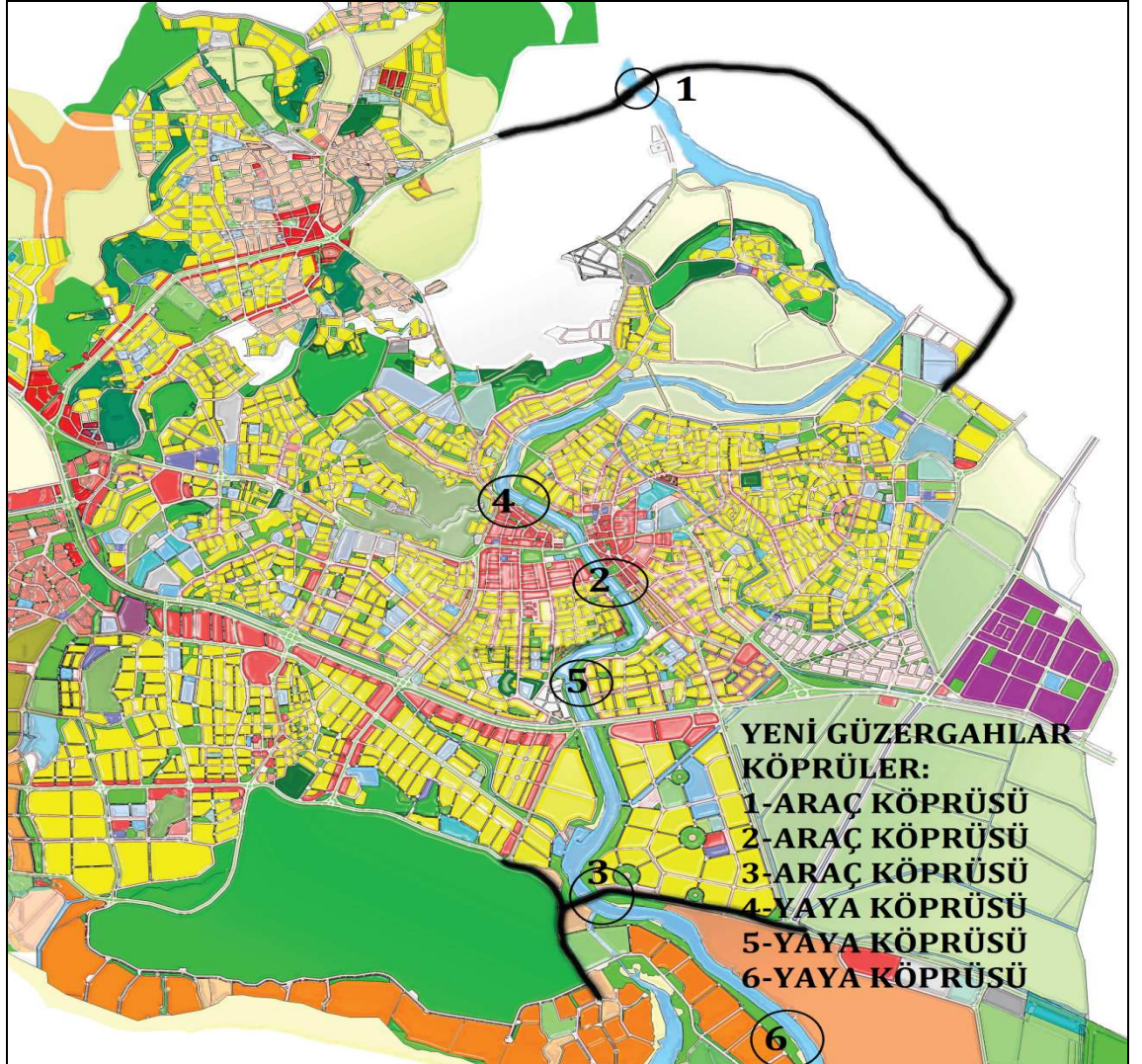
Kaynak: Bu şekil İsmail ASKER tarafından düzenlenmiştir.

6.2 YAPILMASI DÜŞÜNÜLEN KÖPRÜLER

Belediye Manavgat Irmağı üzerinde üçü yaya üçü araç olmak üzere 6 adet daha köprü yapmayı düşünmektedir. Bunlardan en önemlileri Güllük-Çetin Emeç Caddesi ile Zübeyde Hanım Caddesi arasına araç köprüsü, diğeri de iki araç köprüsü arasında yaya köprüsü olarak yapımı düşünülen köprüdür. Bu köprülerin yapımı Manavgat'ın trafik

problemini büyük ölçüde rahatlatacaktır. Yapılacak olan araç köprüsü Sorgun Mahallesinden Sanayi ve Alanya tarafına gidecek yolcuların bu hattı kullanmasını sağlayacak ve Şehrin merkezindeki trafik sıkışıklığını önemli ölçüde azaltacaktır.

