

**T. C.**  
**SELÇUK ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ORTAÖĞRETİM VE SOSYAL ALANLAR EĞİTİMİ ANA BİLİM DALI**  
**COĞRAFYA ÖĞRETMENLİĞİ BİLİM DALI**

**KONYA ŞEHRİNİN KURULUŞ VE GELİŞİMİNİ ETKİLEYEN**  
**COĞRAFİ FAKTÖRLER.**

**DOKTORA TEZİ**

**DANIŞMAN**  
**YRD. DOÇ. DR. Adnan PINAR**

**HAZIRLAYAN**  
**Ali Sabri AKA**

**KONYA 2007**

## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	I
FOTOĞRAF LİSTESİ.....	II
ŞEKİL LİSTESİ .....	III
TABLO LİSTESİ .....	IV
ÖNSÖZ.....	V
1.GİRİŞ.....	1
1.1.Çalışma Sahasının Coğrafi Yeri ve Sınırları .....	1
1.2. Amaç.....	1
1.3.Materyal ve Metot .....	4
2. KONYA ŞEHİRİ’NİN COĞRAFYASI .....	6
2.1. Konya Şehri’nin Fiziki Coğrafya Özellikleri .....	8
2.1.1. Jeoloji .....	8
2.1.2. Jeomorfoloji.....	14
2.1.3. Hidrografya.....	31
2.1.4. İklim ve Bitki Örtüsü.....	43
2.2. Konya Şehri’nin Beşerî Coğrafyası.....	49
2.2.1.Cumhuriyet Döneminde Konya Nüfusu .....	49
2.2.2.Kentiçi Arazi Kullanımı .....	70
2.3. Konya Şehri’nin Ekonomik Özellikleri.....	71
2.3.1. Tarım .....	72
2.3.2. Sanayi ve Madencilik .....	74
2.4. Turizm .....	83
2.5. Ticaret Fonksiyonları.....	85
3. KONYA ŞEHİRİNİN KURULUŞ VE SELÇUKLU-OSMANLI DÖNEMİNDE GELİŞİMİNİ ETKİLEYEN COĞRAFİ FAKTÖRLER .....	87
3.1. Konya Şehri’nin Kuruluşunda Etkili Olan Coğrafi Faktörler .....	87
3.1.1. “Konya” Adının Kaynağı .....	89
3.1.2. Kuruluş Döneminde Kentsel Gelişmeyi Etkileyen Fiziki Coğrafya Faktörleri. 89	
3.1.3. Kuruluş Döneminde Kentsel Gelişmeyi Etkileyen Beşeri Coğrafya Faktörleri 93	
3.2. Konya Şehri’nin Selçuklu-Osmanlı Dönemindeki Gelişimini Etkileyen Coğrafi Faktörler .....	101
3.2.1. Coğrafi Konumun Konya’nın Gelişimine Etkisi.....	104
3.2.2. Konya Şehri’nin Selçuklu-Osmanlı Döneminde Kentsel Gelişimi Etkileyen Fiziki Coğrafya Faktörleri .....	107
3.2.3. Selçuklu-Osmanlı Döneminde Beşerî Coğrafya Faktörlerinin Şehir Gelişimine Etkileri .....	116
3.2.4. Konya Şehri’nin Selçuklu-Osmanlı Döneminde Kentsel Gelişimi Etkileyen Ekonomik Coğrafya Faktörleri.....	139
3.3. Seyahatnamelere Göre Şehir Gelişim Tarihinin İncelenmesi.....	152
3.3.1. İlkçağda ve Ortaçağda Konya'ya Gelen Seyyahlar .....	154
3.3.2. Yeniçağda Konya'ya Gelen Seyyahlar .....	158
3.3.3. 19. Yüzyıl ve 20. Yüzyıl Başında Konya'ya Gelen Seyyahlar .....	160
4. KONYA ŞEHİRİNİN CUMHURİYET DÖNEMİ GELİŞİMİ.....	164
4.1.Konya Şehri’nin Cumhuriyet Döneminde Gelişimini Etkileyen Fiziki Coğrafya Faktörleri .....	164
4.1.1.Konya Kenti ve Çevresinde Gelişmeyi Etkileyebilecek Jeolojik ve Jeomorfolojik Faktörler .....	164
4.1.2. Şehir Gelişimini Etkileyen Klimatik Faktörler.....	182

4.1.3. Şehir gelişimini etkileyen Hidrolojik Faktörler.....	183
4.2. Konya Şehir Yerleşiminin Cumhuriyet Döneminde Gelişimi.....	187
4.2.1. Konya Bağevi Yerleşmeleri.....	187
4.2.2. Kentin Cazibe Merkezi Olması .....	194
4.2.3. Cumhuriyet Dönemi Konya Şehri Fiziki Dokusunun Gelişimi .....	197
4.2.4. Şehir İçi Ulaşımı.....	226
4.2.5. Konya Şehri'nin İdari Fonksiyonları.....	230
4.3. Konya Şehri'nin Cumhuriyet Döneminde Gelişimini Etkileyen Ekonomik Coğrafya Faktörleri .....	235
4.3.1. Sanayinin Şehir Gelişimine Etkileri .....	235
4.3.2.Şehir Dışı Ulaşım Özellikleri ve Şehir Gelişimine Etkileri.....	246
4.3.3. Turizmin Şehir Gelişimine Etkileri .....	258
4.4. Çevre Sorunları.....	259
5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER .....	264
5.1. Sonuçlar .....	264
5.2. Öneriler.....	273
6. BİBLİYOGRAFYA .....	275

## FOTOĞRAF LİSTESİ

Foto 2.1: Küçük Gevelle Tepesi (Takkelidağ).....	16
Foto 2.2: Büyük Gevelle ve Küçük Gevelle Tepeleri.....	16
Foto 2.3: Loras Dağının Doğu Kesiminden Görünüşü.....	18
Foto 2.4: Sarayköy Çevresinde Aşınım Platosu.....	20
Foto 2.5: Sarayköy Çevresi Aşınım Platosundan Kentin Görünümü.....	20
Foto 2.6: Mesa Tepeleri.....	22
Foto 2.7: Keçili Deresi'nin Ovaya Açıldığı Vadi.....	24
Foto 2.8: Birikinti Yelpazesinden Küçük Tepelere Geçildiği Alan.....	24
Foto 2.9: Meram Çayı. ....	33
Foto 2.10: Alakova Bataklığı'nın Bulunduğu Alan. ....	35
Foto 2.11: Aslım Bataklığı'nın Günümüzdeki Durumu ve Kurutma Kanalı. ....	35
Foto 2.12: Altınapa Barajı'nın Loras Dağı Zirvesinden Görünüşü. ....	37
Foto 2.13: Sille Barajı. ....	37
Foto 2.14: Şehir kuzeyinde step bitki örtüsü.....	49
Foto 3.1: Konya Karahöyük Tepesi.....	99
Foto 3.2: Konya Lisesi.....	105
Foto 3.3: Bağ Evlerinde Yapılan Puştalar.....	114
Foto 3.4: Puştaların Boy Kesiminden Görünümü. ....	115
Foto 3.5: Hükümet Konağı.....	135
Foto 3.6: Hristiyan Marunîlere Ait Bir Ev. ....	138

Foto 4.1: Beşyüzevler Civarında KOFZ ve Yerleşme Alanları.....	165
Foto 4.2: Yazır Mevkii Arka Kesimde TOKİ ve Azra Konutları.....	167
Foto 4.3: Hatıp-Kozağaç Arasında Yapılaşma Alanları.....	170
Foto 4.4: Beşyüzevler Civarında Yamaç Çökelleri Yanındaki Yapılaşmalar. ....	171
Foto 4.5: Meram Deresi Vadisi İçinde Heyelan Bölgesi.....	181
Foto 4.6: Dereköy Civarında Yamaç Yerleşmeleri.....	181
Foto 4.7: Dereköy’de Kayma Tehlikesi Olan Yamaçlarda Yerleşmeler.....	182
Foto 4.8: Keçili Deresi Doğusunda Dere Islah Çalışmaları Yapılmış Bir Alan .....	184
Foto 4.9: Keçili Deresi Tahliye Kanalı.....	185
Foto 4.10: Sebze Meyve Tarımının Yapıldığı Kent İçi Tarım Alanları.....	209
Foto 4.11: Kayacık Mahallesi’nden Bosna-Hersek Tarafının Görünüşü.....	224
Foto 4.12: Konya Kenti’nin Akyokuş’tan Görünüşü.....	272.

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1: Konya Şehri’nin Lokasyon Haritası.....	2
Şekil 2.1: Konya Şehri Topoğrafya Haritası.....	7
Şekil 2.2: Konya Kenti çevresinin sadeleştirilmiş Jeoloji haritası .....	10
Şekil 2.3: Konya Şehri jeomorfoloji haritası.....	28
Şekil 2.4: Meram Çayı Altınapa Barajı Çıkışı Akış Grafiği.....	32
Şekil 2.5: Sille Deresi Baraj Çıkışı Akış Grafiği.....	33
Şekil 2.6: Konya Şehri Aylık Ortalama Yağış ve Sıcaklık Değerlerinin Aylara Göre Dağılışı (1927-2000).....	45
Şekil 2.7: Konya Kenti Hakim Rüzgar Yönü.....	45
Şekil 2.8: Konya Kenti Dönemlere Göre Nüfus Artış Oranı .....	54
Şekil 2.9: Konya Kenti Nüfus Artışındaki Değişmeler.....	57
Şekil 2.10: Konya’da Aile nüfusu Büyüklüklerinin Dağılımı.....	61
Şekil 2.11: Konya Kenti Merkez İlçelerinde Aile Büyüklükleri Dağılımı.....	63
Şekil 2.12: Konya Şehri Cinsiyete Göre Nüfus Yaş Gruplarının Dağılımı.....	65
Şekil 3.1: Konya Kalesi Haritası.....	132
Şekil 3.2: Konya Şehri’nin Gelişimi .....	133
Şekil 3.3: Anadolu Selçuklu Devleti Döneminde Önemli Ticaret Yolları.....	144
Şekil 3.4: Türkiye Demiryolları Haritası.....	152
Şekil 4.1: Konya Kenti 1922 Yılı Halihazır Haritası.....	200
Şekil 4.2: Konya Kenti 1964 Yılı Halihazır Haritası.....	207
Şekil 4.3: 2020 Konya Kent Gelişim Alanları.....	222
Şekil 4.4: Konya Şehri Gelişim Aşamaları.....	225
Şekil 4.5: Otogara Giren Araç Sayısının 2002-2006 Yılları Arasında Değişimi.....	251
Şekil 4.6: Ankara-Konya Hızlı Tren Ray Hattı.....	256
Şekil 4.7: Konya Kenti (1987-2006 Arası) Kış Sezonu SO <sub>2</sub> Değişimi.....	261

## TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1: Konya Kenti Su Kaynakları ve Debileri.....	41
Tablo 2.2: Konya Kenti Yıllık Sıcaklık ve Yağış Ortalamalarının Aylara Dağılışı .....	44
Tablo 2.3: Konya Kenti, Konya İl Geneli ve Türkiye Geneli Nüfus ve Artış Miktarı.....	50
Tablo 2.4: Nüfus Artış Oranlarının Karşılaştırılması.....	51
Tablo 2.5: Konya Kent Nüfusunun Konya İli İçindeki Değişmesi.....	55
Tablo 2.6: Bazı Sayım Yıllarında Çalışan Kesimin İşkollarına Göre Gelişimi.....	56
Tablo 2.7: Konya Kenti'nde Hane Sayısı ve Aile Büyüklüğü.....	60
Tablo 2.8: Konya İli Aile Büyüklüklerinin Değişiminin Şehir Merkezindeki İlçelere göre dağılımı.....	60
Tablo 2.9: Konya Kenti'nde Aile Büyüklükleri (2000) .....	60
Tablo 2.10: Konya Kentinde Nüfus Yaş Gruplarının Dağılımı.....	64
Tablo 2.11: Konya Kenti'nde Okuryazarlık Oranı .....	66
Tablo 2.12: Konya Kenti'nde Okuma-Yazma Bilen Nüfusun Mezun Olduğu Okula Göre Oranı.....	67
Tablo 2.13: 1990-2000 Arası Konya Kenti Göç Oranları.....	69
Tablo 2.14: Konya Şehri Arazi Eğimi ve Günümüzdeki Kullanım Alanları.....	70
Tablo 2.15: 2020 Planına Göre Konya Kenti Arazi Kullanım Oranları.....	71
Tablo 2.16: Konya Kenti İçerisindeki Büyükbaş ve Küçükbaş Hayvan Sayıları.....	73
Tablo 2.17: Konya Kenti İçerisinde Bulunan Kümes Hayvanları Sayısı.....	74
Tablo 2.18: Konya Sanayisinin Sektörel Dağılımı.....	75
Tablo 2.19: Türkiye'de Tarım İş Makineleri İmalatı.....	80
Tablo 2.20: Konya Merkezinde Koruma Altına Alınan Kültür ve Tabiat Varlıkları.....	84
Tablo 4.1: Konya Kenti Alüvyal Zeminin Özellikleri ve Kullanımı.....	176
Tablo 4.2: Konya Kenti Arazi Kullanım Oranları.....	224
Tablo 4.3: Konya Kentinde Bulunan Kamu Kurum ve Kuruluşlarından Diğer İllerle Yönetim Fonksiyonu İlişkileri.....	234
Tablo 4.4: 1927 Sanayi Sayımı.....	238
Tablo 4.5: Konya Kenti'nin Bazı İl Merkezlerine Uzaklıkları.....	250
Tablo 4.6: Konya İlçe Merkezlerinin İl Merkezine Uzaklıkları.....	250
Tablo 4.7: Konya'daki Terminallere Giren Araç Sayısı.....	251
Tablo 4.8: Konya Kenti'nden Kalkan Trenler.....	253
Tablo 4.9: Hızlı Trenin Özellikleri.....	254
Tablo 4.10: Konya Havaalanına 2002-2006 Yılları Arasında Giriş-Çıkış Yapan Uçaklar.....	257
Tablo 4.11: Konya Havaalanından Yolcu Değişimi.....	257
Tablo 4.12: Kış Sezonuna Ait SO <sub>2</sub> Ölçüm Değeri Ortalamaları .....	260
Tablo 4.13: Kış Sezonuna Ait PM Ölçüm Değeri Ortalamaları.....	261

## ÖNSÖZ

Bu çalışma “Konya Şehrinin Kuruluş ve Gelişimini Etkileyen Coğrafi Faktörler” adı altında Doktora Tezi olarak hazırlanmıştır.

Sanayileşmenin 19. yüzyılda Batı Avrupa’da gelişmesi ve daha sonra diğer kıtalara yayılmasıyla, dünyanın pek çok yerinde büyük nüfus kütlelerini barındıran şehirler ortaya çıkmıştır. Şehirler doğal büyüme seyriden çıkartılarak idari düzenlemelerle büyütülmeye çalışılmıştır.

Kamu yöneticilerine yardımcı olacak bilimsel çalışmalar; pratik neticeler veren, ufuk açan ve yönetim işlerinde çözülmesi zor problemleri halleden bir rehberdir. Bu açıdan ülkemizde şehirli nüfusun artmasıyla şehircilik çalışmaları da önem kazanacaktır. Kamuoyunda coğrafi yer adlarını ezberleme zannedilen Coğrafya Biliminin, pratik neticelere doğrudan ulaştıracak çalışmalarda bulunması bu bilimin rağbet görmesini de arttıracaktır. Bu sebeple, tez konusu olarak şehir coğrafyası seçilmiştir.

Tezin hazırlanması süresinde yönlendirmeleriyle yardımcı olan hocalarımdan Prof. Dr. Akif AKKUŞ, Yrd. Doç. Dr. Nuri İNAN, Yrd. Doç. Dr. Recep BOZYİĞİT, Yrd. Doç. Dr. Adnan BULDUR ve Yrd. Doç. Dr. Ayhan AKIŞ Bey ile üzerimde çok emeği bulunan sayın danışmanım Yrd. Doç. Dr. Adnan PINAR’a teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca Konya Merkezini iyi tanıyan ve son 50 yıl içindeki Konya kent gelişimi ve sosyal hayatı konusunda bilgiler veren Dolapoğlu Anadolu Lisesi Matematik öğretmeni Sayın Ali ERDEM’e de teşekkürlerimi sunarım.

Ali Sabri AKA

2007-KONYA

# 1.GİRİŞ

## 1.1.Çalışma Sahasının Coğrafi Yeri ve Sınırları

İnceleme alanı İç Anadolu Bölgesi'nin Konya Bölümü'nde, Büyük Konya Ovası'nın batısında bulunan Konya Büyükşehir Belediyesi sınırları ve mücavir alanlarıdır. Araştırma sahası 32°20'-32°40' doğu meridyenleri ile 37°45'-38°15' kuzey paralelleri arasında yer alan ve 229 km<sup>2</sup>lik<sup>1</sup> alanı kapsar (Şekil 1.1). İnceleme sahasında Büyükşehir statüsündeki Konya Kenti Selçuklu, Meram ve Karatay olarak 3 merkez ilçeye ayrılmıştır.

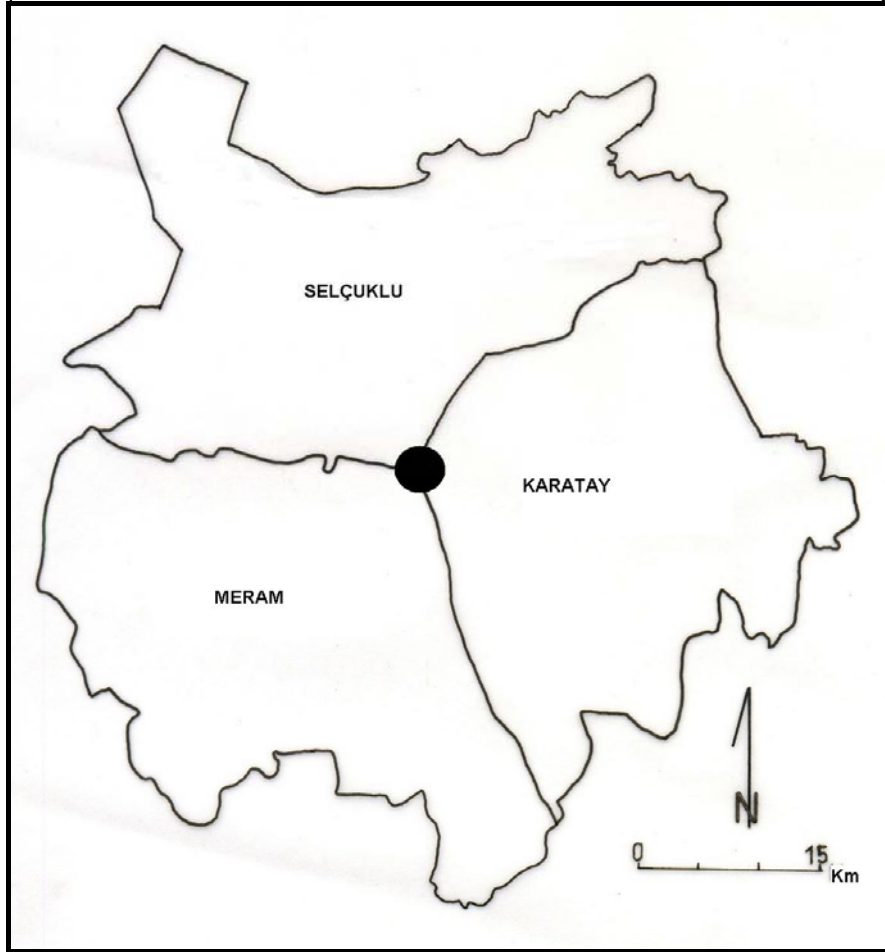
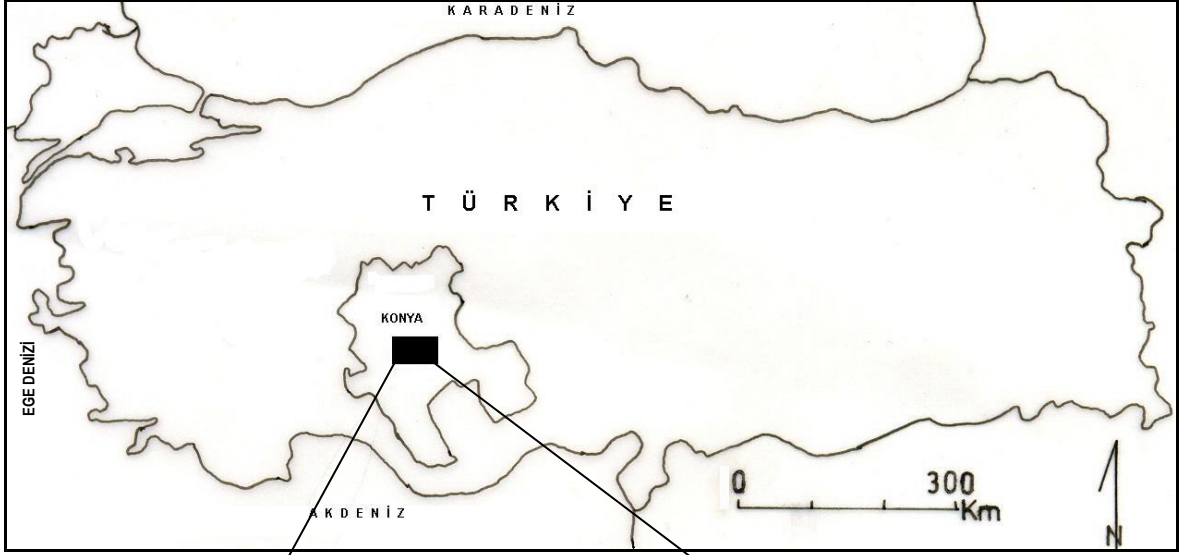
## 1.2. Amaç

19. yüzyılda batılı ülkelerde sanayileşme sonrası köyden kente göçün hızlanmasının sonucunda kent nüfuslarının artmasıyla büyükşehirler oluşmuş ve değişik bilim dalları şehir gelişimini incelemeye almışlardır. Kentlerin Ortaçağdaki fiziki yapıları, artan nüfus ile birlikte genişleyerek çevre ile etkileşimi hızlanmış ve Coğrafya Biliminin ilgi alanına tümüyle girerek “Şehir Coğrafyası” kavramını ortaya çıkarmıştır.

Her ne kadar kent ile ilgili çok sayıda bilim dalı çalışmalar yapsa da; hiç birisi kenti Coğrafya Bilimi kadar geniş boyutlarıyla ve bütüncül olarak incelemeye alamaz. Çünkü Coğrafya bilimi, muhtevası yönüyle Fen ve Sosyal bilimler alanı içinde bulunan konuları içeren bilimler topluluğudur. Fen bilimleri alanı içinde bulunan Fiziki Coğrafya konularından Jeoloji, Jeomorfoloji, Hidrografya, Klimatoloji, Bitki Coğrafyası ve Çevre Problemlerini inceleyen bilimler ile Beşeri ve Ekonomik Coğrafya alanı içinde bulunan Nüfus Coğrafyası, Yerleşme Coğrafyası, Jeopolitik, Tarım Coğrafyası, Sanayi Coğrafyası, Yeraltı Kaynakları, Ticaret ve Ulaştırma faaliyetleri vb. konuları bir bütün halinde inceleyen, birbirleri ile ilişkiler kuran yegâne bilim ve özellikle insan-yeryüzü ilişkilerini temel alan bilimdir.

---

<sup>1</sup> Yüzölçüm kentin asıl yerleşim ve gelişim alanı içindir.



Şekil 1.1: Konya Şehri'nin Lokasyon Haritası

Türkiye’de 1950 sonrasında kent nüfusları hızlı bir artış sürecine girmiştir. Doğal seyrinde büyüyen kentlerin birden fiziki yapı olarak genişlemesi, kentlerde planlama sürecinin idari yollarla yapılmasını zorunlu kılmıştır. Kent planlamasında ilerisi düşünülmeyen yapılan bazı yanlışlıkları düzeltmek, çoğu kez yüksek maliyet gerektiren bir işlem olarak önümüze çıkmaktadır. Türkiye’de bunun sıkıntıları pek çok kentte görülmüştür.

Konya Kenti de 1950 öncesinde tarımın da önemli olduğu hizmetler ağırlıklı kent iken, 1950 sonrasında Türkiye’deki hızlı kentleşme ile paralel bir büyüme sürecine girmiştir. 1965 yılına kadar kent doğal büyüme sürecinde iken, yerel yönetimler tarafından kent gelişimi kuzeye kaydırılmıştır. Yapılan planlamalarda coğrafyacı olmasa da çoğu kez coğrafi prensipler uygulanırken, kimi zaman da göz ardı edilmiştir.

Bu çalışmada; Mevzii Coğrafya açısından Konya Kenti Fiziki ve Beşeri Coğrafya özellikleri ortaya koyulurken, Türklerden önce kentin kuruluş dönemi ve Selçuklu-Osmanlı dönemindeki gelişimi ile özellikle, 1950’den sonraki hızlı gelişimi Coğrafya prensipleri açısından incelemeye tabi tutulmuştur.

Konya Kenti gelişim safhalarının incelemeye tabi tutulması sadece yerel araştırma olmayıp, Türklerin göçebelikten kent hayatına geçişte, “model kent” olması yönünden önemlidir. Çünkü Orta Asya ve Anadolu’da Türklerin kentleşmeye yoğun olarak geçtiği dönem 11. yüzyıldır. Bu yüzyılda Anadolu Selçuklu Devleti’ne başkentlik yapan kent, fiziki yapısıyla her ne kadar Arap, İran ve Bizans kültüründen etkilense de, örnek bir Türk kenti olma özelliğini göstermiştir.

Konya Kenti ile ilgili bu çalışma; yerel bir araştırma olması yönüyle ve Türk tarihinde yüzyıllar boyunca göçebe hayat yaşayan Türklerin kent hayatına geçiş özelliklerini buldurması yönüyle önemlidir.

### 1.3. Materyal ve Metot

Çalışmada öncelikli olarak literatür taraması yapılmıştır. DSİ, DPT, DİE, MTA, Konya Valiliği ve Büyükşehir Belediyesi vb. kamu kurumlarının yayınları ile akademik araştırmalar gözden geçirilmiş, kent hakkında bilgi edinilmiştir. Tez, Tarihi Coğrafya konularını da kapsadığı için Tarih Biliminden de faydalanılırken, Şehir Bölge Planlama, Mimarlık alanındaki yayınlardan da kentsel gelişim konusunda bilgi edinilmiştir.

Bazı araştırmalarda Konya Şehri hakkında kaynak azlığına değinilmiştir ki; bu gerçeği aksettirmemektedir. Konya Kenti tarih, coğrafya, kültür ve sosyal yönüyle gerek üniversite, gerekse üniversite dışındaki araştırmacılar tarafından çok sayıda araştırmaya tabi tutulmuş ve yığınla eser ortaya konulmuştur. Konya Kenti araştırma kaynaklarının ve değişik bilim dallarının kent hakkında yaptığı araştırmaların çokluğu sebebiyle, kaynakların süzülmesi bile ciddi bir uğraşı sonucu yapılabilmektedir.

Tez çalışması yapılırken, özellikle daha önce çalışılmış olan konular üzerinde fazla durulmamış ve araştırma yapanların eserlerinden alıntı şeklinde kullanılmıştır. Çalışmada esas üzerinde durulan konular; kentin kuruluş ve gelişimine etki eden coğrafi faktörler ile kent dokusunun gelişimi, kentin Anadolu içerisindeki konumu üzerinde yorumlamalar yapılmıştır. Bu sebeple; 2. Bölümde verilen Kentin Fiziki Coğrafyası ile Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası konuları mevcut kaynaklardan faydalanılarak alıntı şeklinde verilmiş ve kısa yorumlamalar yapılmıştır. 3. Bölümde ve 4. Bölümde ise; mevcut kaynaklar, arazi gözlemleri, harita çalışmaları bir araya getirilerek araştırmanın esas buluntuları ortaya konulmuştur. Özellikle araştırmada Fiziki Coğrafya konuları temel alınarak, Beşeri ve İktisadi Coğrafya konuları bunun üzerine bina edilmeye çalışılmıştır. Sonuçlar ve Öneriler Bölümünde konunun özeti yapılmış ve geleceğe yönelik tavsiyeler Coğrafya Biliminin prensipleri ışığında öneri şeklinde sunulmuştur. Yapılan önerilerde ifade edilen problemler

birebir “yapılmalıdır”, “kaldırılmalıdır” tarzında söylemek yerine pratik neticelere ulaşılacak çözümler şeklinde sunulmuştur.

## 2. KONYA ŐEHRI'NİN COĞRAFYASI

İnceleme sahası Konya Bŷyŷkŷehir Belediyesi ve Mŷcavir alanlarının sınırlarını kapsar.

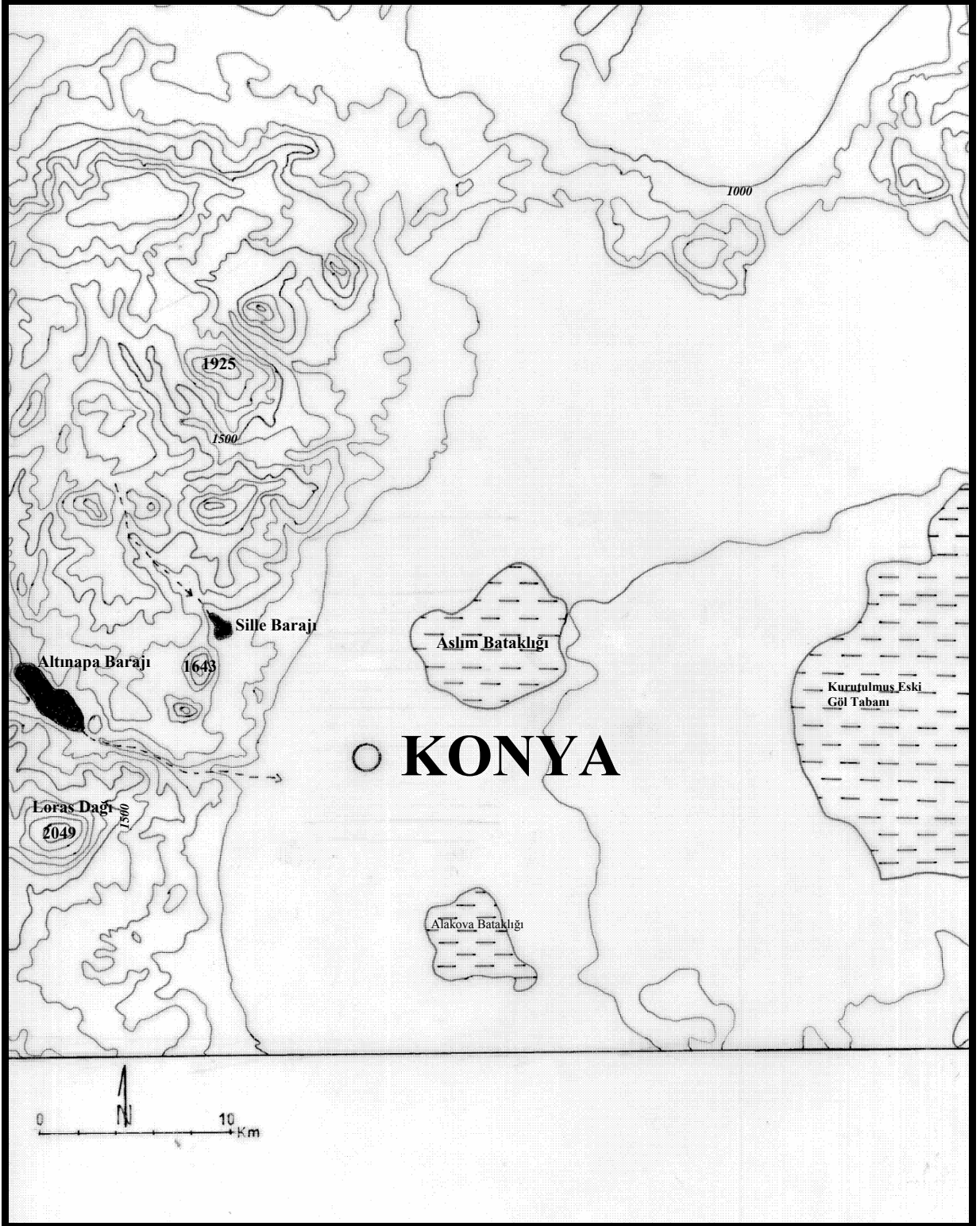
Etŷt sahası olarak ele alınan bŷlge Bŷyŷk Konya Ovası ile Konya Ovası'nı batı kesimini oluşturan dağlık alandır (Şekil 2.1).

Enyŷksek noktası kent merkezindeki Alaeddin Tepesi (1080 m.), en alçak yeri ise Aslım Bataklđđı (975 m.)dir (Konya İl Analitik etŷdleri, 1963).

Tŷrkiye'de, Konya denilince genellikle akla ova gelir. Okullarda verilen Coğrafya derslerinde Tŷrkiye'nin en bŷyŷk ovalarından olduğu için "Konya Ovası" tabiri en çok zihinlerde kalan terimlerdenidir. Konya ili genelinde dŷŐŷnŷlŷrse ilin Batı ile Doğu ve Gŷney kesimleri arasında belirgin yer ŷekilleri farkı vardır. İl merkezi kabaca, Doğu da Aksaray'a kadar uzanan ova ile Batıda Beyşehir'e kadar uzanan dağlık alanın birleştiği yerde kurulmuştur.

İnceleme sahasının sınırları coğrafî sınırlarla değil siyasî sınırlarla ayrılmıştır. Yerşekilleri gŷrŷntŷsŷ itibarıyla kentin doğu ve gŷney kesiminde monoton dŷzlŷkler ŷeklinde, batı kesiminde ise; dağlık alanlar ŷeklinde iki farklı topografya arzeder. Eski Konya Gŷlŷnŷn sınırlarına gelen Konya Şehri, sularını denize boŐaltmayan "Bŷyŷk Konya Kapalı Havzası" nın bir parçası içindedir.

## KONYA ŞEHİRİ TOPOGRAFYA HARİTASI



Şekil 2.1: Konya Şehri Topografya Haritası

## **2.1. Konya Şehri'nin Fiziki Coğrafya Özellikleri**

### **2.1.1. Jeoloji**

Genel olarak jeolojik oluşumuna bakıldığında, Konya Kenti'nin oluşumu Türkiye havza ve ovalarının oluşumuna çok benzer.

Ülkemizin esas kısmını teşkil eden Anadolu'nun her tarafında yüksek dağ ve platolarla çevrilmiş elips şeklinde çukurlar vardır. Bu çukur sahalar çerçeveyi teşkil eden dağ ve platolarla birlikte tipik birer “Coğrafi Ünite” meydana getirirler. Anadolu'nun büyük çoğunluğunda görülen havzalar, tabanları alüvyon, yakın çevreleri Neojen, uzak çevreleri de Ante Neojen araziden dağ ve platolarla çevrilmiştir. Esas oluşumları tektonik olup, daha sonra aşınma ve dolma ile bu günkü şekillerini almışlardır (Ardel, 1965).

#### **2.1.1.1. Jeolojik Tarihçe**

Konya Şehri çevresinde 4 jeolojik döneme ait arazi vardır. Kentte günümüzdeki etkilerini hissettiren araziler 3. ve 4. zaman arazileridir.

##### **2.1.1.1.a) Paleozoik**

Şehir çevresinde Paleozoik araziler şist, mermer ve Permotrias kalkerleri ile temsil edilir. Paleozoikte jeosenklinal olan Konya Ovası, Hersinyen orojenezinden etkilenmiştir. Paleozoik mermerler su taşır (Ağacık ve diğerleri 1975). Kentin Kuzey ve Kuzeydoğu kısmında mostra veren birimler halindedir (SU-YAPI, 1984).

##### **2.1.1.2.b) Mesozoik**

Mesozoik arazi, Paleozoik kalkerler üzerine diskordan gelen Üst Kretase kalkerlerinden oluşur. Mesozoik kalkerler su taşır. Mesozoikte Mesoje Jeosenklinali iyice kıvrımlanmış ve orojen safhasına geçmiştir (Ağacık ve diğerleri, 1975). Mesozoik arazi kentin batısında serpantin ve kireçtaşı mostraları şeklinde görülür (SU-YAPI, 1984).

### **2.1.1.3.c) Tersiyer**

Konya; İç Anadolu Bölgesi'nde kuzeyden ve güneyden doğudan ve batıdan duvar gibi yükselen dağlarla sarılmıştır. Jeolojik III. zamanın sonuna doğru Toros Dağları henüz mevcut değildi. I. Zamanda Toros Dağları'nın bulunduğu yerler denizler ile kaplıydı. Bu sırada iç yaylalar yer yer deniz hizasında tatlı su göllerinden oluşmaktaydı. III. zaman sonunda Toroslar'ın yükselmesi ve denizin çekilmesi ile tatlı su göllerinden bazılarının kurumması, bazılarının da tuzlu ve acı göller haline dönüşmesiyle, (iklim şartları sert ve kapalı bir havza olan) Konya havzası oluşmuştur (Çevre ve Orman Bakanlığı, 2005).

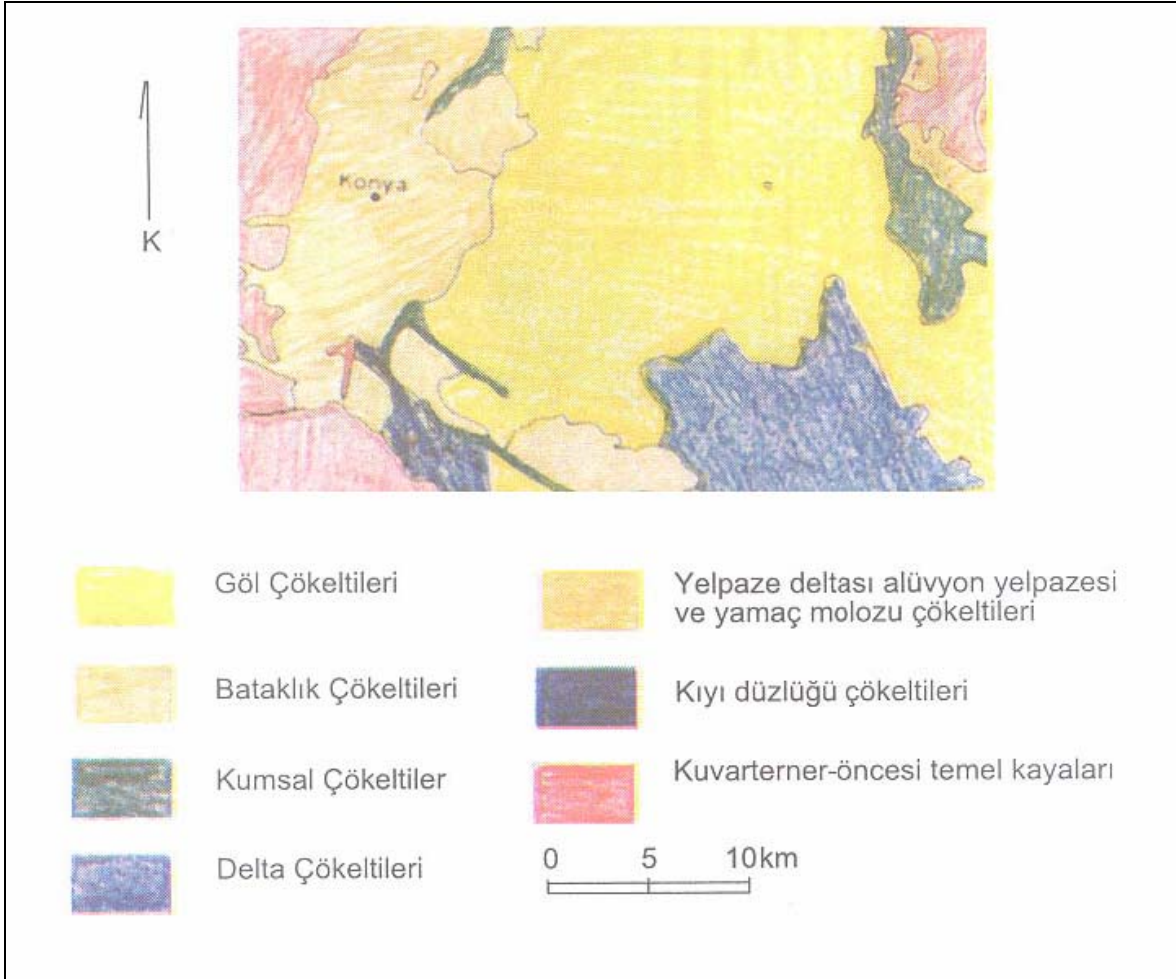
Neojen formasyonu, kaide konglomeraları kalkerler ve marnlardan müteşekkildir. Neojen kalkerler su taşır ve Konya Ovası'nın altında çok yaygındır. Derinliği Çumra çevresinde 5 m. iken Konya kuzeyi, güneyi ve ovanın batısında satıhtan başlar. Konya-Yarma-Çumra üçgeninde kuyular Neojen kalkerlerinden basınçla üste yayılan sudur. Pliyosen, Miyosen üzerine konkordan olarak gelir. Kum, çakıl, kilden müteşekkildir. Yükseklerde gevşek çimentolu konglomera, Pliyosen Gölü'nün kıyı fasiyesinde barlar dikkati çeker. Pliyosen kum ve çakılları Alakova'da bariz bir şekilde görülür (Ağacık ve diğerleri, 1975). Miyosen altta kaide konglomerası ile başlar, üste doğru marn ve kalkerler ile devam eder (Ardos, 1995). Neojen arazi daha ziyade düzlük ve hafif arızalı yerlerde mevcuttur. Kentin Doğu, Kuzey ve Güneyinde geniş yer kaplar. Dutlu, Akyokuş, Yazır, ve kentin hali hazırdaki bulunduğu alanda killi kalker, kil, gre-kum, çakıl depoları, batıdaki dağlık kesimde andezit ve tüfler bulunur (Çağlar ve Taş, 1982). Bu araziler kentin yayıldığı alan içinde geniş yer kaplar.