Şekil 6.6: Manavgat Belediyesi tarafından yapılması düşünülen güzergah ve köprüler



Kaynak: Manavgat Belediyesi

Şekil 6.7: Araç köprüsü projesi



*Kaynak:*Manavgat Belediyesi

Şekil:6.8: Yaya Köprüsü projesi



*Kaynak:*Manavgat Belediyesi

Şehir İçerisinde Trafiğin Yoğun Olduğu Caddeler:

Antalya Caddesi, Remzi Güven Caddesi, Fevzi Paşa Caddesi, Atatürk Caddesi, Tugayoğlu Caddesi, Demokrasi Bulvarı, Çetin Emeç Caddesi şehrin araç trafiğinin en yoğun olduğu caddelerdir.

Şehirde Otoparklar

Tablo 6.1: Şehirdeki belediye otoparkları

S. No	Otoparkın Bulunduğu Alan	Araç Sayısı
1	Y. Hisar Mah. Eski Garaj İçerisi (Balıkhane yanı)	60 Araç
2	Cumhuriyet Meydanı Altı Kapalı otopark	100 Araç
3	Aşağı Hisar Mah. Ziraat Bankası Arası Katlı Otopark	150 Araç

Kaynak: Manavgat Belediyesi

Tabloda belirtilen otoparklar dışında şehir merkezinde otopark bulunmamaktadır. Bu otoparklara da doğru dürüst park eden araç yoktur. Otoparkların çok pahalı olmasının yanında yollara park eden araçlara herhangi bir denetim mekanizması getirilememiştir. Bu da araçların rastgele sağa sola park etmesini ortaya çıkarmaktadır (Şekil 6.4). Özellikle ticaret alanlarının olduğu yol kenarlarında iki şeritli olan yolların tek şeritlerini tamamen park eden araçlar kaplamaktadır. Bu da trafik sıkışıklığının ana nedenlerini oluşturmaktadır. Şehir içerisine yeni otoparkların yapılması ve mevcut otoparklarla beraber kullanılmasının sağlanması gerekmektedir. Bunun için Belediye ile Trafik polisleri arasında sıkı ve kararlı bir koordinasyon ile sağlanabilir.

Özellikle en sıkışık caddeler olan Antalya Caddesi ve Remzi Gülen Caddeleri üzerindeki parklanmalar bir an önce çözülmesi gerekmektedir. Yol kenarlarında parklanmanın önlenmesi sonucunda, trafik akışı yüzde 50 oranında hızlanacak, sıkışıklık ortadan kalkacaktır.

Şekil 6.9: Şehir içerisinde yol kenarına park etmiş araçlar



Kaynak: Bu şekil İsmail Asker tarafından hazırlanmıştır.

7. SONUÇ

Bu çalışmada genel itibariyle Manavgat'ın genel özellikleri ve kentsel sorunlarından birisi olan kentiçi ulaşımın niteliği, Antalya ile ilişkisi, tarihsel ve aynı zamanda yapısal anlamda ele alınmış pratik sorunlar da ortaya konulduktan sonra bu sorunlar için çözüm önerileri getirilmiştir. Şüphesiz ki bu öneriler kişisel gözlemlerden ve değerlendirmeler olmayıp farklı kaynaklardan da beslenmiştir.

7.1 MANAVGAT'IN KENTİÇİ ULAŞIM SORUNLARINA YÖNELİK ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Bilimsel çerçeveden bakıldığında sorunların daha çok yapısal nitelik taşıyan öğeleri yukarda belirtilmiştir. Ancak bu sorunların çözümsüz olmadığını ve buna yönelik politikaların gerek merkezî gerekse yerel bir görüş çerçevesinden ulusal veya yerel düzeyde çözülebileceğini iddia etmek de olasıdır. Bunun için de değişik başlıklar altında sıralanmış bazı önerilerde bulunmak gerekmektedir. Şüphesiz ki bu çalışmaların ilk ve en belirgin ögesi Nazım İmar Planı Revizyonu ve Ulaşım Master Planı'nın ele alınmasıdır. Söz konusu çözüm önerilerini içeren değişik başlıklarda bu hukuki yollarla hayat bulacaklardır. Bu yollara geçmeden önce çeşitli politik ve sosyal aktörlerin kentiçi ulaşım sorunları konusunda ortaya attığı çözüm önerilerini de dikkate almak gerekmektedir. Antalya Kent Konseyi'nin hazırlamış olduğu bir rapora göre sistem özellikleri belirlenen ana alternatifler daha önce kalibrasyonu gerçekleşmiş bulunan ulaşım modelinde test edilerek hedef yılı yolculuk talepleri altındaki performanslarının incelenmesinin uygun olacağı belirtilmektedir (Antalya Kent Konseyi, 2001).

Yine aynı rapora göre kentiçi ulaşım için getirilen çözüm önerilerinin hepsi maliyet fayda analizlerine tabi tutulmalı ve kamu yararı öngörüldüğü takdirde hayata geçirilmelidir.

7.1.1 Otopark Alanlarının Genişletilmesi

Yapılacak İmar Planı revizyonu ve yeniden hazırlanacak olan Ulaşım Ana Planıyla kent merkezindeki var olan araç yoğunluğu ve de önümüzdeki en az 50 yıla ilişkin kentiçi trafik öngörüsü dikkate alınarak, merkez ve alt merkezlerdeki aşırı araç yoğunluğunu önlemek üzere katlı otoparkların hızla yapılarak hizmete sokulması gerekmektedir. Bu şekilde, bir yandan kent merkezine ulaşmış olan araçların park alanı ararken veya bulamazken neden oldukları trafik sıkışıklığı giderilebilecek; diğer yandan ise, otopark hizmetlerinden devletin vergi kaybı önlenecek ve de vatandaşlar araçlarını daha sağlıklı ve güvenli bir biçimde park edebileceklerdir. Ayrıca, böyle bir uygulamanın otopark ücretlerine de belirli bir standart getirerek, otopark ücretlerini düşüreceği de kesindir.