### **2.1.1.4.d) Kuvaterner**

Kuvaterner dönemin eski göl depoları ve kenardaki derelerin getirdiği alüvyonlardır (Çağlar ve Taş, 1982). Pliyosen ile Kuvaterner'in özellikleri aynı olup kesin bir ayırımı

gidilememiştir. Neojen'den sonraki tektonik hareketler daha öncekilere göre önemsizdir. Bu dönemde Konya Gölü tamamen kurumuştur. Pliyo-Kuvaterner alüvyonun kumlu, çakıllı formasyonları su taşır (Ağacık ve diğerleri, 1975).

Konya Ovası havzanın kenarlarında eğimli, havza ortasında yatay tabakalanmalardan müteşekkildir. Bu da havzanın subsidans karakterde olmasından ileri gelir. Buranın aynı zamanda bir çöküntü havzası olduğunu kanıtlayan volkanik faaliyetler ile batıdaki faylardır. Bunun sebebi, Anadolu kütesini tümüyle yükselten epirojenik-kratojenik hareketlerdir. Bunlar Neojen ortalarında başlayıp günümüze kadar devam etmişlerdir (Ardos, 1995).



Şekil 2.2: Konya Kenti Çevresinin Sadeleştirilmiş Jeoloji Haritası (Çevre ve Orman Bakanlığı, 2005)

Pliyo-Kuvaterner yaşlı detritik çökeller de sahanın büyük çoğunluğunda yaygındır. Çalışma alanında oluşum açısından en önemli dönem, Pliyo-Kuvaterner dönemi olmuştur. Pliyosen döneminde Konya düzlüğü kapalı havza olup tuz, jips ve detritiklerin araldanması ve karmaşığı şeklinde çökellerden meydana gelmiştir. Ova kenarlarında çapraz tabakalı yarım ay şeklinde kum barları oluşmuştur. Bu devirde bazalt akıntıları da mevcuttur. Kuvaterner çökeli de Pliyosen'den ayırmak güçtür (SU-YAPI, 1984), (Şekil 2.2).

#### **2.1.1.2. Tektonik Yapı**

İnceleme alanında yüzeylemiş kayaçlar, tektonik hareketlere bağlı olarak kıvrımlı kırıklı ve naplı yapılar kazanmışlardır. Çalışma alanındaki kayaçlar, Hersinyen, Alpin ve genç tektonik hareketlerden etkilenmişlerdir. Yerli kayalarda düzenli bir katmanlaşma görülürken alloktona ait kaya birimleri karmaşık yapı sunar (MTA, 1998). Tektonik yapıya ait arazi şekilleri kent yerleşim alanının Güney-Kuzey hattı boyunca Batı tarafında bulunur.

#### **2.1.1.2.a) Kıvrımlar**

Genel olarak kent çevresindeki dağlık kesim Alpin hareketlerle oluşmuşsa da, tam olarak etkili olamamıştır. Kütle halinde yükselmelerden oluşan epirojenik hareketler kent çevresindeki yerşekilleri oluşumunda daha etkindir (Ardos, 1995). Alp Orojenezisi'nden arazinin etkilenmesi daha sonra azalmıştır. Bu nedenle Neojen birimleri hafif ondülasyonludur. Neojenden sonra bölge kapalı havza özelliği kazanmış ve detritikler çökelmiştir. Son devrede ise magmatik aktivite (ekstrüsv) belirgin olarak görülür. Yüzeydeki kayaçlar tektonik hareketlere bağlı olarak kıvrımlı, kırıklı, naplı yapılar kazanmıştır (SU-YAPI, 1984).

Otoktona ait Mesozoik ve Tersiyer yaşı karbonatlardaki katmanlaşma korunmuş olup kalın ve monoton yapıdadır. Allohton kayaçlar ise daha karmaşık yapı sunar. (MTA, 1998)

Miyosende toptan bir yükselme olmuş ancak her taraf aynı kalkınmaya maruz kalmamış fay kenarları boyunca yeniden bir çökme meydana gelmiştir (Çağlar ve Taş, 1982).

#### **2.1.1.2.b) Bindirme ve faylar**

En önemli bindirme; Hatip ofiyoliti ile Çayırbağı ofiyoliti arasında yer alır. Nap mertebesindedir. Daha sonraki hareketlerde Çayırbağı ofiyoliti Midos Tepe formasyonu arasında gelişmiş tektonik dokanak Loras fayı olarak adlandırılır (MTA, 1998). Söz konusu yerler Konya kent gelişim sınırları içinde ve güneybatı yönündedir.

Konya Kenti ülkemizin büyük kentleri içinde deprem tehlikesi açısından en güvenli yer olarak gösterilmektedir. 17 Ağustos 1999 yılındaki Marmara depreminden sonra, Konya ismi deprem açısından en güvenli kent olarak basın yayında sık sık yer almıştır. Ancak jeoloji konusunda yapılan araştırmalar kentin Batı, Kuzey ve Kuzeydoğusunda ovanın bittiği, dağlık alana geçildiği yerlerde kenar fayları ve kentin kuzeyinde de küçük bir graben-horst oluşturacak fayların olduğunu ortaya çıkarmıştır. Şehir içerisinde veya kentin uzak çevresinde, muhtemel bir depremde kenti etkileyecek çok sayıda fay bulunmaktadır.

Konya bölgesinin büyük bir bölümü deprem riski açısından 4. zon ve tehlikesiz olmasına rağmen, yörede neotektonik hareketlere bağlı olarak oluşan günümüze kadar etkinliğini sürdüren aktif veya potansiyel faylar bulunmaktadır. Bu faylardan kente uzak bulunan Akşehir Fayı ile Tuz Gölü Fayı en önemlileri olup Akşehir Fayı'nın bulunduğu kesim literatürde "Argıthanı Sismik Boşluğu" olarak adlandırılmış ve gelecekte bu faya

bağlı olarak büyük bir depremin oluşabileceği öngörülmüştür. Konya Kenti çevresindeki fayların büyük bir bölümü yaklaşık 15 milyon yıldan beri etkin olan neotektonik rejime bağlı olarak oluşmuş ve büyük bir çoğunluğu günümüze kadar aktifliğini korumuş veya potansiyel olarak aktif olabilecek faylardır. Konya İl Merkezi'nin yer aldığı Konya Ovası batıda; Konya Fay Zonu, Abhazdağı Fayı, Kuzeyde; Karaömerler Fayı, Doğuda ise; Divanlar Fayı ve Göçü Fayı ile sınırlanmış bir çöküntü havzasıdır. Konya Ovası'nı sınırlanan fayların büyük bölümü doğrultu atım bileşenine de sahip ancak, egemen olarak eğim atım bileşenli normal faylardır. Arazi gözlemleri ve sismik etkinlik Konya Ovası'nı sınırlayan kenar fayların aktif olduğunu göstermektedir. Kandilli Rasathanesi kayıtlarına göre Konya çevresinde (37° 30'-39° 00' enlem ve 31° 30'-33° 00' boylamları arasında) 5 tanesi 5-6, 33 tanesi 4-5 büyüklüğünde olmak üzere çeşitli depremler oluşmuştur. (Eren, 2000).

Konya çevresinde bulunan başlıca faylar:

1. Neotektonik döneme ait Meram'ın güneyinde üst Miyosen-Pliyosen yaşlı Dilekçi formasyonu içinde yer alan normal fay Karamağıl Mevkiine kadar uzanır.
2. Konya'nın batısında Kuvaterner yaşlı Konya Fayı yer alır. Konya Ovası'nın batısını oluşturur. Kuzey-güney yönlüdür.
3. Ova doğusunda Karadağ-Bozdağ-Divanlar-Göçü istikameti boyunca uzanan Büyük Doğu Fayı Kuvaterner çökellerini etkiler. Bu fay kent dışında olmasına rağmen kenti etkileyebilecek kadar yakındadır.
4. Çimento Fabrikası kuzeyinde net izlenen doğrultu atımlı faylar hava alanına doğru uzanır.

Bu fayların hepsi Konya Kenti'nin iskân sahası ve sanayi alanları içinde veya gelişim sınırları içindedir.

Yörede kaydedilen en büyük deprem 1921 yılında, odak noktası Konya il merkezine 50 km. uzaklıkta bulunan Altınekin İlçesi'nin 10 km. batısında 5,7 büyüklüğünde olan depremdir. Altınekin Fayı uzakta olsa da Konya İl Merkezi için tehlikeli bir faydır. Ayrıca Ilgın-Argıthanı ve Çavuşçu Gölü çevresinde 1921–1946 yılları arasında 5,2–5,5 arasında değişen 3 deprem olmuşken; 1946 yılından günümüze kadar geçen sürede herhangi bir depremin olmaması bu kesimdeki deprem riskini arttırmaktadır. Bundan sonraki yapılanmada Konya 6–6,5 büyüklüğündeki olası bir depreme göre önlem alınmalıdır (Eren, 2000).

### **2.1.2. Jeomorfoloji**

Konya Kenti ve çevresinin jeolojisi değişik kurum ve kuruluşlarca yapılan araştırmalar ile kısmen açığa çıkartılmıştır. 1998 yılına kadar süren MTA araştırmaları jeoloji ve jeomorfoloji açısından yapılan çalışmaların en kapsamlısıdır.

Konya Kenti'nin içinde bulunduğu Büyük Konya Kapalı Havzası, kuzeyinde Tuz Gölü Havzası ile Obruk Platosu'nu da içine alan geniş bir havzadır. Güneydeki bölüm kuzeydekinden 100 m. daha yüksektir. Konya havzasını Obruk Platosundan ayıran sınır, kent kuzeyindeki Tutup Beli'dir (Arđos, 1995).

Konya Kenti'nin kurulduğu yer Konya Ovası'nın batıda dağlarla sınırlandırıldığı alandır. Şehir çevresinin yerşekilleri; geniş düzlüklerin oluştuğu doğu kesimi, yüksek dağlık batı kesimi ile karakterize edilir. Bu iki morfometrik alan arasında aşınım kökenli yerşekilleri birimleri görülür. Buna göre; Konya çevresindeki alan jeomorfolojik şekil ve köken açısından üçe ayrılır.

- Yüksek dağ ve platoların egemen olduğu aşınım kökenli yerşekilleri,
- Pleistosen-Holosen yaşlı eski göl çanağı,
- Yüksek kısım ile ova arasında kalan birikimsel etek düzlükleri.

Bunlardan ilk grup Kuvaterner öncesi yaştaki topluluklar üzerinde gelişmişken, diğer iki grup Kuvaterner döneminde gelişmiş unsurlardır (MTA, 1998). Bu üç jeomorfolojik şeklin yanında ovanın diğer alanlarında da görülen, kent çevresinde izlenen eski Konya Gölü'nün kıyı şekilleri ayrı bir morfolojik ünite sunar.

#### **2.1.2.1. Aşınım Kökenli Yerşekilleri Birimleri**

Bu gruptaki birimler yörenin yüksek topografyasını oluştururlar. Dağ veya dağ silsilesi şeklinde yüksek yerler ile çeşitli seviyelerdeki platolardan meydana gelen yüksek morfolojiler Konya Şehrini kuzey, batı ve kuzeydoğudan dairesel olarak çevrelemektedir. Bozdağlar, Loras Dağı gibi kütleli yükselimler ile Sille, Hatunsaray ve May Platoları yüksek rölyefin ana elemanlarıdır. Yüksek aşınım alanları Bozdağlar, Hatip, Sille aşınım platosu Killiktepe yapı platoları May karst ünitesi ve Pamukçu glasisidir (MTA, 1998). Kentin batısında bulunan Büyükgevelle (1709,6 m.) ve Küçükgevelle (Takkelidağ 1643 m.) dağları topografyaya hâkim volkan konileridir (Selçuk Biricik, 1997). Toros Dağları'nın kollarını ilk zamanlarda volkanik dağlar teşkil etmekteydi. Takkelidağ; günümüze kadar kalabilen volkanik dağ silsilesinin ayakta duran canlı numunesidir (Foto 2.1 ve 2.2).



Foto 2.1: Küçük Gevelle Tepesi (Takkelidağ)



Foto 2.2: Kentin Batısında Büyük Gevelle ve Küçük Gevelle Tepelerinin Yazır Mevkiinden görünümü.

Aşınım kökenli yerşekilleri dik yamaçlı ve sivri doruklu araziler, aşınım platosu ve mesa tepelerinden oluşur. Bu arazinin bir kısmı karstik yer şekilleri sınıfındadır.

#### **2.1.2.1.a) Karstik şekiller**

Neojen öncesi temel kaya topluluklarından olan kireçtaşı, mermer ve dolomitlere (Loras Dağı, Bozdağlar, ve Midos Tepe) bağlı olarak genelde paleokarst süreçleri ile şekillenmiş olan yerşekilleri grubudur (Foto 2.3). Dağ silsilesi veya tek dağ şeklinde yüksekliklerden oluşur. Bu yerşekli topluluğu üst Miyosen öncesi karstlaşma süreçleri ile şekillenmiş üst Miyosen yaşlı volkano-tortullarla örtülerek fosilize olmuş Pliyosen-günümüz zaman aralığındaki aşınım süreçleri ile bu örtü altından sıyrılarak yeniden yüzeylenmiş fosil karst morfolojisinden oluşur. Bu nedenle güncel karstlaşmaya ilişkin morfolojiler sınırlıdır (MTA, 1998). Sille çevresinde gizli ya da örtülü karst mevcuttur. Karstlaşma Konya Çöküntü Havzası'nın oluşmasından sonra hızlanmış ve halen devam etmektedir. Yüksek alanda olduğu için karstlaşma düşey yönde gelişmektedir (Selçuk Biricik, 1997).

Örtülü karst büyük ölçüde dağlık kesimde yer almasına rağmen, ova tabanında da bulunmaktadır. Nitekim 1940'lı yıllarda yapılan çalışmalarda Konya Ovası'ndaki kuyularda 3–4 m. den itibaren göl kalkerlerine ulaşıldığı tespit edilmiştir (Pamir, 1945).

Güncel karst yapıları daha çok doruklarda izlenen lapyalar, obruk, dolin ve uvaladır. Kentin Güneybatı'sında bulunan Loras Dağı zirveleri, yüzlerce dolin ve uvalanın bulunduğu kısmen de lapyaların gözlenebildiği yerlerdendir. Şehrin batı kesiminde bulunan örtülü karst kentin yeraltı suyunun beslenmesinde önemlidir.



Foto 2.3: Loras Dağı'nın Doğu Kesiminden Görünüşü

#### **2.1.2.1.b) Dik yamaç ve sivri doruklu araziler**

Doğu kesimi düzlük olan şehrin batı kesiminde yükseltiler artar. Kuzey kısımda doğu-batı doğrultusunda uzanan Bozdağlar yer alır. Batıda yer alan sıra dağlar kuzey-güney doğrultuludur. En kuzeyinde Sultan Dağları (2169), Aladağlar (2339), Loras (2049), yer almaktadır. Konya'nın güney batısındaki Erenler Dağı (2319) batısında Takkeli Dağ (1400) yer almaktadır.<sup>2</sup> Şehrin yakın çevresinde Kuzeybatıdaki Sızma ve güneybatıdaki Hatip yöresinde görülen dik yamaçlı ve sivri doruklu yer şekilleri kent gelişim alanı içindedir.

Kuzeydeki Sızma yöresinde bu rölyef grubu akarsularla derin yarılmış olup yükselti farkları çok fazladır. Güneybatıdaki Hatip yöresinde Sızma'ya göre daha sığ olan

---

<sup>2</sup> Sultan Dağları ve Aladağlar şehir sınırları dışındadır. Loras Dağı ise, Büyükşehir Belediyesi mücavir alanları içindedir.

yükselmeler vardır. Burada ofiyolitler üzerinde sık bir dandritik drenaj ağı gelişmiştir. Drenajın yoğun ve kaya türünün dirençsiz olduğu kesimlerde badlands (kırgıbayır) topografyası izlenir. Kırgıbayırında şiddetli yarıntı erozyonu egemendir. Bu üniteye yer alan akarsular drenaj alanlarının erozitif nitelikli oluşu ve dandritik örgütlenme göstermesi nedeniyle sellenme karakterli ve akarsular V şekilli karstik vadilere yerleşiktir (MTA, 1998). Kırgıbayırlar kentin batı kesimindeki Büyük ve Küçük Gevele dağları çevresinde de görülen şekillerdendir (Foto 2.12).

Şehrin batısındaki yükseltilerden ovaya inen akarsular, aşınma sonrası getirdikleri alüvyal maddeleri düzlük alanda alüvyal yelpazeler halinde biriktirmişlerdir.

#### **2.1.2.1.c) Aşınım Platoları**

Konya batısına rastlayan Loras Dağı, Meram; Sille ve Bozdağ arasında uzanır. Üst Pliyosen-günümüz aralığında aşınma ile oluşmuştur. Sille Platosu Meram ve Sille dereleri tarafından derin bir şekilde yarılmıştır. Bu iki akarsuyun yan drenajı olan sık dandritik ağ yüksek açılı ve tabanlı olmak üzere iki vadi formu içerisine yerleşmiştir. Dandritik drenaj örgütlenmesi yoğun olup bu kesimlerde keskin sırtlı kırgıbayır topografyası izlenmektedir. Bitki örtüsünün tahribiyle yarıntı erozyonu çok olan alanda süpürülen malzeme vadi tabanlarında çamur yığılmalarına sebep olmaktadır (MTA, 1998).

Loras dağının güneyinde, Hatıp civarında ve Dereköy'de göl tabakaları aşınarak kaldırılmış ve eski göl tabakaları meydana çıkmıştır (Pamir, 1946).<sup>3</sup> Aşınım platosunun kaide seviyesi doğudaki Konya Havzası'dır (Selçuk Biricik, 1998).

---

<sup>3</sup> Loras Dağı ve çevresi yerleşim için uygun özellikler taşımamasına rağmen, Büyükşehir mücavir alanı içine alınmıştır. Ancak, kent yeraltı suyunun beslemesi açısından önemlidir. Hatıp ve Dereköy Konya Kenti çevresinde köy iken, Büyükşehir sınırları içine alınarak mahalle haline getirilmiştir.



Foto 2.4: Sarayköy Çevresinde Aşınım Platosu. Arka Kesimde Konya Kenti.



Foto 2.5: Sarayköy Çevresi Aşınım Platosundan Kentin Görünümü.

Konya Kenti'nin batı kesimindeki "Konya Çöküntü Havzası"na göre tektonik yükselme zonunda bulunan ve dalgalı plato görünümünde olan Akyokuş-Sille arasındaki yüksek alanda, Küçükgevelle-Karaburga<sup>4</sup> (1643 m.) ve Büyük Gevelle (1709,5 m.) adıyla bilinen volkan konilerinin ve çevresindeki arazinin yüksek eğimli tepelerden oluşması, günümüzde de devam eden şiddetli erozyonun oluşmasına sebep olmuştur (Foto 2.4 ve 2.5). İki volkan konisinin yamaç eğimleri % 35-40 arasında değişir. Volkan konilerinin bulunduğu arazide silik tepeler de vardır. Keçili Deresi 23,5 km<sup>2</sup> lik yağış havzasına sahip olup erozyonun çok olduğu bir bölgede bulunmaktadır. Bölgede tortul ve metamorfik taşlar yer almakta İgnimbit, tuf, ve aglomera gibi piroklastik gevşek dokulu, bünyelerine su aldıklarında kolayca çözülüp sağılan taşlardır. Tortul taşlardan marn ve killer aşınımına karşı dirençlidir (Selçuk Biricik, 1985).

#### **2.1.2.1.d) Yapı Platosu**

Konya Ovası kuzeybatıda Çimento Fabrikası ile Çandır arasında eski Konya Gölü'nün kıyısı boyunca uzanan kuzey-güney yönünde sıralanan üzeri düz, irili, ufaklı çok sayıda tanık tepenin oluşturduğu yerçekli grubudur (Foto 2.6). Bu tepeler yatay veya yataya yakın tabakalı Neojen tortullarının oluşturduğu bir yapı platosunun aşınım kalıntılarıdır. Mesa tepelerinin maksimum nispi yüksekliği 50 m.dir. Doğuya bakan yamaçları dikdir. Batı kesimleri ise alüvyon yelpazesi düzlükleri ile geçişlidir (MTA, 1998). Bu alan, jeologlar tarafından Killiktepe Mesa ünitesi olarak adlandırılmıştır. Killiktepe Sarıcalar Köyü'nün batısında 1.058 rakımlı bir tepedir. Bu alan şehir yerleşmesinin dışında kalır ancak, önümüzdeki dönemlerde kentsel gelişim alanı içindedir.

---

<sup>4</sup> Halk arasında Takkelidağ olarak bilinir. Her iki tepenin de volkan konisi olmadığı şeklinde bir tartışma olsa da SELÇUK BİRİCİK ve diğer araştırmacıların çoğunluğu volkan konisi olarak belirtirler.



Foto 2.6: Mesa Tepeleri. Fotoğraf kentin kuzeyinde, Sarıcalar köyü yakınında çekilmiştir.

#### **2.1.2.2. Birikimsel Etek Düzlükleri**

Konya Ovası ile çevreleyen yüksek aşınım alanları arasında yer alan alüvyal birikim düzlükleri bulunmaktadır. Düşük eğimli ( $2^{\circ}$ - $15^{\circ}$ ) oluşturan bu düzlükler, yamaç molozu, alüvyon yelpazesi ve yelpaze deltası çökellerine bağlı olarak şekillenmiştir. Bunlar 3 evrede 2 topografik seviye oluştururlar (Şekil 2.3).

1. Evre alüvyon depoları; üst kotlarda yer alan seviyeler dağ etekleri ve akarsuların havzaya açıldığı yerlerde taraça düzlükleridir. Eski Konya gölünün yüksek su seviyesine göre gelişmiş ve havzadaki en eski Kuvaterner depolanmasını teşkil eder.

2.Evre alüvyon yelpazeleri; eski Konya gölünün 1.010 m. Seviyesine göre depolanmış olup bu dönem kıyısı boyunca tüm havza tabanı çevresinde piedmont ovaları şeklinde izlenir.

3.Evre depolanma şekilleri ise; güncel yelpazelerden oluşurlar. Bunlar Konya gölünün kuruyarak ortadan kalkması sonrasında birikim süreçleri ile ilgili oluşumlardır (MTA, 1998). Birikinti yelpazelerinin tümü, Pleistosen sonu ve Holosen başlarında olmuştur (Atalay, 1987). Yelpazeler, 1.020-1.200 m. yükseltilerde oluşmuş ve Konya gölü'nün en yüksek seviyede bulunduğu dönemler olan 22.000-17.000 yıl önce, yelpaze deltası son ilerleme safhasına varmıştır (Karabıyıkoglu ve diğerleri, 2005). Kentin alüvyon yelpazesinde kurulmuş olması diğer morfolojik birimlere kıyasla kentsel gelişim açısından daha önemlidir. Kimi yerlerde dik şevlerle platolara çıkılır.

Batıdaki dağlık kesimin yanında oluşan 1. Evre alüvyon Yelpazesi Hatıp, Sille ve Karacaören'de geniş yüzeyler halindedir. Karacaören ve Sille yöresinde akarsular tarafından derince yarılmışlardır (MTA, 1998). Hatıp'tan Kozagaç'a uzanan eğimli arazi, Sille Yolu'nun Erenköy civarındaki Kuzey kesimi (Sille'ye giderken sağda kalan alan) ve Yazır'ın batısında yüksekteki alan, 1. evre alüvyal yelpazelerdendir.

Akarsuların ovaya açıldığı yerde bulunan 2. evre alüvyal yelpazelerin görüldüğü yerler, Hatıp-Kozagaç doğrultusundan başlayarak kentin doğu kesimlerini de içine alan geniş bir sahadır. Selçuk Üniversitesi Alaattin Keykubat Kampusunun üst kesimleri de 2. evre alüvyon yelpazesi içindedir.

Güncel depolanmalar denilen 3. evre yelpazeler, 2. evre yelpazelerin önünde ve inceleme alanının Kuzeydoğusunda şehir mücavir alanının sınırında Eğribayat-Göçü arasında yer alır. Bu kesimdeki yelpazeler eski falez diklikleri önünde gelişmiş kumsallar önünde ilerlemiştir. Şehrin son dönemdeki yerleşim alanları bu kesimde bulunmaktadır. Belli bir çizgisel akışın gözlenmediği 2. ve 3. Evre alüvyal yelpazeler, yerleşim alanı olması ve drenaj kanalları sayesinde doğal yapılarında bozulmalar meydana gelmiştir (Foto 2.7 ve 2.8).



Foto 2.7: Keçili Deresi'nin Ovaya Açıldığı Vadi Ve Ön Tarafı Meram Çayı Birikinti Yelpazesinin Kuzey Kesimini Tamamlayan Keçili Deresi'nin Önü. Alüvyal yelpaze çok katlı binalarında oluşturduğu iskân sahası haline gelmiştir.



Foto 2.8: Birikinti Yelpazesinden Küçük Tepelere Geçildiği Alan. Yazır doğusunda Konya-İstanbul Yolu'nun doğu kesimi. Boş alan kentsel gelişim alanı olarak kullanılacaktır.

Konya Kenti'nin kurulduğu alan için alüvyal yelpaze terimi çok sayıda eserde geçmektedir. Kentin kurulduğu alan için: birikinti yelpazesini terimi uygun düşebilir. Genişleyen kent sınırları günümüzde bir Piedmont Ova (Dağeteği Ovası) şeklindedir. Birikinti yelpazelerinin birleşmesiyle oluşmuş “piedmont ova (dağeteği ovası)” ifadesini kullanmak kent için günümüzde daha uygun düşecektir. Bazı yazarlar –bir kısmı coğrafyacı- kent için “birikinti konisi” üzerinde kurulu olduğunu yazmıştır ki; bu tamamen yanlıştır. “Birikinti konisi” üzerine kent sığamayacağı kadar küçük bir alandır.

Piedmont ovaları daha çok yarı kurak alanlarda görülür. Alüvyal yelpazelerin birleşmesiyle oluşur. Dağlık alanlardan gelen akarsuların sızma ve buharlaşma ile enerjilerini kaybetmeleri neticesinde ovada taşıdıkları materyalleri biriktirerek oluşmuşlardır (Erinç, 1996).

#### **2.1.2.4. Konya Ovası ve Kıyı Şekilleri**

Konya'dan Ereğli'ye kadar uzanan düzlük alan Büyük Konya Ovası olarak isimlendirilir. Konya Kenti ovanın en batısında, bitiş yerinde bulunur.

Genel olarak bakıldığında Konya Ovası'nın oluşumu Türkiye havza ve ovalarının genel oluşumu ile aynıdır. Türkiye havza ve ovaları çöken sahanın taban kısmının yüksek sahalardan taşınarak gelen malzeme tarafından dolarak önemli ölçüde düzleşmesi ile oluşmuştur (Atalay, 1994).

Havza kenarlarındaki kırıklar ve merkezindeki tabakaların kalınlığı havzanın sübsidans niteliği taşıdığını göstermektedir. Miyosen'den itibaren göller tarafından işgal edilen havza, Anadolu kütesini tümüyle yükselten epirojenik- kratojenik hareketler ile, kenarları faylı olan geniş çaplı senklinalin sonradan tekrar dolması-çökmesi sonucu oluşmuş büyük bir çöküntü ovasıdır. Bu hareketler bölgede Neojen ortalarında veya başlarında başlayıp günümüze kadar devam eden aktif faylardır. Ancak seizm bakımından

Türkiye'nin en durgun yerlerinden birisi olması bu hareketlerde azalma olduğunu göstermektedir (Ardos, 1995).

Konya Ovası Geç Pleistosen erken Holosen'de, Konya Havzası'nı işgal etmiş olan bir gölün kuruyarak ortadan kalkması sonucu yüzeylemiş olan göl tortullarının oluşturduğu birikim düzlüğüdür. Yarı kurak havzalarda oluşan playa özelliği gösteren saha, ovadaki çukur alanda yüksek kesimden gelen akarsuların suyunu şehir biriktirdiği Aslım ve Alakova bataklıkları bulunur.

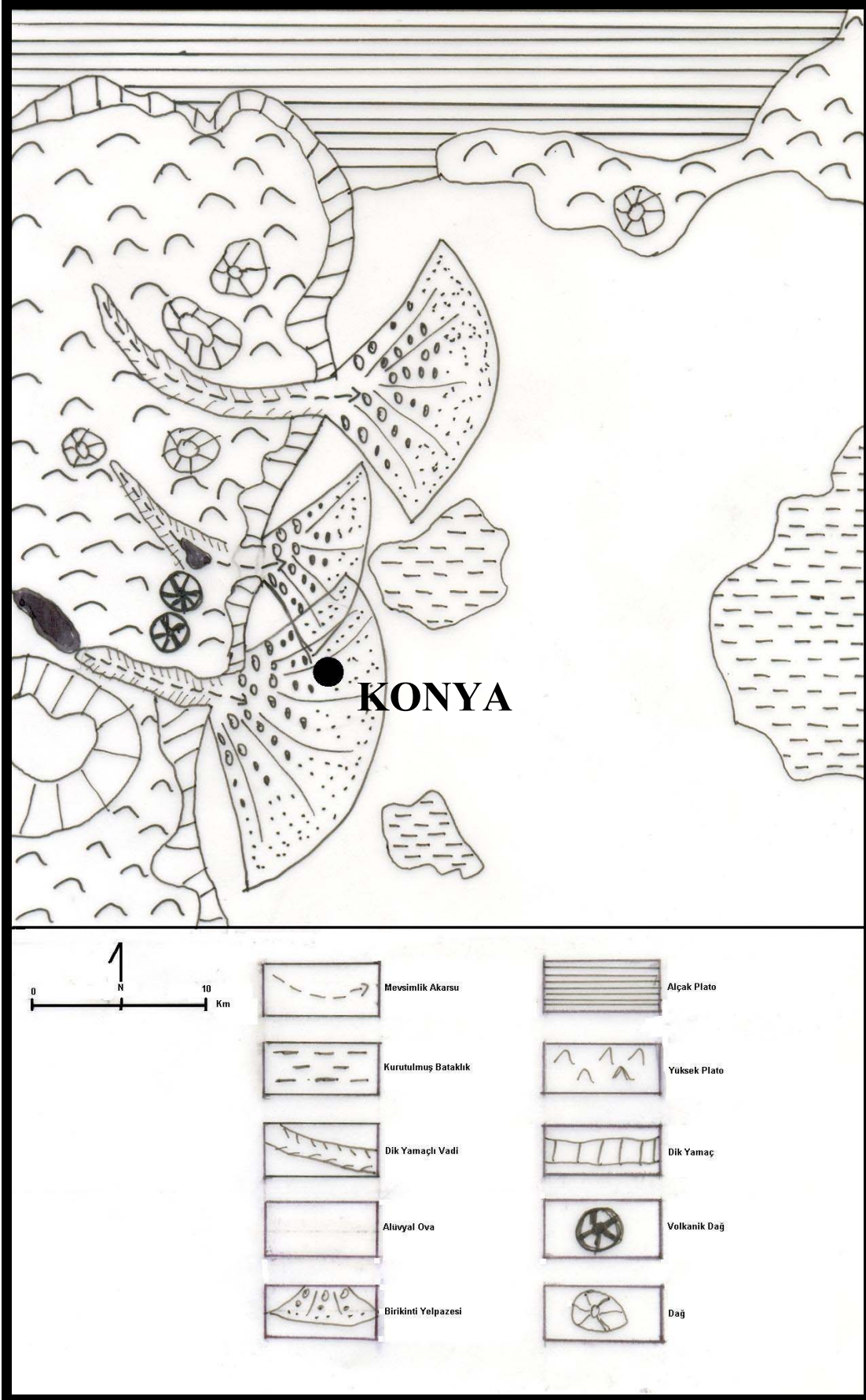
Konya havzasını işgal eden son göl, yaklaşık 4.342 km<sup>2</sup> alan kapladığı ve gölün derinliği 30 m. yi aşmadığı ve çoğu yerde 15 m. den derin olduğu ve bu gölün 23. 000 - 17.000 yıl önce meydana geldiği saptanmıştır. Günümüzden 17.000 yıl önceki son glasyal dönemde havza geniş ölçüde kuraklaşmış, günümüzden 12.000-11.000 yıl önce Konya havzasında ikinci derece depresyonları kaplayan göllerde az miktarda seviye yükselmesi olmuştur. Holosen başlarında Konya-Çumra havzasında daha yaygın ve sellenmeyi gösteren deliller olmasına rağmen bu devir büyük ölçüde kurak geçmiştir (Atalay, 1987).

Özellikle kent kuzeyinde eski Konya Gölü'nün oluşturduğu kıyı kordonları, Birkimsel etek düzlüklerinin yanında bulunmaktadır. Konya-Ankara karayolunun kuzeyinde Konya'dan 12 km. uzakta, -günümüzde Konya sanayisinin genişleme sahasına yakın bir yerde olan- Kayacık'ta Kuzeydoğudan Güneybatıya yönelmiş, kıyı akıntıları ile teşekkül etmiş ve bir koyun ağzını kapatmış olan birçok paralel kıyı kordonları vardır. Dış kenarında birikinti yelpazelerinin bulunduğu kıyı kordonları Güneybatıya doğru 7-8 km. takip olunabilmekte, sonra alçalıp daralarak Konya-Meram birikinti konisinin alüvyal dolguları arasında kaybolmaktadır. Bu kordonların çakıllarının bir kısmı inşaat malzemesi temin etmek amacıyla götürülmüştür. Bir başka gölsel oluşum şekli de Kayacık'ın kuzeyinde Tömek ve Yukarı Pınarbaşı'nda oluşmuştur. Buralarda doğuya bakan kıyı yarıları da mevcuttur (Erol,1971). Bu bölüm organize sanayinin ilerleme alanı içindedir.

Eski Konya Gölü'nün kıyı izleri Konya Kenti'nin güneyindeki Yaylapınarı ve Alakova köylerinde de görülür (Bu köyler kentin büyümesinden sonra kent içinde mahalle haline gelmiştir). Bunlar Konya'nın 5 km güneyindeki Yaylapınarı'nın doğusundan başlayarak Konya-Meram birikinti yelpazesinin dolgularından başlayarak Güneydoğu'ya uzanan bir kıyı kordonudur. Konya'nın 10 km. güneyindeki Alakova'daki kıyı kordonu da Güneydoğu'ya doğru uzanmaktadır. Konya Gölü'nün çekilme safhaları Güney'den Kuzey'e doğrudur. Bu kıyı kordonları da gölün kuzeye çekildiği dönemlerde oluşmuştur (Erol, 1971).

Sonuç olarak Konya Kenti ve çevresi jeomorfoloji açısından; Batıda fay hatlarının yükselttiği aşınım platosundan oluşan dağlık kesim, doğuda Konya Ovası'nın gölsel çökellerinden oluşmuş asıl düzlüğü ve bu ikisi arasında bulunan dağ eteği ovası ile bazı yerlerinde Eski Konya Gölü'nün kıyı izlerini bulunduran bir şekildir.

# KONYA ŞEHİRİ JEOMORFOLOJİ HARİTASI



Şekil 2.3: Konya Şehri Jeomorfoloji Haritası

#### 2.1.2.4. Toprak

Konya Kenti'nin kurulup geliştiği alan, eski Konya Gölü ve akarsuların getirdiği alüvyal toprak üzerindedir. Kentin büyümesi sonucu çevresindeki kahverengi topraklar ve kolüvyal topraklardan oluşan sahalar kent içinde kalmıştır.

İklim, topografya ve toprağı oluşturan kayaçların farklılıklarından dolayı, Konya ilinde çeşitli büyük toprak grupları oluşmuştur. Bunun yanı sıra toprak örtüsünden yoksun bazı arazi tipleri de görülmektedir. Konya'da en büyük alanı, akarsu ve göl orijinli depozitlerin meydana getirdiği alüvyal ve hidrofik alüvyal topraklar oluşturur ve ortalama 900–1050 m yükseklikteki taban arazilerde bulunurlar. Buldukları iklime uyabilen her türlü kültür bitkisinin yetişmesine elverişli ve üretken topraklardır. Taban araziler ile sarp dağlık araziler arasında yer alan, hafif dalgalı arazilerde genellikle Pliyosen ve Neojen materyale sahip kolüvyal topraklar yaklaşık 280.000 hektar alan kaplarlar (MTA, 1998).

Konya Ovası'nda son buzul çağında toprak oluşumu soğuk ve kurak iklim şartları sebebiyle durmuştur. Havzada günümüzden 14.200–12.200 yılları arasındaki dönemde rüzgâr faaliyetine bağlı olarak oluşan kumullardan ve göllerin kenarındaki falezlerden rüzgar faaliyetlerinin etkili olduğu anlaşılmıştır (Atalay, 2005).

**Kahverengi topraklar;** Konya Ovası çevresinde geniş yayılım gösteren topraklardandır. Doğal bitki örtüsü yavşan, kekik gibi step bitkileridir. Bu toprakların en önemli özellikleri taşlılık, erozyon ve derinliktir (Ayhan ve diğerleri, 1993).

**Alüvyal topraklar;** Konya çevresinde en yaygın olan toprak tipidir. Akarsuların oluşturduğu alüvyonlar düz veya düze yakın eğimlerde yoğunlaşmıştır. Şehir çevresindeki alüvyol topraklar göl depoları ve akarsu biriktirme şekillerinden alüvyal yelpazeler halinde görülür. Şehrin kurulduğu yer ile Batıdaki dağlık kesime uzanan saha akarsu ların

oluşturduğu alüvyal topraklar görülürken, kentin genişleme alanında bulunan doğu kesimindeki alüvyal topraklar görsel kökenlidir. Bu topraklar eski gölün kenarında olduğu için tuzluluk problemi görülmektedir.

**Regosol topraklar;** Bu topraklar gevşek bağıntısız depozitler üzerinde oluşmuş, kaba bünyeli, fazla geçirgen, düşük su tutma kapasiteli, sığ topraklardır. Bu özellikleri dolayısıyla fizyografik kuru olurlar, yağış genellikle düşük, doğal bitki örtüsü çoğu kez zayıf gelişmiş, seyrek kısa boylu otlardır. Çok olarak üzerlik, yabani yulaf ve diğer dikenlerle ayrık ve çalılara rastlanır. Ana madde, rüzgârın taşıyıp biriktirdiği pleistoseneye ait kalker, volkanik kül ve lapillilerle su ve yer çekimi ile birikmiş kaba bünyeli depozitlerdir (Çevre ve Orman Bakanlığı, 2005). Konya Kenti'nin kuzeyinde Kayacık mevkiinde görülür. Bu gruba giren topraklar genellikle 2. ve 3. Organize Sanayi Bölgelerinin gelişim alanındadır.

**Hidromorfik alüvyal topraklar;** Kentin doğusunda kötü drenaja sahip topraklardır. Geniş alanlar halinde Aslım Bataklığı, Alakova Bataklığı kesiminde oluşmuş alüvyal orijinli göller tarafından oluşturulmuşlardır. Bu topraklar üzerinde suyu seven tuza dayanıklı kamış, saz, yosun gibi bitkiler yerleşmiştir. Bu toprakların en önemli problemi, drenaj bozukluğu, tuzluluk ve alkaliliktir (Ayhan ve diğerleri, 1993). Tarım açısından verimli değildir. Şehir gelişimi alanı içinde iskân ve sanayi yerleşim alanı olarak düşünülmüştür (Foto 2.12).

**Kalkersiz kahverengi orman toprakları;** Konya'nın batısındaki dağlık kesimde bulunur. Bu toprakların problemleri; meyil, erozyon ve taşlılıktır. Doğal bitki örtüsü ağaç, çalı ve otsu bitkilerden oluşur. ABC profiline sahip, zonal topraklardandır (Ayhan ve diğerleri, 1993). Kentsel gelişim alanının dışındadır ve ağaçlandırma sahası olarak düşünülmektedir.

**Kolüvyal Topraklar;** Herhangi bir zonlaşmaya sahip olmayan genç topraklardır. Benzer özellikleri ile alüvyonlara yakın bulunurlar. Erozyona açık meyilli ve taşlı topraklardır. Kentin Batı ve güneyindeki yüksek alanların etek kısımlarında bulunur.

**Kırmızı Topraklar (Terra Rosa);** Güneybatıdaki Loras dağının zirvelerinde dolin ve uvalaların içinde oluşmuş çok küçük alanda bulunan topraklardır.

### **2.1.3. Hidrografya**

Araştırma sahası içinde en önemli hidrolojik unsurlar yeraltı suları, çoğunluğu mevsimlik akış karakterine sahip akarsular ve barajlardır. Akarsu yönünden zengin olmayan sahada doğal göl bulunmamaktadır. Daha önceki dönemlerde göl halinde bulunan kentin doğu kesimindeki alanlar bataklığa dönüşmüş ve son yıllarda yapılan drenaj çalışmaları ile de kurutulmuştur. Batıdaki beslenme sahaları sahalarından gelen sular kente su taşır. Şehir çevresinde akarsular, eski bataklıklar ve suni göller hidrografik unsurlar olsa da; kent için en önemlisi yeraltı sularıdır.

#### **2.1.3.1. Akarsular**

Dışarıya akışı olmayan kapalı havzanın en önemli akarsuları Çarşamba Çayı, Meram Çayı ve Sille Deresi'dir.<sup>5</sup>

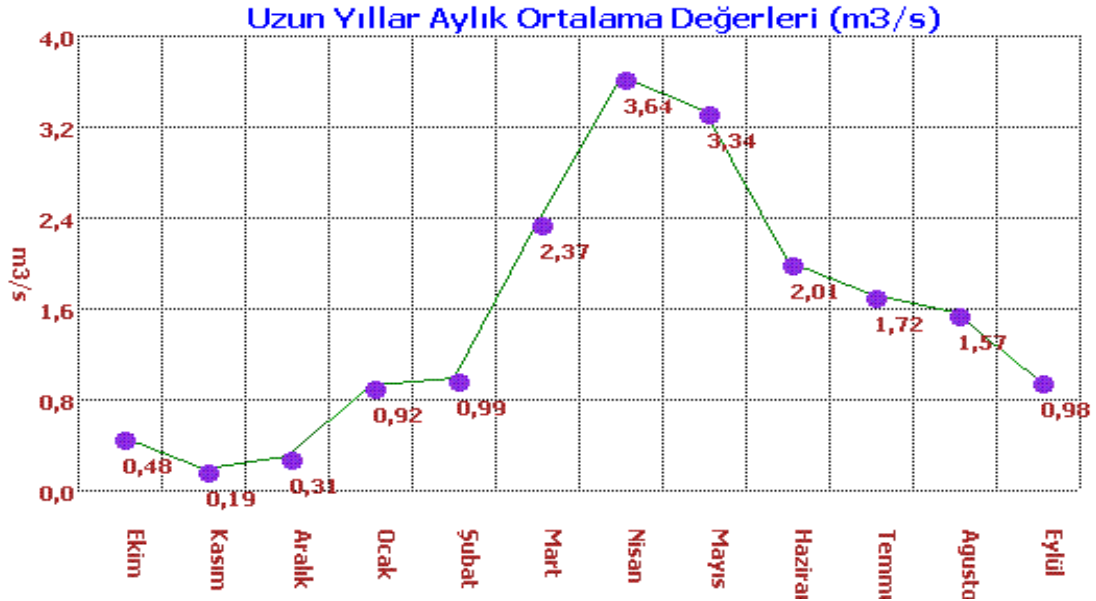
**Çarşamba Çayı;** Bozkır'daki pınarlardan gelen su, Beyşehir Gölü'nden gelen kaynaklar ile beslenerek Konya-Çumra Havzası'na girer. Akarsuyun kent ile doğrudan bağlantısı yoktur. Ancak kentin güneybatısında bulunan Arapçayırı Bataklığı'nı oluşturur. Yıllık akışı 164,8 hm<sup>3</sup>tür. Çarşamba Çayı'na ait su toplama havzası alanı (yağış alanı) 271,2 km<sup>2</sup> olup, akım debisi 32.5 m<sup>3</sup>/sn. ile 0.24 m<sup>3</sup>/sn arasında değişmekte ve ortalama debi saniyede 4.5 metreküp olmaktadır. Çarşamba Çayı'nın fazla suları Çumra'dan itibaren

---

<sup>5</sup> Akarsulara ait bilgiler DSİ ve İl Analitik Etütleri ile İl Çevre Durum Raporlarından elde edilmiştir.

tali kanallarla DSİ ana tahliye kanalına taşınır. Buradan da Tuz Gölü'ne ulaşır.<sup>6</sup> Çarşamba Çayı, diğer akarsulara kıyasla kentin uzağında olmasına rağmen, kent güneyindeki ovaların sulanması ve yeraltı suyunun beslenmesi açısından önemlidir.

Konya Kenti'ne en yakın alanda bulunan **Meram Çayı**, Konya'nın kuzeybatısında Başarakavak Köyü civarındaki Akdağ yamaçlarındaki kaynaklardan çıkmaktadır. Altınapa Barajı'ndan sonra Meram Çayı adı altında Konya'nın Meram mevkiinde ovaya ulaşır (Foto 2.9). Meram Çayı'nın yağış alanı 454 km<sup>2</sup> olup ortalama akım debisi 0.99 m<sup>3</sup>/sn.dir. Yıllık toplam akışı 51 hm<sup>3</sup> tür. Yağışın az olduğu yıllarda kurumaktadır. Daha önce Alakova Bataklığı'nı oluşturan Meram Çayı, Altınapa Barajı'nın yapılmasından sonra suyu azalmıştır (Şekil 2.4).

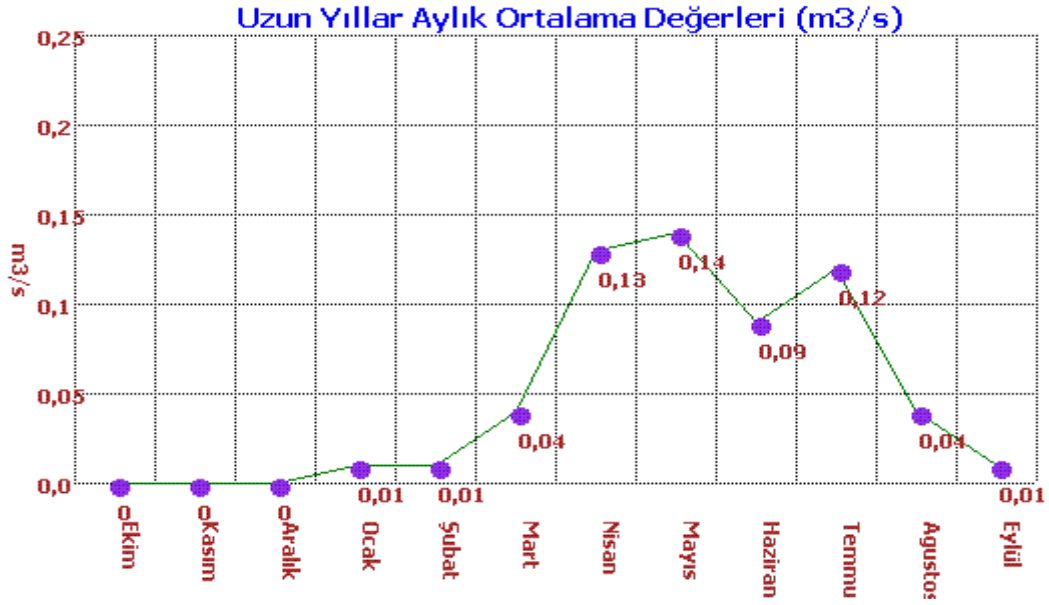


Şekil 2.4: Meram Çayı Altınapa Barajı Çıkışı Akış Grafiği (www.dsi.gov.tr.)<sup>7</sup>

**Sille Deresi**; Güvenlik Dağları'ndan çıkararak Meram Çayı'nın kuzeyinden akar ve uzunluğu 11 km.dir. Havzası 41,4 km<sup>2</sup> yıllık akışı 2 hm<sup>3</sup> tür (Şekil 2.5). SELÇUK BİRİCİK, Sille ve çevresinde yağışlı dönemde akışa geçen 22 dere tespit etmiştir (Selçuk Biricik, 1997).

<sup>6</sup> Konya 2004, İl Çevre Durum Raporu

<sup>7</sup> www.dsi.gov.tr/agibilgi/agibilgi.aspx adresinden 2007 yılında alınmıştır.



Şekil 2.5: Sille Deresi Baraj Çıkışı Akış Grafiği (www.dsi.gov.tr.)<sup>8</sup>

Konya Kapalı Havzası'nın sularını drene eden ve Konya atık sularını da tahliye eden “**Ana Tahliye Kanalı**” pompa ile maksimum 25 m<sup>3</sup>/sn debi ile çalışmaktadır. Konya'nın kuzeyindeki Tutup mevkiinde pompaj istasyonu bulunmaktadır.



Foto 2.9: Meram Çayı. Fotoğraf Dereköy'ün yukarı kesiminden çekilmiştir.

<sup>8</sup> www.dsi.gov.tr/agibilgi/agibilgi.aspx adresinden 2007 yılında alınmıştır.

### 2.1.3.2. Gller ve Bataklık Alanlar

Konya Ovası'nda gerçek anlamda gl bulunmamaktadır. Konya Ovası'nda dere ve çayların getirdiği sular çukur yerlerde birikerek bataklıklar oluşturur. Selçuklu-Osmanlı dönemlerinde geniş bir gl halinde bulunan kentin doğu kesimi azalan yağışlarla birlikte bataklığa dnuşmüştür.

**Alakova Bataklığı;** Şehir güneyinde Alakova Mahallesi'ndedir (Foto 2.10). 20 km<sup>2</sup> lik alanı olan bataklık, Meram ayı suları ile ortasında bulunan bir pınardan beslenerek oluşmuştur (Ağacık ve diğerleri, 1975). Sulak alan, 1960'lı yıllardan sonra Meram Deresi, zerine yapılan Altınapa Barajı ve Konya Ovası tahliye kanallarının açılmasıyla kurumuştur. Mera olarak kullanılan arazi günümüzde kentsel gelişim alanının içinde kalmıştır.

**Aslım Bataklığı;** Şehir kuzeyinde, Sille deresi ve bataklık içindeki pınarlardan oluşmuştur (Foto 2.11). Sille deresi üzerine yapılan Sille Barajı'nda su tutulmasıyla gelen su azalmış ve daha sonraları mera olarak kullanılmıştır. Günümüzde kuzeydeki sanayi gelişim alanı içinde kalmıştır.

Aslım Bataklığı'nın doğusunda bulunan, bataklığın devamı veya gl olarak gösterilen **Akyay Gölü** de günümüzde Aslım Bataklığı gibi kurutulmuştur. Konya Kenti'nin atık sularını Tuz Gölü'ne ulaştıran tahliye kanalı yapılmadan önce kent kanalizasyonunun boşaltıldığı yer olan Aslım Bataklığı evresi günümüzde pis kokulu durumundan kurtarılmış ve sanayi alanı haline dnuşmüştür.



Foto 2.10: Alakova Bataklığı'nın Bulunduğu Alan. Günümüzde yerleşim yeri haline gelmiştir. Fotoğraf güneyden kuzeye çekilmiştir.



Foto 2.11: Aslım Bataklığı'nın Günümüzdeki Durumu ve Kurutma Kanalı. Arka kesimde kentin batısını oluşturan dağlık kesim

### 2.1.3.3. Barajlar

Kentin batısında ve güneyinde araziye taşkından korumak ve kente su temin etmek amacıyla 4 baraj yapılmıştır.

**Altınapa Barajı;** Meram Çayı üzerinde kaya dolgudan inşa edilen baraj, Konya-Beyşehir Yolu üzerinde içme suyu, taşkın kontrolü ve sulama amaçlı yapılmıştır (Foto 2.12). Kaya dolgulu barajın kret kotu 1250 m. ve talvegden yüksekliği 30,5 m.dir. Normal su kotunda gölalanı 2,2 km<sup>2</sup> olup, en fazla 31,98x10<sup>6</sup> m<sup>3</sup> su tutmaktadır. Barajın boğaz kısmında üstte 7 m.ye varan kum ve çakıldan müteşekkil alüvyonun suyu sızdırdığı tahmin edilmektedir (Çınar, 1988).

**Sille Barajı;** Sille Deresi üzerinde kaya dolgu tipinde inşa edilen taşkınları önlemek ve sulama yapmak amacıyla inşa edilmiştir. Drenaj alanı 34 ha. olup, yıllık ortalama akımı ise 2,4x10<sup>6</sup> m<sup>3</sup> dür. Talvegden yüksekliği 39 m. Olan baraj normal su kotunda göl alanı 0,28 km<sup>2</sup> dir (Foto 2.13).

Bu iki baraja kıyasla biraz uzakta olan ve kentin güneybatı kesiminde Çarşamba çayı üzerinde kentin güneybatısında Apa Barajı ve May Deresi üzerine yapılmış May Barajı vardır.



Foto 2.12: Altınapa Barajı'nın Loras Dağı Zirvesinden Görünüşü. Sağ tarafta çoğu kırgıbayırlardan oluşan Konya Kenti'nin batısındaki yüksek alan.



Foto 2.13: Sille Barajı. Fotoğraf doğudan batıya çekilmiştir.

#### 2.1.3.4. Yeraltı Suları

Hidrografik unsurlardan yeraltı suları diğerlerine göre daha çok önemlidir. Çünkü şehirin içme suyu ihtiyacının büyük bir kısmı uzun yıllar boyunca yeraltı suyundan karşılanmıştır. Meram tarafında bahçe suyunu karşılamak ve taşkınları önlemek amacıyla Meram Çayı üzerinde yapılan Altınapa Barajı, yer altı sularının yetmemesi üzerine içme suyu olarak kullanılmağa başlamıştır.

Konya Kapalı Havzası'nın 53.850 km<sup>2</sup> alanı olup, ortalama yıllık akışı 4,52 km<sup>3</sup>tür. Ortalama yıllık verimi km<sup>2</sup> de 2,5 litre/saniyedir (www.dsi.gov.tr).<sup>9</sup>

Kentin doğusundaki ovalık alanda yeraltı suyunun akım yönü Güneybatı-Kuzeydoğu yönlüdür. Batıda bulunan Sille ve Altınapa barajlarının inşa edildiği sahalarda kalker boşluklar olduğu için sızmalar olmakta ve barajların batısındaki geçirimsiz ofiyolitik seri ile serpantinler batıya doğru akışı engellemektedir. Toroslar'ın geçirimsiz çekirdeğinin Güneydeki Apa Barajı'nın akışını engellemesiyle Konya Ovası'na boşalmalar olmaktadır (Ağacık ve diğerleri, 1975). Sille çevresinde Konya'ya doğru yeraltı suyu akışı özellikle batıda sondaj kuyusu açılmamış olması sebebiyle verimi yüksektir (Selçuk Biricik, 1997). 1940'lı yıllarda Altınapa Barajı yapılmadan önce Meram Deresi'nin Altınapa mevkiinde debinin saniyede 373 lt. olarak ölçüldüğü ölçüldüğü bir zamanda, Altınapa mevkiinin aşağısında ise saniyede 265 lt. ye düştüğü tespit edilmiştir. 1930 yılında yapılan bir tetkikte de çok kısa mesafede 100 lt. suyun yeraltına sızdığı ölçülerle tespit edilmiştir. Bu kalkerli arazide sızan suların, bir kısmının da çevredeki yerlerden Hatıp kaynağı gibi büyük kaynaklar halinde çıktığı tespit edilmiştir. Çayırbağı'ndaki bulanık su, yeraltına doğru sızarak süzülmemekte ve doğal olarak temizlenmektedir (Pamir, 1946). PAMİR araştırmasında Los Angeles Kenti'nde yeraltı suları kullanımını örnek göstererek Konya'da

<sup>9</sup> www.dsi.gov.tr/turkce\_52\_yil.pdf adresinden 01.06.2007 tarihinde alınmıştır.

açılacak kuyular konusunda bazı tavsiyelerde bulunmuştur. Örnek gösterdiği Los Angeles Kenti de Konya gibi alüvyal yelpaze üzerinde kurulmuş bir kenttir.

Altınapa ve Sille barajlarının sızan sularının doğuya doğru akması, Konya Kenti'nin yeraltı sularını beslemektedir. 20–30 yıl öncesine kadar kentin batısında kuyu seviyelerinde su yüksek iken, artan nüfusa dayalı olarak bilinçsizce ve çok miktarda su kullanımı yeraltı sularında seviye düşmesine yol açmıştır.

Yeraltı suları yağışın düşmesine dayalı olarak çekildiği yıllarda olmuştur. Örneğin 1926–1933 yılları Konya'da şiddetli kuraklık baş göstermiş ve yeraltı sularında azalma meydana gelmiştir (Pamir, 1946).

Şehir çevresinde Doğu-Güney arasında (Konya-Çumra-Yarma arası) çoğunluğu yarı geçirimsiz zon içinde açılmış Neojen kalkerlerinde oluşmuş, basınçlı üste yayılan suyun oluşturduğu kuyular bulunur. Alakova'da ise sulama amaçlı açılmış büyük sondaj kuyuları vardır. Sondaj kuyuları sularını kum ve çakıllı seviyelerden alması suda çözünecek eleman olmadığı için kaliteli su sınıfındandır (Ağacık ve diğerleri, 1975).

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, 1053 sayılı yasa kapsamında Bakanlar Kurulu Kararları ile yetkilendirilmesi sonucu nüfusu 100 000'i aşan şehirlere içme, kullanma ve endüstri suyu sağlanması yönünde çalışmalarını sürdürmektedir. 2005 yılı itibariyle Bakanlar Kurulu Kararları ile DSİ'nin yetkilendirildiği şehir sayısı 48 olup, Konya'da bunlardan biridir ([www.dsi.gov.tr](http://www.dsi.gov.tr)).<sup>10</sup>

Kentin ilk kuruluş dönemlerinde içme suyu kaynağı olarak Meram Deresi kullanılmıştır. Kentte nüfusun Anadolu Selçuklu Devleti döneminde artmasından sonra Mukbil ve Beypınarı su kaynaklarından getirilen sular bir depoda toplanarak şehir merkezine dağıtılmıştır. 1965 yılından sonra artan su ihtiyacını karşılamak amacıyla derin

---

<sup>10</sup> [www.dsi.gov.tr/turkce/52\\_yil.pdf](http://www.dsi.gov.tr/turkce/52_yil.pdf). 01.07.2007 tarihinde alınmıştır

kuyular açılmış ve sondajla yeraltından dağıtım şebekesine pompalanmıştır. Şehrin büyümesi devam ettikçe artan su ihtiyacını karşılamak amacıyla Konya Belediyesi ile DSİ Genel Müdürlüğü ortak bir çalışma yürütmüş, 1984 yılında proje tamamlanmıştır. Proje ile kent;

—Kent kuzeyi,

—Kent batısı,

—Kent güneyi Alakova,

—Kent güneyi Çarıklar,

—Hatıp-Meram arası,

—Kent kuzeyi üniversite,

olmak üzere 6'ya ayrılmış bu bölgelerde açılacak 95 kuyu ile kentin içme ve kullanma suyu ihtiyacının karşılanması öngörülmüştür. Proje kapsamında Altınapa Barajı sularının kente verilmesi amacıyla 1995 yılında içme suyu arıtma tesisi işletmeye açılmıştır (Berktaş ve Nas, 2004).

Su rezervine ve ihtiyaç durumuna göre değişmekle birlikte, Altınapa Barajı'ndan saniyede 0.7-1.2 m<sup>3</sup> su alınmaktadır. Alınan su, tesislerde arıtıldıktan sonra kullanıma sunulmaktadır. Baraja gelen suyu kirletebilecek önemli yerleşim birimleri olan Başarakavak ve Tepeköy'ün kanalizasyonu için, atık su arıtması yapılmıştır. Arıtılan su, bahçe sulamasında kullanılmaktadır (MTA, 1998).

Çayırbağı köyü civarında 1.150 m. kotundan çıkan kaynak suyu , kente içme suyu sağlar. Mesozoik kalkerlerinden çıkan kaynak suyunun debisi 27 lt./sn. dir (Ağacık ve diğerleri, 1975). 20 km.lik isale hattıyla kente suyu ulaştırılır.

Mukbil-Beypınarı Kaynağı; Havzan mevkiinde toplanarak kente dağıtılmıştır. 1907–1913 yılları arasında da kent içine buradan su verilmiştir. Debisi 31 lt./sn.dir (Kılıçarslan, 1991).

Kaynaklardan çıkan sular en kaliteli suları oluşturduğu için tatlı su çeşmelerinde içme suyu olarak kullanılmaktadır. Konya Kenti yeraltısuyu kaynaklarının debisi Tablo 2.1’de gösterilmiştir.

Tablo 2.1: Konya Kenti Su Kaynakları ve Debileri

KAYNAK İSMİ	ORTALAMA DEBİ (lt/sn)
Çayırbağ	50
Dutlukır	60-100
Beypınarı	13
Mukbil	15
Kırankaya	9

Kaynak: MTA, 1998

Derinliği 10–400 m. arasında bulunan sondaj kuyuları da kente içme suyu sağlar. Kuzeyden alınan sular kalitesiz yeraltı suyunu oluşturur.

Kent içinde ruhsatlı veya ruhsatsız açılan kuyular Türkiye’nin en büyük yeraltı suyu deposu olan Konya Havzası’ndaki su seviyesini son yıllarda düşürmüştür. Nitekim, belediye kayıtlarında kentteki endüstri tesislerinin satın aldığı suyun çok az olması, sanayi tesislerinin ucuza geldiği için kendi kazdıkları kuyulardan temin ettikleri ileri sürülmüştür (Kılıçarslan, 1991).

Kentin toplam içme ve kullanma suyu ihtiyacı yıllık 61 milyon m<sup>3</sup> dür. Bunun 17 milyon m<sup>3</sup> (% 27,8’i) Altınapa Barajından, 44 milyon m<sup>3</sup> (% 72,2’si) ise açılan 175 kuyudan karşılanmaktadır. 175 kuyunun yarısı faaldir. İhtiyaca göre çalıştırılmaktadır. Bu

kuyuların ortalama debileri 3578,75 l/saniyedir. Altınapa'dan alınan su daha önce D.S.İ tarafından işletilen arıtma tesisinden geçirilmektedir. Arıtma tesisinin kapasitesi 104.000 m<sup>3</sup>/gün ancak şu anda % 50 kapasite ile çalışmaktadır. D.S.İ'nin projesine göre 2015 yılında Konya'nın içme suyu ihtiyacı 137 milyon m<sup>3</sup> olarak hesaplanmıştır. Bunun 37 milyon m<sup>3</sup>'ünü Altınapa Barajı'ndan kalanını da kuyulardan karşılanması planlanmıştır. Altınapa'dan alınan su ızgaradan geçirilip durultucuya verilmektedir. Durultucuya askıda katı maddenin çökmesi için kimyasal madde dozlaması yapılmaktadır. Durultucudan çıkan su ince kum filtrelerinde filtrasyona, filtrasyondan sonra da patojen mikroorganizmalar için klor ile dezenfeksiyona alınmaktadır. Dezenfeksiyondan çıkan su temiz su deposunda depolanıp şebekeye verilmektedir (Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2005). 2015 yılında kuyulardan alınan su 2 katından fazla olurken, Altınapa'dan alınan su 2,5 kat fazlalaşacaktır. Başka bir su kaynağı bulunmazsa Altınapa barajı'nın tümü Konya Kenti içme suyu için kullanılacak anlamına gelmektedir.

#### **2.1.3.5. KOP (Konya Ovası Projeleri)**

Konya Ovası'nda tarımda su kullanımının artması ve kent nüfusunun artışına paralel kuyu suları kullanımının çoğalması, yeraltı suyu tablasını düşürmüştür. Bu olumsuzluğu gidermek için 20. yüzyılın başından beri yapılan sulama ve drenaj amaçlı çalışmaların devamı niteliğinde olan ve GAP'tan sonra ülkemizin 2. büyük projesi olan KOP (Konya Ovaları Projeleri) yapımına başlanmıştır.

KOP, Konya Ovası genelinde yapılacak bir proje olmasına rağmen, Konya Kenti yeraltı sularını da doğrudan ve dolaylı olarak etkileyecektir.

KOP'un yapılış amacı şu şekilde özetlenebilir.

1.Konya Havzası'nı sulamak amacıyla yeraltı ve yerüstü sularından azami düzeyde faydalanmak,

2.Mevcut dere ve çayların üzerine baraj ve Hidroelektrik santrali yapımı,

3. Tarıma elverişli toprağı tuz ve alkalilikten kurtarmak,
4. Yeraltısu seviyesinin yüksek olduğı alanda drenaj kanalları açmak,
5. Komşu havzalardan Konya Havzası'na su getirmek (Karakoç, 1999).

2007 yılında açılacak olan<sup>11</sup> Mavi Tünel ile Göksu'nun güneye giden suyu tersine çevrilerek kuzeye akıtılacaktır. göksu Nehri'nin debisi Konya'da sulamada kullanılan akarsularını tamamının debisinden % 50 fazladır (JEO-TEK-UTTA, 2006).

Safha safha uygulanacak olan projenin kısa vadedeki faydası; sulamaya geçilen alanlarda daha ucuz ve kolay sulama suyu bulunacağı için yeraltı suyu kullanımını azaltacaktır. Bu da, son yıllarda hızlı düşüş gösteren Konya Havzası'ndaki yeraltı suyu tablasındaki hızlı düşüşün önlenmesi için olumlu katkılar yapacaktır.

#### **2.1.4. İklim ve Bitki Örtüsü**

##### **2.1.4.1. İklim**

Konya iklimi İç Anadolu Bölgesi'nde yoğun görülen karasal iklim sınıfına girer. Konya ikliminin belli başlı özelliğı yazlar sıcak ve kurak, kışlar soğuk ve kar yağışlıdır. Yaz yağışı azdır ve kış aylarında kar yağışı da görülür. Şehir ve çevresinin yakın ve uzağında iklimi etkileyen faktörler vardır.

Güney Anadolu'da denize paralel olan Toros dağ kuşağı sıcak ve yağışlı Akdeniz ikliminin İç Anadolu bölgesine girmesini engeller. Kuzeydeki Karadeniz'e uzaklık da aynı şekilde denizel iklimin Konya'ya girmesini engelleyen bir faktördür.

Konya'nın iklimi bütünüyle Konya Ovası'nda aynıdır. Kabaca jenetik Akdeniz makrokliması içinde yer alır. Temmuz-Ağustos sıcaklarından sonra, Eylül ılık geçer ve arkasından soğukça günlerle yağış kendisini gösterir. Sert, soğuk ve kar yağışlı bir kıştan sonra, ilkbahar serin ve yağmurlu geçer (İnan, 1999).

---

<sup>11</sup> Mavi Boğaz Haziran 2007'de açılmıştır.

Kasımdan itibaren İç Anadolu'da denizlere göre daha soğuk olduğundan basınç yükselir ve ayrıca kontinental polar soğuk (cPk) hava kütleleri de Konya Ovası'nda aralıklarla kendini gösterir. Yüksek basıncın geçici sürelerle kalktığı zamanlarda alçak basınçlar iç kısma sokulma imkânı bulur (İnan, 1999).

Konya'nın iklim özelliklerine bakılacak olursa; yıllık sıcaklık ortalaması 11,4<sup>0</sup>C, Temmuz ayında 23,3<sup>0</sup>C, Ocak ayında da -0,3<sup>0</sup>C'nin altındadır. Ekstrem sıcaklık değerlerinden maksimum sıcaklık 40,6<sup>0</sup>C, minimum sıcaklıklar da -28,2<sup>0</sup>C'dir. Sıcaklığın 10 dereceden aşağı düştüğü gün sayısı 10, don olaylı gün sayısı 100 gündür. Tropik gün sayısı 41,8 gündür (Tablo 2.2 ve Şekil 2.6).<sup>12</sup>

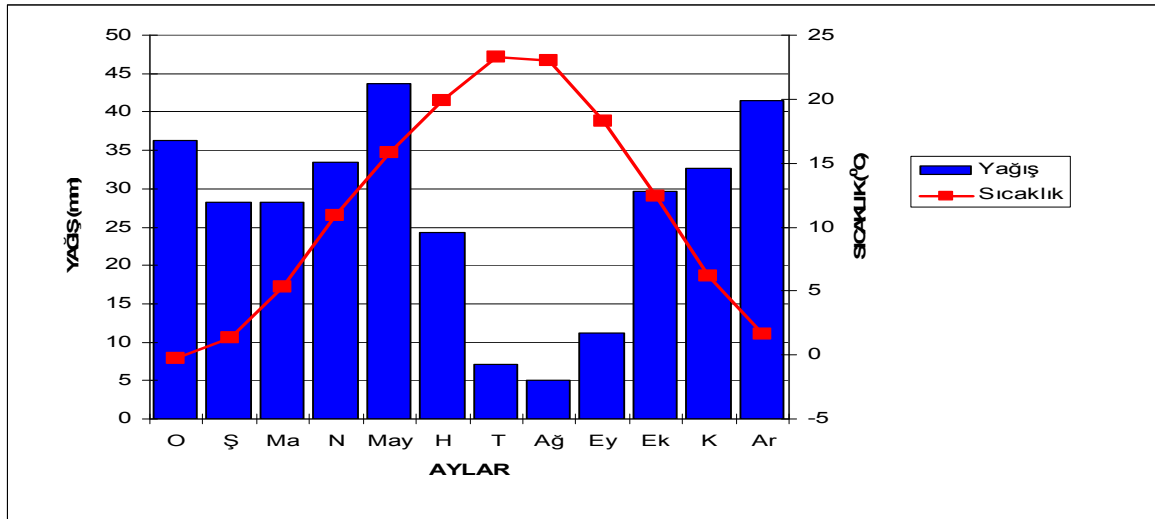
Kış ve ilkbahar eşit oranda olarak yağışın % 72'sini teşkil eder ve en yağışlı ay mayıs ayıdır. Yıllık yağışlı gün sayısı 82 gündür. Yıllık yağışın 271 mm.den az olma ihtimali % 25'dir. Yıllık ortalama kar yağışlı günler 11,8 gün karla örtülü gün sayısı da 17,3 gündür.

Tablo 2.2: Konya Kenti Yıllık Sıcaklık ve Yağış Ortalamalarının Aylara Dağılışı (1929-2005)

Aylar	O	Ş	Ma	N	May	H	T	Ağ	Ey	Ek	K	Ar	Yıllık
Sıcaklık	-0,3	1,3	5,3	10,9	15,8	19,9	23,3	23,0	18,3	12,4	6,2	1,6	11,4
Yağış	36,3	28,3	28,3	33,5	43,7	24,3	7,1	5,1	11,2	29,6	32,7	41,5	321,6

Kaynak: Meteoroloji Bölge Müdürlüğü

<sup>12</sup> İklim ile ilgili yorumlamalar, İnan, 1988 ve Konya – Isparta Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu 2006'ya dayalı olarak elde edilmiştir.

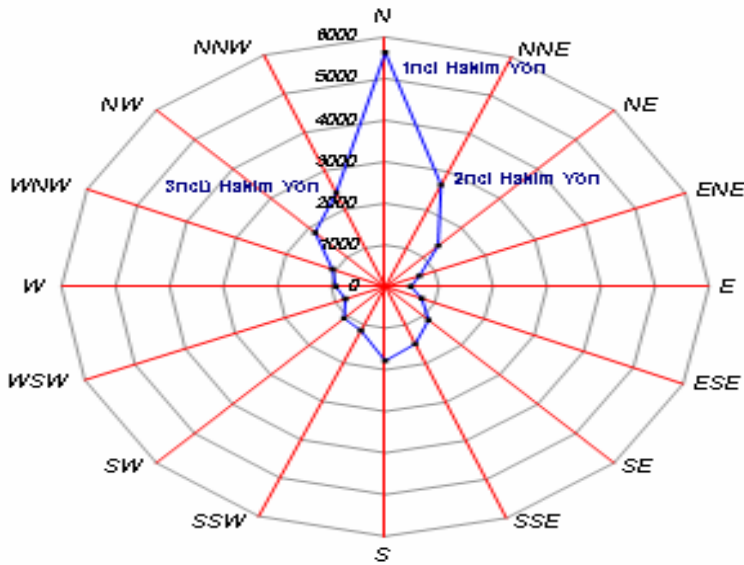


Şekil 2.6: Konya Şehri Aylık Ortalama Yağış ve Sıcaklık Değerlerinin Aylara Göre Dağılışı (1929-2005) (Meteoroloji Bölge Müdürlüğünden alınan verilerle düzenlenmiştir)

Hâkim rüzgâr yönü çoktan aza doğru sırasıyla kuzey kuzeydoğu ve batıdır (Şekil 2.7). Kapalı günlerin sayısı yılda ortalama 67,2 gün, nisbi nem % 60, sisli gün sayısı ise; 22,9 gündür.

Kentte iklimin kent ve insan hayatındaki en önemli etkisini, hâkim rüzgâr yönü ve son yıllarda etkisini gösteren yağışların azalması gösterir.

Kuzey yönlü olan hâkim rüzgâr yönü, kentte hava kirliliğine neden olmaktadır.



Şekil 2.7: Konya Kenti hâkim rüzgâr yönü (JEO-TEK-UTTAS, 2006)

#### 2.1.4.2. Bitki Örtüsü

Antropojen etkiler hariç tutulursa kentin doğusu kurakçıl bitkiler, batısı ise; orman ile kaplıdır.

Konya kent çevresinde son buzul döneminde bozkır bitki örtüsü hâkim hale gelmiştir. Aynı dönem, Sibiryâ kökenli bitkilerin Anadolu'ya yayıldığı dönemdir (Atalay, 2005).

İç Anadolu'da çok eskiden beri doğal bir ova stepi mevcuttu. Bu step hem bu günkü kadar geniş değildi, hem de florası ve vejetasyonu bu günkünden hayli farklı idi. İç Anadolu'nun doğal ova stepinin bir kısmının pluvial devirde göl olup da bundan 9–10 bin yıl önce kuruyan veya kuru sulu bataklı haline gelen çukur alanlar teşkil eder (Foto 2.14). Bu kesimlerin çoğunda halofit ve higrofit bitkilerden oluşan türler egemendir. Diğer geriye kalan doğal ova stepi kesimlerinde antropojen etkilerle genişlemiş olan ova ve alçak dağ stepleri bulunur. Bu steplerin vejetasyonu tahrip olamadan önce bu günkü türler mevcut ise de genellikle çayır bitki oranlarının egemen olduğu zannediliyor (Çetik, 1985).

İç Anadolu'da pek çok yerinde kurak ve yarı kurak iklimin egemen olması yıllık yağışın 300–350 mm.yi geçmemesi yağışın mevsimlere dağılışının uygunsuz olması iç Anadolu'da kserofitlerin egemen olmasına sebep olmuştur. İç Anadolu'da bitki hayatını sınırlayan faktörlerin başında yaz kuraklığı gelmektedir. Konya Aksaray Ankara üçgeni iç Anadolu'da çorakçıl vejetasyonun en çok oluştuğu yerlerdir. Konya-Karapınar ve Çumra-Kaşınhanı pluvial göl yerlerinin büyük bir kesimi bu gün hâlâ bataklık halindedir. Buralarda yıllık yağış 300 mm. civarındadır. Aslım Bataklığı ve Karaaslan-Kaşınhanı arasındaki sulu ve tuzlu bataklıklarda çorakçıl bitkiler yaygındır (Çetik, 1985), (Foto 2.11).

Konya Ovası'nın kurak olmasına tezat olarak çevresindeki yüksek alanlarda yağış 1.000 mm.nin üzerine çıkar ve son birkaç yüzyıl öncesindeki yoğun ağaç kesimine kadar bitki örtüsü gür orman şeklindeydi (Yiğitbaşoğlu ve diğerleri, 1997).

Konya ve çevresinde yer alan orman arazi varlığı, genellikle Konya'nın batı ve güney kısmında yer alır. Ormanlık arazi sarp yamaçlı, çıplak kayalık ve kahve renkli orman toprakları ile kaplı alanlarda bulunur. İğne yapraklı çam ağaçlarının dikildiği alanlar penneplen bir topografya sunar. Ormanların yer aldığı birimler, volkanitler ve kil-kireçtaşı ardalanmalı arazilerdir. Konya çevresindeki orman ağaçları başlıca, palamut, meşe, iğne yapraklı çam ağaçları ile fundalıklardan oluşur. Halen, Orman Bölge İşletme Müdürlüğü'nün ağaçlandırma çalışmaları devam etmektedir (MTA, 1998).

Konya Kenti ve yakın çevresindeki orman varlığı Meram İlçe sınırları içinde kalan güneybatı kesiminde daha fazladır. Kentten uzaklaşıldıkça dağlık kesimlerde orman ve korulara rastlanır. Kentin kuzey ve kuzeybatı kesiminde Selçuklu ilçesi sınırları içinde kalan alanlarda daha çok kuzeybatıdaki dağlık kesimlerde orman bulunur. Kentin doğu ve güneydoğu kesimindeki Karatay ilçesi sınırları orman açısından en fakir alandır.

Konya'nın batısındaki Takkeli dağları Selçuklular döneminde karaçam ormanları ile kaplıyken Osmanlılar zamanında maden ocaklarının açılmasıyla ormanların tamamının kaybolduğu tarihi kayıtlarda mevcuttur. 17. yüzyılda Konya Şer'iyye Sicilleri'nde de bu dağdan yakacak odun alındığı kaydedilmiştir. Günümüzde Takkeli dağları (Büyük Gevale ve Küçük Gevale dağları) dağ stepine dönüşmüş durumdadır (Çetik, 1985). Batıdaki yüksek alan, doğal bitki örtüsünün tahribinden önce %90 ı orman, geri kalan %10 unun step vejetasyonu ile kaplı olduğu belirtilmiştir. Orman ağaçları ve çalılar arasında ahlat, yabani erik, saçlı meşe, tüylü meşe, katran ardıcı, boylu ardıç, cehri, doğu alıcı, yabani elma, mazi meşesi, yabani gül, ceviz, beyaz söğüt, karaçam, doğu mazısı yer almaktadır. Otsu bitkiler ise, sığırkuyruğu, geven, sütleğen, kahkaha otu, soda otu, kekik, yumak,

peygamber çiçeği, sarı kantaron, salkım otu, alfa otu, arpa, yavşan vb. otlardır (Selçuk Biricik, 1985).