Manavgat'ın merkezinde yapılan binalar ve iş merkezleri otopark ihtiyacı düşünülmeden yapılarak iskana açılmışlardır. Otopark olarak iskan edilen binaların çoğunda da fonksiyon değişikliğine gidilerek ya iş yeri ya da konut olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bunun sonucu da, araçlar yol kenarlarına park etmek zorunda kalmışlardır.

Özellikle yoğun olarak iş merkezlerinin ve bankaların bulunduğu Tugayoğlu Caddesi ve çevresinde, Y. Pazarcı Mahallesinde Belediye Binasının olduğu bölümde, Aşağı Pazarcı Mahallesi Pazartesi pazarının olduğu bölümde büyük oranda otopark sorunu yaşanmaktadır. Bu bölgelerde otopark çözümlerinin mutlaka yapılması gerekmektedir.

Özellikle en sıkışık caddeler olan Antalya Caddesi ve Remzi Gülen Caddeleri üzerindeki parklanmalar bir an önce çözülmesi gerekmektedir. Yol kenarlarında parklanmanın önlenmesi sonucunda, trafik akışı yüzde 20-25 oranında hızlanacak, sıkışıklık belli oranda ortadan kalkacaktır.

7.1.2 Şehrin İçindeki Yolların Düzenlenmesi

Kısa vadede Manavgat'ın kentiçi ulaşımına getirilebilecek çözüm önerileri genel itibariyle kara ulaşımı üzerinden gelişmektedir. Çünkü diğer sistemler daha yapısal

çözümler bekleyen alanlardır. Kara ulaştırmasını ise daha çok sorunlar üzerinden değerlendirmek daha doğru bir yaklaşımdır.

İlk olarak yolların belirli standartlarda olması önemli bir durumdur. Şerit sayılarının ve aralıklarının sabit olması ve uluslararası ölçütlere göre belirlenmesi gerekmektedir. Trafik ışıklarının yol düzenini ayarlama işlevi unutulmamalı ve gerekli yoğunluğun olduğu bütün noktalarda sinyalizasyon sistemi bulunmalıdır.

Bunun yanı sıra sürekli kavşaklar üzerinden kentiçi ulaşımı düzenlemeye çalışmak isabetli bir çözüm değildir ve belirli sorunları bulunmaktadır. Bunun için bu alanların dikkatli ele alınması kavşak giriş ve çıkışlarının düzgün biçimde düzenlenmesi gerekmektedir.

Kentiçi ulaşımda bir diğer önemli mesele de hız ayarlamasıdır. Kentiçi trafik kazalarının önemli bir oranı aşırı hızdan kaynaklanmaktadır. Onun için hız ayarlamaları önemsenmeli ve sık denetim yapılmalıdır.

7.1.3 Toplu Taşıma

7.1.3.1 Şehrin Toplu Taşıma Sistemleri

Manavgat'ın şehirlerarası ulaşım terminali Sorgun Mahallesiinde bulunmaktadır. Bütün şehirlerarası yolcu taşımacılığı bu terminalden yapılmaktadır.

Bunun dışında Şehrin bütün toplu taşıma araçlarının ve Antalya, Serik, Alanya gibi yakın şehirlere, köylere ve mahallelere hareket eden araçların kalktığı tek bir garajı bulunmaktadır. Bu da şehrin doğu tarafında bulunan Doğu Garajıdır. Bütün araçlar bu noktaya toplanmakta ve bu noktadan hareket etmektedir (Tablo 7.1).

Tablo 7.1: Doğu garajından hareket eden araçlar ve yolcu sayısı

Sıra No	Kooperatif Adı	Gittiği Yön	Üye (araç) Sayısı	Günlük sefer sayısı (Yaz Dönemi)	Günlük sefer sayısı (Kış Dönemi)	Yaz dönemi yolcu sayısı (yarı dolu düşünülmüştür)	Kış dönemi yolcu sayısı (yarı dolu düşünülmüştür)
1	46 Nolu	Çolaklı	41	136	68	952	476
2	111 nolu	Çolaklı	45	150	75	1050	525
3	335 nolu (gölcük)	Hacieli Köyü, Cevizler, Seydiler	7	21	21	147	147
4	279 nolu (yeniçağ)	Ulukapı, Kirten	15	45	45	315	315
5	270 nolu	Gündoğdu	10	34	16	238	112
6	297 nolu	Güney Çamlıca, Gündoğdu	30	100	50	700	350
7	Şehir içi	Şehir içi	106	212	212	1484	1484
8	Çentur	Alanya	33	66	33	1056	528
9	Özbirlik	Alanya	31	62	31	992	496
10	Manavgat Tur	Alanya	28	56	28	896	448
11	Ören Tur	Alanya	28	56	28	896	448
12	Evrenseki (302 Nolu)	Evrenseki	40	133	66	931	462
13	Beşkonak (329 Nolu)	Beşkonak	11	22	11	154	77
14	Manavgat Seyahat	Antalya	74	148	74	3256	1628
15	Yeni Toros	Dolbazlar, Y. Işıklar, Dikmen	22	44	44	308	308
16	Ilıca (259 Nolu)	Ilıca Kumköy	40	133	66	931	462
17	Sarılar (84 Nolu)	Sarılar, Şelale	24	120	48	840	336
18	Taşagil (53 Nolu)	Taşagil	16	32	16	224	112
19	Oymapınar (10 Nolu)	Oymapınar	25	50	25	350	175
20	Side (14 Nolu)	Side	46	154	76	1078	532
21	Şehir	Şehir içi	59	196	100	1372	700
22	Gültepe (341 nolu)	Gültepe	8	40	24	280	168
Toplam Araç Sayısı/yolcu sayısı			672	2010	1129	18450	10289