Kentin ilk kurulduğu yer ve yakın çevresinde; tarih kitaplarının da kaydettiği gibi bataklık, alüvyal depo, yamaç akıntılarının oluşturduğu birikimsel maddelerden oluşan kolüvyal depolar bulunmaktaydı. Meram ve Sille derelerinin sulu bir alan oluşturması, kentin doğu ve kuzeyini kaplayan cılız bitki örtüsünün dışında yeşil bir kuşak oluşmasına imkân tanımıştı. Yine eski dönemde batı kesimini oluşturan Takkeli dağın (Küçükgevelle dağı) ormanlık alan oluşturması, doğal görünüm olarak alçak dağ ormanlarının bittiği göl alanına geçildiği yer olduğunu gösterir.

1960'lı yıllardan sonra kentin yakın çevresinde ağaçlandırma çalışmaları yapılmıştır. Bilhassa Meram'ın yeşil dokusunu korumak ve mesire yeri oluşturmak amacıyla Tavusbaba ve çevresine çam ağaçları dikilmiştir. Son yıllarda yerel yönetimler ve Orman Bölge Müdürlüğü tarafından kente temiz hava vermesi için, kentin batısındaki tepelerin ağaçlandırılması planlanmış ve uygulama kısmen başlamıştır.



Foto 2.14: Şehir Kuzeyinde Step Bitki Örtüsü.

## **2.2. Konya Şehri'nin Beşerî Coğrafyası**

Konya Kenti'nin kuruluş ve gelişim aşamalarında hızlı nüfus hareketlerinin olduğu dönemler olmuştur. Kuruluş ve ilk gelişim dönemlerindeki nüfus, kentin fiziki gelişimiyle birebir ilgili olduğu için, 4. bölümde ilgili yerlerde verilmiştir.

### **2.2.1.Cumhuriyet Döneminde Konya Nüfusu**

Konya kent nüfusu ve nüfus hareketleri incelendiğinde, kentin Cumhuriyet dönemindeki hızlı gelişimi açığa çıkar. Çünkü Konya Kenti'nde nüfus artışı dönemler halinde incelendiğinde sanayi, eğitim, kültür gibi pek çok faktörün etkili olduğu görülür.

#### **2.2.1.1.Cumhuriyet Döneminde Konya Şehir Nüfusu ve Nüfus Artışı**

1927 yılında Konya kent nüfusu 47.496 olup 2.000'de 742.690 olmuş ve % 1564 artmıştır. Aynı dönemlerde il genel nüfusu 504.125'den 2.192.166'ya çıkarak % 434

oranında artış göstermiş, Türkiye genel nüfusu ise 13.554.000'den 67.421.000'e çıkarak % 497'lik artış göstermiştir. Buna göre; Konya Kenti'nin 1927-2000 arası nüfus artış hızı Türkiye geneli ve il geneline göre 4 kat daha fazla olmuştur. Türkiye'de şehirli nüfus artışı % 1331 iken, Konya Kenti nüfus artışı % 1602 ye ulaşmıştır. 1927 sayımında Konya il geneli nüfusuna göre Konya Kenti'nin nüfusunun çok az olması, tarımsal özellikleri içeren geniş bir hinterlanda sahip olmasındandır (Tablo 2.5).

Kentlerin gelişiminde nüfus en önemli kıstaslardan biridir. Bir kentin büyümesi veya gelişmişliği nüfusla doğrudan ilgilidir. Nüfusun dönemlere göre incelenmesi, kentin gelişme safhaları hakkında bilgi verebilir. Konya Kenti'nin 1927–2000 yılları arasındaki nüfus değişimi ve artış oranları Tablo 2.3 ve Tablo 2.4'te Konya İl Geneli ve Türkiye Genelindeki toplam şehir nüfusu ile mukayeseli olarak verilmiştir.

Tablo 2.3: Konya Kenti, Konya İl Geneli ve Türkiye Şehir Nüfus Sayım Dönemlerinde Nüfus ve Artış Miktarı

Yıllar	Konya Kenti		Konya İl Geneli		Türkiye Şehir Nüfusu	
	Toplam	Artış miktarı	Toplam	Artış miktarı	Toplam	Artış miktarı
1927	47.496		504.125		3.305.879	
1935	52.093	4.597	569.684	65.559	3.802.642	496.763
1940	56.465	4.372	620.936	51.252	4.346.249	543.607
1945	58.456	1.991	661.877	40.941	4.687.102	340.853
1950	64.435	5.979	741.026	79.149	5.244.337	557.235
1955	92.236	27.801	847.723	106.697	6.927.343	1.683.006
1960	119.841	27.605	982.422	134.699	8.859.731	1.932.388
1965	157.934	38.093	1.122.622	140.200	10.805.817	1.946.086
1970	200.466	42.532	1.280.239	157.617	13.691.101	2.885.284
1975	246.727	46.261	1.422.461	142.222	16.869.068	3.177.967
1980	329.139	82.412	1.562.139	139.678	19.645.007	2.775.939
1985	439.181	110.042	1.769.050	206.911	26.865.757	7.220.750
1990	513.346	74.165	1.750.303	-18.747	33.326.351	6.460.594
2000	742.690	229.344	2.192.166	441.863	44.006.274	10.679.923

Kaynak: DİE nüfus verileri ve TÜİAK, 2005

Tablo 2.4: 1927–2000 Arası Sayım Dönemlerinde Nüfus Artış Oranlarının Karşılaştırılması

<b>KONYA KENTİ VE TÜRKİYE GENELİ NÜFUS ARTIŞ ORANLARI (%)</b>			
Dönemler	Konya Kenti	Konya İl Geneli	Türkiye Geneli Şehir Nüfusu
1927–1935 Dönemi	10	13	15
1935–1940 Dönemi	8	9	14
1940–1945 Dönemi	4	7	8
1945–1950 Dönemi	10	12	12
1950–1955 Dönemi	43	14	32
1955–1960 Dönemi	30	16	28
1960–1965 Dönemi	32	14	22
1965–1970 Dönemi	27	14	27
1970–1975 Dönemi	23	11	23
1975–1980 Dönemi	33	10	16
1980–1985 Dönemi	33	13	37
1985–1990 Dönemi	17	-1	24
1990–2000 Dönemi	45	25	32

Kaynak: DİE nüfus verilerine dayalı olarak yapılmıştır.

Türkiye nüfusu içindeki şehirli nüfus, 1927’de 3.305.879 iken, 2.000 yılında % 1.331 artış göstererek 44.006.274’e yükselmiştir.

Sayım yıllarında nüfusun gelişimi dönemler halinde dikkate alındığında, 1927–1950, 1950–1980, 1980–2000 dönemleri şeklinde ayırmak inceleme açısından kolaylık sağlayacaktır. Çünkü 1927–1950 arası nüfus değişiminde doğal nüfus artışı ön planda iken, 1950 sonrası kent nüfusu bir önceki döneme göre en yüksek artışın başladığı ve 1980 sonrası dönem de ikinci yüksek artış hızının olduğu devredir.

1927–1950 yılları arasında dönemler arası artış % 10’u aşmamış ve kentin nüfusu ile bağlı ilçe merkezleri nüfusu toplamından daha az olmuştur. Aynı dönemde Konya Kenti ile Konya il geneli ve Türkiye genel nüfus artış oranları karşılaştırıldığında 1950’ye kadar kent nüfus artış oranının il geneli ve Türkiye genelinden daha az olduğu görülür. Yapılan arazi çalışmasında yaşlı kesimlerden alınan bilgilere göre; 1950’den önce sanayinin kentte gelişemeyişi sebebiyle tarım kenti durumundaki Konya’da, zaman zaman yağışların

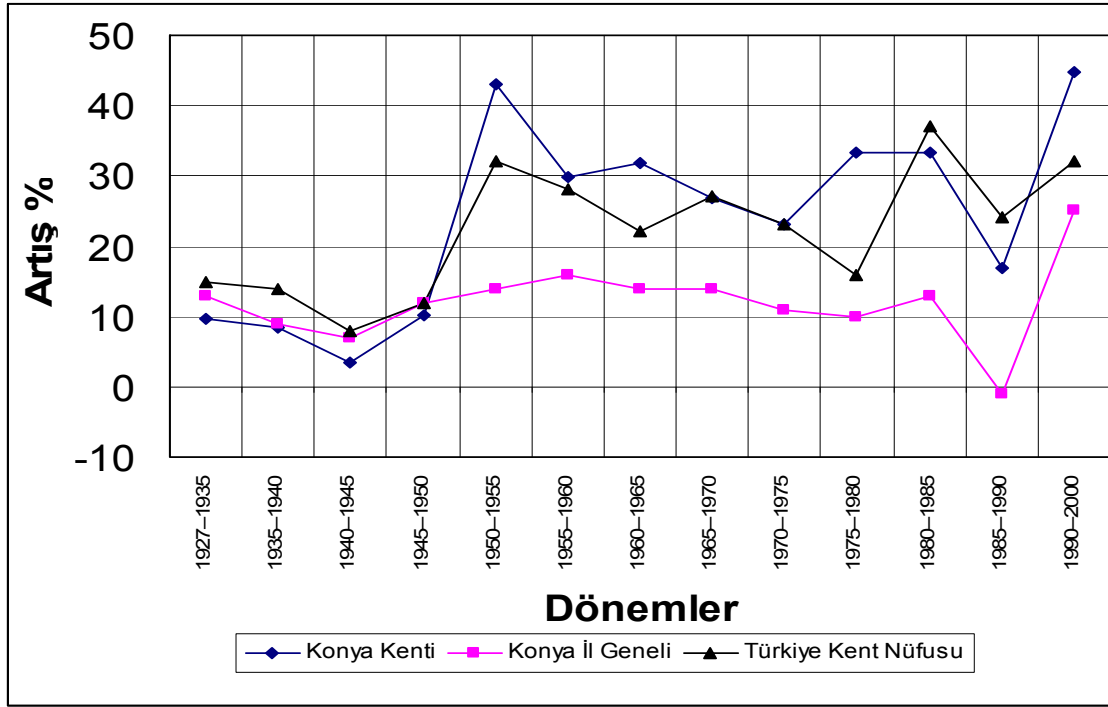
azalması sonucunda kent merkezinden ilçelere ve köylere halkın bir kısmının göç ettiği tespit edilmiştir. Konya Kenti bu dönemde tarihten gelen siyasi merkez olma fonksiyonun dışında sanayi ve ticaret alanında her hangi bir varlık göstermemiştir. Kentte oturan halkın bir kısmı da özellikle 1935–1945 yılları arasında kentten ilçelere çalışma amacıyla gitmiştir. Aynı dönemlerde kentin çevresinde bulunan bazı köyler ile yayla olarak kullanılan geçici yerleşme merkezleri kentten göç almıştır. Ayrıca Ankara ve Ege illerine de kentten çalışmak için gidenler olmuştur. Osmanlı döneminde uzun yıllar devam eden savaşlar ve istiklal harbinde yokluk, kıtlık çeken halk toprağa dayalı geçim kolunda daha rahat edeceği şeklindeki inanışlar da bu göçü tetikleyen faktörlerden birisi olmuştur. Örneğin kentin 30 km. batısında bulunan Ulumuhsine köyü daha önceleri yayla iken bu dönemde daimi yerleşme yeri haline gelmiştir. Bu dönemde kent nüfusunun az olmasının bir diğer sebebi de Konya ilçelerinden Akşehir, Karaman, Seydişehir, Ilgın, Ereğli vb. ilçelerin tarım, sanayi ve madencilik alanında ilerleyerek nüfus artışı sağlamalarıdır. Bu dönem içinde kent nüfusunun il genel nüfusuna oranı % 9,4'ten % 8,7'ye inmiştir. Aynı dönemde Türkiye genelinde olduğu gibi, Konya'da da 2. Dünya savaşı nedeniyle silâh altına alan erkek nüfusun, nüfus artışını engellediği de göz ardı edilmemelidir.

1950–1980 arasındaki dönemde kentte sanayi özellikleri ön plana çıkarak tarım kentinden ziyade sanayi ve ticaret kenti gibi, modern kent fonksiyonları kazanmaya başlamıştır. Şehir nüfusu bu dönemde atılım yapmıştır. 1950–1955 arasında % 43'lük bir artış ile 5 yıllık dönemlerde en yüksek artış oranına erişmiştir. 1955–1960 arası dönemde kent 100.000 nüfusu aşarak coğrafi açıdan büyük kent özelliği kazanmıştır. Fakat yukarıda söz edilen büyük ilçelerin nüfuslarının da artması, kent nüfusunun ilçe merkezleri toplam nüfusundan daha aşağıda kalmasına sebep olmuştur. Bu dönem; kentin nüfusunun, il toplam nüfusu içinde % 8,7'den % 21,1'e çıktığı dönemdir. Bir önceki döneme göre en yüksek artışın olduğu dönemler sırasıyla 1950–1955 ve 1980–1985 dönemleridir. Her iki

dönemde de Türkiye genelinde kent nüfuslarının arttığı dönemdir ki; Konya Kenti'nin kentsel büyümesi Türkiye'deki büyük kentlerin hızlı nüfus artışı ile paralellik arz etmektedir.

1980–2000 arası dönemde Konya ilindeki büyük ilçelerin sanayi ve madencilik alanındaki gerilemeleri, artan nüfus ile tarım topraklarının küçülmesi, kentteki özel teşebbüse dayalı sanayinin güçlenmesi ve çevredeki illerden (Aksaray, Karaman, Isparta, Ankara, Niğde, Nevşehir vb) göç alması sonucu kent nüfusunda diğer dönemlere kıyasla hızlı artış meydana gelmiş, kent metropole dönüşmüştür. Şehir nüfusu, ilçe merkezleri toplam nüfusunu geçmiş ve il toplam nüfusu içindeki kentin nüfus oranı, % 21,1'den % 34,7'ye çıkmıştır. Bu dönemde Karaman İlçesinin Konya ilinden ayrılarak il haline gelmesi de il genel nüfusunu düşürerek oranı arttırmıştır. Yüzölçümü ülke içinde en büyük olan Konya ili, bir tarım ve ticaret kenti olarak tanınırken 1980 sonrasındaki gelişmeler kenti, sanayi kenti haline getirmiştir.

Tablo 2.4'de görülen Konya Kenti'nde nüfus artış oranlarının % 4 ile % 45 arasında değiştiği ve bir önceki döneme göre en yüksek artışın, 1950-1955 ve 1990-2000 yılları arasında gerçekleştiği görülmektedir. 1950–1955 dönemi nüfus artış hızında gerçeği yansıtırken, 1990–2000 döneminde Karaman'ın il olarak Konya Kenti'nden ayrılmasıyla 1985–1990 arasındaki Konya İl nüfus artışının düşüşü olarak kayıtlara geçmiş ve sonrasındaki yükselme de, artış hızını yükseltmiştir (Şekil 2.8 ve 2.9).



Şekil 2.8: Konya Kenti dönemlere göre nüfus artış oranı (DİE verilerine dayalı olarak yapılmıştır)

*Not: 1988 yılında Karaman ilçesinin il olması sebebiyle İl geneli nüfusu ve nüfus artış oranında düşüş olmuştur.*

Konya Kenti'ndeki bu gelişmeler Türkiye genelinin gelişmesi ile paralellik arzeder. 1980'li yıllardan sonra Türkiye tarım ülkesi olmaktan çıkmış, sanayi fonksiyonları yükselmiştir.

Tablo 2.5: Konya Şehir Nüfusunun Konya İli İçindeki Sayım Yıllarına Göre Değişmesi (1927-2000)

Yıllar	Konya il toplamı	Konya Kenti	Oranı %	İlçe Merkezleri Toplamı	Oranı %	Köyler toplamı	Oranı %	Kent/İlçe Merkezleri Oranı
1927	504.125	47.496	9	53.450	11	403.179	80	0,89
1935	569.684	52.093	9	61.958	11	455.633	80	0,84
1940	620.936	56.465	9	72.580	12	491.891	79	0,78
1945	661.877	58.456	9	81.421	12	522.000	79	0,72
1950	741.026	64.435	9	92.986	13	583.605	79	0,69
1955	847.723	92.236	11	122.660	14	632.827	75	0,75
1960	982.422	119.841	12	160.037	16	702.544	72	0,75
1965	1.122.622	157.934	14	196.644	18	768.044	68	0,8
1970	1.280.239	200.760	16	254.947	20	824.532	64	0,79
1975	1.422.461	246.727	17	308.445	22	867.289	61	0,8
1980	1.562.139	329.139	21	343.556	22	889.444	57	0,96
1985	1.769.050	455.707	26	396.750	22	916.593	52	1,15
1990	1.750.303	513.346	29	449.782	26	787.175	45	1,14
2000	2.192.166	742.690	34	533.672	25	897.349	41	1,43

Kaynak: DİE verilerinin ilgili yıllara ait nüfus sayımlarına dayalı olarak yapılmıştır.

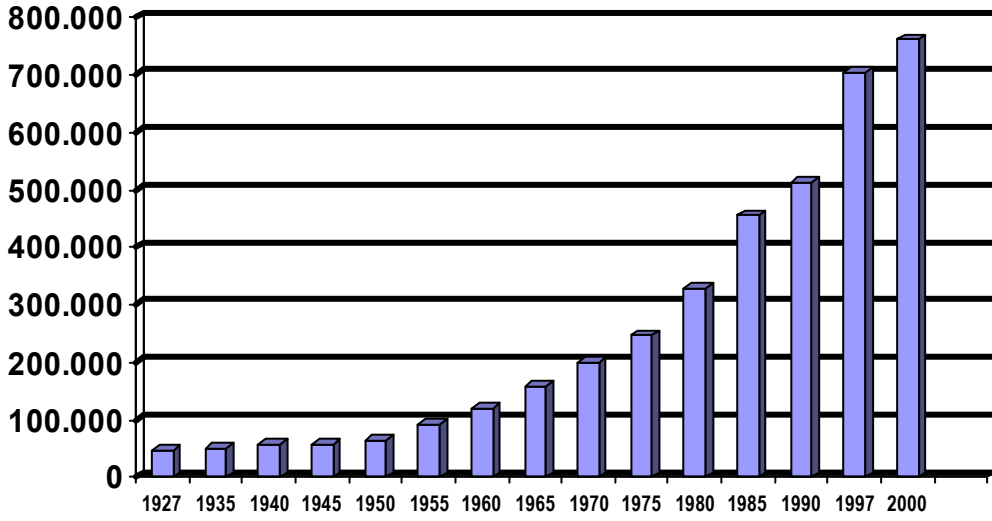
Yukarıdaki tablo incelendiğinde Konya kent nüfusu, il geneli nüfusuna oranla % 9'dan % 35'e çıkmıştır. İlçe merkezlerinin hepsi şehir kabul edilirse<sup>13</sup>; 1927 yılında toplam kentli nüfus oranı % 20 iken, 2000 yılında % 59 olmuştur. Halen okullardaki coğrafya kitaplarında tarım kenti olarak tanıtilen Konya, günümüzde bu özelliğini değiştirerek hizmet ve sanayi kenti haline gelmiştir. Ancak Türkiye'nin en geniş topraklarına sahip olması, arazi genişliği sebebiyle, halen tarım faaliyetleri ve kırsal nüfus önemini korumaktadır.

<sup>13</sup> Şehir kriterleri 10.000 veya 20.000 üstü nüfus şeklinde ifade eden yazarlar vardır. Bazı ilçe merkezleri bu nüfuslardan az olmasına rağmen, DİE yayınlarında şehir olarak geçerken 10.000 nüfustan fazla olan kasabalar da kırsal yerleşim alanı içinde geçtiği dikkate alınmalıdır.

Kentin il genel nüfusu içindeki gelişimi yönüyle bakılacak olursa; Tablo 2.5’de görüldüğü gibi 1927–1950 dönemi, % 9’luk merkez nüfus oranı 1950 yılına kadar hiç değişmemiştir. İl geneliyle kıyaslamada kent nüfusunun büyümediği dönemdir. Aynı dönem ilçe merkezleri toplam nüfusunun % 11’den % 13’e çıkararak küçük bir gelişme yaptığı dönemdir. Köy nüfuslarının toplamı bu süreçte % 80’den % 76’ya düştüğü dönemdir.

1950–1980 dönemi kentin gelişmesine paralel olarak merkez nüfus oranının % 9’dan % 21’e çıktığı, ilçe merkezleri toplamının nüfusu ise; % 13’ten % 22’ye yükseldiği dönemdir. 1980 yılı köy nüfusu % 57 ye inmesine rağmen il hâlâ tarım kenti olma özelliğini korumuştur. Daha önce de bahsedildiği gibi Konya 1950–1980 döneminde büyük kent olma yolunda dev adımlar attığı bir dönemdir.

1980–2000 yılları arasında kent nüfusu il nüfusu içinde % 35 gibi bir rakama ulaşmış ve ilçe merkezleri hızlı artışını durdurarak % 24’te kalmıştır. Konya il nüfusu 1990 seçimlerinden köy nüfusunun % 50’nin altına düştüğü, 2000 yılında ise; % 41’de kaldığı dönem olarak tarihe geçmiştir. 2000 yılında Konya’da % 59’luk bir kesim kentlerde otururken bunun yarısından çoğu da Konya kentindedir. Konya İli’nde kentlerde oturan 1.294.817 kişilik nüfusun 742.690’i (%59) il merkezinde, 533.672’si (% 41) ilçe merkezlerinde oturmaktadır. Bu oran Türkiye ile karşılaştırıldığında, % 59 olan Konya Kenti ve ilçe merkezleri nüfusu Türkiye genelinde % 64,9 2dur. Türkiye’de % 35,1 olan köy nüfusu Konya il genelinde % 41’e çıkmaktadır. Bu durum Konya İl arazisinin büyüklüğüyle de açıklanabilir.



Şekil 2.9: Konya Kenti Nüfus Artışındaki Değişmeler (DİE verilerine dayalı olarak yapılmıştır)

#### 2.2.1.2. Cumhuriyet döneminde Konya Kenti İstihdam Değişimi

1935 yılı sayımlarında Konya'da istihdam alanında gösterilen nüfus 16.996'dır. bu nüfusun 1.524'ü kadın nüfustur. İstihdamın kent nüfusuna oranı % 32,6 olurken, erkek çalışan nüfus oranı % 57,4, kadın çalışan nüfus oranı % 6,1'dir. Aynı oran 2000 yılı istatistikleriyle karşılaştırıldığında, çalışan nüfusun genel nüfus oranının % 22,7'ye indiği görülür. Bunun sebebi; 1950 öncesinde kentin ekonomik kriz içinde olması sonucunda çocuk yaşta ve okul çağındaki nüfusun, eğitimine devam ettirilmemesi ve çoğunluğu aile işi olan işyerlerinde çalıştırılmasıdır.

1927 yılında yapılan sanayi sayımlarında toplam sanayide çalışan nüfus 5.327 olurken, 1935 yılında bu sektörde çalışanlar 4.897'ye düşmüştür. Örneğin 1927'de dokuma sanayisi kolunda 390 kişi çalışırken 1935'de 225'e düşmüştür (Tablo 2.6).

1935 yılında çalışan nüfus içinde kadın sayısı o devrin şartlarına göre çoktur. Toplam 1.524 olan kadın çalışanın 490'ı (%32,1) hizmetler kesiminde, 283'ü (%25,1) sanayi kesiminde, 651'i (% 42,7) de hizmetler kesiminde çalıştığı tespit edilmiştir.

Sanayi kesiminde kadınların en çok çalıştığı kol, tekstil sanayisi (192 kişi), ağaç işleme sanayisi (49 kişi) ve dokuma sanayisidir (49 kişi). Hizmetler kesimindeki çalışanların 344'ü ev iktisadiyatı, 205'i umumi idare ve hizmetler, 91'i ticaret, 11'i de nakliye sektöründe gösterilmektedir.

1927–1935 yıllarında ekonomik sıkıntılarda kadın ve çocukların çalıştırıldığı bir gerçektir ancak; 2000 yılındaki nüfus sayım ölçütleriyle 1950 öncesi sayım ölçütlerinin birbirine uymayan sınıflamalar olduğu da bir gerçektir. Örneğin günümüzde kent içi tarım alanlarında çalışanların eş ve çocukları aile reisine yardımcı olarak tarım hizmetinde bazı zamanlarda görev yapmaktadır. Bir kısmı öğrenci olan çocuklar ve ev hanımları çalışan nüfus içinde gösterilmemektedir. 1950 öncesinde kadınlar, esas iş sahibi aile reisine yardımcı olmada daha fazla mesai yapmaları ve çocukların okutulmasının az olması bu kesimleri tarım iş kolunda çalışıyor gibi gösterilmesi sonucunu doğurmuştur. Aynı durum sanayi ve hizmetler sektörü için de geçerlidir. Tablo 4.4'de verilen 1927 sanayi istatistiğinde ortalama 2-3 kişi çalışan işletmeler ağırlık kazanmaktadır. Kendi kurduğu işyerinde çocuklarının ve eşinin yaptığı yardımlar, çalışan nüfus olarak sayıma girmiştir. Kaldı ki günümüzde esnaf sınıfında yer alan basit zanaatkârlık olarak görülen işkolları, o dönemde sanayi sınıfının sayısal değerlerine katılmış ve sanayi kesiminde çalışanlar yüksek olarak gösterilmiştir.

Tablo 2.6: Bazı Sayım Yıllarında Çalışan Kesimin İşkollarına Göre Dağılımı

İKTİSADİ FAALİYET KOLLARI	1935 Yılı		1980 Yılı		2000 Yılı	
	Çalışan	%	Çalışan	%	Çalışan	%
Sanayi	4.897	28,8	27.515	30,8	41.965	24,3
Hizmetler	9.797	57,6	58.362	65,2	126.476	73,1
Tarım	2.302	13,5	3.592	4,0	4.505	2,6
Toplam	16.996	100,0	89.469	100,0	172.946	100,0

Kaynak: DİE 1935, 1980 ve 2000 yılları nüfus sayımı verileri

Neticede; Cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan sayımlar, günümüze kıyasla profesyonel yapılamadığı için, karşılaştırmalar yanıltıcı sonuçlar verebilir. Ayrıca Konya Kenti'nde 1950 öncesinde çocukların zanaat sahibi yapmak için çırak, kalfa olarak ustaların yanına verme veya aile reisinin işinde çalıştırarak baba mesleğini ve işyerinin çocuklara bırakılması yaygın bir adettir. Bu durum, 1950'den sonra sanayinin doğmasının bir sebebi olmuştur. Çocukların zanaat sahibi yapılması âdeti sonraki yıllarda etkisini azaltmakla beraber 1980'li yıllara kadar devam etmiş ve günümüzde çok azalmıştır. Tarımda çalışan kesimlerin çocukları ile sanayi ve hizmetler kesiminde çalışanların çocukları, özellikle okulda başarı gösteremeyenlerin işsiz kalmaması için yaptığı bir uygulama haline gelmiştir.

### **2.2.1.3. Nüfusun Bazı Demografik Özellikleri**

#### **2.2.1.3.a) Aile Büyüklüğü**

Konya Kenti nüfus değişim tablosu incelendiğinde 1980 yılından 2000 yılına hane halkı sayısında düşüş görülür. 1980 yılında 4,9 olan hane halkı 2000 yılında 4,4'e düşmüştür (Tablo 2.7). Son 25 yıldaki değişim; konut sayısındaki artış ile ilgilidir. 1980–1985 yılları arasında toprakların azalmasıyla kente göç eden nüfus, kalabalık aileler halinde kentte bulunurken 1985 sonrasında inşaat alanında yapılan yatırımlar ile çekirdek aile tipine dönüş gerçekleşmiştir. 1980 öncesinde 2. ev olarak kullanılan bağ evleri de eskiye kıyasla azalmış olması konut sayısı nüfus dengesinde sayısal değerleri değiştirici niteliktedir (Tablo 2.8 ve Şekil 2.10).

Tablo 2.7: Konya Kenti'nde Hane Sayısı ve Aile Büyüklüğü

Yıllar	1980	1990	2000
Hane Sayısı	67.090	107.299	170.066
Nüfus	329.139	513.346	742.690
Ortalama Aile büyüklüğü	4,9	4,8	4,4

Kaynak: (DİE, 1980 ve 2000)

Hane halkının ortalama nüfusu yönünden Büyükşehir belediyesi sınırları içinde üç ilçede farklılıklar göze çarpmaktadır. Büyükşehir belediyesi ortalamalarının altında kalan Meram ve Selçuklu kentleşmiş aile yapılarıyla ve doğal nüfus artışının düşük olmasıyla dikkati çekerken, Karatay ilçesi ortalama aile nüfusları her dönem için kent ortalamasından büyük olmuştur. Köy kökenli veya köyden henüz yeni gelmiş aileler ile güneydoğu kökenli insanların yoğun olmasının da bunda payı büyüktür. Meram ve Selçuklu yerleşim alanlarının düzenli planlanmış olması, Karatay'a göre yüksek gelir grubuna sahip olması da aile yapısının küçük olmasında etkilidir (Tablo 2.9).

Tablo 2.8: Konya Şehri Aile Büyüklüklerinin Değişiminin Şehir Merkezindeki İlçelere Göre Dağılımı (1990-2000)

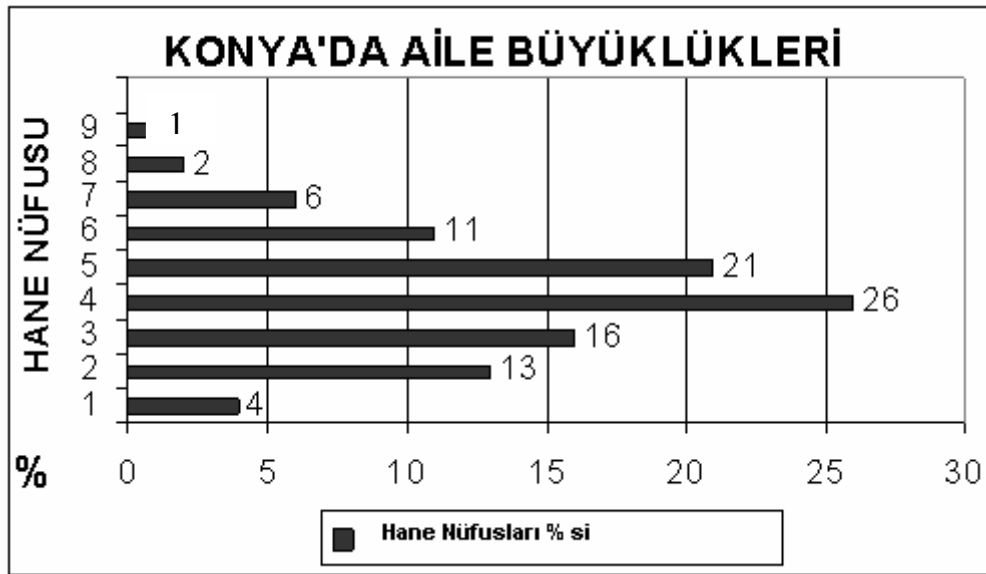
Yıllar	1.990			2.000		
	Hane Sayısı	Nüfus	Ortalama Aile Büyüklüğü	Hane Sayısı	Nüfus	Ortalama Aile Büyüklüğü
Büyükşehir	107.299	496.972	4,8	170.066	734.227	4,4
Karatay	27.982	140.714	5,0	38.246	181.631	4,7
Meram	38.586	174.733	4,5	53.724	226.816	4,2
Selçuklu	40.731	181.525	4,5	78.096	325.780	4,2

Kaynak: (DİE, 2000)

Tablo 2.9: Konya Kenti'nde Aile Büyüklükleri (2000)

Yerleşim Birimleri	Hane Sayısı	Nüfus	Hane halkı Büyüklüğü (kişi)									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10+
Büyükşehir Toplamı	170.066	734.227	6.287	21.401	27.296	43.387	35.728	19.059	9.435	3.398	1.606	2.469
Oran %	100		4	13	16	26	21	11	6	2	1	1
Karatay	38.246	181.631	1.208	4.109	4.984	8.452	8.098	5.274	3.153	1.154	612	1.202
Oran %	100		3	11	13	22	21	14	8	3	2	3
Meram	53.724	226.816	2.291	7.628	8.680	13.226	10.960	5.976	2.750	1.090	483	640
Oran %	100		4	14	16	25	20	11	5	2	1	1
Selçuklu	78.096	325.780	2.788	9.664	13.632	21.709	16.670	7.809	3.532	1.154	511	627
Oran %	100		4	12	17	28	21	10	5	1	1	1

Kaynak: (DİE, 2000)



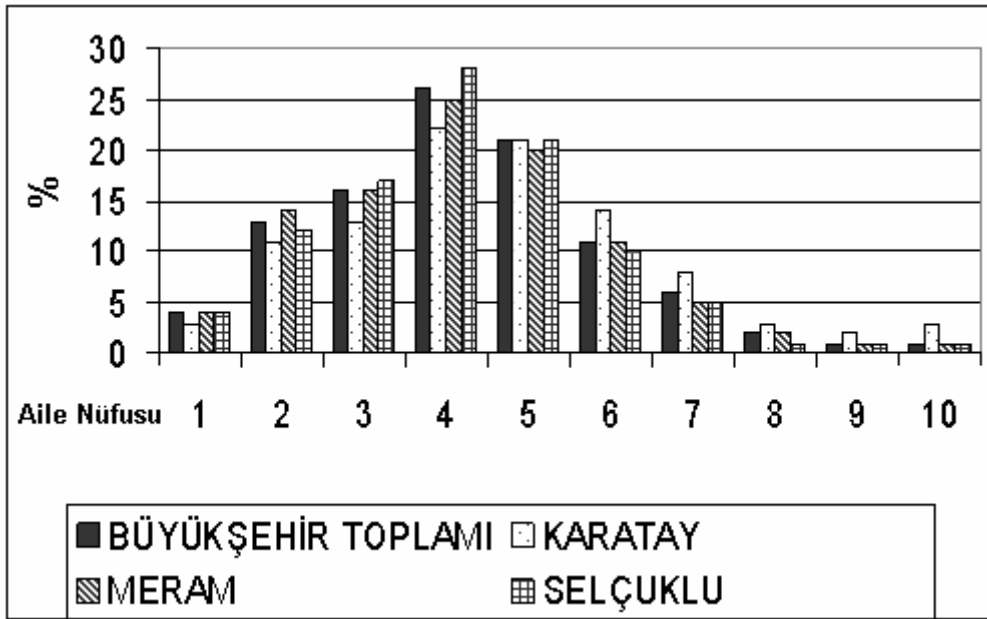
Şekil 2.10: Konya'da Aile Büyüklüklerinin Dağılımı (DİE 2000 yılı nüfus sayım verilerine dayalı olarak yapılmıştır)

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi kalabalık aile nüfusu (özellikle 6 ve üzeri) Karatay İlçe Merkezi'nde Büyükşehir toplamı ile Meram ve Selçuklu İlçe merkezleri ortalamasından daha fazladır. 5 nüfuslu aile yapılarında Karatay, Selçuklu ve Büyükşehir aynı orana sahiptir. Karatay'ın aile yapısında çok nüfuslu olmasının bir diğer sebebi de

Doğu ve Güneydoğudan son 20 yıl içinde gelen nüfusun yerleştiği alanları bünyesinde barındırmasıdır. 4 nüfuslu aile yapısında Meram ve Karatay, Büyükşehir ortalamasının altında kalırken Selçuklu, Büyükşehir ortalamasının üstündedir. Selçuklu 3 nüfuslu ailelerde Büyükşehir ve diğer iki ilçeden daha fazladır. 2 nüfuslu ailelerde Büyükşehir ve Meram aynı orana sahiptirken, Karatay daha az orana sahiptir. Buna göre; Karatay İlçe Merkezi aile büyüklüğü, Büyükşehir ve iki ilçeden daha fazladır. Toplu konutların en fazla bulunduğu Selçuklu'da yeni evlenen ailelerin çok olması, nüfusun büyük bir kısmının köylülük durumundan kurtulmuş ve kentsel işlerde yoğunlaşmış ailelerden oluşması, kentleşme gibi sebeplerle aile yapısı az nüfusludur. Meram ise; Selçuklu ve Karatay'ın ortasında sosyal özelliklere sahiptir. Güney kesiminde Karatay'a benzer tarımsal özelliklerin yoğun olduğu alanlar söz konusu iken, batı kesiminde Selçuklu'ya benzer özellikler taşır. Meram'ın bir diğer özelliği de, kent merkezinde toplu konutlarda oturan bazı ailelerin 2. evi olması bu kesimde hane sayısını fazlalaştırarak hane nüfusunun az çıkmasını sağlamasıdır.

Kentte dikkati çeken özellik 4 kişilik aile yapılarının en çok olduğudur. Bu Büyükşehir geneli ve Büyükşehir'e bağlı ilçelerde de böyledir. Karatay'ın özelliği aile gruplarından 5 ve daha fazla nüfusa sahip ailelerin oranının diğer 2 ilçe ve Büyükşehir geneline göre çok olmasıdır (Şekil 2.11 ve 2.12).

Aile yapılarında küçülme, kentin yapılaşmakta olduğunu gösteren kanıttır. Aynı nüfus daha az bina ve resmi kayıtlara geçmeyen gecekonduda yaşamış olsaydı, büyük aile tipi şeklinde kalacak ve hane nüfusları artmış olacaktı.



Şekil 2.11: Konya Kenti Merkez İlçelerinde Aile Büyüklükleri Dağılımı (DİE 2000 yılı nüfus sayım verilerine dayalı olarak yapılmıştır)

Her ne kadar kırsal kökenli ailelerde hane nüfusu büyük olarak söylene de günümüzde kent içinde kırsal özelliklerini devam ettirmek isteyen aile sayısı çok azalmıştır. Kentte yaşayanlar köyden yeni göç etmiş olsalar da kente uyum sağlamakta ve kentli olma özelliğini kazanmaya çalışmaktadır. Bu da aile nüfuslarının azalmasında önemli bir etkidir.

### 2.2.1.3.b) Nüfusun yaş ve cinsiyet yapısı

Konya Kenti nüfusunun gelişiminde yaş ve cinsiyet yapılarının incelenmesi kentin geçirdiği gelişim safhalarının coğrafi analizlerini ortaya çıkartan bir unsur olarak 1950'den önceki dönem ile günümüzdeki dönemde yaş gruplarının değişiminde zikzaklar görülmüştür. Tablo 2.10'da görüldüğü gibi, nüfusun ağırlığını oluşturan 15-64 yaş arası grup değişimi % 62'den % 65'e çıkmıştır. 1935-1980 arasında bu kesim nüfusunun % 58,9'a inmesi ve daha sonra yükselmesinde, il merkezinde açılan ve öğrenci sayısı artan Selçuk Üniversitesi'nin etkisi çok büyüktür. Türkiye'de örgün eğitime devam eden üniversite öğrencilerinden en çok öğrencisi bulunan Selçuk Üniversite'sidir.

Tablo 2.10: Konya Kenti'nde Nüfusun Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

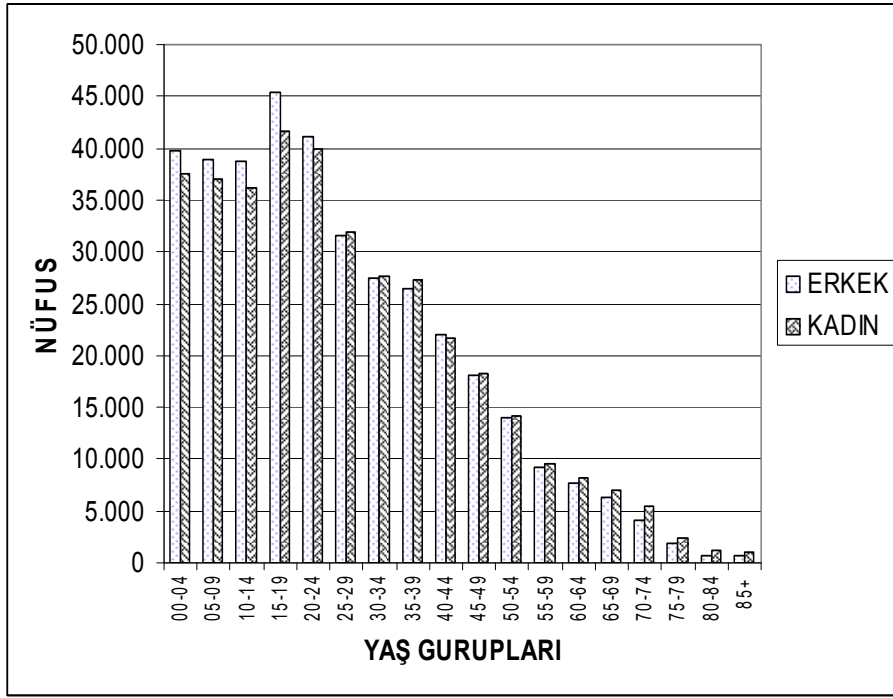
<b>YAŞ GRUPLARI</b>	<b>1935</b>	<b>1980</b>	<b>2000</b>
0-14	33,3	36,9	30,8
15-64	62,6	58,9	65,0
65+	4,1	4,2	4,2

Kaynak: DİE 1935, 1980 ve 2000 nüfus sayım verilerine dayalı olarak yapılmıştır.

1935-2000 arasında 65 yaş ve daha üstü nüfus oranlarında çok fazla bir değişme olmamıştır. Bu da; genç nüfusun daha önceki dönemlerden beri kente iş bulma amacıyla gelmesi ile açıklanabilir. Nitekim tarım imkânları azalan ve göç veren köylerde, yaşlı nüfusun fazla olması durumu açıklayan bir unsurdur. Gençlik çağında iş bulma amacıyla kente göç kolaylıkla sağlanırken yaşlı nüfus doğup büyüdüğü yeri kolaylıkla terk edememektedir. 1963 yılında yapılan Konya Şehri İmar Komisyonu Raporunda 63.137 erkek nüfusa karşı, 56.704 kadın nüfusunun tespit edilmesi,<sup>14</sup> 1950-1960 arasında çok hızlı olan köyden kente göçün bir sonucudur. Önce kente gelerek iş bulan köy kökenli erkek nüfus, daha sonraki yıllarda ailelerini de getirmektedir. Bu da kentteki erkek nüfusu arttırıcı bir özellik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sayısal değerlere bakarak nüfustaki değişmeler sosyal olaylarla açıklanabilir. Ancak bazı durumlarda açıklama güçleşebilir. Şekil 2.12'de görüldüğü gibi 20 yaş altı erkek nüfusunun kadın nüfusuna göre çok olmasını açıklayacak her hangi bir coğrafi sebep bulmak zordur. Bu olay doğal seyirindeki doğumlarda erkek bebeğin fazla olmasıyla açıklanabilir.

<sup>14</sup> Konya Şehri İmar Komisyonu Raporu-1963'ten alınmıştır.



Şekil 2.12: Konya Şehri Cinsiyete Göre Nüfus Yaş Gruplarının Dağılımı (DİE, 2000)

### 2.2.1.3.c) Nüfusun Eğitim Durumu

Kentteki nüfus eğitim durumunun incelenmesi okuryazarlık oranındaki değişimler, ilköğretim, ortaöğretim ve yüksek öğretim mezunlarının tahlil edilerek istatistiğinin çıkarılması şeklinde yapılmıştır.

1935 yılında kentte % 63,1'i okuma-yazma bilmezken 2000 yılında % 7,1'e düşmüştür. 1950 öncesine göre azaldığı söylene de gelişmiş batılı ülkelerin genelinde % 1 civarında olması ile karşılaştırılınca, okuma-yazma oranının büyük kent statüsündeki Konya için yeterli olmadığı söylenilebilir (Tablo 2.11). Ancak; 39.631 okuma-yazma bilmeyenin 32.776'sının işgücünde olmaması ve 33.356'sının da kadın olması; köyden kente göç etmiş nüfus içinde küçük yaşta okula gönderilmeyen kız çocuklar ile ilgili olduğunu akla getirmektedir. Ev hanımı olarak hayatlarını sürdüren ve okuma-yazmayı hâlâ öğrenmek istemeyen orta yaşlı ve yaşlı nüfus ileriki sayım yıllarında azalarak varlığını sürdürecektir. Hali hazırda kız çocuklarının kız çocuklarının eğitimine önem verildiği, orta

öğretim kurumlarındaki kız öğrenci nüfusu ile ortaya çıkar. Orta öğretim kurumlarındaki öğrenci nüfusunun yarıya yakını kızdır.

Nüfus sayımlarında okul mezunlarına bakıldığında nüfusun % 59,1'i ilkokul mezunu olurken kadınlarda bu oran % 68,9'a çıkmaktadır. Kızların ilkokul sonra okula gönderilmediği dönemler bu oranı arttırmıştır. Ortaokul, lise ve yüksek öğretim mezunlarında erkek nüfusun oranı bariz şekilde artmaktadır.

Ortaöğretim-Lise mezunları yönüyle bakıldığında; büyük kent durumundaki Konya'nın diplomalı nüfusunun çok olması doğaldır. Konya'da bu oran % 16,9'dur. Bu sayı yeterli değildir. Fakat Konya'da ortaöğretim mezununun az olmasının özel bir sebebi vardır.

Yüksek öğretim mezunlarının büyük çoğunluğu kentte ikamet ettikleri için Konya Kenti'nde bu oran Türkiye geneline göre yüksektir. Önümüzdeki dönemlerde daha da artması beklenir (Tablo 2.12).

Tablo 2.11: Konya Kenti'nde Okuryazarlık Oranı

	Toplam	%	Erkek	%	Kadın	%
Toplam	559.537	100	280.184	100	279.353	100
Okuma Yazma Bilmeyen	39.631	7,1	6.275	2,2	33.356	11,9
Okuma –Yazma Bilen	519.858	92,8	273.895	97,8	245.963	88,0

Kaynak: (DİE, 2000)

*Yukarıdaki tabloda yüzde oranları 12 yaş üstü nüfus dikkate alınarak Konya kent merkezi nüfusuna oranı olarak hesap edilmiştir.*

Tablo 2.12: Konya Kenti'nde Okuma-Yazma Bilen Nüfusun Mezun Olduğu Okula Göre Oranı

	Toplam	%
Bir Okul Bitirmeyen	54.585	10,5
İlkokul	276.297	53,1
Ortaokul, İlköğretim Okulu	53.620	10,3
Lise Dengi Okul	94.310	18,1
Yükseköğretim	40.881	7,9
Mezuniyeti Bilinmeyen	165	0,03
Toplam	519.858	100,0

Kaynak: DİE, 2000 yılı nüfus sayımı verilerine dayalı olarak yapılmıştır.

*Yukarıdaki tabloda yüzde oranları 12 yaş üstü nüfus dikkate alınarak Konya kent merkezi nüfusuna oranı olarak hesap edilmiştir.*

#### 2.2.1.3.d) Göçler

Küçük yerleşim yerleri yanındaki büyük yerleşim yerleri nüfusun cazip alanlarıdır ve göç alan yerlerdir. Konya çevresine göre nüfus çeken bir özelliğe sahipken kuzeyindeki Ankara'ya göç verme konusunda çok önemli bir kent değildir.

Nüfus istatistiklerinde Konya ili göç veren iller sınıfındadır. İl bazında düşünüldüğünde göç veren Konya kent olarak düşünüldüğünde göç alan yerleşme yeridir. Konya ilinden göç veren yerleşmeler, nüfus artış hızının çok olduğu, tarım topraklarının azaldığı dağ köyleridir. Bu durumda genel olarak bir tezat teşkil etmektedir.

Şehir nüfusunun göçler ile ilgili sağlıklı bir istatistiği yapılmamıştır. Ankete dayalı çalışmalarda sahanın çok büyük olması sebebiyle doğru sonuçlar vermeyecektir. İl genelinde yapılan doğum yerine göre nüfus sayımı bu konuda bir fikir verebilir. Buna göre; il genelinde 1935 yılında Konya ili içinde doğanlar % 94,98 iken, 1950'de % 95,15'e

çıkması, 1980’de % 92,362’ya düşmüştür. 2000 yılında ise bu oran % 88,53’e düşmüştür. Konya’da doğanların oranındaki düşüş, dışarıdan alınan göç ile ilgilidir. Dışarıdan gelen göçlerin de çoğu il merkezine gelmektedir. Bu da kente gelenlerin yıllar geçtikçe çoğaldığını gösterir. Konya il genelinde Konya doğumlularının dışında sırasıyla; Karaman, Ankara, Aksaray, İstanbul, Kayseri, İçel, Adana, İzmir, Niğde, Van ve Mardin doğumlular yer almaktadır. Nüfusu büyük olan Ankara, İstanbul, Kayseri İçel, Adana ve İzmir’den gelenler bu illerin verdiği göç içinde önemli bir yekûn tutmaz. Bu iller dikkate alınmazsa, Konya’nın eski ilçesi olan Karaman ve Konya çevresindeki küçük illerden Niğde ve Isparta’nın yanısıra, çoğunluğu inşaat işlerinde çalışanların oluşturduğu Van ve Mardin illeri Konya Kenti’nin aldığı göçlerde ilk sıralara yerleşmiştir. Nüfusu büyük olan illerin çalışanları yüksek statülü işyerlerinde çalışmakta ve bu illerin verdiği göçte Konya Kenti çok önemli olmamaktadır. Nüfusu küçük olan iller için ise; Konya cazibesi olan bir kent durumundadır.

Konya il Genelinde 1990 yılı daimi ikametgâha göre; 2000 yılında 1.569.640 olan nüfus 71.113 kişi göç almıştır. Aldığı göçün 27.184 fazlası olan 98.297 kişi de verdiği göç olarak kayıtlara geçmiştir.

1985 ve 1990 sayımına kıyasla 2000 yılında toplam il içinde 82.159 kişi yer değiştirmiştir. Bu yer değiştirenlerin 33.976 (% 41,4)’sı il merkezi ile ilgili kalanları da köy ve ilçeler arası göçlerdir. 1985 ve 1990 sayım dönemlerindeki ikametgâha göre yapılan göç sayımında en çok il Merkezine göç yapılmakta ve erkekler de kadınlar göre daha fazla göç olayına katılmaktadır. Kentin il içinden aldığı göç verdiği göçün 5 katıdır. Ancak dikkat edilmesi gereken burada 10 yıllık sayım sürecinde bir yıl ait olan değerlerdir. Örneğin 1990 sayımında Konya’nın bir köyünde sayılan şahıs 2000 sayımında Konya Merkezi’nde sayılmışsa köyden il merkezine göç eden sınıfına alınır. Bu 10 yıl içinde merkez taşra arasındaki hareketlilikler örneğin 1991–1999 arasında kente gelen tekrar köye

dönüş yapanlar sayımda görünmemektedir. Ayrıca yerel belediyelerin nüfusunu çok göstermek için kentten küçük yerleşim birimlerine giderek sayılmak isteyenler de bulunmaktadır. Özellikle kente yeni gelenlerin memleketine bağımlılığı daha fazla olduğu için bu tür olaylar daha fazla görülmektedir. Dolayısıyla sayımlardan göçü çıkarmak doğru bir netice vermekten uzaktır. Sadece bir fikir verme açısından dikkate alınmalıdır. 1990 yılında 513.672 olan Konya nüfusunun 2000 yılında 247.799 artarak 742.690'a çıkması hepsinin doğal artışla ve il dışından göçle açıklanmasına imkân yoktur. Burada verilen göç de kentin aldığı toplam göçü açıklamaya yetmez (Tablo 2.13).

Tablo 2.13: 1990-2000 Arası Konya Kenti Göç Oranları

	%	TOPLAM
Konya Kenti'nden ilçe merkezlerine göç	10,8	3.675
Konya Kenti'nden Köylere göç	9,1	3.095
İlçe merkezlerinden Konya Kenti'ne göç	51,6	17.546
Köylerden Konya Kenti'ne göç	28,4	9.660
<b>Toplam</b>	<b>100</b>	<b>33.976</b>

Kaynak: DİE, 2000

Göçün bir diğer boyutu da kent içindeki ilçeler ve arasındaki göçtür. Bu durum; sosyolojik bir olayla açıklanmıştır. Selçuklu İlçesi'nin nüfus artışının Karatay'a göre daha fazla olmasının sebebi; sadece köyden kente göç ile açıklanamaz. Burada etkili olan kent içi nüfus hareketlerindeki sosyal statüdür. Karatay İlçesi ve Meram'ın güney kesimleri, kırsal kesimden aldığı göçü bir müddet sonra Selçuklu'ya vermektedir. Atlama tahtası olan bu iki alan, kentte yer tutabilen kırsal kesimin ilk tutunduğu yerdir (Uysal, 2002). Statüsünü yükseltenler Karatay'dan ve Meram'ın güneyinden büyük ölçüde Selçuklu'ya

taşınmaktadır. Günümüzde Karatay ve Meram'ın kırsal özellik taşıyan kesimlerinin uydu-kent tarzında yapılaşmasıyla bu özellik yavaş yavaş yok edilmektedir.

## 2.2.2.Kentiçi Arazi Kullanımı

### 2.2.2.1. Arazinin Eğim Durumu

Konya Şehri kuruluş düz bir arazi üzerinde kurulmuştur. Tarihi süreçte kentin fiziki gelişimi eğimi düşük arazi üzerinde olmuş, 1970'li yıllarda kentin batısındaki dağlık kuşağa kent sınırları dayanınca eğimi yüksek araziler de kent yerleşiminde önemli hale gelmiştir (Tablo 2.14).

Tablo 2.14: Konya Şehri Arazi Eğimi ve Günümüzdeki Kullanım Alanları

Arazi Eğimi	Bulunduğu Yerler	Günümüzdeki Kullanımı
0°-3°	Şehrin Doğusundaki eski bataklık alanlar	Yeni iskan sahaları ve sanayi alanları
3°-6°	Birikinti yelpazeleri	Kentin asıl yerleşim alanı
6°-12°	Şehrin batı kesiminde birikinti yelpazeleri ve yamaç molozlarının bulunduğu alan	Kent gelişme alanı
12°-17°	Şehrin güneydoğusunda Hatıp çevresi	Kentsel gelişim alanı
17°-35°	Şehrin batı kesiminde dağlık kesim	bu alanlar iskan sahası dışında ağaçlandırma ve rekreasyon alanı olarak düşünülmektedir.

Kaynak: MTA, 1998'den alınan verilerle düzenlenmiştir.

### 2.2.2.2. Arazi Kullanımı

Şehir içi arazi kullanımı konusunda yapılacak tespitler 1950 ve öncesi dönem için gayet kolay olurken günümüzde nispeten zordur. Çünkü kentsel gelişme alanı olarak gösterilen alan 5-10 sene içinde yapılaşmasını tamamlayarak yerleşme alanına geçtiği görülmektedir. Şehir içi arazi kullanımında 2020 için yapılmış ve 1.800.000 kişinin yaşayacağı kentin planına göre arazi kullanımını irdelemek daha uygun olacaktır.

2020 yılı için hazırlanan planda günümüzde kullanılan konut alanlarına ilave edilenlerle beraber kent yerleşim alanının %40'lık bir kesimi iskân sahası haline gelmektedir (Tablo 2.15).

Tablo 2.15: 2020 Planına Göre Konya Kenti Arazi Kullanım Oranları

<b>KULLANIM TÜRÜ</b>	<b>ALAN (ha)</b>	<b>ORAN %</b>
<b>KONUT ALANLARI</b>	<b>9.157,10</b>	<b>40,1</b>
<b>İŞYERLERİ</b> (Sanayi alanı, Ticaret alanları, ve diğer çalışma alanları)	<b>2.376,18</b>	<b>10,4</b>
<b>HİZMETLER</b> (Yönetim hizmetleri, kültürel, dini, eğitim, sağlık hizmetleri)	<b>1.327,17</b>	<b>5,8</b>
<b>TURİZM, SPOR, REKREASYON VE ALTYAPI</b> (Turistik tesisler, terminal, otopark, yollar, akaryakıt istasyonları, kentsel altyapı tesisleri, parklar ve mezarlıklar vs.)	<b>8.373,63</b>	<b>36,7</b>
<b>TARIM ALANLARI</b>	<b>821,63</b>	<b>3,6</b>
<b>DİĞER ALANLAR</b>	<b>753,00</b>	<b>3,3</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>22.808,71</b>	<b>100</b>

Kaynak: Konya Büyükşehir Belediyesi, 2020 Çevre Düzenleme Raporu-2001 ve Çevre ve Orman Bakanlığı, 2005'den alınan bilgilerle yeniden düzenlenmiştir).

Şehir içerisinde ikinci büyük kullanım alanı turizm, eğlence ve ulaşım a ait tesislerin bulunduğu alandır. Bu kategoriye yeni açılacak yollar ve çevresindeki tertibat da dahildir.

İşyerleri % 10'luk bir alan kaplamaktadır ki; bunun içinde yerleşmeler arasında ticari fonksiyonu yüksek olan yerlerde vardır.

### **2.3. Konya Şehri'nin Ekonomik Özellikleri**

Konya Kenti'nin göçler konusunda olduğu gibi, gelişmişlik konusunda da il merkezi ile il geneli tezat teşkil eder. İl merkezi göç alan gelişmiş bir kent iken ilçelerin geneli ve il geneli taban alındığında göç veren bölge konumundadır.

DPT'nin yaptığı Sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi sınıflandırmalarında Konya, 3. derecede gelişmiş iller sınıfında yer alır. İstanbul, Ankara, İzmir, Kocaeli ve Bursa 1. sırada, Eskişehir, Adana, Kayseri, Tekirdağ vb. 2. sırada, Gaziantep ve Konya 3. sıradadır. İl bazında gayri safi milli hâsıla içindeki payı %2,8'dir. (Ancak yapılan bu sınıflandırma il

genelinde yapılmış olup kentin sosyo-ekonomik durumu hakkında yanıtıcı bilgiler verir) (DPT, 2000-a). Özellikle kırsal kesimlerde eğitim ve sağlık vb. hizmetlerin düşük olması Konya genelinin seviyesini düşürmektedir. Yine bir başka çalışmada ilçelerin Sosyo-ekonomik gelişmişliği açısından Konya Büyükşehir ilçeleri<sup>15</sup> 872 ilçe içinde 10. sırada yer almıştır (Dinçer ve Özarslan, 2004).

### **2.3.1. Tarım**

Konya Kenti'nde Selçuklu, Osmanlı ve Cumhuriyet devrine kadar kent içi tarım azalsa da ekonomik faaliyet olarak bitmemiştir. 1950 yılına kadar kent halkı, tarım dışı alanlarda çalışsa bile, tarımı 2. işkolu olarak ve ev içi gıda üretimi şeklinde kullanırken, artan nüfusa dayalı olarak pazarlama imkânlarının uygun olmasıyla geçim amaçlı işkoluna dönüştürmüştür. 1960'lı yıllarda Bozkır, Seydişehir ve Ermenek taraflarından gelen çok sayıda çiftçi kökenli aile, doğudaki Çevre Yolu'nun doğusunda tarla halinde bulunan yerlerin bahçe haline getirilmesi ile kentin doğu ve güneydoğuya uzanan kesimi kent içi tarım alanları haline gelmiştir. Yerel yönetimlerin son yıllarda aldığı önlemler sayesinde kent merkezine yakın yerlerdeki hayvancılık faaliyetlerinin doğu ve güney kesiminde alanlarda kalmasını sağlamıştır.

Konya Kenti'nin yerleşim alanının alüvyal birikimlerden oluşması ve batıdan gelen sular, sulu tarım imkânlarını artıran faktörlerdendir. İlkçağlarda şu andaki kentin genişleyen alanında çok sayıda höyüğün bulunması, Selçuklu'dan Osmanlı'ya kadarki süreçte bağcılık, meyvecilik ve sebzeçiliğin yapılması, Cumhuriyetin ilk yıllarında kentin sanayi ve hizmetler alanında gelişmemesi de tarihî süreçte tarımın kentte önemini vurgular.

---

<sup>15</sup> Karatay Selçuklu ve Meram bir bütün olarak ele alınmıştır.

Günümüzde 800.000 civarında nüfusun tüketim ihtiyacını karşılamanın kent çevresindeki üretimlerle daha kolay olması ve fazla üretimin de kent içinden daha kolay olan nakliye imkânlarıyla sevk edilmesi tarımı artıran sebepler olarak görülmektedir.

Şehir içerisinde halen büyükbaş hayvancılık ile tavukçuluk yoğun olarak yapılmaktadır. Son dönemlerde yerel yönetimler tarafından doğudaki Çevre Yolu'nun doğusunda, hayvan besiciliğine tolerans gösterilmektedir. Aslında büyük kent statüsünde olan bir yerleşmede hayvancılık faaliyetlerinin olmaması gerekir. Fakat önceden beri bu işkolunda var olan faaliyetin, ekonomik ve sosyal boyutu olduğu için kaldırılması güçleşmektedir. Çünkü kent içinde doğu ve güneyde bulunan geniş araziye sahip dağınık yerleşme alanlarında halen çiftçilik ile geçimini sağlayan veya 2, iş olarak hayvancılık alanında çalışan aileler vardır. Şehir içerisinde tespit edilen büyükbaş ve küçükbaş hayvan sayıları Tablo 2.16'da gösterilmiştir.

Tablo 2.16: Konya Kenti İçerisindeki Büyükbaş ve Küçükbaş Hayvan Sayıları<sup>16</sup>

İlçe Adı	Sığır Sayısı		Koyun Sayısı		Keçi Sayısı	
	Merkez	Köyler	Merkez	Köyler	Merkez	Köyler
<b>Karatay</b>	32.000	14.856	3.000	134.090	-	2.036
<b>Selçuklu</b>	1.000	5.501	1.500	93.845	-	4.005
<b>Meram</b>	26.000	19.325	1.000	92.385	-	8.499
<b>Toplam</b>	59.000	39.682	5.500	320.320	-	14.540

Kaynak: Konya İl Tarım Müdürlüğü

Yukarıdaki tabloda görülen büyükbaş ve küçükbaş hayvan sayıları oldukça yüksektir. Koyun ve keçi sayılarının merkezde az olmasına karşılık; büyükbaş hayvan sayılarında kent merkezinde, Konya Merkez İlçelerine bağlı köylerde bulunan hayvan sayılarından daha fazladır.

Konya Kenti'nde yoğun olarak yapılan bir diğer hayvancılık türü de yumurta üretiminin esas alındığı kümes hayvancılığıdır. Şehir içerisinde özel sektöre ait toplam 185 adet tavuk üretim kümesi bulunmaktadır (Tablo 2.17). Büyük ölçüde Meram ve Karatay

<sup>16</sup> Veriler Konya Tarım İl Müdürlüğü Hayvan Sağlığı Şubesinden alınmıştır.

sınırları içinde olan kümesler daha önceden bu kesimde açıldığı için devam etmelerine izin verilmektedir. Yeni açılacak olan tavuk kümesleri için en az kentin 30 km. dışarısına izin verilmektedir.

Tablo 2.17: Konya Kenti İçerisinde Bulunan Kümes Hayvanları Sayısı

<b>Yerleşim Merkezleri</b>	<b>Kümes Sayısı</b>	<b>Kümes Kapasitesi</b>	<b>Hayvan Mevcudu</b>
Karatay	52	1.069.636	925.459
Selçuklu	126	2.377.400	1.896.500
Meram	7	124.000	80.414
Toplam	185	3.571.036	2.902.373

Kaynak: Konya İl Tarım Müdürlüğü

Kentsel gelişim sürdükçe hayvancılık faaliyetlerinin yapıldığı kenar kesimler iskan sahası haline gelecek ve zorunlu olarak hayvancılık yapılan sahalar daraltılarak yerel yönetimler tarafından kente uzak kesimlere kaydırılacaktır. Şu anda kanunen yasak olmasına rağmen yerel yönetim ve bakanlıkların ilgili yerel müdürlükleri tarafından müdahale edilmemesinin en önemli sebebi: bu alanlardan geçimini sağlayan kesimin işsiz kalmasını önlemektir. Yukarıda verilen alanların dışında çok katlı binaların yakınında kaçak olarak bazı besihaneler de mevcuttur. Zaman zaman yapılan müdahaleler ve cezai müeyyidelerle iskân sahasının dışına çıkarılmasına çalışılmaktadır.

### **2.3.2. Sanayi ve Madencilik**

#### **2.3.2.1. Konya Sanayisinin Türkiye Genel Sanayisi İçindeki Yeri**

Kentsel gelişimde en önemli özellik olan sanayi, önceki dönemlerde Türkiye’de sanayi bölgeleri olarak gösterilen Marmara, Ege ve Doğu Akdeniz’de gelişmiş iken, son 20–30 yıl içinde Eskişehir, Kayseri, Afyon, Konya vb. kentlerde sanayide önemli hale gelmiş ve “Noktasal bir sanayi alanı” oluşturmuşlardır. Konya Kenti’nde sanayi kolları kıyaslama yapılabilecek Eskişehir, Kayseri gibi kentlerin sanayilerine benzer. Farklılıklar ise coğrafi şartlara bağlı olarak ortaya çıkmıştır.

DPT raporuna göre; Konya il genelinde sırasıyla,

-“Başka yerlerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı”<sup>17</sup>,

-“Motorlu kara taşıtı”,

-“Römork ve yarı römork imalatı”,

-“Ana metal sanayi”,

-“Gıda ve içecek imalatı” sektörleri ön plana çıkmıştır. Bu ürünlerde özel sektör verimliliğinde Türkiye ortalamasının altında olmasına rağmen, ihracat yapabilecek durumda kaliteli ürünler de çıkartılabilmektedir (DPT, 2006-b). Söz konusu rapor, imalat ve ihracat rakamlarına dayalı olarak ortaya koyulmuş ve en önemli sanayi kolu ilk sıraya yerleştirilmiştir. Bu sanayi çeşitlerinin bulunması Türkiye’de üstün olduğu anlamına gelmez. Sadece o kentte bu türden sanayilerin diğerlerine göre daha fazla olduğunu gösterir. Konya sanayisinin sektörel dağılımı Tablo 2.18’de gösterilmiştir.

Tablo 2.18: Konya Sanayisinin Sektörel Dağılımı

		%
1	Maden, Kimya, Cam ve İlaç Sanayi	5,9
2	İnşaat Müt. Hizm., Beton Mamulleri	6,0
3	Gıda Sanayi	3,3
4	Şeker ve Şekerli Maddeler Sanayi	4,0
5	Un İmalat Sanayi	4,0
6	Yem, Yem Katkı Maddeleri Sanayi	2,8
7	Ambalaj Sanayi	4,4
8	Tekstil, Konfeksiyon, Triko, İplik ve Halı Sanayi	4,1
9	Deri, Plastik, Kauçuk Mamulleri ve Ayakkabı San.	6,4
10	Ağaç, Mobilya, Kağıt Üretim ve Basım Sanayi	4,0
11	Döküm Sanayi	6,6
12	Metal Eşya, Demir, Sac, Tel, Çivi, Cıvata Sanayi	6,4
13	Elektrik Mak. ve Malz. Isıtma, Soğutma Sanayi.	6,1
14	Tarım Alet ve Makineleri Sanayi	5,1
15	Sondaj Makineleri Sulama ve Ekipmanları Sanayi	4,0
16	Endüstri Makineleri ve Ekipmanları Sanayi	4,9
17	Değirmen, Yem Fabrikası ve Gıda Makineleri San.	3,9
18	Hidrolik Makineleri, Ekipmanlar ve Asansör San.	3,5
19	Motor İç Aksamaları ve Dişli Sanayi	5,2
20	Oto Aktarma Organ, Parça, Fren Ekipman Sanayi	4,9
21	Oto Dış Aksamı, Dampere, Karasör ve Kabin San.	4,7
	<b>Toplam</b>	100,0

Kaynak: Maç, 2007

<sup>17</sup> Özellikle Konya sanayisine özgü olan ve diğer yerlerde üretim sınıflandırılmamış makineler kastedilmektedir. Bunlar; Bazı tarım ve ormancılık makineleri, elektriksiz ev aletleri, gıda ve içecek işleyen makineler, pompa, kompresör imalatı vs.dir.

Şehirdeki imalat sanayi sektörü Türkiye içindeki işyeri sayısı açısından payı 1980–1997 arasında % 1,7'den, % 2,18'e çıkmıştır (DPT, 2000-a). Çoğunluğu kentte olmak üzere il genelinde 80'e yakın sektörde faaliyet bulunmakta ve 106 ülkeye ihracat yapılmaktadır. Yıllık ihracat 1 milyar doları geçmiştir. (Diken, 2007).

Kentte bulunan özel sektöre ait kuruluşların büyük çoğunluğu “Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi (KOBİ)” sınıfındadır. KOBİ'ler, işletmelerinin kolay olmasının yanında teknolojik gelişmelerde geride kalan bir özelliğe sahiptir. KOBİ'ler devlet tarafından destek alan sanayi grubunun içindedir.

KOSGEB; küçük ve orta ölçekli sanayi işletmelerinin teknolojik yeniliklere süratle uyumlarını sağlamak, rekabet güçlerini yükseltmek ve ekonomiye katkılarını ve etkinliklerini artırmak amacıyla 3624 sayılı Kanunla 20 Nisan 1990 tarihinde kurulmuştur (DPT, 2000-a).

Kentte bulunan sanayi sektörleri gıda sanayisi, metal ve metale dayanan sanayisi kolları, tarım aletleri, otomotiv yan sanayisi, tekstil, ayakkabı sanayisi ve madene dayalı sanayi kollarıdır. DPT'nin yaptığı çalışmalara göre; Konya'da da var olan bazı temel sanayi kollarının Türkiye'deki yığınlaşmaları ve Konya sanayisi içindeki önemi şu şekilde ortaya koyulmuştur:

*Deri sektörü;* İstanbul, İzmir, Tekirdağ ve Gaziantep bölgelerinde Türkiye ortalamasının üstünde yoğunlaşırken, Balıkesir, Manisa, Konya, Ankara, Kocaeli ve Bursa ikinci derecede yoğunluğu olan bölgeler haline gelmiştir.

*Motorlu kara taşıtı, römork ve yarı römork imalatı* sektörü Bursa bölgesinde büyük farkla yoğunlaşan bu sanayi kolunu, sırasıyla Kocaeli, Konya, İzmir ve Kırıkkale bölgeleri takip etmektedir. Sektörün Konya'da dördüncü sırada yığınlaştığı görülmektedir. Bursa, Kocaeli, Konya bölgelerinin ekonomisi açısından sektör, sektör açısından da bu bölgeler önem arz etmektedir.

*Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı;* Sektör Ankara ve Konya bölgesinde birinci, derecede yığılaşmıştır.

*Makine ve teçhizatı hariç; fabrikasyon metal ürünleri* sektöründe birinci derecede Ankara ve Kocaeli bölgesinde, ikinci derecede Kayseri, Kırıkkale, Konya, Antalya ve Adana bölgelerinde, üçüncü derecede ise Şanlıurfa, Kastamonu, Aydın, Mardin, Erzurum, Van ve Ağrı bölgelerinde yığılaşmıştır.

*Ana metal sanayisi* sektöründe Yığılaşma katsayısına göre sektör birinci derecede Zonguldak, Hatay, Kocaeli ve Konya bölgesinde, ikinci derecede Ankara, Kırıkkale, Samsun bölgelerinde yığılaşmıştır. Ayrıca bu sektör **çeşitliliği** en yüksek olan **ikinci** sektördür. Yığılaşma katsayısına göre sektör birinci derecede Trabzon, Konya, Balıkesir, Samsun ve Şanlıurfa bölgesinde, ikinci derecede Gaziantep, Adana, Manisa, Malatya, Kırıkkale ve Kastamonu bölgelerinde, üçüncü derecede Antalya, Ağrı, Erzurum, Van ve Mardin bölgelerinde yığılaşmıştır.

Türkiye’de bölgesel çeşitliliği en yüksek olan sektör ağaç sektörüdür. Yığılaşma katsayılarına bakıldığında da hemen hemen bütün bölgelerde katsayıların birbirine yakın değerler aldığı görülmektedir. Ancak, yine de bir grüplama yapılacak olursa; Kocaeli, Antalya, Trabzon, Kastamonu ve Balıkesir bölgelerinin birinci, Manisa, Zonguldak, Samsun, Adana, Hatay bölgesinin ikinci, Aydın, Konya, Kırıkkale, Malatya, Erzurum, Ağrı, Van, Şanlıurfa ve Mardin bölgelerinin üçüncü derecede yığılaşığı görülmektedir. Sektörlerin yığılaşığı bölgeler ise İstanbul-Kocaeli-Ankara hattı ile İzmir’den Konya’ya kadar uzanan hattır (Elvan ve diğerleri, 2005, ).

### **2.3.2.2. Konya Şehri’nde Sanayi Çeşitleri**

**Gıda sanayisi;** Konya İli’nin geniş arazisi olması, ilde tarım sektörünün ön planda olması, tarımsal ürünleri işleme ve pazarlama yönünden önemli bir alan olmuştur.

Gıda sanayi olarak en büyük işletme 1951 yılında kurulan şeker fabrikasıdır.

Şeker fabrikalarının kuruluş yeri seçiminde şekerpancarı yetiştirilecek tarım alanlarının bulunması ve karayolu ile demiryolu ulaşımına uygun olması temeldir (Özçağlar, 1993). Şeker fabrikalarının yan ürünlerinden olan hayvan küspesi hayvancılığı artıran bir unsurdur.

Hinterlandı geniş ve türkiyenin buğday ambarı olarak bilinen İlde buğdaya dayalı gıda sanayisi gelişmiştir. İlde bulunan un sanayisinin % 70'i Konya Kenti'ndedir.

1924'lerde Türkiye'de başlayan "Bisküvi Sanayi", 1980'lerde Konya, Kayseri ve Eskişehir gibi sanayileşmiş Anadolu kentlerinde de açılmaya başlamış ve ülkemiz ihracata yönelmiştir. Büyük tesislerde ambalaj ve paket halinde satılırken, küçük ölçekli kuruluşlarda, en çok kutu ile satılan dökme malların yer aldığı, ucuz fiyat ve düşük kalite ile çalışmakta olup, teknolojik yenileme henüz tam anlamıyla sağlanamamıştır. Özellikle son yıllarda bu kategorideki firmalarda ambalajlı çeşitler, üretimde ağırlık kazanmaya başlamıştır. Her biri 500 kişiden daha az personel istihdam eden küçük ölçekli firmaların bazıları hem modernleşme hem de ihracat çabası içerisindedir Bisküvi sektöründe hammadde fiyatlarında istikrarsızlık yaşanması ürünün fiyatını da etkilemektedir. Ürünlerin raf ömürlerinin kısa olması ve hacimli oluşları nedeniyle çok büyük kapasiteli depolara ihtiyaç duyulması yüzünden önemli bir stoklama yapılmamaktadır. Üretim, talep ve satış durumlarına göre düşürülmekte veya durdurulmaktadır. Bisküvi, önceleri lüks bir tüketim maddesi olarak kabul edilirken, bugün artık herkesin tüketebileceği bir gıda haline gelmiştir. Ancak, ülkemizde 3–5 kg olan kişi başına bisküvi tüketiminin, Avrupa'da 13–15 kg olduğu dikkate alındığında, iç piyasada tüketicinin taleplerine ulaşmanın ya da bisküviye bir ihtiyaç yaratmanın da önemi ortaya çıkmaktadır. Nitekim, hedef tüketicilerin taleplerinin karşılanmasına yönelik olarak, şeker hastaları için diyet bisküvileri, çocuklar için mama bisküvileri, özel kahvaltılık bisküviler, besleyici ve zayıflatıcı özellikte kepekli, yulafli veya çavdarlı bisküviler gibi, üretimde çok değişik çeşitlemeye gidilmektedir.

(Bilgin, 2006). Ülkemizde bisküvi sanayi İstanbul'da başlamıştır. Hammadde açısından en uygun kent olan Konya'da yukarıdaki sebeplere ilaveten, ulaşım imkânlarının kıt olması da etkili olmuştur. Yurt dışından getirilmesi gereken hammadde, katkı maddeleri, yurt dışına satış açısından en uygun yer olarak İstanbul bu sektörde yakın dönemlere kadar aslan payını kapmıştır. Ayrıca 20–30 yıl öncesine kadar geleneksel ev üretimini gıdaların çok olması da mahalli üretim düzeyini düşüren sebepler arasındadır.

**Tekstil sanayisi;** 2001 yılında 500 atölye ile faaliyet yaparken daha sonra ekonomik kriz ile birlikte 100 atölyeye düşmüştür. Kentteki tekstil sektörü bu tarihten sonra, Türkiye'ye göre girdileri daha düşük ve işgücü sekizde bir olan ucuz Çin mallarına karşı rekabet edememiştir. Genellikle iç piyasaya yönelik satış yapan sektörde ihracat kısmen yapılmaktadır. Yoğun emek istediği için, özellikle kadınların da çalıştığı tekstil sektörü işsizliği önleme açısından önemli bir kuruluştur. Yerli sanayiye dayalı olan, Avrupa'ya göre işgücü ucuz, kaliteli girdileri olan sektörde hammaddeye yakın olmasına rağmen, işgücü niteliğinin yeterli olmaması, iş hacminin daralması nedeniyle sektör azalma noktasına gelmiştir (Afşar, 2007).

**Ayakkabı sanayisi;** İstanbul ve diğer Marmara kentleri, Ege bölgesi Konya ve Gaziantep'te yoğunlaşmıştır.

Ayakkabı imalat sektörü kentin rekabet gücü yüksek olan sanayi kollarından birisidir. Hayvancılığa dayalı hammaddesi olması, bu sektörü kentte geliştirmiştir. Çoğunluğu küçük işletme şeklinde olan ve 5 kişiyi aşmayan çalışanlardan oluşan imalat tesisleri, modern sanayi üretimi bilgisinden yoksundur.

Yaklaşık 10.000 kişinin istihdam edildiği sektörde 339 firma faaliyet göstermekte, yılda ortalama 15.000.000 çift ayakkabı üretilmekte ve Türkiye üretiminin %15'i karşılanmaktadır. KOSGEB'e göre kentin önde gelen üç sanayi sektöründen bir tanesidir.

Eğitim eksikliği, aile kuruluşları şeklinde olması sektörun profesyonelleşmesini engellemektedir (Kılınç, 2007).

**Tarım Alet ve Makinaları Sanayisi**, tarımsal üretimin tohum, gübre, su v.b. girdileri arasında yer alan ve uygulanan üretim teknolojisinin düzeyi oranında önemi artan tarımsal mekanizasyon girdisi için gerekli güç kaynağı, makine ve ekipmanların Üretildiği bir sektördür. Tarım sektörü, Tarım Alet ve Makineleri İmalat Sanayisi sektörünce üretilen ürünlerin pazarı durumundadır. Dolayesiyle tarım sektöründe ortaya çıkan olumlu ya da olumsuz gelişmeler doğrudan bu sektöre yansımakta, bu sektördeki olgular da dolaylı biçimde tarım sektörünü etkilemektedir. Bir başka deyişle anılan iki sektör bir sebep-sonuç İlişkisi içindedir. Bu nedenle sektörün, tarım sektörü dikkate alınmaksızın, bağımsız olarak irdelenmesi ve planlanması düşünülemez; tarım sektörü için belirlenen hedefler Bu sektöre ilişkin plan çalışmalarında temel alınmak durumundadır (DPT, 2001).

1998 yılı tarım alet ve makineleri istihdamının 1.001 kişi ve üzeri istihdam eden iller Ankara (2.053 kişi), İstanbul (3.129 kişi) ve Konya (2.010 kişi) dir (DPT, 2001).

Tarım iş makineleri için imalat merkezleri büyüklük sırasına göre İstanbul (91.967); Bursa (55.005); Manisa (48.821), Aydın (48.279), Konya (46.047); Ankara (40.804), Balıkesir (24.867) ve İzmir (24.331 adet) illeridir. 2003 yılında ülke genelinde 1.494.065 kapasiteli olan tarım makineleri, 357.635 üretim yapılmıştır. 1998 verileriyle büyüklük sırasına göre illerin durumu Tablo 2.19'da gösterilmiştir (DPT, 2001).