Kaynak: Otogarda Araştırma (2014)

Şehirde toplu taşıma olarak sadece şehir içi otobüsleri ve minübüsleri kullanılmaktadır. Bunun dışında herhangi bir toplu taşıma aracı düşünülmemiştir. Toplu taşıma için Belediyenin kendisinin işlettiği bir Belediye otobüsü veya başka bir Belediye aracı kullanılmamaktadır.

Şehir içi dışındaki yakın Beldelere ve mahallelere toplu taşımacılık minibüslerle yapılmaktadır.

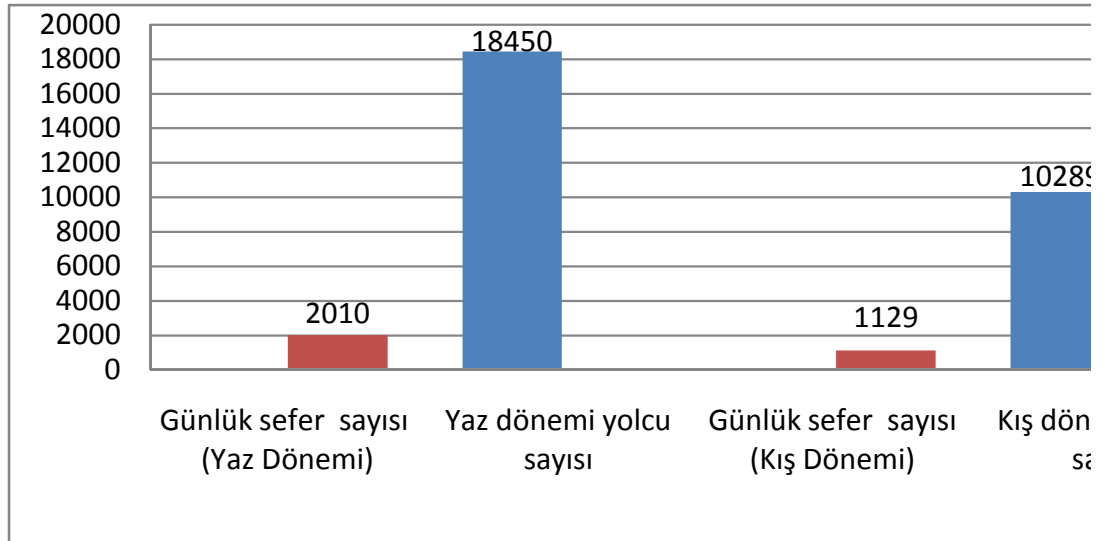
Bütün bu araçların tek bir noktada toplanması ve bu noktadan hareket etmesi şehir içinde gereksiz yere trafik yoğunluğuna neden olmaktadır. Manavgat'ın batı tarafında da bir garaj düşünülmesi gerekmektedir. Şehrin batı tarafına gidecek araçlar bu noktaya

toplanıp bu noktadan hareketini gerçekleştirmeli, doğu tarafına hareket edecek araçların da doğu garajını kullanması gerekmektedir. Bunun sonucu aradaki gereksiz hareketler önlenmiş olacaktır.

Şehir içi toplu taşıma araçlarının belediyece bir hat ve zaman planlaması yapılmamıştır. Bu da araçların rastgele hareket etmesine sebebiyet vermiştir. Yolcu kapma yarışına gidilmiş ve 2-3 dakika ara ile araçların yarısı dolmadan minibüsler harekete geçirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca yol kenarlarından yolcu bulmak için şehir içerisinde çok yavaş hareket ederek trafiği olumsuz yönde etkilemektedirler.

Yapmış olduğumuz araştırmalara göre doğu garajında kooperatife kayıtlı toplam 672 adet araç bulunmaktadır. Bu araçların bazıları günde 5-6 sefer yapmaktadır. Tabloda görüldüğü gibi yaz aylarında bölgenin turizm potansiyelinin yoğun olması nedeni ile (15 Mayıs – 15 Ekim arası) araçlar toplam 2010 sefer yapmakta ve yarı dolu olarak hesaplandığında 18450 yolcu taşıdığı, kış aylarında (15 Ekim – 15 Mayıs arası) toplam 1129 sefer yapmakta ve 10289 yolcu taşıdığı görülmektedir. (Tablo 7.2).