Tablo 2.19: Türkiye'de Tarım İş Makineleri İmalatı

İLLER	ÜRETİM (Adet)	%
İSTANBUL	91.967	24,2
BURSA	55.005	14,5
MANİSA	48.821	12,8
AYDIN	48.279	12,7
KONYA	40.047	12,1
ANKARA	40.804	10,7
BALIKESİR	24.867	6,5
İZMİR	24.331	6,4
TOPLAM	380.121	100,0

Kaynak:(DPT, 2001)

Ülkemizde Tarım Alet ve Makineleri üreten kuruluşlar az sayıda orta ölçekli kuruluş dışında son derece küçük işletmelerdir. Konya, İzmir, Aydın, Bursa, Balıkesir, Manisa ve Tekirdağ sektördeki firma adedi bakımından illerimiz arasında ilk sıralarda yer almaktadır. Birkaç orta-büyük ölçekli kuruluş dışında araştırma, geliştirme ve uygulama yapacak yeterli düzeyde nitelikli eleman ve ekipmanı olmayan kuruluşlardır (Çakır, 2005).

Konya'da **otomotiv sektörü**, ihracatın önünü açan lokomotif bir sektör ve sanayinin itici gücüdür. Sanayi üretiminin önemli bir kısmını otomotiv yedek parçası oluşturmakta, 80 değişik alanda üretim yapılmaktadır. Dört organize sanayi bölgesinin yer aldığı Konya'da yüksek teknolojiye sahip birçok fabrika vardır. Konya'da otomotiv yan sanayide faaliyet gösteren yaklaşık 1000 firma bulunmakta ve bunlardan 300–350 tanesi uluslararası rekabet pazarlarında ihracat yapan ve teknolojik olarak ileri firmalara yönelik üretim yapan firmalardır. Halen yan sanayide 185 yabancı ortaklık bulunduğu otomotiv yan sanayisi ihracatının % 70'ini AB ülkelerine yapmaktadır. Konya otomotiv yan sanayisi, ülkemizde imal edilen taşıt araçları için gerekli olan parçaların % 80'ini karşılayabilecek düzeye gelmiş bulunmaktadır. Firmaların büyük bir bölümü otomotivde dünya devlerine parça verebilmekte ve % 30'u uluslararası pazarlarda kabul gören ve ihracat için sahip olunması zorunlu olan kalite belgelerine sahiptir. Yurt dışından ithal edilen hammaddelere kendi ürünlerini de ekleyerek üretim yapan ve % 64,1'inin ihracat yaptığı otomotiv yan sanayinde, 2005 yılının 10 aylık döneminde, 200 milyon dolarlık ihracat yapılmıştır. Konya'nın ihracatının % 54'ü Avrupa ülkelerine, kalanını ise Kuzey Afrika ve Ortadoğu ülkeleri ile Çin'e yapılmaktadır. Sektördeki firmaların kaliteye verdikleri önemin artması nedeniyle Konya yedek parça sektöründeki konumunu her geçen gün güçlenmektedir. Özelleştirilmesinin ardından 750 çalışanıyla yıllık üretimi 350 traktörden, 260 çalışanı ile ayda 450 traktöre çıkan TÜMOSAN'ın Konya'da bulunması da Konya için ayrıca avantaj sağlamaktadır (Turan, 2006 ).

Taş ve toprağa dayalı sanayi kollarından “**Çimento ve Hazır Beton Sanayisi**” Konya Kenti’nde gelişmiş bir koldur. 1954 yılında hizmete giren Konya Çimento Fabrikası 1993 yılında bir Fransız şirketine satılmıştır. Yaklaşık 130 kişi istihdam edilmektedir. Hazır beton ise, 20. yüzyılın başlarında batılı ülkelerde kullanılmasına rağmen, ülkemize 70’li yılların sonunda girmiş ve 80’li yılların sonunda artış göstermiştir. Türkiye çimento üretiminde Avrupa ve dünyada üst sıralarda yer almasına rağmen, hazır beton üretiminde zayıftır. Gelişmiş ülkelerin beton üretiminin % 50’si hazır betondan sağlanırken ülkemizde bu oran ancak % 30’dur. Hammadde ithalatına ihtiyaç duyulmayan hazır betonda standartlara uygun üretim yapılmaktadır. Bu alanda kentte toplam 5 firmada yaklaşık 130 kişi çalışmaktadır (DPT, 2000-b). Kentin 1950’den sonra büyümesi ve toplu konuta olan ihtiyaç neticesinde, çimento fabrikasının bulunması büyük bir avantaj sağlamıştır. Çimento üretimi ve ihtiyacı, hızlı nüfus artışı sebebiyle devamlı artış göstermektedir.

### **2.3.2.3. Şehir Çevresinde Madencilik**

Konya kent çevresinde önemli maden yatakları da vardır. Bunlar daha önceki dönemlerde kentin uzağında olmalarına rağmen, son yıllarda kent sınırları içine girmiş durumdadırlar. Şehir çevresinde önemli olan madenler; manyezit, kromit, asbest, yapıtaşı ve doğal agrega malzemeleridir.

Madencilik açısından kent çevresinin en önemli madeni şu anda Büyükşehir belediyesi sınırları içinde kalan Meram’daki **manyezit** yataklarıdır. Rezerv açısından Türkiye’nin (hatta Avrupa’nın) en büyük manyezit yatakları burada bulunmaktadır. Türkiye’nin toplam rezervi 168.616.850 ton iken, Konya (Helvacıba) yatağında yaklaşık 50.000.000 ton rezerv bulunmaktadır. Bünyelerinde silis bulunduğu için şu anda işletilememektedir (Ayhan ve Zedef, 1988). Şehir yakınında diğer manyezit zuhurları yine Meram İlçesi’nde bulunan Çayırbağı’ndadır.

Çayırbağı'nda ofiyolitler içinde ekonomik olarak işletilebilen **kromit** zuhurları da vardır. Yöredeki manyezitler eskiden beri işletilmesi sebebiyle kromun geri planda kalması ve ekonomik işletilebilirliğini kaybetmesi, ayrıca ülkemizde çıkarılan diğer krom madenlerinin üretiminin ön plana çıkması, Çayırbağı kromunun 2. planda kalmasına yol açmıştır (Zedef, 1996).

Dereköy'ün 1,5 km. batısında ve güneydeki Karadiğinderesi köylerinde **asbest** zuhuru vardır. Kalitesiz ve ekonomik olmaması sebebiyle işletilememektedir. Yazır çevresinde tuğla kiremit hammaddesi olan toprak vardır. Alanın etüdü tam olarak yapılmamıştır. (Çevre ve Orman Bakanlığı, 2005).

Şehir çevresinde inşaat alanında kullanılacak **yapıtaşı ve doğal agrega malzemesi** elde edilecek işletmeler ve özel şahıslara ait kum, kireç ocakları bulunmaktadır. Konya ve civarının, kum, çakıl ihtiyacının büyük kısmı (% 80) Eğribayat, Divanlar ve Göçü köyü civarındaki ocaklardan temin edilmektedir. Kuzeydeki Horozluhan ve Yazır köyü civarındaki taşocakları kentsel yerleşim içinde kalmıştır. Aşağıpınarbaşı, Sarıcalar, Karaömerler Kozağaç gibi kentin Büyükşehir sınırları içinde veya mücavir alanda da taş, kum ve kireç ocakları bulunmaktadır. Çevre kirliliği özellikle görüntü kirliliği yapan bu tesislerin iskân sahasına yakın olanlar kaldırılmaya çalışılmaktadır.

#### **2.4. Turizm**

Konya Kenti'ndeki ilk çağlardan beri var olan turizm değerleri özellikle Ortaçağ'da daha da gelişmiştir. Günümüzde pek çok turizm türlerinden Konya'da en çok görüleni "İnanç Turizmi"dir. Konya'da türbesi bulunan Mevlana Celaleddin Rumî, Ortaçağ'da İslam dünyasında büyük etki yapmış 20. yüzyılda da bütün dünyada tanınan düşünür ve mutasavvıf haline gelmiştir. Ortaçağda Konya'ya gelen seyyahlar da yazdıkları kitaplarda Mevlana ve Mevlevilerden geniş bir açıklamada bulunmuşlardır. Günümüzde İstanbul Topkapı Müzesinden sonra en çok ziyaret edilen müze Mevlana Müzesidir.

Kentin kuruluş döneminden kalma çekirdeği tarihi eserler ile dikkati çeker. Sille, önemli Hıristiyanlık merkezidir. Kiliseler eski mağara kilisesi ve İslam dönemine ait camiler bulunmaktadır. Meram ise; doğal güzellikleri ile meşhurdur.

Konya'da bulunan tarihi eserler şu şekilde sıralanabilir;

1.Müzeler: Mevlana Müzesi, Karatay Çini Eserler Müzesi, İnce Minare Taş ve Ahşap Eserler Müzesi, Sırçalı Mezar Anıtları Müzesi, Arkeoloji Müzesi, Atatürk Müzesi, Etnoğrafya Müzesi, Koyunoğlu Müzesi,

2.Arkeolojik Yerler: Çatalhöyük, Karahöyük

3.Tarihi Eserler: Alaattin Camii, Sultanlar Türbesi, İplikçi Camii, Sahip Ata Külliyesi, Sille, Ak Manastır, Aya Eleni Klisesi, Alaeddin Tepesi, Kesikbaş Türbesi, Şerafettin Camii, Kapu Camii, Nakıboğlu Camii, Aziziye Camii, Şems Tebrizi Türbesi ve Mescidi, Tac-Ül Vezir Türbesi, Sadrettin Konevi Camii ve Türbesi, Gömeç Hatun Türbesi, Ateş-Baz Veli Türbesi, Tavus Baba Türbesi, Tahir ile Zühre Türbe ve Mescidi, Sırçalı Medrese, Karatay Medresesi, İnce Minare Müzesi, Ali Gav Zaviyesi ve Türbesi, Kadı Mürsel Camii, Hasbey Dar ÜL Huffazı, Meram Hasbey Mescidi, Tursunoğlu Camii, Zazadın Hanı, Horozlu Han, Kubad-Abad Sarayı vs.

Kentte tarihi eserlerin çok olmasının sebebi Roma-Bizans ve Selçuklu-Osmanlı döneminde sahip olduğu dini misyonun yüksek olmasıdır.

Konya Kent'inde son yıllarda tarihî özellikleri sebebiyle bazı alanlar koruma altına alınmıştır. Koruma altına alınan yerler Tablo 2.20'de gösterilmiştir.

Tablo 2.20: Konya Merkezinde Koruma Altına Alınan Kültür ve Tabiat Varlıkları

ADI	SİT TÜRÜ	KORUMAYA ALINDIĞI YIL
Alaeddin Tepesi	Arkeolojik+Tarihi+doğal sit alanı	1982
Meram İlçesi (Yorgancı, Yaka, Aşkan, Karden Mah.)	III. derece doğal sit alanı	1992
Mevlana Külliyesi ve çevresi		1989
Karatay-Meram-Selçuklu	Arkeolojik- Kentsel Sit alanı	1993
Nakıboğlu ve çevresi	Tarihi-kentsel sit alanı	1982
Kampus nekropolü (Selçuk Üniversitesi Kampusu)	Arkeolojik sit alanı	1988

Kaynak: (Çevre ve Orman Bakanlığı, 2005)

## 2.5. Ticaret Fonksiyonları

Ticaretin sınıflamaları ve sayımlarında kent içi ticaret kent dışı ticaret, toptan ticaret, perakende ticaret gibi alt gruplara ayırmak konunun daha kolayca incelenmesini ortaya çıkaracaktır.

Konya'da ticareti geliştiren faktörler; geniş ardbölgesi olan alanda tarım ürünlerinin satışı, sanayi bölgesinde yer alması, büyük nüfuslu kent olması, tarihi ve turistik alanda bulunması, kent içi hareketliliğinin çok olması kültürel fonksiyonlar vs.dir.

Konya genelinde ticari kuruluş, tüzel ve gerçek kişileri inceleyen bu alanda çalışma yapan örgütlerin verdiği rakamlarla tespit edilebilir. İl genelinde Konya Sanayi Odası, Ticaret Borsası ile Esnaf ve Sanatkârlar Derneğine toplam 128.309 üye kayıtlıdır. Bu üyelere 20.225'i Konya ticaret Odasına, 1.158'i Konya Sanayi Odasına, 1602'si Ticaret Borsasına ve 105.324'ü de Esnaf ve Sanatkâr Odaları Birliğine kayıtlıdır. İlde 2.535 kooperatif 1.867 anonim şirket, 10.422 limitet şirket bulunmaktadır. Bu sayılar ilin ve ilde çalışan girişimcilerin örgütlenme düzeyinin ve bilincinin yüksek olduğunu göstermektedir.

Kentin dış ticareti konusunda verilen rakamların çoğu tahmine dayanmaktadır. Çünkü yapılan ticaret sayımlarının bir kısmı il genelini bir kısmı da belli sektörü belirten sayımlardan ibarettir.

Dış Ticaret açısından Konya Sanayisi, Konya ve Konya dışı gümrüklerde toplamda 1 milyar doları aşan ihracatı ile ülkemizin genel büyüme kapasitesine, üretim ve ticaret ayağı ile ciddi bir katkıda bulunmaktadır. Ancak, Konya'nın potansiyeli göz önüne alındığında Konya'nın ihracatının 3 milyar dolar seviyelerinde olması gerektiği açıktır (Maç, 2007).

Ticaretin gelişmesinde önemli yeri olan bir özellik de alt yapı tesislerinin hazır olmasıdır. Özellikle günümüz modern ticaretinde mal sirkülasyonunun kolaylaştırılması için antrepo (depo) gereklidir.

Antrepo kelime olarak Fransızca'dan dilimize geçmiştir ve kelime anlamı olarak gümrüklere gelen ticari eşyanın konulduğu, korunduğu yer, ardiye anlamlarına gelmektedir. Antrepo gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen yerlere denir. Ayrıca antrepolar eşyanın gümrük mevzuatında düzenlenen şekilde konulması halinde süresiz kalabildiği ve eşyanın antrepoda kaldığı süre içerisinde eşyaya terettüp eden vergilerin ödenmediği bir gümrük rejimidir. Şu anda Konya Gümrüğünden giriş yapan eşyaların büyük kısmının gümrükte yapılması gereken işlemleri, eşya getirilen tır veya benzeri vasıtaların üzerinde bekletilerek gerçekleştirilmektedir. Çünkü bu eşyaların konulabileceği ne bir antrepo nede Konya Gümrük Müdürlüğüne ait bir depo yoktur. Şu an içinde mevcut ihtiyacı karşılamaya cevap vermeye çalışan Konya Devlet Demir Yollarının Ambarının oldukça yetersizdir ve bir kamu kuruluşuna aittir. Konya'da iki firmaya ait özel antrepo dışında Genel Antrepo tipinin hiçbir türünün mevcut değildir. Fonksiyonel özellikleri olan bir Antrepo açılması durumunda, antrepoya konulması gereken büyük partiler halinde gelen hammadde, yarı mamul veya işleme tabi tutulabilecek özellikteki eşyalarının Konya gümrüğünden giriş yapma oranının artacaktır. Konya'da uygun bir bölgede fonksiyonel özellikleri olan bir Antrepo açılabilir. Konya Gümrüğünde işlemi yapılan toplam 73.623.293,12 Dolarlık ithalatın, 71.373.306,49 Dolarlık<sup>18</sup> kısmının hammadde, yarı mamul veya işleme tabi tutulabilecek özellikteki eşyalardan oluşması konunun önemini aktarması açısından önemlidir. İhracat ve ithalat rakamları antrepo yetersizliğinden dolayı net rakamlar değildir (Atiker, 2006).

---

<sup>18</sup> Rakamlar kentin yaptığı dış ticaretin hepsini içermez. Sadece gümrükte kayda geçen dış satım ve dış alımın bir kısmını içermektedir.

### **3. KONYA ŞEHRİNİN KURULUŞ VE SELÇUKLU-OSMANLI DÖNEMİNDE GELİŞİMİNİ ETKİLEYEN COĞRAFİ FAKTÖRLER**

Konya yerleşmesinin kuruluşu M.Ö. 7. yüzyılda başlar. Bu devreden Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkenti olduğu 11. yüzyıla kadar geçen süre yaklaşık 1800 yıl kuruluş dönemi olarak kabul edilmesi inceleme açısından kolaylık sağlayacaktır. Çünkü büyük kent haline gelmesi Anadolu Selçuklu Devleti'nden sonradır.

#### **3.1. Konya Şehri'nin Kuruluşunda Etkili Olan Coğrafi Faktörler**

Kentlerin doğup büyümesi ve gelişmesi kimi zaman doğal kimi zaman da suni bir evrim ile gerçekleştirilmektedir. Şehirlerin çoğunun ilk kuruluş döneminde köy olarak yerleşme başlamış, daha sonra kasaba ve kentleşmeye doğru geçiş yapmıştır. Yenedünya kıtalarında kurulan ve aldığı göç ile çok hızla büyüyerek kent haline gelme, eski dünya kıtalarında da yeni bulunan maden vb. ekonomik etkinlikler hariç tutulursa kentlerin gelişme safhaları büyük ölçüde birbirine benzer. Başlangıçta kırsal fonksiyonları olan yerleşmede kasabaya dönüşme, kentsel fonksiyonların ağırlık kazanması, kentsel fonksiyonlarını aldıktan sonra büyük kent haline gelmesi yüzlerce, binlerce yıl sürebilir. Bunun yanı sıra kentsel özellikler kazanmış kimi yerleşmelerin gerileme devrine girerek kent özelliklerini de kaybettiği görülen olaylardandır.

Yerşekilleri, İklim, Bitki Örtüsü, Hidrografya, Toprak vs. unsurlarından oluşan Fizikî Coğrafya faktörleri, Nüfus, Yerleşme özellikleri, dinî, siyasî, idarî unsurlardan oluşan Beşerî Coğrafya faktörleri, Tarım, Hayvancılık, Sanayi, Madencilik, Ulaşım, Turizm vb. unsurlardan oluşan Ekonomik Coğrafya faktörlerinin hepsi köy konumundaki yerleşmelerin kente dönüşmesinde etkili olurlar. Kimi zaman bu faktörlerin bazıları ön plana çıkarken bir kısmı ya hiç görülmez veya etkisi çok az hissedilebilir.

Kanaatimizce yerleşmelerin gelişmesinde Ekonomik Coğrafya faktörlerini ilk sırada ele almak gerekir. Çünkü dünyada beşeri olayların çoğu geçim kaynakları bulmak amacıyla insanların yaptıkları faaliyetler sonrasında oluşmaktadırlar. Beşeri olaylarda diğer unsurlar etkili olsa da, Ekonomik Coğrafya unsurları hemen hemen her olayı doğrudan veya dolaylı yoldan etkilemiştir. Geçim kaynakları bulan insanlar daha sonra Fiziki Coğrafya faktörlerinin etkisine girer. Her ne kadar bu konuda ayrıma gidilse de, aslında Coğrafya biliminin bütün alt kolları birbiri ile sıkı ilişki içindedir. Birbiri ile uzak gibi görünen çeşitli Sosyal ve Fen bilimlerini bünyesinde toplamış olan Coğrafya esasında bu yönü ile insan topluluklarını inceleyen değişik bilim dallarını toplayarak çözüme giden yegâne bilimdir.

Kentin ilk kuruluşunda temelini teşkil eden köy türü yerleşmede ekonomi birinci düzeyde etkindir. Tarımsal özellikler, büyük ölçüde Fizikî Coğrafya faktörleri ile bağlantılı olduğu için ekonomik olayları etkileyen faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla köy yerleşmelerinin kuruluşunda Fizikî Coğrafya faktörleri, kente döndüğü zamana kıyasla bariz bir etkileşim içindedir ve ilk incelenecek unsurlardandır. Kentsel fonksiyonunun kazanılmasından sonraki dönemde Beşeri Coğrafya faktörleri Fizikî Coğrafya faktörlerinin etkisini bastırmaya başlar.

Tarihi kentlerin kuruluş döneminde kırsal özellikler ön planda olduğu için, günümüz köy kuruluşlarını inceleme metoduyla Konya Kenti'nin ilk kuruluş dönemi incelemek, problemi çözmeye kolaylık sağlayacaktır. Ancak Konya Kenti'nin Selçuklular tarafından fethedildiği döneme kadarki bilgiler Tarihçiler tarafından kısmen işlense de hâlâ aydınlatılamamış karanlık bir devre olarak kalmıştır.

### 3.1.1. “Konya” Adının Kaynağı

Bu konuda araştırmacılarından ZOROĞLU, kentin isminin kökeni konusunda geniş çaplı tespitlerde bulunmuştur. “Onbinlerin Dönüşü” adlı eserin yazarı Xenophon, kenti “İKONİON” olarak adlandırdığını, Frigler döneminde “KAVANİA” ve Yunancaya “KAONİA” adıyla geçtiğini, Hitit coğrafyasında da “DATTAŞŞA” olarak ifade edildiğini belirtmektedir (Zoroğlu, 1984).

Konya Kenti’nin içinde bulunduğu geniş ovalık alan, Eskiçağda “LYKAONİA” olarak adlandırılmış ve Hititler döneminde Lukkalar veya Luwiler’den ismini almış olabileceği iddia edilmektedir. Hititler döneminde “ikuwanija” olarak geçen ismin Konya olabileceği de tahmin edilmektedir (Bahar, 1996).

Kentin ismi çağdaş Latince kaynaklarda “YCONİUM” diye de adlandırılmaktadır. “COMO”, “CUNNYO”, “COİGNO”, “COİNE”, “COYNE”, “ICON”, şeklinde ifade edenler de vardır (Baykara, 1998).

Marco Polo kente “CONİE”, “İCONİUM” adını vermiştir (Önder, 1962).

“İKONİON” tasvir, put anlamındadır. Latinceye “İKONİUM” olarak geçmiştir. M.S. 41–54 arasında yaşayan Roma imparatoru Claudius’a izafeten “CLAUDİCONUM” olarak adlandırılmıştır. İmparator Hadrianus zamanında (117–138) “COLONİCONİUM” adı verilmiştir ki bu da Roma kolonisi yapıldığı zannını uyandırır. Bizans devrinde “KONİON” Arap kaynaklarında ise “KUNİYA” olarak isimlendirilmiştir. Anadolu Selçuklu Devleti’nden günümüze kentin ismi “KONYA” olarak geçmiştir (Zoroğlu, 1984).

### 3.1.2. Kuruluş Döneminde Kentsel Gelişmeyi Etkileyen Fiziki Coğrafya Faktörleri

Konya ve çevresindeki ilk yerleşim, iklim değişikliklerine dayalı olarak, Eski Konya Gölü’nün çekilmesine bağlıdır. Köy tarzındaki kuruluş, alüvyal yelpaze üzerinde gelişmiştir.

Paleolitik dönemde Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu'da mağaralarda yaşayan insanlar, Anadolu'nun iç kesimlerine doğru göç ederek göl kıyısında düzlük alanlara yerleşmişlerdir. Bu yerleşmeler Holosen'de sıcaklık ve yağışın artmasına bağlı olarak oluşmuştur. Konya yakınındaki Çatalhöyük ve Suğla Gölü yakınındaki Süberde bu dönemde oluşmuş yerleşmelerdendir (Atalay, 2005).<sup>19</sup> Bu yerleşmeler Konya çevresinde ilk oluşmuş yerleşim alanlarıdır.

Konya Plüvial Gölü, 1.017 m.lik seviyede olması ve 1.010 m.ye çekilmesinden sonra iklimdeki ilk yumuşamanın belirtilerini takiben Mesolitik insanları buraya yerleşmeye başlamıştır. Daha sonra Holosen başlarında, güneyli rüzgarların daha etkili olması ile gölün çekilmesi hızlanmış ve 1.002 m.lik göl seviyesi safhalarında M.Ö 6.500 yıllarında Çatalhöyük'teki Neolitik yerleşmesi kurulmuştur (Erol, 1971).

Konya Kenti Hititler döneminde Lykaonia adıyla anılsa da o dönemde kentin kurulmuş olduğuna dair bir belgeye rastlanılmamış, kentin kurulduğu alanın genel ismi olarak anılmıştır. Konya Kenti'nin kurulduğu yıllar olarak (MÖ 700–300) Lidya dönemine rastlar. Ancak Alaattin Tepesinin batısında 1941 yılında R.O. ARIK tarafından kazılar yapılmıştır. M.Ö. 2000–1500 yıllarında olduğu zannedilen yerleşmeler Orta Bronz Çağı döneminden başlar ve sonraki dönemler sıralanır (Odabaşı, 1998). Bu çalışmada kentsel gelişim incelenirken Alaattin Tepesi çekirdek olarak kabul edildiği için bu tarihlere kayıtlanmaktadır. Kentin güneybatısındaki Karahöyük ve Hatıp MÖ II. bin yıllarında kurulmuş ve bu gün genişleyen kent sınırları içinde kalmış yerleşme merkezleridir.

Kentin kurulduğu dönemlerde, kırsal özellikler dikkate alındığında düzlükte kurulmuş bir “ova köyü” durumundadır. Düzlüklerde kurulmuş köylerde tarıma uygun imkânlar olduğu için nüfus bakımından gelişmiş köylerdir. Ulaşımın kolayca sağlanması,

---

<sup>19</sup> Paleolitik dönem M.Ö. 1.000.000-10.000 yılları arasını kapsar.

çevreyle ekonomik etkileşimler doğurur. Olumlu etkenlere rağmen yeraltı sularının yükselmesi, bu tür yerleşmeleri tehdit eden faktörlerdir (Doğanay, 1994).

Düzlük alanlarda kurulan yerleşmelerin erozyon, heyelan gibi doğal afetlerden korunmuş olması yerleşme için avantaj sağlamıştır. Kentin birikinti yelpazesi üzerinde bulunması tarım imkânlarını elverişli hale getiren bir özelliktir. Bu elverişli imkânlarla rağmen ovalık yerlerde taban suyunun yükselmesi ve sel olayları da yerleşmenin gelişmesini olumsuz etkileyen faktörlerdendir.

Birikinti yelpazeleri, enkaz ile yüklü bir akarsuyun dik meyilli yamaçlardan inerek etekteki ovanın kenarına ulaştığı zaman meyilin birdenbire azalması ve akarsuyun taşıma gücünde buna bağlı olarak zayıflaması neticesinde sürüklenen yükün büyük bir kısmının meyil kırığında bırakılmasıyla oluşan biriktirme şeklidir. Birikinti yelpazesinin eğimi  $10^{\circ}$  kadardır. Başlangıçta  $10^{\circ}$ - $25^{\circ}$ 'lik koni oluşur ve daha sonra yelpazeye dönüşür. Birikimin bir koni ve yelpaze şeklini alması bunu meydana getiren akarsuyun yatay istikamette yer değiştirmesine ve taşınan enkazın az çok muntazam düzeyde bütün satha yayılarak yığılması ile gerçekleşir. Akarsu yatağı, enkazla dolduktan bir müddet sonra, daha alçak olan kesime yönelik başlar. Bu suretle enkaz zamanla koninin her tarafına yayılmış olur (Erinç, 1996).

Birikinti yelpazesi üzerinde olan kent için bazı yazarlar, “birikinti konisi” şeklinde de ifade edilmektedir. Bu yanlış bir tanımlamadır. Birbirine karıştırılan, bu iki terimden “birikinti konisi”, akarsuyun ilk safhalarında oluşturduğu küçük şekil, “birikinti yelpazesi” ise, konilerin birleşmesiyle oluşmuş geniş alanda yer alan biriktirme şeklidir. Birikinti konisi, üzerine bir şehrin sığamayacağı kadar küçüktür.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Kuruluş ve gelişim dönemi için birikinti yelpazesi denilebilir ancak, günümüz için “Dağ eteği ovası” terimi daha uygundur.

Konya Kenti'nin üzerinde olduğu birikinti yelpazesi, Büyük Konya Ovası ile Konya Ovası'nı batıdan sınırlayan fay dikliklerinin olduğu alanda, dikey atımlı fay yükseltisi akarsular tarafından kesilerek, yüksek yerlerden getirilen alüvyal maddenin ovaya yığıldığı alandır. Keçili Deresi, Sille Deresi ve en büyükleri olan Meram Çayı bu alüvyonları oluşturan akarsulardır. Kuruluş ve gelişme döneminden sonra 20. yüzyılda kuzeye genişleyen kent, yine batıdan gelen diğer derelerin getirdiği alüvyal yelpazeler üzerine büyümüştür. Eskiden halk arasında söylenen “Konya'nın ölümü selden olacaktır” şeklindeki ifadelerin varlığı zaman zaman sel olaylarının olduğunu, yüzyıl öncesine kadar ispatlar niteliktedir. Ancak ovanın drenajının, 19. yüzyıldan günümüze kadar geçen süreçte düzenlenmesiyle su kontrol altına alınmıştır.

SANIR, H. LOUIS'in 1938 yılında yayınladığı bir makaleye dayanarak, Konya Gölü hakkında değişik bilgiler vermiştir. Şehir çevresindeki kıyı şekilleri konusunda örnekler sunduktan sonra, Meram Çayı birikinti konilerinin diğer akarsulardan daha ileriye sürüldüğünü ve kentin bulunduğu alanın, Eski Konya Gölü'nün var olduğu dönemde kuzey, güney ve doğudan kuşattığını ifade etmiştir. Eski Konya Gölü'nün kıyı çizgisi, kentin tarihi merkezinden geçen bir hatta karşılık gelir. Bu kıyı çizgisi aynı zamanda iki ekonomik alan arasında sınırdır. Meram Çayı'nın birikinti yelpazesi tarla, bağ ve bahçe olarak kullanılırken, göl tabanı otlak olarak kullanılmaktadır (Sanır, 1946). Bu durum, 1950'den sonra kentin hızlı büyüme sürecine girdiği devreye kadar devam etmiştir.

Kentin kuruluş yerinin dağlık kesime yakın düzlük olması, alüvyal maddelerden oluşan birikinti yelpazesinin de tarım için yeterli imkân sağlaması, Alüvyal toprakların altındaki yeraltı suyunun zemine yakın olması, kentin ovaya açıldığı doğu kesiminde Aslım ve Alakova'nın göl-bataklık şeklinde bulunması, muhtemelen o dönemde sulu tarım imkânlarını geliştirmiştir. Suni bir yükselti, höyük şeklindeki Alaattin Tepesi ve çevresinde yerleşme başlamış ve Selçuklu dönemine kadar geçen sürede kent sadece bu suni tepe

çevresiyle sınırlı kalmıştır. Şehir çevresinde –bir kısmı günümüzde Büyükşehir belediyesi sınırları içinde kalan- diğer höyüklerin de bulunması o dönemde verimli topraklar dağınık küçük tarım yerleşmelerinin olduğunu akla getirmektedir.

Günümüzde kentin Orta Anadolu'ya ait bir iklimi ve bozkır bitki örtüsü olarak tanımlansa da, kuruluş döneminde yağışların günümüzdükine göre daha fazla olduğu ve kentin sulak bir alanla çevrili olduğu dikkate alınmalıdır.

Batısındaki dağlık kesimde Osmanlı döneminde bile orman varlığının bulunduğu ve kentin inşaat malzemesi ile yakacak ihtiyacını giderdiği tarih kayıtlarında geçen hadiselerdendir.

### **3.1.3. Kuruluş Döneminde Kentsel Gelişmeyi Etkileyen Beşeri Coğrafya Faktörleri**

#### **3.1.3.1. Tarihi Coğrafya**

Konya şehrinin bu günkü konumunu çevreleyen arazi değişik coğrafi yapıdan meydana gelmiş olması sebebiyle tarihçiler tarafından farklı isimlerle anılmıştır. Coğrafi farklılıklar aynı zamanda kültürel yönlerine de etki etmiştir. Konya çevresinin Fizikî ve Tarihî Coğrafyası kent çevresinde Eskiçağ araştırmaları yapan BAHAR tarafından ortaya çıkarılmıştır.

**1-Batı Kesim;** Antik çağda Frigya Paroreos, ya da Doğu Frigya olarak adlandırılmıştır. Sultan Dağları ile Emirdağ arasında yer alan bu bölüm, İç Anadolu ile Batı Anadolu arasında geçiş noktasıdır.

**2-Merkezi Ovalık Bölge;** Klasik çağda Lykaonia olarak adlandırılan bölge, Hititler döneminde Lukkalardan veya Luwiler'den ismini almış olabileceği iddia edilmektedir. Babil belgelerinde Konya Lubu olarak bilinmektedir.

**3- Doğu Kesim;** Konya Ovası'nı Toroslar'a bağlayan düzlük üzerinde bulunan ve Ereğli ile Karaman'ı içine alan kesim, Hitit ve Asur belgelerinde Hupışna, Antik Çağda ise Kybistra (Ereğli) ve Landa, Laranda (Karaman) olarak geçmektedir. Hititlerin Kıbrıs adasına uzanan limanlara bağlanan yol olması sebebiyle önemli rol oynamıştır.

**4-Güney Kesim;** Antik Çağda İsaoria olarak adlandırılan kesim, Konya şehrinin güneydoğusundan Akdeniz'e kadar uzanan kesimdir. Bu kesimin doğusu Antik Çağda Pisidia olarak isimlendirilmiştir. Roma imparatorluğu döneminde Konya'dan Silifke'ye kadar olan bölgeye İsaoria denilmiştir. Bölgenin Hititlerde ismi Hulaia ve Tarhuntassa olarak isimlendirilmiştir.

**5-Kuzey Kesimi;** Konya'nın Ankara ile bağlantısını sağlayan kesimde Cihanbeyli, Kulu ve Yunak ilçeleri yer alır. Antik dönemde Galatia'nın bir parçası olarak bilinmekteydi. Demir çağında büyük Frigya'nın bir parçası olan bölge MÖ II. bin yıllarında Zallara olarak bilinmekteydi. Bu kesim tarih boyunca Tuz Gölü'nden sağlanan tuzun ticaretinin yapıldığı alan olarak bilinmektedir (Bahar ve Koçak, 2004).

### **3.1.3.2. En Erken Dönemlerden İlk Tunç Çağ Sonuna Kadar Konya ve Çevresindeki Yerleşmeler**

Paleolitik çağda (M.Ö.1.000.000–10.000) insanlar toplayıcılık ve avcılıkla geçimlerini sağlamaktaydılar. Buzul sonrası dönemde (M.Ö 11.000'den günümüze) insanlar iklim ve doğa şartlarının oluşmasıyla açık alanlara yerleşmeye başlamışlardır. Bu yerleşmeler çoğunlukla su kaynakları ve derelerin etrafında bulunmaktadır. Konya ve çevresinin çok eski bir yerleşme merkezi olduğu yapılan tarih araştırmalarından anlaşılmıştır. M.Ö Bir milyon yıl öncesinden başlayarak M.Ö 5.300 yıllarına kadar gelen sürede yerleşme yerleri daha çok il merkezinin batısında ve güneybatısında kalan Beyşehir Gölü kuzeyindeki Er Baba ve Suğla Gölü kıyısındaki Kürtini'dir (Bahar ve Koçak, 2004).

Oğuz EROL, Konya yakınındaki Dervişin Hanı'nda bulduğu taş aletlerin, kıyı kordonu kumları içinde bulunduğundan yola çıkararak bu aletlerin Konya havzasındaki göl seviyesinin 1.010 m.den 1.006 m.ye çekilmesinden sonra bırakılmış olmaları gerektiğini öne sürmektedir. Konya-Karapınar Yolu üzerindeki Dervişin hanı mevkiinde kum ocaklarında yapılan çalışmalarda çakmaktaşı bulunmuştur. Mesolitik endüstriyi temsil eden M.Ö. 11. ve 19. binlerde göl kumsalları üzerinde gıda arayan insanlara ait olduğu izlenimini vermiştir (Erol, 1971). Doğal çevrenin oluşmasıyla olgun Neolitik dönem yerleşmelerinin Çatalhöyük ve Er Baba'da günümüzden 8.000 yıl önce yabani buğday üretimine başlanmıştır. Antik çağda Lykaonia olarak adlandırılan Konya ve çevresi günümüzde büyük ölçüde Konya Ovası diye adlandırdığımız 1.000 m izohipsinin sınırladığı alanda bulunmaktaydı. Konya-Ereğli arasında günümüzden 23000–17000 yıl önce var olan Konya gölü 9.000 yıl önce 2. kez çekilmeye başlamasıyla ilk yerleşmeler kurulmaya başlamıştır (Bahar ve Koçak, 2004).

Erken dönemde dikkat çeken Konya il merkezine en yakın yerleşme Çatalhöyük'dür. Neolitik döneme ait olan Çatalhöyük ilk üretimciliğe geçişi simgelemektedir. Bu yerleşme Çumra ilçesinin kuzeydoğusundadır ve Konya il merkezine 52 km. uzaklıktadır. M.Ö III. ile II. bin yıl arasında Konya'nın 12 km. güneyinde bulunan Karahöyük yerleşme merkezi dikkati çekmektedir. 1953–1982 yılları arasında Sedat ALP tarafından yürütülen kazılarda, görünen kısım 500–800 m. çapında eski tarihi kentin akropolü olarak ortaya çıkarılmıştır. Karahöyük'te şu ana kadar 27 kat tespit edilmiştir. Etnik olarak Luvililer'e ait olduğu zannedilmektedir. Tarih olarak M.Ö 5.000–1.750 yılları arasındadır ([www.ttk.gov.tr/kazi\\_sonuc\\_lari](http://www.ttk.gov.tr/kazi_sonuc_lari)). Bu alanda yapılan kazılarda 3. ve 2. tabakalar M.Ö. II. binin ilk çeyreğinin başlarına; 1. tabaka ise en geç Asur ticaret kolonilerinin son safhası, yani M.Ö yaklaşık 1.750 civarına tarihlenmektedir. Ayrıca Konya'nın kuzeyindeki Sulutas köyünün 3 km. güneyinde Kaburga Tepesi'nin batısında vadi boyunca bulunan Neolitik, Kalkolitik, İlk

Tunç Çağı, son Tunç Çağı ve Roma dönemlerine ait buluntuların bulunduğu höyükte, Roma-Bizans dönemine ait nekropol alanı da vardır (Bahar, 1996).

### **3.1.3.3. Konya Şehrinde Bulunan Höyükler**

Konya Şehri'nin çekirdeği olan Alaattin Tepesi çevresindeki yerleşmelere göre daha sonra ortaya çıkmıştır. Aslında Konya Şehri'nin bu günkü yerleşim alanı bir bütün olarak incelenirse, Eskiçağda çok sayıda yerleşmelerin olduğu ortaya çıkar. Alaattin Tepesi höyüğünden daha eski yerleşmeler olsa da bu günkü kent gelişimi bu höyük çevresinde gelişmiştir. Alaattin Tepesi'ndeki R.O. ARIK tarafından 1941 yılında yapılan arkeolojik araştırmalar da tamamlanmadan bırakılmış ve kazı sonuçları yayınlanmamıştır.

İlk yerleşmeler döneminde Anadolu'da koyun, keçi ve at evcilleştirilmiş ve bozkır bitkilerinden olan yabani buğday, arpa, mercimek vb. taneli bitkiler üretilmeğe başlanmıştır. İnsanların yerleşik hayata geçmesiyle de doğal olarak doğa tahribi başlamıştır (Atalay, 2005).

Konya yakınında erken Neolitik Çağda M.Ö. 7.000'den sonra başlayan Catalhöyük'te yerleşmede değişik yerleşim katları bulunmuş, höyükte mimari yapı belirli bir gelişim göstermiş ve hiç taş kullanılmadan doğrudan doğruya balçıkla yapılmıştır. Balçıklar saz, saman ve ot ile karıştırılmıştır. Duvarları örme değildir. Konya Kenti'nin içinde kalan Karahöyük'te ise 9,5 m. kalınlığında savunma duvarı bulunmuştur. M.Ö. 3.000-M.Ö. 1.500 arasına yerleşmesi olan Karahöyük'te bulunan savunma duvarı, M.Ö. 2. bin yılın 1. yarısına tarihlendirilmiş ve Hitit devletinin yıkılışına kadar sürmüştür (Foto 3.1). Karahöyük'teki çalışmalar da tamamlanmamıştır (Naumann, 1991). O dönemlerde balçıktan yapılan binalar o günlerden başlayarak 20. yüzyıla kadar devam etmiştir. Konya Ovası'nda inşaat yapımı için kullanılan taşın az olması, alüvyal topraktan yapılan balçık ile

bina yapımını geliştirmiştir. Günümüzde köylerde azalmakla birlikte kerpiç yapı kullanımı hâlâ vardır.