Tablo 7.2: Toplu taşıma araçlarının günlük sefer sayısı ve yolcu sayısı

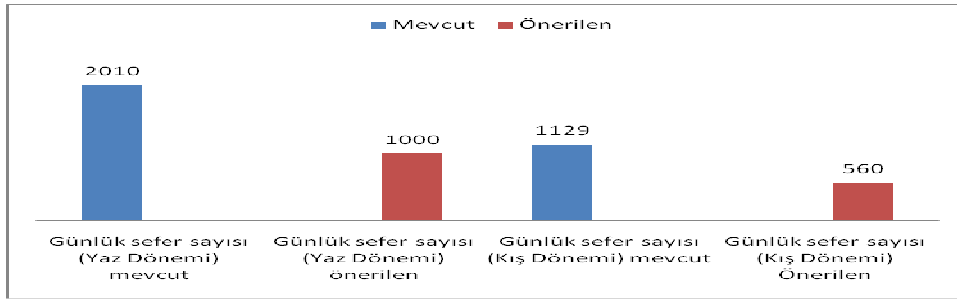


Kaynak: İsmail Asker tarafından düzenlenmiştir.

Toplu taşıma araçlarının disipline edilerek rastgele hareket etmesi önlenmelidir. Araçlar tam dolu veya doluya yakın oranda hareket ettirildiği takdirde sefer sayıları yarıya düşecek ve şehir içerisinde oluşan sıkışıklık ve kargaşa belli bir oranda azalacaktır.

Yukarda belirttiğimiz gibi araçların kalkış zaman aralıkları 2 katına çıkartılmalıdır. Bunun sonucunda araç hareketi yarıya düşerek yolcu sayısı aynı oranda taşınabilecektir. Yani günlük araç sefer sayısı yaz döneminde günlük 1.000 civarında, kış döneminde günlük araç sayısı 560 civarında olacaktır. Yarıya yakın aşağıya düşen araç sayısı şehir içerisindeki sıkışıklığı yüzde 10 oranında azaltacaktır. (Tablo 7.3).

Tablo 7.3: Toplu taşıma araçlarının günlük sefer sayısı (mevcut ve önerilen)



Kaynak: İsmail Asker tarafından düzenlenmiştir.

Şekil 7.1: Toplu taşıma araçları



Kaynak: Bu şekil İsmail Asker tarafından hazırlanmıştır.

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi Manavgat' ta toplu taşıma sadece münibüslerle ve küçük otobüslerle yapılmaktadır. Belediye'nin toplu taşıma ile ilgili herhangi bir aracı yoktur. Belediyenin bu konuda bazı düzenlemeler yapması gerekmektedir. Daha ucuza daha hızlı ve güvenli ulaşım yapılması zor gibi görünen ama iyi bir çalışmayla altından kalkılabilecek bir hedefdir. Özellikle mesai saatlerinin başlangıç ve bitiş saatlerinde belirli iki hat arası durmadan ilerleyen hızlı servislerin sayısının artırılması gerekmektedir.

7.1.4 Manavgat Irmağında Yararlanma

Manavgat'ın can damarı olan Manavgat Irmağı şehri Kuzey-Güney istikametinde tam ortadan ikiye bölmektedir. Bu da karşıdan karşıya geçecek olan insanların mecburi olarak köprülere yönelmesini sağlamaktadır. Köprüler arası mesafelerin uzun olmasından ötürü araç kullanımı zorunlu hale gelmektedir. Bu da şehir içerisinde trafik yoğunluğuna sebebiyet vermektedir.

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi Belediye tarafından düşünülmüş olan yaya ve araç köprülerinin yapılması şehrin hem trafik yoğunluğunu azaltacak, hem de ulaşımı hızlandıracaktır.

Manavgat üzerinde çok sayıda tekne çalışmaktadır. Bu tekneler sadece turistik ve gezi amaçlı kullanılmaktadır. Irmak üzerinde karşıdan karşıya geçme amaçlı ve ya ulaşım amaçlı hiçbir tekne yoktur.

Manavgat Irmağı üzerinde gezi tekneleri Şehrin merkezinden kuzeye doğru Şelaleye, güneye doğru Boğaza, oradan denizden Side ve ya Alanya istikametine gezi turları düzenlemektedirler.

Aslında; bu turların istikamatinde ulaşım amaçlı teknelerin de çalıştırılması düşünülebilir. Manavgat Merkezinden nüfusu en yoğun olan Side, Ilıca, Evrenseki, Çolaklı, Gündoğdu, Kızılot Mahallelerine yolcular teknelerle taşınmasının planlanarak bu amaçlı çalışmalar yapılması gerekmektedir.

Bunun sonucunda çok sayıda turist ve yerli insanların deniz ve ırmak yoluyla taşınması sağlanacaktır. Bu da karayolunda meydana gelen yoğunluğu yüzde 10-15 oranında azaltacaktır.

7.1.5 Manavgat Antalya Caddesi ile İbrahim Sözen Caddelerini birbirine bağlayan Merkez Köprüsünün giriş çıkışında oluşan şişe boynunun çözümlenmesi

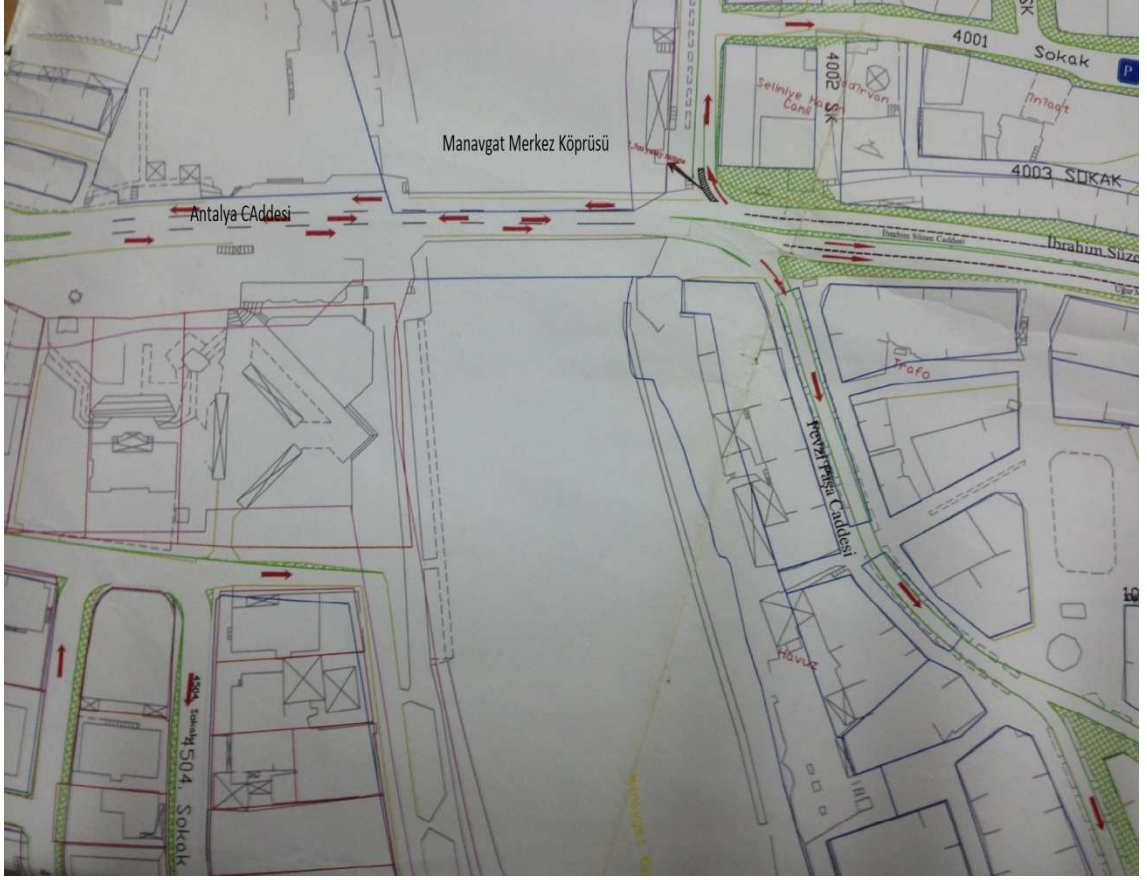
Manavgat Kent Merkezinde ki Antalya Caddesi ile İbrahim Sözen Caddesi , Manavgat Nehri üzerine yapılan köprü ile kentin doğusu ile batısını birbirine bağlamaktadır. Köprü eski olup o zamanki kent geçişine göre TCK tarafından yapılmıştır. Şehrin en önemli köprüsü konumunda ve trafiği en yoğun caddelerini birbirine bağlamaktadır. Caddelerin iki tarafının tamamı büyüklü küçüklü iş merkeziyle doludur. Side'ye, Manavgat şelalesine, Antalya'ya, Alanya'ya giden araçlar bu yolu kullanmak zorundadır. Ayrıca D-400 karayoluna bağlantı bu caddelerden yapılmaktadır. Küçükü büyüklü yollar bu caddelerle kesişerek dağıtım yapılmaktadır.

Kentin doğu kesiminde bulunan İbrahim Sözen Caddesi ve kent geçişinin batı kesiminde olan Antalya Caddesi 2 x 2 olup bölünmüş yol statüsündedir. Şehrin en önemli caddeleri konumundadır.

Bu caddeleri birbirine bağlayan köprüünün genişliği yaklaşık 9.50 metre, uzunluğu yaklaşık 70 metredir. Köprü 3 şeritlidir. Doğu ve batıda olan 2 x2 lik yolların köprüye girerken 3 şeritli bir genişlikle karşılaşmaları neticesinde bu birleşim noktalarında şerit dağılımının yapılamadığı dolayısı ile şişe boynu olayı yaşanmaktadır.