Konya yakınlarında Merkez-Akören-Derbent arasında toplam 106 Eskiçağ yerleşmesi bulunmuştur. Yerleşmelerin büyük çoğunluğu Helenistik-Roma dönemine aittir (Bahar, 2004). Höyük yerleşmelerinde yazılı belgeler bulunamadığı için etnik kökenleri hakkında bilgi edinilememiş ve günümüzdeki adlandırmaları da bulunduğu mevkiin ismine göre olmuştur. BAHAR'ın değişik dönemlerde yaptığı araştırmalar sonucunda Şehir içinde kalan Eskiçağ dönemine ait yerleşmeler şunlardır:

**Alaattin Tepesi:** Şehir merkezinde kentin esas çekirdeğini oluşturan höyüktür. 400x500 m. boyutlarındadır. Höyüğün yüksekliği 24 m.dir. İlk Tunç Çağı ve Geç Demir Çağı arasında yerleşme söz konusudur.

**Aşağıpınarbaşı Höyük:** Ankara Yolu üzerinde daha önce köy iken genişleyen kentin sınırları içinde kalmış 250x200x25 m. boyutlarında kalkolitik dönem ve Roma kalıntıları bulunan bir höyüktür.

**Gevre Höyük:** Demirçağı-Roma arasındaki döneme ait yerleşmeler vardır. Şehir kuzeyinde Ankara Yolu yakınında, Tömek civarındadır.

**Tatlıcak Höyük:** Kentin doğusunda, eski bir köy iken kent sınırlarında kalmış, 200x200x8 m. boyutunda bir höyüktür. M.Ö. II. bin yıllarından Roma dönemine kadarki sürede yerleşmeler bulunmuştur.

**Sulutas Höyük:** Kentin batısında Büyükşehir belediyesi sınırları içine alınmış 750x800 m. boyutunda bir höyüktür. Neolitik devir-Bizans dönemi arasında yerleşmeler vardır. Köy yanında bir nekropol bulunmuş, Bizans ağırlıklı buluntular mevcuttur.

**Sille Yerleşmeleri:** Bizans döneminden kalma kaya ve mağara evleri ve kiliseleri mevcuttur.

**Çakılıçi tepesi:** Sille'nin ilerisinde Tatköy'e yakın bir yerde Neolitik devir-Bizans arası yerleşme yeridir.

**Malas (Ardıçlı):** Kentin kuzeybatısında dağlık alanda Roma-Bizans devri yerleşme eserleri vardır.

**Alakova Höyük:** 100x100x10 m. boyutunda, kentin güneybatısındadır. Üzerinden kentten Kavakköy'e giden yol bulunmaktadır.

**Yaylapınar Höyük:** Prehistorik çağda M.Ö. II. bin yıllarında yerleşilmiş bir alandır.

**Saraçoğlu Höyük:** Kentin doğusunda İlk Tunç Çağı-Bizans arası yerleşmedir. Eskiden köy iken kentin genişlemesiyle kent sınırları içinde kalmıştır.

**Karaarslan Höyük:** Kentin doğusunda eski bir köy iken kent sınırları içine alınmıştır.

**İşgalaman Höyük:** İşgalaman mahallesinde bulunan İlk Tunç Çağı-Roma devrine ait bir höyüktür (Bahar, 2000).

Yukarıdaki yerleşmelerin kuruluş alanları coğrafi yönden incelenirse Sille, Sulutas, Çakılıçi ve Malas höyükleri batıdaki dağlık kesimde, Aşağıpınarbaşı, Gevre, Tatlıcak Alakova, Yaylapınar Saraçoğlu, Karaarslan ve İşgalaman höyükleri de batı kesimde Eski Konya Gölü'ne yakın yerlerde, gölün kalıntıları civarında olduğu görülür. Alaattin Tepesi bu iki grubun ortasında bir yerde bulunur ve alüvyal birikinti yelpazelerinin üzerindedir. İlkçağda yerleşmeler için tarım en önemli geçim kaynağıdır. Çevresindeki höyüklerin çoğundan daha sonra yerleşilmesine rağmen tarım imkânları iyi Alaattin Tepesi Höyüğü diğerlerine göre daha etkili bir gelişme göstererek Roma-Bizans döneminde de varlığını sürdürmüştür.

Kentsel gelişimi yönüyle incelendiğinde Konya Kenti için höyük çevresinde ıınsal istikamette kurulmuş ve gelişmiş kent olarak söylenilebilir. Anadolu'da "höyük (tepe)"

yerleşmeleri çoktur. Günümüzde halk arasında, “höyük” denilince, insanlar tarafından yığma toprakla oluşturulmuş zannedilmektedir. Höyükler, değişik devirlerde üst üste gelmiş yerleşim dönemlerinin enkazlarının yığılması sonrasında oluşmuştur.

Şu andaki kentin kapladığı geniş alanda çok sayıda höyüğün bulunması; alüvyal yelpaze üzerinde dağınık tarım kent ve kasabalarının bulunduğunu gösterir.



Foto 3.1: Konya Karahöyük Tepesi

#### **3.1.3.4. İlk Dönemlerde Yerleşmenin Gelişimi**

Konya Kenti'nin kuruluş devrine ait gelişmesi M.Ö. 300'lerden sonradır. Nispeten parlak geçen Roma dönemine karşılık<sup>21</sup>, Bizans dönemi sönük geçmiştir. İstanbul'a giden yollar üzerinde olması kentin tümünden etkisinin kaybolmasını engellemiştir. Nitekim Türkler ilk fethettiklerinde sönük bir kent bulmuşlardı (Baykara, 1998)

<sup>21</sup> Kentin Romalılar eline geçmesi M.Ö. 133 tarihindedir.

Nüfus yönüyle bakıldığında günümüze ulaşabilmiş kuruluş dönemine ait hiçbir nüfus bildiren belge bulunmamasına rağmen, bazı yerleşim özellikleri ile ilgili tahminler yapılabilmektedir. Anadolu Selçuk Devleti başkent yaptığı döneme kadar kasaba özelliği gösteren kent, 16–18 hektar alandadır ve KONYALI o dönemdeki nüfusu 3–4 bin olarak tahmin etmiştir (Konyalı, 1997). Roma-Bizans döneminde de küçük nüfuslardan bahsedilse de kentin tarım imkânlarının geniş olması, toplu yerleşim olan höyüklerin dışında küçük çaplı çiftlik ve köy gibi dağınık yerleşmelerin olabileceğini akla getirmektedir. Bu günkü İhsaniye Mahallesi'nin Roma döneminde “nekropol”<sup>22</sup> olması ayrıca batıdaki dağlık kesimde bir Roma nekropolunun bulunması bu iddiayı kuvvetlendirmektedir. Burada dağınık tarım yerleşmesinden söz edilirken sel olaylarının sık olması ve yerleşmeyi olumsuz etkileyen, yüksek alanlara göç edilmesini sağlayan bir faktör olabileceği de dikkate alınmalıdır.

Roma İmparatorluğu döneminde Trajan zamanında çok sayıda Rum ve Yahudi tüccar kente yerleşmiştir (Ziya, 1912). İhtimal ki; ulaşım imkânları geniş olan kentte ticaret o dönemde de önemliydi.

Hıristiyan azizlerinden sayılan St. Paul, Konya'ya 2 kez gelmiş ve kent Roma döneminde kutsallık kazanmıştır (Odabaşı, 1998).

Roma döneminde şehir mezarlığı (nekropol), Şatoform'dan başlayarak İhsaniye'ye kadar uzanan geniş bir alanda bulunuyordu. Günümüzdeki toprak düzeyinin 7–8 m. altında kalmıştır. Zamanla Keçili Deresi'nin getirdiği alüvyonlarla toprak altında kalmış ve nekropol tümüyle kapanmıştır (Odabaşı, 1998). Anadolu Selçuklu Devleti döneminde

---

<sup>22</sup> Nekropol; Romalılar tarafından mezarlıklara verilen ad.

yapılan dış kale surları nekropolün bitiş yerinden başlıyordu. Kenti çevreleyen surların Selçuklu döneminde nekropolü dışarıda bırakacak şekilde geçirilmiştir.<sup>23</sup>

Konya Kenti siyasî ve idari yönden bakıldığında Bizans'ın Anatolikon Thema'sına bağlı bir kent olarak görülmektedir. Thema'lar<sup>24</sup> Bizans'ta askeri organizasyon bölgelerini belirten bir terimdir. Kentte Romalı askerlerin bulunması, belki de o dönemin şartlarında normal bir kent sayılabileceğini ortaya çıkartmakla birlikte, bu dönemin karanlıklar içinde kalmış tarihî geçmişi olduğunu belirtmekte fayda vardır. Bizans tarihinde İstanbul kent yapısı tanınmasına rağmen Anadolu kentlerine ait bilgi bulunmamaktadır (Ostrogorsky, 1981). Bizans'ın tutumu Anadolu'yu zayıflatarak İstanbul'a bağımlı hale getirmektir ki; bu da tüm Anadolu kentlerinin gelişiminin aleyhinde olmuştur. Bizans döneminde kentin batısında Büyük Gevale ve Küçük Gevale dağlarında, iki kalenin mevcudiyeti dönemin askeri merkez olduğunu gösterir niteliktedir.

Sonuç olarak; Selçukluların Anadolu'ya akın yaptıkları döneme kadarki 1700 yıllık devrede kuruluş aşamasını geçiren kent, Alaattin Tepesi çevresinde 3.000–4.000 nüfusu geçmeyen tarım kenti konumunda bir yerleşme alanıydı.

### **3.2. Konya Şehri'nin Selçuklu-Osmanlı Dönemindeki Gelişimini Etkileyen Coğrafi Faktörler**

Anadolu Selçukluları 1071 Malazgirt savaşından sonra kısa bir süre içinde Ege ve Marmara'ya kadar olan toprakları fethettiler. İstanbul'u tazyik etmek için İznik'i başkent yaptılar fakat 1. Haçlı Seferleri sonrasında bu ilerlemeleri durdu ve başkent Konya'ya taşındı.

---

<sup>23</sup> Anadolu Selçuklu Devleti'nin 13. yüzyılda yaptıkları kale çevresini dolaşan yol, bugünkü Mareşal Mustafa Kemal İlköğretimi önünden geçen yoldur.

<sup>24</sup> Thema'lar Arap saldırılarına karşı koyma amacıyla örgütlenmiş askerî organizasyonlardır. Konya kimi zaman da "Anatolikon" eyalet sınırları içinde gösterilir.

Konya Kenti'nin Anadolu Selçuklu Devleti döneminde gelişmesi Orta Asya Türk şehirciliği ile de yakından ilgilidir. Çünkü kent, Türklerin yerleşik hayata geçmelerinin önemli bir sürecini göstermiştir.

Orta Asya'da göçebe ve yarı göçebe bir hayata alışık olan Türk milletinin şehir kurma geleneği bulunmuyordu. İran, Hint ve Çin kültürünün etkisiyle kentleşmiş yerlerde şehirli Türkler bulunsa da, Türklerin kurduğu kent sayısı yine de azdır. Konya Kenti'nin Türk tarihindeki önemi ise; bir kasaba yerleşmesi şeklinde aldıkları alanı, doğudan getirdikleri göçebelerle bir Türk Kenti şekline dönüştürmeleridir. Bu süreçte İran kültürünün de etkileri görülmüştür. BAYKARA, Türkiye Türklerinin şehirli oluşumunda Anadolu Selçuklu Devleti'nin özel bir yeri olduğunu bildirir. Ayrıca Türklerin hiç şehirleşmemiş, tamamen göçebe bir kavim olduğunu da şiddetle reddeder. Selçuklu kentlerindeki çarşı düzeni, ticari hayat konusunda alınan tedbirler ve vakfiyelerdeki belgeler Türklerin 11. yüzyıldan beri yoğun bir kentlilik dönemine geçtiğinin belgesidir (Baykara, 2001). Burada BAYKARA'nın tepki gösterdiği Türklerin kenti hiç bilmeyen, kentlilik kültürü hiç olmayan, medeniyet dışı ilkel bir topluluk gibi gösteren kimselere karşı koyduğu tavır ve tepki olarak kabul edilmesi gerekir.

Gerçekten de Türkler göçebe ağırlıklı hayat yaşasalar da kentleşmeye hiç geçmemiş tamamen medeniyet dışı bir topluluk değildi. Son dönemlerde yapılan araştırmalar Orta Asya'da kentlerin varlığını ortaya çıkarmış ve Türklerin yerleşik hayata, siyasî gücü kaybetmemek amacıyla geçmediğini ortaya çıkarmıştır. Günümüz şartlarında göçebelik savunulacak bir olay değildir. 1.000 yıl önce bazı siyasi kazançlar için bu hayat tarzını benimseme de kınanacak bir olay değildir.

Anadolu Selçukluları döneminde Konya'nın gelişimi aynı zamanda Türk tarihindeki kent gelişiminin kronolojisine birebir uymaktadır. Şehir kurma, Türk tarihinin başlangıcından 1.000 sene sonra ortaya çıkmıştır. Siyasi hâkimiyet ele geçirme ve

sürdürmenin göçebe hayatı ile olacağına inanılmıştı. Moğolistan'da yapılan arkeolojik kazılarda eski Türk şehri olarak bilinen bazı yerlerde Türkler hesabına çalışan esir Çinlilerin oturduğu ortaya çıkmıştır. Bilge Kağan'ın ölümünden 13 yıl sonra (734) hükümdar olan Uygur Tenri'de, "Bolmuş İl İtmiş Bilge Kağan" Orhun ırmağı kıyısında ""Ordu Balık" Kenti'ni kurmuştu. Kentsel yerleşime ilk geçen Uygurlar olmuştur. 9. yüzyılda Türklerin 16 şehre sahip olmuş, 10. yüzyılda yerleşik hayata geçiş artmış meyil olmuş ve 11. ile 12. yüzyılda hız kazanmıştır. 11. yüzyılda Oğuzlar şehirde oturanlara tembel anlamına gelen "yatuk" kelimesini kullanmışlardır. 13. yüzyılda ise kalabalık bir nüfusun şehirde oturduğu tespit edilmiştir. Ancak 1219 yılından sonraki Moğol hâkimiyeti Orta Asya'da yeniden göçebeliğe dönüşü başlatmıştır. Moğol hâkimiyetinden sonra Buhara, Semerkand Ürgenç gibi kentlere kervanlar gönderilemez hale gelmiştir (Sümer, 1994). SÜMER'in Türklerle ilgili kentleşme konusunda tespitleri, Anadolu Selçuklu Devleti'nde yaşayan halk ile eş zamanlı şehirleşmeyi ortaya çıkartan bir sonuçtur. 11. yüzyılda Anadolu'ya gelen Oğuzlar, 12. yüzyılda Anadolu'da kentleşmeye başlamışlardır. 12. ve 13. yüzyılda Anadolu'da kalabalık bir nüfus kentlerde oturmaya başlamıştır. Kentteki tarihi eserlerin büyük çoğunluğu da 12. ve 13 yüzyıla aittir. Tıpkı Orta Asya'daki şehirleşmenin olduğu dönemlerdeki gibi Anadolu'da da Türk şehirleşmesini müteakip Haçlı ve Moğol saldırıları başlamış ancak; Anadolu'daki halk göçebeliğe dönmemiştir. Bu da Anadolu'nun fethi ile Türklerin yerleşik hayata geçmesinin kesinleştiği dönemler olarak kabul edilebilir. Konya Kalesi'nin 13. yüzyıl başında inşasına başlanması başkent oluşundan 150 yıl sonradır. Bu da yerleşik hayata geçip geçmeme konusunda hâlâ bocalama olduklarını gösterir.

Kentin başkent olarak seçilmesi kısa zamanda büyümesine imkân tanımıştır. Beşeri etkenler başkent seçiminde ön planda olsa da sonraki bölümlerde ifade edilecek olan Fizikî Coğrafya ve Ekonomik Coğrafya faktörleri de kentin başkent seçiminde rol oynamışlardır.

### 3.2.1. Coğrafi Konumun Konya'nın Gelişimine Etkisi

Şehir, Anadolu'nun ortasında, bu günkü Türkiye sınırları göz önüne alınırsa; doğu-batı doğrultusunda ortanın biraz batısında, kuzey-güney yönünde ortanın biraz güneyinde yer almaktadır. Atatürk'ün Milli Mücadeleyi Ankara'dan yürütmesi ve başkent olarak Ankara'nın kabul edilmesi, Anadolu Selçuklu Devleti'nin de Ankara'nın güneyindeki Konya'yı başkent yapması tesadüfi olmayacak kadar önemlidir. Her iki kentin de ortak noktası; konum olarak Anadolu'nun iç kesiminde olması, denizlere uzaklığıyla ve mütecaviz düşman hattından uzak olması dikkat çekicidir.

35. Osmanlı Padişahı Sultan Reşat zamanında devam eden Balkan Savaşlarının İstanbul'a sirayet edeceği düşüncesiyle, kamuoyuna duyurulmadan Konya'da bir saray yaptırılması ve başkentin Konya'ya taşınması kararlaştırılmıştır. Bu sebeple ayrılan ödenek ile 1912 yılında bir bina yaptırılmış, sonradan vazgeçilerek bu bina Dar'ül Muallimin (Öğretmen okulu) olarak kullanılmıştır. Bu bina bu gün tarihi "Konya Lisesi" binası olarak kullanılmaktadır (Odabaşı, 1998), (Foto 3.2).

Çanakkale'nin düşman tarafından abluka altına alındığı 1915 yılında Osmanlı devletinin başkenti İstanbul'dan Konya'ya getirilmesi gündeme gelmiştir. Konya'nın başkent yapılması o dönemin yaklaşık 20–30 yıl öncesinde Osmanlı ordusunda görev yapmış bir Alman subayı Van der GOLTZ tarafından teklif edilmişti. 1877–1878 Osmanlı-Rus harbinde düşmanın İstanbul önlerine kadar gelmesi üzerine, önce Halep ve Şam'ı daha sonra da Konya veya Kayseri'nin başkent olmasını teklif etmişti (Dinçer, 1997). İstiklal harbi sürecinde, Sivas Kongresi'nden sonra Hey'et-i Temsiliye'nin daha batıdaki bir şehri merkez yapmak istemesi komutanlar toplantısında tartışılmış, Ankara, Konya ve Eskişehir üzerinde durulmuş, sonunda İstanbul'a demiryolu ile bağlı bulunan ve milli teşkilatı kuvvetli olan Ankara en uygun şehir olarak kabul olunmuştu (Tansel, 1991).



Foto 3.2: Konya Lisesi

Konya'yı başkent yapan I. Kılıçaslan'ın, GOLTZ'un ve I. Dünya savaşında Osmanlı devlet adamları ile Atatürk'ün ortak düşüncesi; savaşta düşman eline geçen başkent halk üzerinde yapacağı olumsuz etkiyi bertaraf etmektir. Sahilde, başkent üzerine toplarını çevirmiş bir düşman gemisi, adeta devlet adamları üzerinde korku yaratması, Orta Anadolu'daki kentlerin başkent olarak düşünülmesine yol açmıştı.

Ayrıca her iki kentin başkent oluş zamanları da ilgi çekici ve jeopolitik konuma dayalıdır. Selçukluların ilk fetih dönemlerinde İznik'i, Osmanlıların önce Söğüt'ü, fetihler ilerledikçe Bursa ve Edirne'yi başkent yapmaları, fetih hareketlerine yakın olmak ve koordine etmek amacına yönelik uygulamalardır. Konya ve Ankara'nın başkent oluş dönemlerinin zamanlanması, önce büyük bir düşman saldırıları olan 1. Haçlı seferi ve 1. Dünya savaşı sonrasında Marmara bölgesinde, açıkta, denize yakın, İstanbul, İznik gibi

kentler terk edilerek deniz saldırılarından uzak, düşman gerisinde savunması kolay kentler başkent olarak seçilmişlerdir. Her iki kentin seçilmesinde jeopolitik özellikler dikkate alınarak, güvenlik unsuru ön plana çıkmıştır. Bu düşünceye aykırı olarak, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u başkent seçmesi var ki; Osmanlı'ya saldıracak bir gücün bulunmadığı zamanda ve genişleyen toprakların ortasında, deniz yollarına hâkim bir alanda başkent olarak İstanbul'u uygun görmüştür.

Bu kentlerin orta Anadolu'da olması, doğu ve batı arasında ulaşımın en kolay bir alanda bulunduğu da bir gerçektir.

Konya ve Ankara savunma stratejisi açısından Anadolu'da konumları da dikkat çekicidir. Güneyinde Toros dağları, kuzeyinde Kuzey Anadolu dağları deniz ile irtibatını güçleştirip doğal savunma hatları oluşturmaktadır. Anadolu'ya Türkler tarafından yapılan fetih hareketleri ve Türklere karşı yapılan işgal hareketleri kuzey ve güneyindeki denizler yoluyla olmamış genellikle doğu-batı doğrultulu olmuştur. Günümüzde sınırdan ve düşman hattından uzak güvenli kent modeli, gelişen uzay ve havacılık teknolojisi karşısında eski önemini yitirmiş ancak tarihte kentlerin gelişimine önayak olmuş bir unsurdur.

Anadolu'da Türklerin İznik ve Konya'yı başkent seçmesi, daha önce Orta Asya kentlerinden farklı olarak yeni bir kent oluşturma şeklinde değil, var olan bir kenti başkent yaparak, geliştirme şeklindedir. Hâlbuki Orta Asya'da başkent olarak kullanılan kentler yeni kurulan kentlerdendi. Günümüzde bile dünyanın bazı ülkeleri başkenti yeni oluşturmuşlardır. Örneğin, Brezilya'nın Brasília'yı başkent yapması ve daha önceki dönemlerde Abbasîler'in Bağdat'ı kurması tamamen yeniden bir kent kurarak başkent oluşturma şeklinde geçmiştir.

Sonuç olarak; Anadolu'da kurulan 3 büyük Türk devleti Anadolu Selçuklu devleti, Osmanlı imparatorluğu ve Türkiye cumhuriyeti, fetih ve ilerleme dönemlerinde düşmana

yakın yerlerde olan Marmara bölgesinden başkent seçerken, düşman saldırılarının olduğu gerileme dönemlerinde Orta Anadolu kentlerini başkent seçmiştir.

### **3.2.2. Konya Şehri'nin Selçuklu-Osmanlı Döneminde Kentsel Gelişimi Etkileyen Fiziki Coğrafya Faktörleri**

#### **3.2.2.1. Doğal Çevre**

Kuruluş döneminde yerşekillerinin yerleşime etkileri konusunda söz edildiği gibi kent, ovanın bitiminde kurulmuştur. Orta Asya'dan göçebe ve yarı göçebe olarak gelen Türk toplulukları alışık olmadığı yerleşik hayata hemen geçememiş, safha safha geçmiştir. Türklerin kentleşmesinde Orta Asya kent hayatının izleri görülmektedir. Orta Asya kentleri bozkırlarda kurulmuştu. Uçsuz bucaksız steplerde göçebe ve yarı göçebe hayatı Türk topluluklarını yayılcılığa iten bir sebep olarak görülebilir ve coğrafi şeklin insan üzerine etkisine güzel bir örnek olarak verilebilir. Aynı şekilde Ruslar ve Moğollar da steplerde yaşaması istila ve yayılcılık hareketlerini tetikleyen sebeplerdendir. Bu konuda S. GÖNEY'in devletlerin stratejisini oluşturması açısından görüşleri şu şekildedir: *“Step kavimlerinin tarihteki üstünlüğü, hayat tarzlarının icabı olarak çok fazla hareketli olmalarında aranır. Step kavimleri enerjik ve hareketlidir. Bununla beraber step kavimlerinin kurduğu büyük imparatorluklar devamlılık göstermemiş, çoğu kısa ömürlü olmuşlardır.....Bir devletin siyasî organizasyonunu kurması, geliştirmesi ve devam ettirmesinin esası, toprağa sıkıca bağlanmak; adeta yapışmaktır. Devlet toprağa ne kadar yapışır ise, ömrü o derece uzun olur. Hâlbuki step imparatorlukları, daha ziyade göçebe kavimlerden meydana geldiğinden ömürleri az olmuştur.”*

Orta Asya'da kurulan devletlerde Türkler göçebeliği siyasî üstünlük sağlayan bir yaşam biçimi olarak görmelerine rağmen aynı adetlerini Anadolu'da devam ettirmemişler ve yerleşme hayatına geçmeyi kesinlikle kabul etmişlerdir. Öyle ki; Orta Asya'da hiç alışık

olmadıkları denizcilik hayatına dahi geçmeye çalışmışlar Sinop ve Alanya'da tersaneler kumuşlardır. Her ne kadar Anadolu'da kalıcı ve yerleşik devlet olmaya kesin azmetmiş olsalar da, Türk denizciliğinin ilk dönemler acemilikle geçmiş ve kıyı yerlerinden ziyade Anadolu içindeki stepler daha fazla rağbet görmüştür.

Konya Kenti, Türk topluluklarının yerleştiği dönemde batısı dağlık ve ormanlık olan yerler Orta Asya'nın Himalayalar, Tanrı ve Altay dağlarını hatırlatırken, doğuda Ereğli'ye kadar uzanan düzlük alanda stepleri hatırlatan özelliğe sahiptir. Kentin doğusu ise bataklıklardan oluşmuş bir göl durumundaydı. Buna göre başkent olarak seçilen ve kısa bir süre sonra Anadolu'nun en büyük kenti olan Konya güneyi bağlık bahçelik, batısı dağlık-ormanlık doğusu gölden oluşan manzarası güzel ve Orta Asya'nın kopyası bir kent panoramasını hatırlatır.

Şehir iklimi Orta Asya'nın karasal iklimi ile birebir uyuşan bir özelliğine sahip olması da kentin nüfusunun büyümesinde etkili olmuştur. Şehir çevresi İran-Turan step bitki örtüsüne sahip olması da Orta Asya ile uygunluk taşıyan bir başka özellik olarak ortaya çıkar.

İklim özellikleri açısından bakılacak olursa; Orta Kuşağın çok soğuk olmayan karasal iklimi insanların yoğun yaşadığı yerler olarak önümüze çıkmaktadır. İklim unsurlarından insan nüfusunu çeken su ve yağış faktörü Anadolu Selçuklu döneminden günümüze kadar hep aynı kalmamıştır. Günümüzden 600 yıl öncesinde havalar soğumuş, buzul devrini hatırlatan hatta bazı araştırmacıların "Küçük Buzul Çağı" dediği bir devre başlamıştır. Son 150 yıldan beri havaların gittikçe ısındığı ve buzulların eridiği görülmektedir (İnan, 2006). İNAN'ın belirttiği 600 yıl öncesinde başlayan havaların soğuması dönemi Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkıldığı ve Karamanoğulları'nın kente hâkim olduğu döneme rastlar. Son 150 yıllık ısınma dönemi ise, 19. yüzyıldadır. Nitekim kentte son 1.000 yıllık tarih içerisinde ilk dönemler de yağış gayet düzenli ve yeterli iken

19. yüzyılda tarih kayıtlarına geçmiş çok sayıda kuraklık tespit edilmiştir. Küresel iklimin değişmesinde yapılanlar ile Konya Kenti'nin iklimi konusunda yazılan tarihi kayıtlar, 3.3. bölümde verilen seyyahların notları ile de birebir örtüşmektedir. Yağışların Anadolu Selçuklu Devleti döneminde çok olması beşeri etkilerin yanında bir Fiziki Coğrafya unsuru olarak kent gelişimine olumlu katkılarda bulunmuştur. Osmanlılar döneminde kent daha önceki siyasi fonksiyonlarını kaybetmesiyle tarım kenti haline dönmüş, yağışların azalması da kent gelişimini olumsuz olarak etkilemiştir.

Sonuç olarak; kentin ilk gelişim döneminde Selçuklu Türklerinin Konya'yı başkent seçmelerinde doğal etkenler; Orta Asya coğrafyasının Türk topluluklarının karakteri üzerindeki etkisi, Türklerin coğrafyayı algılama yönleri konusundaki birikimlerde önemli olmuştur.

#### **3.2.2.2. Selçuklu-Osmanlı Döneminde Şehir Hidrografyası**

13. ve 14. yüzyıllarda Konya'yı görmüş seyyahlar eserlerinde Selçuklu su iletim sistemi olan Konya içme suyu sisteminden ve akarsulardan bahsetmişlerdir. Konya'nın bağ ve bahçelerini övmüşlerdir.

Anadolu Selçuklu Devleti'ne başkent olduğundan Cumhuriyet dönemine kadar Konya Kenti genel görünümü itibarıyla Batı ve güneybatısı dağlık doğu kesimleri de bataklık haldeydi. Kentin çevresinin bataklık olması o dönemler için her hangi bir su ihtiyacının olmadığı ve kentin bulunduğu alana dağlardan su akımının fazla olduğu konusunda bir fikir verebilir. Ovaya açılan yolların bataklık ve çamurlu olduğu tarih kayıtlarında bulunması ulaşımı güçleştirdiğinin delilidir. 20. yüzyılda yapılan drenaj, yeraltı suyunda seviyesi düşmesine yol açan etkenlerdendir.

Eski dönemde yeraltı sularının çok olduğu dikkate alınırsa kentte tarım imkanının yüksek olduğu, aslen fonksiyonu ticaret olan kentin tarım açısından da büyük ölçüde kendine yeter olduğu söylenebilir.

Anadolu'da Pers işgali sırasında Lidya Satrapı Cyrus-Xenophon'un "Onbinlerin Dönüşü" adlı eserinde; Anadolu'yu baştanbaşa geçerek Konya'da 3 gün oturmuştur. Bu dönemde Konya'dan kent (Polis) olarak bahsedilmiş ve Cyrus'un orduları dinlenme amacıyla Konya'yı seçmiştir. Konya'yı seçmesinin sebebi kentin kuruluş yeri seçimi konusunda bilgiler içermektedir. Bunlar; "güvenliğin kolayca sağlanması ve ordunun ihtiyacını karşılayabilecek kadar bol su kaynaklarının olmasıdır. Bir genelleme yapılacak olursa Konya kuzeydeki bozkırlar ile güneydeki dağlar arasında yiyecek bulmada en uygun yerdir. Coğrafyacı Strabon (M.Ö 64-M.S 21) da Konya hakkında suyun bol olarak bulunabildiği yer olarak bahsetmektedir. Zengin otlak alanların bulunduğunu da ifade etmiştir (Doğan, 2003).

Konya'da ilk çağlarda bir kent olduğu günümüzdeki yerleşmelere kıyas edildiği zaman kasaba büyüklüğünde olduğu dikkate alınırsa o dönemde batı ve güneybatısında bulunan dağlardan kaynağını alan suların bu kente rahatlıkla yettiği hatta su fazlalığı olduğu söylenebilir.

İlk Hıristiyanlık döneminde Konya'ya gelen Paulus dönemindeki belgelerden 20. yüzyıla kadar geçen sürede kenti sık sık sel bastığı ifade edilmiştir. Halk arasında "Konya'nın ölümü sudan olacaktır." atasözü de bu acı hatıraların yaşandığının delilleridir. Selçuklu döneminde kale çevresinde hendeklerin yapılış amacı savunma ile birlikte kent için tehlikeli olabilecek selleri engellemedir (Doğan, 2003).

Evliya Çelebi ve kente gelen pek çok seyyah Konya'yı anlatırken Doğu ve Kuzey kesimindeki gölcüklerden bahseder (Eravşar, 2001). Kastedilen bu bataklıklar Aslım

Bataklığı olmalıdır. Aynı dönemlerde Meram Çayı kentin içinden geçtiği için değirmen de çalıştırdığı bildirilmiştir. Haçlı seferleri esnasında Meram Bağlarında sulama sistemi olduğundan bahsedilmiştir (Doğan, 2003).

Konya Kenti'nde Selçuklular öncesinde Meram Çayı'nın sularını kent merkezine akıtan kanal sistemi bulunuyordu. Bu sistem Selçuklu ve Osmanlı döneminde de onararak veya yenisi yapılarak değiştirilmiştir.

Kente gelen ırmakların büyük çoğunluğu 1967 yılında Altınapa Barajı'nın su tutması sebebiyle kentin batısında bulunan tren yolunun doğusuna geçemez hale gelmiştir.

Konya kent merkezinde 1970'li yıllara kadar akan çayların büyük çoğunluğu, Selçuklular döneminden kalma sulama kanallarıdır. Eski dönemde Meram Çayı'nın fazla suları kent içini sulamak amacıyla kente yönlendirilmiştir. Altınapa Barajı yapılıncaya kadar kenti sulayan, bağlık-bahçelik hale getiren kaynakların çoğu günümüzde kullanılmamaktadır. Alüvyon yelpazesi içinde kurulan ve çizgisel akışı olmayan arazideki su kanalları aynı zamanda sel baskınlarını da önleme gibi işleve de sahiptir.

Konya kent merkezinden akan ırmaklar aslında Selçuklulardan kalma kanal sistemleridir. Hangisinin doğal akışı olduğunu tespit etmeye imkân yoktur. Çünkü defalarca onarımları ve yer değişiklikleri yapılmıştır. Büyük çoğunluğu küçük derelerin ıslahı ve yeni kanal inşası şeklinde oluşturulmuştur. Şehir içi ırmaklarının zeminleri ve kenarları taşkınları önlemek için parka taşlardan döşenmiş şekilde bulunuyordu.

Kentte bulunan başlıca Kanallar/ırmaklar Konya Kenti su tarihi konusunda araştırma yapan DOĞAN şu şekilde ortaya koyulmuştur:

**Şehir Irmağı;** Meram Deresi'nin solunda Meram Merkezi, Aşkan Yöresi, Meram Devlet Hastanesi ve Alaattin Tepesi'nin güneyinden geçerek Karma İlköğretim Okulu'na kadar bağlara su veren çaydı. Bundan içme suyu da temin ediliyordu (Doğan, 2003). Şehir

ırmağı suların fazla olduğu dönemlerde Fenni Fırın, Köprübaşı, İşgalaman yoluyla Aslım Bataklığı'na kadar uzanan bir ırmaktı. 1970'li yıllardan sonra suları kesilmiştir.

**Yaka Irmağı;** Meram Deresi'nin solunda Meram Deresi'nden ilk su alan ırmaktı. Eski kayıtlarda "Gedekales" olarak geçen Bizans ve Selçuklu dönemlerinde sayfiye yeri olan Yaka yöresini, Tıp Fakültesi civarını ve Hocacihan bağlarını sulayan bu ırmak kısmen faal haldedir (Doğan, 2003). Akış alanları yeşillik alan olduğu için yılda birkaç kez su verilmektedir. Kanallar günümüzde ıslah edilmiş haldedir.

**Sahip Irmağı;** Meram Deresi'nin sağındadır. Selçuklu vezirlerinden Sahip Ata Fahrettin Ali tarafından açılmış olup Meram Merkezi'nin memba tarafından sağ kesiminden su almakta Tavusbaba Türbesi'nin önünden geçerek Meram bağlarının yukarı kısımlarını sulamakta ve Anasultan mezarlığında sona ermekte bu günde kullanılmaktadır (Doğan, 2003). Yaka Irmağı'nda olduğu gibi belirli aylarda su verilmektedir. Irmağın bulunduğu alan yeşilliktir.

**Karahüyük Irmağı;** Meram deresi'nin sağındadır. Lalebahçe Irmağı ile eşit su almaktadır. Bu ırmak Meram içinde yer yer bahçelerin içinden geçmekte, Yorgancı Semtinde ikiye ayrılmaktadır. Batıya giden ırmak Konya-Hatıp yolunda diğer ırmakla birleşmektedir. Diğer ırmak ise; Pir Hasan semtini suladıktan sonra Karahüyük arazisine su vermekte ve ova içinde kaybolmaktadır (Doğan, 2003). 1975–1976 yıllarında faal olan ırmak suyu günümüzde azalmıştır. Kısmi zamanlarda kontrollü olarak su verilmektedir.

**Lalebahçe Irmağı;** Meram Deresi'nin sağındadır. Meram bahçelerinden geçerek Lalebahçe semtini Konya-Hatıp yolunu aşarak ilerideki Harmancık Köyü'nün arazisini sulamakta ve ova içinde kaybolmaktadır (Doğan, 2003). 1975–1976 yıllarında faal olan ırmak günümüzde bazen su verilen kanal durumundadır.

**Bürümcek Irmağı;** Meram Deresi'nin solundadır. Mansap tarafından sol kesimden su almakta ve Bürümcek yöresini sulamaktadır (Doğan, 2003). Meram Eski Yol civarından geçen günümüzde zaman zaman su verilen ırmaktır.

Meram Deresi'nde Müfti Gediği'nden ileride kent merkezindeki bağ ve bahçelere su veren 2 ırmak daha vardır. Bunlar Kovanağzı ve Gümüş ırmaklarıdır.

**Kovanağzı Irmağı;** Müfti Gediği'nden sonra Konya bahçelerini sulayan bu ırmak daha sonra Kovanağzı bahçelerini sulayıp demiryollarından geçerek Konya-Karaman yoluna ulaşıyordu (Doğan, 2003).

**Gümüş Irmağı;** Konya-Hatıp Yolu üzerinde yanında sarnıç bulunan köprü yanından ikiye ayrılmakta, Gümüş Irmağı olarak bilinen kol; Aydoğdu, Çaybaşı üzerinden Mengene'ye ulaşmaktaydı (Doğan, 2003). Diğer kol Kömürcü Camii önünden geçerek Konya bahçelerini suladıktan sonra Konya-Karaman yolunu Şakalak Köprüsü yanında kesip bir başka yoldan Mengene'ye ulaşıyordu. Ulurmak semti bu çaydan adını almıştır. Çaybaşı semtinde suyun azalmasından sonra bağ ve bahçelik alan kullanımı kalkmış ve bahçeli evler çok katlı kullanım alanı olmuştur. Günümüzde bu alanlar Meram ve Karatay Belediyelerinin öncülüğünde toplu konut sahaları haline gelmiştir.

Konya Kenti içine su taşıyan ırmaklar ve kanalların çoğunun mevsimlik akış karakterinde olması, kent içinde suyu toplayacak bazı tedbirlerin alınmasına yol açmıştır. Bağlarda suyu toplamak için “puşta” adı verilen su toplama kanalları yapılmıştır. Puşta, üzüm bağları arasında yapılmış, derinliği insan boyuna yaklaşan su toplama çukurlarıdır. Yağışın az olduğu aylarda akarsulardaki su azalmasını karşı alınmış bir sulama tertibatıdır. Kanallarla getirilen sular evlere verilmekte ve puştaların arası su ile doldurularak toprağın suyu emmesi sağlanıyordu. Eğimli çukurluk-tepelik olan puştaların içindeki suyun bitki ile direk temas etmeden toprağın nemini alması gerekiyordu. Günümüzde eski bağlık

alanlarda yerleşime açılmayan yerlerde hâlâ eskiden kalma puştalar bulunmaktadır (Foto 3.3 ve 3.4).



Foto 3.3: Bağ Evlerinde Yapılan Puştalar ve Arka Tarafı Günümüzdeki Yapılaşma Alanları. Fotoğraf Mengene Caddesinden çekilmiştir.



Foto 3.4: Puştaların Boy Kesiminden Görünümü. İç kesime su doldulur ve yüksek kesimde dikili üzüm bağlarının nemi alması sağlanırdı. Fotoğraf Mengene Caddesinden çekilmiştir.

Yukarıda söz edilen ırmaklardan günümüzde kadar akışını devam ettiren yoktur. 1970’li yıllara kadar kısmen akış gösteren ırmaklar, Beyşehir Gölü tahliyesine suyun az gelmesi ve Altınapa Barajı’nın yapımıyla suları kesilmiştir. Tarım yapılan sahalarda suların azalmasıyla sondaj kuyularına yönelme olmuş bu da yeraltı sularının aşırı kullanımıyla çekilmesine yol açmıştır.

Tarih boyunca ve günümüzde Konya’ya içme ve kullanma sularını sağlama; suyun künkler ve kanallarla getirilmesi, Havzan su deposunda toplanarak şehir içine dağıtılması şeklinde olmuştur.

13. ve 14. yüzyıllarda Konya’yı görmüş meşhur seyyahlar eserlerinde Selçuklu su iletim sistemi olan Konya içme suyu sisteminden ve akarsulardan bahsetmiş ve Konya’nın bağ ve bahçelerini övmüşlerdir. Şehrin suyunun batıdaki dağlardan geldiği tüm kayıtlarda geçmektedir.