Köprü aksı ile caddelerin aksları birbirini istikamet olarak da karşılamamaktadır. Dolayısı ile S şeklinde bir yapı ile karşılaşmakta ve taşıt akım hızları yavaşlamakta ve her iki yönden gelen 2 şeritli akım köprü üzerinde sıkışmaktadır. (Şekil:7.2)

Şekil:7.2 Merkez Köprü'nün mevcut durumu



Kaynak: Manavgat Belediyesi

Ayrıca köprü'nün her iki yönünde de tam ağızda otobüs durakları bulunmaktadır. Burada duraklayan toplu taşıma araçları sıklığı biraz daha arttırmaktadır.

Dolayısı ile köprü'nün güney tarafına ilave yapılarak genişletilmesi, genişleme sonucunda 4 şeride çıkartılarak, 2 x 2 olarak kullanılması gerekmektedir.

Bunun sonucunda yolun geometrisi düzelerek akslar daha düzgün hale gelecek ve köprü giriş ve çıkışlarında oluşan şişe boynu olayı ortadan kalkacaktır. Trafiğin akışı rahatlayarak gecikme ve tıkanmalar yaşanmayacaktır. Sürekli meydana gelen kazalar önlenerek can ve mal kayıpları azaltılacaktır. Bu amaçla Şekil 7.3 de hazırlanan proje doğrultusunda tadilat yapılması gerekmektedir.

Yapılacak olan tadilat ile şehrin ana damarı olan köprü giriş çıkışındaki tıkanmalar yüzde 20-25 oranında azalacaktır.

Şekil:7.3: Merkez köprüünün tadilat projesi



Kaynak: İsmail Asker tarafından hazırlanmıştır.

7.2 ŞEHİR İÇERİSİNDEKİ BİSİKLET YOLLARININ OLUŞTURULMASI

Ne yazık ki özellikle şehirde ulaşım planlaması yapılırken sadece motorlu taşıtlar dikkate alınmıştır. Yürüyerek veya bisiklet ile bir noktadan diğer bir noktaya ulaşmak çoğu zaman mümkün olmamaktadır. Gittikçe büyüyen şehirde motorlu taşıt kullanım oranı da geniş mekanlara yayılmasına paralel olarak artmaktadır.

İlçenin alanları genişledikçe insan gücüne dayanan yaya ve bisiklet ulaşımı gibi çevreye dost ulaşım biçimlerinin payı giderek azalmaktadır. Otomobillerin en büyük payı aldığı bu gelişme sonucunda kentçinde yol yüzeyleri yetersiz kalmakta, trafik sıkışıklığı artmakta, yüksek taşıt trafiği ile birlikte hava ve gürültü kirliliği kabul edilebilir sınırları aşmakta, asfalta dönüşen kentlerde ulaşım sorununu çözmek savıyla yapılan yeni yollar sorunu daha da ağırlaştırdığı gibi kentin estetiğini de bozmaktadır.

Özellikle kent içinde yolculuk yapan otomobiller incelendiğinde genellikle içinde yalnızca sürücünün yolculuk ettiği çok sayıda araç görmek mümkündür.

Şehrin büyüyerek daha geniş alanlara yayılması sonucunda bir yandan yolculuk mesafelerinin yaya ve bisiklet ulaşımının sınırlarını aşması, diğer yandan da motorlu taşıtların yollara egemen olması, yolların ve trafiğin motorlu taşıtların ihtiyaçlarına göre planlanmasıyla yayalar ve bisikletliler hep kaybeden taraf olmuştur. Bisiklet kullanıcıları için yollarda herhangi bir yer ayrılmadığı ve sürücüler tarafından dikkate alınmadıkları için bisiklet kullanımı tehlikeli, stresli ve zor hale gelmekte ve bisiklet kullanımı giderek azalmaktadır.

Manavgat merkezde bisiklet yollarının oluşturulması, bisiklete binmenin özendirilmesi gerekmektedir. Bu itibarla şehir içerisinde oluşacak trafik sıkışıklığı belli oranda önlenecektir.

Bu konuda Belediyeye çok büyük sorumluluklar düşmektedir. İlçe de bisiklet yolları oluşturulması, bunları kullanmak için bisiklet yarışmaları düzenlenerek, İlçede üst kademe insanların bisiklete binerek öncülük yapması, belli yerlere bisiklete binmenin faydaları ile ilgili afişler asılması gibi çalışmalarla bisiklet kullanımının artması sağlanmalıdır.

Bisiklet kullanımının artması ile ilçede araçlardan çıkan egzoz gazının yarattığı hava kirliliği belli oranda azalacaktır. Araba kullanımının sonucunda yakılan yakıt ve bunun sonucunda harcanan para tamamen insanların cebinde kalarak insanların daha huzurlu yaşaması sağlanabilir.

İlçenin bazı bölgelerinde bisiklet yolları projesi oluşturulmuştur. Ancak en önemli caddeleri olan Antalya Caddesi ve Remzi Güven Caddelerinin dar olduğu ve bu bölgede bisiklet yollarının oluşturulmasının güç olduğu görülmektedir.

Avrupanın bazı şehirlerinde bisiklet kullanımının arttırılması amacıyla çok değişik çalışmalar yapılmaktadır. Özellikle Londra' da yer altı bisiklet yolları ve caddelerin üzerine çift katlı bisiklet yolları planlanmaktadır. (Şekil 7.4)

Şekil 7.4: Çift katlı bisiklet yolu



Kaynak: İnternet Sitesi (Londra’da bisikletliler için öyle bir yol tasarlandı)

Antalya ve Remzi Güven caddesi üzerinde şekilde görüldüğü çok geniş olmayıp caddenin taşıt yolu üzerine 3 mt. genişliğinde bir bisiklet yolu planlanabilir. Bu yollar diğer ara yollarda normal taşıt yolları kenarlarına dağıtılarak normal yollara inişler sağlanarak devam ettirilebilir. Bunun sonucunda insanların daha ferah yollarda bisiklet kullanımının arttıracağı aşikardır.

Bu şekilde, şehrin merkezi olan ana caddelerde bisiklet yollarının oluşturulması bisiklete binmeyi cazip hale getirerek bisiklet kullanımını yüzde 15-20 oranında artırılabilir. Bu da araç kullanımını önemli oranda azaltacaktır. Ayrıca araçtan kaynaklanan hava kirliliği araç sayısının azalması oranında azalacaktır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Bakan, K. ve Konuk, G. (1987). *Türkiye’de kentsel dış mekânların düzenlenmesi*. Ankara: Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü Yayınları, 104 s.
- Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, (2001). *Ulaştırma özel ihtisas komisyonu raporu; kentiçi ulaşım alt komisyonu raporu*. Ankara: DPT, 2585/597
- Güler, B. A., (2005). “*Yönetişim: tüm iktidar sermayeye*”. Devlette Reform Yazıları, Ankara: Paragraf Yayınevi, s. 129–160.
- İsbir, E., 1986. *Şehirleşme ve meseleleri*. Ankara: Ocak Yayınları.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Daire Başkanlığı, 2002. *İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası Raporu*. İstanbul: İBB Yayınları.
- Keleş, R., Mengi, A., (2003). *İmar hukukuna giriş*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Keleş, R., 1990. *Kentleşme politikası*. Ankara: Özkan Matbaacılık Sanayii, İmge kitabevi yayınları: 13.
- Özdemir, T., Turabi, A., Üçer, F., Arık, A., (2005). “*Kentsel ulaşım sorunları ve çözümleri üzerine bir araştırma*”. Altıncı Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı, İstanbul: TMMOB İnşaat Mühendisleri Şubesi Yayını, s. 415–425.
- Pınarcıoğlu, M., Işık, O., (2001a). *Nöbetleşe yoksulluk; gecekondulaşma ve kent yoksulları Sultanbeyli örneği*. İstanbul: İletişim Yayınları
- Saatçioğlu, C., (2006). *Ulaştırma sistemleri ve politikaları; Türkiye-Avrupa Birliği uygulamaları*. Ankara: Gazi Kitabevi Yayınları.
- Sözen, S., (2004). *Yeni kamu yönetimi*. Ankara: Seçkin Yayınları.
- Wycherley, R. E., 1993. *Antik çağda kentler nasıl kuruldu*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, deneme, eleştiri ve tarih dizisi: 3.

Sürekli Yayınlar

İçişleri Bakanlığı Strateji Merkezi, (2003). *Kentiçi ulaşım ve trafik hizmetlerinin yeniden yapılandırılması ve bazı trafik hizmetlerinin yerel yönetimlere devri*, Ankara: Strateji Merkezi Yayınlar, Yayın No: 2.

Pınarcıoğlu, M., Işık, O., (2001b). “1980 sonrası dönemde kent yoksulları arasında güce dayalı ağ ilişkileri; Sultanbeyli örneği”. *Toplum Bilim*, Sayı: 89.

Diğer Yayınlar

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi kayıtları(ADNKS),

<http://www.tuik.gov.tr/jsp/duyuru/adnks/adnksIndex.html>

Antalya Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü Raporları, 2013.

<http://www.korumakurullari.gov.tr/>

Erdem, Ü., 1995. *Kent ve kentleşme kavramları*. Peyzaj projesi I dersi yayınlanmamış ders notları, Ege Üniversitesi, İzmir.

Manavgat Belediyesi Kayıtları, 2013.

Öztan, Y., 1990. *Kentsel rekreasyon alan planlaması*. Ankara (yayınlanmamış ders notu).

Tekeli, İ., (1991). *Kent planlaması konuşmaları*. TMMOB Mimarlar Odası.

Türkiye İstatistik Kurumu verileri, <http://www.tuik.gov.tr/>

Yıldızı, A. C., 1982. "*Kentsel yeşil alan planlaması ve İstanbul örneği*", Ph.D., İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı: İsmail ASKER

Sürekli Adresi: Y. Pazarcı Mah. 4035 Sok. Irmak Apt. No:8/2 Manavgat/Antalya

Doğum Yeri ve Yılı: Manavgat- 1969

Yabancı Dili: Almanca

İlk Öğretim: Manavgat Ilıca İlköğretim Okulu 1975-1980

Orta Öğretim: Manavgat Ortaokulu– Lisesi 1980-1986

Lisans: Anadolu Üniversitesi -2012

Yüksek Lisans: Bahçeşehir Üniversitesi-2013

Enstitü Adı: Fen Bilimleri Enstitüsü

Program Adı: Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Yayımları : (yok)

Çalışma Hayatı: Antalya Manavgat Belediyesi 1994-