### **3.2.3. Selçuklu-Osmanlı Döneminde Beşerî Coğrafya Faktörlerinin Şehir Gelişimine Etkileri**

#### **3.2.3.1. Selçuklu-Osmanlı Döneminde Nüfus**

Konya Kenti ilk kurulduğu dönemlerde bu günkü Alaattin Tepesi'nde bulunuyordu. Araştırmacılar Selçukluların Konya'yı fethettiği dönemlerde sadece Alaattin Tepesi üzerinde bulunan kentin nüfusunun en fazla 3.000–4.000 civarında olabileceğini değişik kaynaklarda ifade etmişlerdir.

Konya hakkında Bizans-Roma dönemine ait bilgiler çok azdır. Muhtemelen o dönemde çok önemli bir merkez olmaması sebebiyle fazla nüfuslanamamıştır.

#### **3.2.3.1.a) Selçuklular Döneminde Nüfus**

Konya başkent yapıldıktan kısa bir süre sonra, fetihleri yakından takip etmek ve İstanbul'u tazyik etmek amacıyla başkent İznik'e taşınmış, Haçlı Seferleri'nin başlamasıyla Konya yeniden başkent olmuştur.<sup>25</sup>

Kentin büyümesi Anadolu Selçuklu Devleti'ne başkent olmasından sonradır. 11. yüzyılda kent Selçukluların eline geçmesine rağmen, 12. ve 13. yüzyıllar en geliştiği dönemler olmuştur. 12. yüzyılda her ne kadar kent başkent olsa da gelişemeyişinin sebeplerinden birisi de göçebe hayat yaşamaya alışmış Türk topluluklarının, Anadolu'ya gelir gelmez, kentler yerine kırsal kesimlerde yerleşmiş bulunmasıdır. Nitekim Konya'daki tarihi yapıların çoğunluğunun 12. yüzyıl sonu ve 13. yüzyıl başında olması da bunu kanıtlar.

---

<sup>25</sup> İ.H.KONYALI'nın Konya Tarihi adlı eserinde iddiasına göre Konya önce başkent yapılmış daha sonra başkent İznik'e taşınmıştır. Haçlı seferlerinden sonra kent, 2. kez başkent yapılmıştır.

Selçuklu dönemine ait kayıtlarda her hangi bir nüfus verisine rastlanılmamıştır. Ancak nüfus; iskân sahasının kapladığı alan, cami, mescit, anıtlar gibi unsurlara dayalı olarak ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır (Baykara, 2001).

1190 yılında Alman Haçlıları Konya'yı Köln kadar büyük bir kent olarak tarif etmektedirler. O dönemde Köln Kenti 20–30.000 bir kent olduğu ifade edilmektedir. Bu ifadeye dayanarak Konya'nın fethedildikten 120 yıl sonra 10 kat büyüdüğü ifade edilebilir (Alptekin, 1998).

Baykara, 1.210 öncesinde Selçuklu kentlerinin 2.000–20.000 arasında nüfuslarının olduğunu ve en kalabalık kent olan Konya'nın 20.000 olduğunu bildirmektedir. 13. yüzyıl ortalarına gelindiğinde Konya nüfusu, 60.000 olarak tahmin etmektedir (Baykara, 2001). Bu nüfusun da 10'da 1'i gayr-i müslim olduğu tahmin edilmektedir (Gül ve diğerleri, 2003). 2 asır içinde nüfusun hızla artması başkent olması ile açıklanabilir. Başkentte yönetim fonksiyonlarında çalışan nüfus, askeri nüfus, eğitim kurumlarında bulunan nüfus ve yüksek gelire sahip devlet görevlilerinin ev ve işyerinde çalışan hizmetliler de nüfusun artmasına sebep olmuştur.

Anadolu Selçuklu Devleti'ne başkent olduktan sonra nüfus artması, yukarıda açıklanan nedenlerle açıklansa da; aslında bu dönemlerle Anadolu'nun ve Konya'nın aynı zamanda en kaosu yıllarıdır. Çünkü 12. yüzyılda Haçlı Seferleri, 13. yüzyılda Moğollar, 14. yüzyılda da Anadolu'da kurulan Türk beyliklerinin mücadele alanı olması, kent savunmasının iyi olmasından dolayı çevreden kente göç olayını tetiklemiş, kentin savaş alanı durumuna düşmesi de kentten çevreye daimi veya geçici göçe neden olmuştur.

Karamanoğulları döneminde de hafiflemek ile beraber aynı kaosu yıllar devam etmiş, kent Osmanlılar'ın eline geçinceye kadar hızlı nüfus hareketleri olmuştur. Bu nüfus hareketleri kısa ve uzun vadeli olarak gerçekleşmiştir.

### 3.2.3.2.b) Osmanlılar Döneminde Nüfus

1467 yılında kesin olarak Osmanlı sınırlarına katılan Konya'da yapılan tahrirlerden Osmanlı dönemi nüfusu hakkında bilgiler elde edilebilir. Osmanlı döneminde tahrirler, 25 yılda bir yapılır ve bazı zaruretler, icaplar ve yolsuzluk şüphesi üzerine daha önce de yapılabilirdi.

Yapılan ilk tahrirde 1466/881 yılında Karaman İli 11 vilayet ve 2 nahiye olarak kayda geçmiştir (Konyalı, 1997).

Selçuklular ve Karamanoğulları döneminde Konya mahalleleri ve nüfusları hakkında geniş ve kesinlik ifade eden bilgiye rastlanılmamıştır. KONYALI'nın yaptığı araştırmaya göre; nüfusların tetkik edilebileceği "İlyazıcı Defterleri" Osmanlı öncesi ve Osmanlı'nın ilk dönemlerinde önemli bilgi veren kaynaklardandı. Ankara Kuyud-u Kadime Arşivi'nde 256 numaralı kayıta, 881 yılına ait Osmanlılar'a ait bilgiye rastlanılmıştır. Bu kayıta mahalle adları verilmiş ancak nüfus kaydına rastlanılmamıştır (Konyalı, 1997 ).

Hicri 906/miladi 1500 yılında yapılan tahrir defterinde de nüfus tespit edilememiştir.

Yine KONYALI yaptığı bir araştırmada İstanbul Başvekâlet Arşivi 63 numara kaydı ile verdiği Hicri 924/Miladi 1518 yılında Yavuz Sultan Selim zamanında, Kemal Paşazade tarafından yapılan Konya yazımında Konya mahalleleri ve mahallelerdeki mükellef erkek nüfus verilmiştir. Bu dönemde Konya'da 79 mahalle bulunmaktaydı (Konyalı, 1997).

Konya müzesinde bulunan 970–971 hicri/1561–1562 miladi yıllarını içeren Kanuni devrine ait "Konya Şer'iyye Sicil Defteri"nde 170 mahalle adı verilmiştir. Bu dönemde "Yaka, Karahöyük, Dere, Aymanas, Hocacihan, Hocafakih, Yeni Kışla köyleri gibi şehrin dışındaki bağ ve köyler Konya mahalleleri arasında yer alıyordu. Kanuni Sultan Süleyman devrinde Konya'da 1'i Gayri Müslim olmak üzere 89 mahalle, 2 cemaat (aşiret), 957 hane (935'i Müslüman, 22'si gayri müslim) bulunmaktaydı. Kayıtlara 1.345 nefer olarak

geçmişti (Konyalı, 1997). Bu dönemde nüfus yaklaşık 1.000 hanede 5.000–6.000 civarında olmalıdır. Ancak o dönemde medrese talebesi, köle, asker, din görevlileri gibi nüfusun varlığı da dikkate alınarak yaklaşık 10.000 civarında bir nüfusun olabileceği dikkate alınmalıdır.

III. Murat adına 992 h/1584 m. yılında Ankara Kuyud-u Kadime arşivinde 104 numarada kayıtlı Konya tahrir defterinde bulunan mükellefler ve mahalle adları yazılıdır. 123 mahallenin ve 3.654 erkek mükellef nüfusun bulunduğu tespit edilmiştir. KONYALI en az erkek nüfusu kadar da kadın nüfusun olduğundan hareketle kent nüfusunu 7.308 yetişkin olarak hesap etmiş ancak buna çocuk nüfusunu kaydetmemiştir. O günkü şehircilik şartlarında çok fazla nüfusunu barınamayacağını ifade ederek 1.831'deki nüfus sayımını göstermiş ve Konya'da o dönemde 12.457 olduğunu ifade etmiştir (Konyalı, 1997). Ancak MUŞMAL, yaptığı araştırmada KONYALI'nın aksine 1584 nüfusunu 18.491 olarak tespit etmiştir ki; bu gerçeğe daha yakındır (Muşmal, 2000).

Burada KONYALI'nın 1831'deki nüfusu dikkate alarak 1584'deki nüfusun çok fazla olduğunu şeklinde kanaate varmasından dolayı, o dönemdeki şehirlerde fazla insan barınamayacağı şeklindeki ifadeler üzerinde durmak istiyoruz. İ.H. KONYALI, tarihi kayıtları her yönüyle inceleyen dikkatle araştırma yapan bir yazardır. “Konya Tarihi” adlı eserinde her yönüyle bu özelliği kendisini hissettirmektedir. Bu eserinin 256. ve 257. sayfalarında 1831–1927 yıllarının nüfus karşılaştırmalarını yaparken 1584 yılındaki nüfusun 1831 yılına kadarki gelişimi konusunda yorum yapmaktan kaçınmıştır. Kanaatimizce 1584 yılında 7.308 olarak verdiği yetişkin nüfusa çocukların da katılımıyla en az 2 kat 14.000–15.000 gibi bir rakam ortaya çıkacaktır. Buna göre 16. yüzyıldan 19. yüzyıl başına gelindiğinde Konya nüfusunda ciddi bir düşüş meydana gelmiştir. Fakat bu anormal sayılmamalıdır. Çünkü 16. yüzyılda Osmanlı'nın ileri olduğu, tarım ve küçük sanayi sayesinde kentlerin çok nüfuslu olduğu, duraklama ve gerileme döneminde -

özellikle kapütilyasyonların etkisiyle- ekonomik çöküş ve o devir şartlarında kentsel fonksiyonunun azalmasıyla, kentten köye göç ihtimali üzerinde durulmalıdır. Ayrıca Selçuklular döneminde sulak bağ ve bahçe tarımının daha sonraki yüzyıllarda iklim değişmesine dayalı olarak, tedrici bir yağış azalmasına doğru gittiği ve kentin tarımsal fonksiyonunun azaldığı, kısmen bataklık halde bulunan Konya Ovası'nın bataklıklarının çekilmesiyle muhtemelen kentten ovaya doğru bir göçün olabileceğini de akla getirmektedir. Karaman eyaletinin "Paşa Sancağı" olan Konya eskiden beri idari fonksiyona sahip olmasıyla nüfusunu tümünden kaybetmemiş fakat bazı fonksiyonlarının kaybolmasıyla nüfusu azalmıştır.

MUŞMAL, OĞUZOĞLU'nun 16. yüzyıl sonunda Konya nüfusunun 16.000, 17. yüzyıl ortasında da 20.000 nüfusa eriştiğinden de bahseder. Aynı dönemde Konya'ya gelen ve Konya'dan giden insanlar olduğunu, bilhassa eşkıyadan bıkararak batı Anadolu'ya göç eden insanlar olduğundan bahsetmesi 17. Yüzyılda nüfusun hareketli olduğunu gösteren bir delildir. (Muşmal, 2000).

17. yüzyıl öncesi dönemlerde nüfus tespitlerinde "Tahrir Defterleri" kullanılırken, bu yüzyılda "Avarız Kayıtları" da kullanılmaya başlanmıştır. Avarız kayıtları, avarız vergisinin tahsili için oluşturulan birimlerdir. Avarız vergisi; Osmanlı döneminde olağanüstü durumlarda alınan daha sonra normal zamanlarda da alınmaya başlanan bir vergi idi. Hane hesabına göre düzenlenmiş, evli ve bekâr erkekler grubunu ifade eder. MUŞMAL, 1642 tarihli Konya avarız kayıtlarına dayanarak 17. yüzyıl Konya nüfusunun tespit etmeye çalışmıştır. MUŞMAL, Konya için 1 avarız'ın 10 haneye karşılık geldiğini, 1642 yılında Konya'da 242 avarız bulunduğunu ve muafarla birlikte 300 haneye ulaştığını ortaya çıkarmıştır. Pek çok araştırmacı hane başına 5 kişi olduğunu kabul ettiğinden yola çıkarak Konya Kenti'nin 1642'de 3.000 hane ve 15.000 nüfusu olduğunu ifade etmiştir. Bunun

dışında ilmiye, askeriye vb. sınıfları da hesaba kattığı 1660 yılında 18.810 rakamını kent nüfusu olarak vermiştir.

OĞUZOĞLU yaptığı araştırmada Konya Kenti'nin 17. yüzyıl ikinci yarısında % 16'sı gayri Müslim (2.968 kişi) olmak üzere 18.550 olarak çıkarmıştır (Oğuzoğlu, 1980).

Salnameler, 19. yüzyıl ortası ve 20. yüzyıl başına kadarki dönemde vilayetlerin il yıllıklarıdır. Sosyo-ekonomik verilerin elde edildiği salnamelerin bir kısmında nüfus detaylı açıklanırken bir kısmında da nüfus verileri yer almamıştır.

1868 yılında Sultan Abdülaziz döneminde yayınlanan 1. salnamede Konya nüfusundan bahsedilmemektedir. 1869 yılında yayınlanan 2. salnamede kentte 5884 hanede 19.562 nüfus gösterilmiştir.<sup>26</sup> 1303/1886 yılında II. Abdülhamit döneminde yayınlanan 19. salnamede 143 mahalle, 8558 hane olarak verilmiştir. Yine Abdülhamit döneminde hazırlanan 27. salnamede 1314/1889 yılında yapılmış ve 9220 hane, 147 mahalle 45.773 nüfus olarak tespit edilmiştir (Eminoğlu, 2006).

Osmanlı İmparatorluğu'nda modern anlamda ilk nüfus sayımı 1830-1831 tarihinde yapılmıştır. O dönemde Karaman Eyaleti olarak bilinen Konya nüfus sayımına Koca Yusuf Paşazade Nazif Bey görevlendirilmiştir. Buna göre Konya'da 5.162 hanede 7.906 yetişkin (%63), 4.302 çocuk (%35), 114 yaşlı (%1) tespit edilmiştir. Ayrıca bunların %1'i asker (Asakir-i Mansure'de) olarak kayda geçmiştir (Gül ve diğerleri, 2003).

Ancak yapılan bu sayımda 12 yaşından büyük olanların yetişkin sayıldığı ve devlet hizmetinde çalışan görevlilerin sayıma dahil edilmediği de dikkate alınmalıdır.

GÜL ve arkadaşları muafı 5.000 sayarak, yaklaşık 30.000 rakamını 1.831 yılı Konya nüfusu olarak tahsis etmişlerdir. Kanaatimizce o dönemde nüfus piramidinin alt kesimlerinin kabarıklık olduğu dikkate alınır; 12 yaş altında kalan nüfusun yukarıda

---

<sup>26</sup> Konya vilayeti salnamesi sayı:2, 1869 tercüme ve izah Mehmet Emin Eminoğlu Koyunoğlu müzesi

verilenlerden daha çok olması gerekir. Bu verilerde muhtemelen sağlıklı olmadığı konusunda şüpheleri arttırmaktadır (Gül ve diğerleri, 2003).

1844 yılında Osmanlı Devleti'nde 2. nüfus sayımı yapılmıştır. İlk nüfus sayımından sonra askerlik ve vergi mükellefini gören halk, bu sayımda gerçek nüfusu gizlemiştir.

1874 yılında yapılan nüfus sayımının en önemli özelliği de kadın nüfusunun da sayılmış olmasıdır. Konya Vilayeti'nin genel nüfusu 820.198 olarak bulunmuştur. O dönemde de bir miktar nüfusun gizlenmiş olduğu ihtimali gözardı edilmemelidir. 1874 yılında km<sup>2</sup> ye düşen nüfus 7 kişidir.

Cumhuriyetin ilanından 9 ay önce bastırılan “Konya Rehberi” adlı kitapta Konya Şehri 8.937 hane, 120 mahalleden, 54.637 nüfus olarak gösterilmektedir.

Nüfus üzerinde araştırma yapanların verdikleri kayıtlar birbirini tutmamaktadır. Tahmin ve sayımlarda Selçuklu-Osmanlı dönemi şu şekilde bildirilmiştir:

11.yüzyıl; 2.000

12.yüzyıl; 25.000

13.yüzyıl; 60.000

1562 yılı; 10.000

16.yüzyıl; 15.000–20.000 arası

17.yüzyıl; 17.500

1831 yılı; 30.000

1869 yılı; 19.562

1889 yılı; 45.773

1900 yılı; 38,1003

### 3.2.3.2.c) Cumhuriyet dönemi Öncesinde Göç Hareketleri

Nüfusun sayısal değerlerinin dışında bir de nüfus hareketleri vardır ki; ülkenin ve kentin gelişiminde önemli sosyal değişimler oluşturmuştur.

Konya Şehri'ne Cumhuriyet öncesindeki göçler Türkler'in Anadolu'ya yerleşmek amacıyla toplu olarak gelmeleri, Selçuklular döneminde Haçlı Seferleri ve Moğol istilasile yapılan göçler Konya nüfusunun güçlenmesi şeklinde olmuştur. Haçlı Seferleri esnasında çevredeki halkın sağlam surlar içinde bulunan kente sığınması da olağanüstü geçici göçlerdendir. Aynı dönemlerde Konya, kuşatma baskın gibi tazyiklere uğrayınca kentten taşraya, özellikle yakındaki dağlık kesimlere göç olayı gerçekleşmiştir.

Kentin Osmanlılar eline geçmesinden sonra kentten İstanbul'a göç olayı zuhur etmiştir. Fatih Sultan Mehmet, Karamanoğulları'nın iki büyük kenti olan Konya ve Larende(Karaman)'den İstanbul'a ilim adamı, sanatkar ve işçilerden oluşan bir grubu sürgün ettirmiştir. Bu sürgünün 2 sebebi vardır;

1.Fetih sırasında harap olan ve nüfusu azalan başkent İstanbul'u imar etmek; Selçuklular'a başkentlik yapan Konya o dönemde eski gücünü kaybetse de Anadolu'nun en büyük kenti durumundaydı. Çok sayıda sanatkar, ilim ve fikir adamı bulunuyordu, ayrıca bu kesim Anadolu'nun merkezinde payitahtta oturmaya alışmıştı. Bunların İstanbul'a nakliyle bir bakıma istekleri de karşılanmış oluyordu.

2.Yeni fethedilen Osmanlı'ya başkentlik yapacak olan İstanbul nüfusunun Müslüman Türk nüfusuyla takviye edilmesi.

Konya'dan yapılan bu zorunlu göçten sonra Konya Kenti boşalmış ve o devrin şartlarında şehirli nüfusun yerini köyden getirilen nüfus doldurmuştur (Konyalı, 1997).

Konya'dan Osmanlı döneminde bir diğer göç hareketi de 1571 yılında Kıbrıs'ın fethedilmesinden sonra Kıbrıs'a götürülen Türk nüfusudur. Kıbrıs'a en yakın eyalet

Karaman olduğu için Konya ve çevresinden yığınla Müslüman halk Kıbrıs'a göç ettirilmiştir (Konyalı, 1997).

17. ve 18. yüzyıllarda göç hareketleri daha çok Anadolu'da iç isyanlara bağlı olarak geçici göçlerdir. Bu dönemlere ait kaynaklarda göç olayı belirtilmekle beraber detayı hakkında fazla bilgi bulunamamaktadır. Belli dönemlere ait tarih çalışmalarında o döneme ait nüfus aydınlatılmaya çalışılmaktadır.

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunun Kafkasya ve Balkanlarda toprak kaybına bağlı olarak çok sayıda Müslüman kaybedilen topraklardan Anadolu'ya sığınmıştır. Konya vilayetinin topraklarının geniş olması, bazı tarlaları kullanacak çiftçi bulunamaması gibi nedenlerle çok sayıda muhacir yerleştirmesine şahitlik etmiştir (Yılmaz, 1996).

1877–1878 Osmanlı-Rus Harbi'nden sonra Balkanlar'dan özellikle Bulgaristan'dan, Berlin Antlaşması ile Romanya'ya verilen Dobruca'dan, 1881 yılında Yunanistan'a verilen Teselya'dan Balkan Harbi'ne kadar Osmanlı'da kalacak olan Adakale ve Makedonya'dan, Girit'ten bir miktar muhacir gelerek Konya'ya yerleştirilmiştir (Yılmaz, 1996).

Konya'ya gelen muhacirlerin çoğu 1890–1892 ve 1904–1907 tarihleri arasında Deliorman ve Dobruca'dan gelmişlerdir. Göç edenlerin arasında askerlikten kaçan ve mülkiyet meseleleri sebebiyle yurdundan uzaklaşmak zorunda kalanların yanında kıtlıktan göç edenler de vardır. Bu dönemde belli başlı göçler şu şekilde olmuştur:

-Kafkaslar'da Şeyh Şamil'in tarih sahnesinden çekildiği günlerde Osmanlı'ya yine göç akını olmuştur. 1860 yılında 1.144 kişiden oluşan Tatar Konya vilayet sınırları içine yerleştirilmiştir.

-1893 yılı Ağustos ayı ortalarında Tercüman-ı Hakikat gazetesinde çıkan bir habere göre; bu tarihe kadar Konya'ya sevk edilen muhacir 1.025 haneye ulaşmış ve bunlardan zanaat erbabı olan 100 hane Konya'nın içinde alıkonulmuştur.

-Bir başka göç dalgası 1903 yılında Sivastopol Limanı'ndan Rusların göç ettirdiği Tatarların bir kısmının Konya'ya gelmesi şeklinde olmuştur.

-1906 yılında Nogay Tatarlarından 110 kişilik bir göç grubu da Konya-Ladik arasında yerleştirilmiştir.

-1909 yılında Batı Sibirya'dan yola çıkan muhacirlerden 54 hanesi Konya'ya gelerek o zamanlar kenar mahalle olan Araplar'a yerleştirilmiştir (Yılmaz, 1996).

Nitekim Konya kuzeyinde daha önce köy olan ve günümüzde Büyükşehir sınırları içinde kalan Kayacık Köyü'nde yaptığımız çalışmalarda, Sivas, Erzurum vb. Doğu Anadolu illerinden 20. yüzyılın başında muhacir geldiği, gelenlerin geniş arazilerde hayvancılık alanında çalıştığı ve köye yerleştiği tespit edilmiştir.

Sonuç olarak Konya Vilayeti'ne 1854–1914 yılları arasında sevk edilen muhacirlerden yaklaşık 34.700'ünün iskânları gerçekleştirilmiş olup bunlardan 13.000'i Kırım, Batı Sibirya ve Dobruca, 8.800'ü Kafkasya ve 12.900'ü de Rumeli menşelidir. Getirilen muhacirlerin 23.800'ü Konya sancağına yerleştirilmiştir. Gelenler Konya sancağında %5'lik nüfus artışına sebep olmuştur. Konya sancağına yerleşmiş olan muhacirler hem yerli ahaliyi etkilemiş, aynı zamanda da yerli ahalden etkilenmiştir (Yılmaz, 1996). Konya Kenti'ne Tatarların gelişiyle bazı yenilikler ortaya çıkmıştır. Geldikleri yerlerden kültürlerini getiren Tatarlar, kentte zamanla ahali içine karışarak kaybolmuşlardır. Aynı dönemlerde Konya vilayetinin köylerine yerleştirilenler, köyde adetlerini devam ettirmişlerdir. Günümüzde Konya'da Muhacir Pazarı adı verilen yer, çoğunluğu Tatarların oluşturduğu ticaret alanıdır.

Burada dikkat edilmesi gereken konu gelenlerin çoğunun Konya Kenti yerine kırsal alana yerleştirilmiş olmasıdır. Doğu milletlerinin sanayiye geçememesi göçlerin daha çok kırsal alana sevk edilmesine sebep olmuştur. Çünkü gelenler için Konya Kenti'nde

çalışabilecekleri sanayi alanları olmadığı gibi gelenlerden çiftçilik dışında vasıflı işçi olabilecek sanayi erbabı da çok az bulunmaktadır.

### **3.2.3.2.Selçuklu-Osmanlı Döneminde Konya Şehir Dokusundaki Gelişmeler**

Ortaçağ şehirleri ile günümüz şehirlerinin fiziki yapı ve fonksiyonlarında benzer özelliklerin yanında farklılıklar da vardır. Ortaçağda şehir özelliği gösteren yerlerin çoğu günümüzde ancak tarıma dayalı ekonomisi olan bir kasaba kategorisine alınabilir. Ortaçağ şehirlerinin özellikleri konusunda değişik tanımlamalar yapılmış bunların bir kısmı da gerçeği aksettirmekten uzak kalmıştır. Örnek olarak TOYNBEE; *“Şehir orada oturanların yaşamaları için, gerekli yiyecekleri sınırları içinde üretmedikleri bir iskân yeridir.”* şeklinde ifade ederken; KESSLER Ortaçağ şehirlerinin şu özelliklerine dikkat çeker:

*“1.Korunmuş olması,*

*2.Bir pazarı, yani ticaret merkezi olması,*

*3.Gıda dışında bir üretim yani sanayisi olmasıdır.”* (Baykara, 1998). Baykara'nın naklen verdiği bu iki özellikten KESSLER'inki Ortaçağ kentlerine daha uygundur. Nitekim Konya Kenti'nin tarihi gelişim özellikleri incelendiğinde TOYNBEE'nin ifadelerinin tam olarak uygun düşmeyeceği görülecektir. Çünkü kent özelliğini gösterdiği nüfusunun 50.000'i aştığı yıllarda bile kent içerisinde tarımsal üretim Konya'da hiç eksik olmamıştır.

Bu bölümde incelenecek olan Konya kent dokusunun gelişmesinde Selçuklu-Osmanlı dönemi incelenirken kırsal özelliklerden de söz edilecektir. Konya Kenti'nin tarihi çekirdeği üzerinde gelişmesinde Anadolu Selçuklu Devleti'ne başkentlik yaptığı dönem daha etkilidir. Osmanlı döneminde ise; sadece kent merkezinin doğuya kayması söz konusudur.

### **3.2.3.2.a) Anadolu Selçuklu Devleti Döneminde Konya Şehir Dokusunun Gelişimi**

Konya kent dokusunun gelişmesinde değişik coğrafi faktörler rol oynamıştır. Coğrafya araştırmalarında Fiziki, Beşeri ve Ekonomik Faktörler her ne kadar ayrılarak incelse de temelde birbirleri ile ayrılmaz bir bütün oluşturduğu çok yerde gözlenir.

Şehir dokusunun gelişiminde **Fiziki Coğrafya faktörlerinden** topografya diğerlerine göre daha fazla etkili olmuştur. Ovada kurulan kent Orta Asya topografyasına benzer düzlüklerden oluşmuş bir şekil arz etmektedir.

Selçuklu döneminde rağbet gören şehirler Karaman, Aksaray ve Konya'dır. 3 şehrin de ortak noktası, otlak imkânlarının elverişli olması ve sahra ortasında höyük bulunmasıdır. Sahrada bulunan kent Türk savaş usulüne göre savaşılmaması ve boşaltılması kolay olduğu için tercih edilmiştir (Baykara, 1998).

Konya Kenti Anadolu Selçuklu devletinin başkenti olduğu dönemlerde ırsal istikamette dairesel gelişme göstermesi de topografya faktörü ile ilgilidir. Türklerin Anadolu'ya gelişinden Cumhuriyet dönemine kadarki yerleşim dokusunun gelişmesinde doğudaki bataklık alan hariç tutulursa her hangi bir doğal engel gelişmeyi engellememiştir. Vadi, tepe, yamaç ve yüksek alanlar gibi doğal arızaların bulunmaması kentin yatay gelişimine kolaylık sağlamıştır. Var olan doğal engellere de kentin yayıldığı alan ulaşabilecek seviyeye gelememiştir.

**Nüfus hareketleri**, kentin yerleşim dokusunun gelişmesinde önemli olan bir diğer faktördür.

Selçuklular Konya'yı fethettiklerinde kentte Bizans'a ait 40 asker ailesi oturuyordu (Odabaşı, 1998). Bu sayı kentin çok fazla nüfusa sahip olmadığını gösterir.

Anadolu Selçuklu devletine başkentlik etmesi doğal olarak nüfusunu güçlendirmiştir. Her devletin başkentinde olduğu gibi memurlar, askerler, idari hizmetlerde çalışanlar,

ilmiye sınıfı ve medrese öğrencileri nüfusu artmıştır. Ayrıca Haçlı Seferleri ve Moğol baskını sonrasında taşradan kaçan halkın sığınma mekânı haline gelerek nüfusun artması Anadolu'nun zirvedeki kenti haline getirmiştir.

Selçuklu fethi esnasında 2.000 veya en çok 4.000 nüfuslu kasabada Türkler yerleştirilirken kent içindeki Rum nüfus Sille'ye sürgün edilmiştir. Orta Asya'da Türk şehirleri olmuştur ancak H. YINANÇ'a göre ilk şehirli Türkler Konya'ya yerleşmiş Selçuki kumandanlarıdır (Baykara, 1998).

1202 tarihli Altun Aba vakfiyesinde eski ve yeni çarşıda hiç Hristiyan ve Rum ismi bulunmaması kentin çok hızlı Türkleştirildiğinin göstergesidir. Aslında başkent olmasından sonra çok değişik milletlerden insanlar bulunsa da Türkler nüfusta her zaman baskın çıkmıştır. (Baykara, 1998).

Başkent olduktan sonra Selçukluların Orta Asya'dan getirdikleri adetleri olan göçebelik, Konya'da yarı göçebe hayata benzer bir biçimde bağ evlerine mevsimlik göç şeklinde devam etmiştir.

Bağ evleri âdeti İran Selçuklularından kalma bir adetti. İran'da devletin yüksek kademesi, av parkları, bahçeler ve şehir sarayları kurmuşlardı (Redford, 2001). Anadolu'da kurulan parklar İran'a kıyasla daha küçük boyutlu bahçelerdi.

Kenti sınırlayan batı ve güneybatıdaki dağlardan aşınan toprakların oluşturduğu verimli alüvyal maddeler üzerinde tarihi kentin yaklaşık 10 katı kadar bir alan bağ evleri olarak kullanılmıştır. Doğuda bataklık ve göl şeklinde bulunan alan da rekreasyon alanı şeklinde kullanılmıştır.

Kentin, günümüzden 40–50 yıl öncesine kadar, bu âdeti “bağ evi” olarak devam etmiş ve 1950'li yıllardan sonra sanayileşme ve hizmetler sektörünün artışı ile günümüzde yok denecek kadar azalmıştır. Selçuklu devrinde bağ evi geleneği rekreasyon amaçlı

kullanılırken, Osmanlı devrinde ekonomik amaçlı kullanıma dönüşmüştür. İlkbahar aylarında Meram'a göç eden halk beraberinde büyükbaş hayvanlarını da götürüyor, sebzeçilik ve meyvecilik yapıyorlardı.

Anadolu Selçuklu Devleti döneminde yerleşik hayata geçen Türklerde, kentlere özgü bazı **sosyal hayat özellikleri** ile **tasavvuf akımları** Konya Kenti'nin gelişiminde etkili olmuştur.

11. yüzyılda Anadolu'ya gelen göçebe toplulukları 13. yüzyıla kadarki sürede yerleşik hayata geçişte, tasavvufi ve kent sosyal hayatında etkili olacak, düşünce hayatını etkileyen etkileyecek bazı akımlar ortaya çıkmıştır. Konya'da Yesevilik, Kübreviyye, Fütüvvet, Mevlevilik ve Ahilik gibi tarikatlar bu akımların en önemlilerindedir. Bunlardan Mevlevilik ve Ahilik yeri diğerlerine göre daha fazladır. Mevlevilik günümüze kadar süren etkisini o dönemde başlatmıştır. Ahilik ise; ekonomik hayatta yer almayı da savunan düşüncelere sahip olduğu için çok sayıda tabilerini meslek sahibi yapmış ve ticaret hayatında etkin rol oynamıştır. Ahilik 13. yüzyıl başlarında Ahi Evren tarafından Konya'da kurulmuş, tasavvuf kurallarına uygun bir esnaf teşkilatıdır. Konya'dan yayılan bu akım, Osmanlı devletinin kuruluşunda da etkin rol oynamıştır (Küçükdağ, 2004).

**Kentin yerleşiminin planlanması ve sınırlarının genişlemesinde;** Orta Asya, Ortadoğu ve yerel özelliklerin etkileşimi vardır.

Selçuklu kentler sistemi kurgusunun oluşumu Orta Asya'dan Bizans'a geniş bir etkileşim alanında meydana gelmiştir. Türklerin Orta Asya'dan Anadolu'ya yaklaşık iki yüzyıl süren göçleri sürecinde, Orta Asya Türk kültür ve medeniyetinin Anadolu'ya dek taşınmış ya da aktarılmış değerleri vardır. Bu değerlere İran yöresindeki karşılaştıkları İslâm kültürü ve İslâmlaşma sürecinin Türk kültür ve medeniyeti üzerinde yarattığı sosyal, kültürel ve ekonomik dönüşümlere dayalı olarak ortaya çıkan İran Türk-İslâm kültür ve medeniyet değerleri ilave edilmiştir. Bunların tümü Anadolu Coğrafyasında devralınan

Bizans (Doğu Roma) kültür ve medeniyeti altyapısı üzerinde örgütlenmiştir (Özcan, 2006).

Konya'nın genel planı, Semerkânt ve Buhara'ya daha yakın düşmektedir. Buhara ve Semerkânt'ın kente uzak olması etkileşimi azaltmış Tebriz, Halep ve Bağdat daha çok etkili olmuştur (Baykara, 1998). Konya merkezindeki belirli alanların meydan niteliğinin belirginleşmesinde, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine özgü siyasî yapı özelliklerinin, geleneklerin, ticari işlevlerin ve sosyal yaşam kalıplarının önemli rolleri olmuştur (Ter ve Özbek, 2005).

Selçuklular Anadolu'ya geldiklerinde sur içine sıkışıp kalmış Bizans kentlerine Türkmenleri yerleştirerek genişletmişlerdir. Sur dışına çıkan mahalleleri de yeniden sur ile çevirerek, iç kale durumuna getirmişlerdir (Şekil 3.2). Surla çevrili kent içindeki küçük kale “Ahmedek” olarak isimlendirilmiştir. Konya içindeki ahmedek, yeri tartışmalı olmakla beraber, Alaattin Tepesi'ndeki iç kale ve “Zindankale”nin ahmedek olabileceği ifade edilmiştir (Küçükdağ, 2001). Ahmedek, Türklerin Orta Asya'dan Anadolu'ya getirdikleri bir savunma tesisi olup bazı kentlerde küçük Roma-Bizans kalesinin dışına, kentin genişlemesine dayalı olarak geniş surların yapımıyla oluşturulmuştur. Bazı Selçuklu kentlerinde de daha sonraları yapılan bir hisar şeklinde ortaya çıkmıştır. Toplarla surların yıkılması sonrasında ahmedeklerin önemi kaybolmuştur. Kentlerde bulunan bu küçük hisarlar askeri garnizona dönüşmüştür. Konya'daki “Ahmedek Kalesi” I. İzzettin Keykavus tarafından, 1213'te surların çevresinde batı kısmında yapılmıştır. Osmanlı devrinde askeri işlevi dışında “Miri Hazine” nin muhafaza edilmesi ve hapishane olarak kullanılması gibi bazı görevleri de yapmıştır. Şu anda “Konya Ahmedek Kalesi” nin varlığına işaret eden bir delil yoktur (Küçükdağ, 2004). Konya'da günümüzde “Zindankale” olarak anılan mevki, eski Konya kalesinin surlarının yanındadır. Konya'da yaşayan yaşlı kimselerin söylediklerine göre Zindankale 50–60 yıl öncesinde geniş bir çukurluk ve yağmur yağdığı

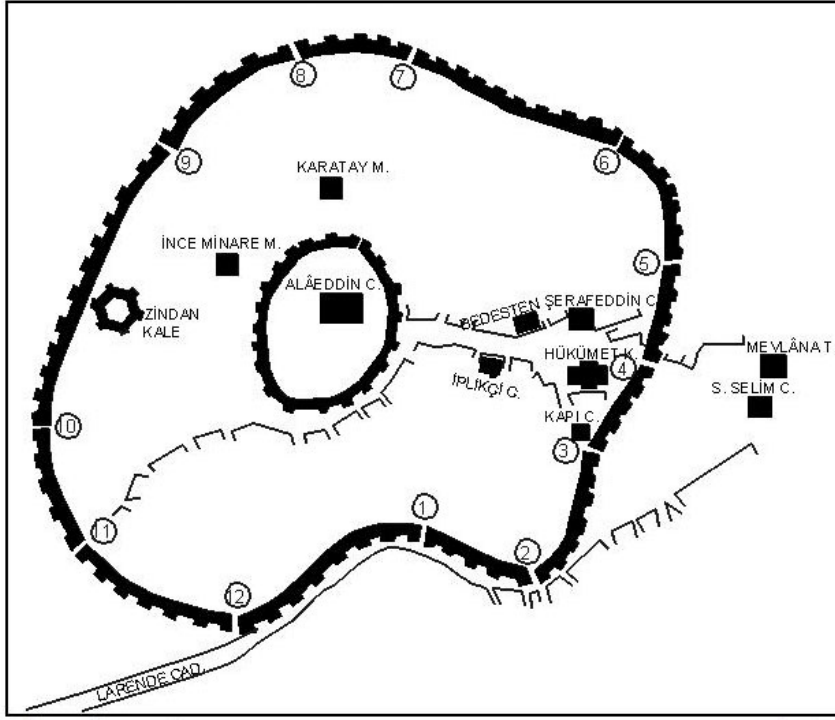
dönemde dolan, çöplerin de atıldığı bir alan halinde kalmıştır. Günümüzde okul, hastane gibi sosyal amaçlı kullanımı devam etmektedir. Aynı mevkiin batısında İhsaniye Mahallesi'ne kadar olan alan, Roma mezarıdır. Bu alanın kale içine alınmayış sebebi bu olmalıdır.

1222–1223 yıllarında Alaattin Keykubat kentin geliştiği alanları içine alacak büyük bir kale yaptırmıştır. Özellikle 1190 yılında Haçlılar tarafından yağmalanması üzerine kentin tüm alanı çevrilmiştir. Alaattin Tepesi'nin bir iç kale olarak kalmış ve Selçuklu sultanlarının sarayı, Tepede büyük bir cami, sarayın önündeki düzlük alanda medreseler, dar'üş şifa (hastane) ve zaviye, dergâh gibi bazı dini kurumlarla, idari binalar, aynı yerde kentsel fonksiyonları yerine getiren bir alan olarak kalmıştır. Günümüzde tramvay hattının geçtiği bu alan, Alaattin Tepesi'nin batı cephesindedir. Son saray kalıntısı olarak kalan duvarlar 1961 yılında beton şemsiye ile koruma altına alınmıştır.

Konya kalesi, 4.500 m. uzunluğunda surlardan ve 12 kapıdan oluşmuştur.<sup>27</sup> Kalenin büyük kapıları önünde pazaryerleri kurulmuştur. 19. yüzyıla kadar kalan kale, bu yüzyılda yıkılmaya yüz tutmuş ve taşlarıyla, günümüzde hükümet konağı olarak kullanılan bina ile, yeniden yapılan İhyaiyye camii (Atpazarı Kapusu Camii, günümüzde Kapı Camii olarak bilinir) yapımında kullanılmıştır (Odabaşı, 1998). “Eflaki”, “İbn-İ Bibi”den naklen, surların çevresinde hendek olduğunu ve Meram'dan gelen suların hendeğe döküldüğünü ve kapı hizalarındaki köprülerle giriş sağlandığını bildirmektedir (Baykara, 1998). Günümüz Konya'sının tarihi ticaret merkezlerinin bir kısmı kale kapısı çevresindeki eski pazarların çarşıya dönüşmesiyle oluşmuştur. Buna en güzel örnek Larende Caddesi ve Kapı Camii çevresidir (Şekil 3.1).

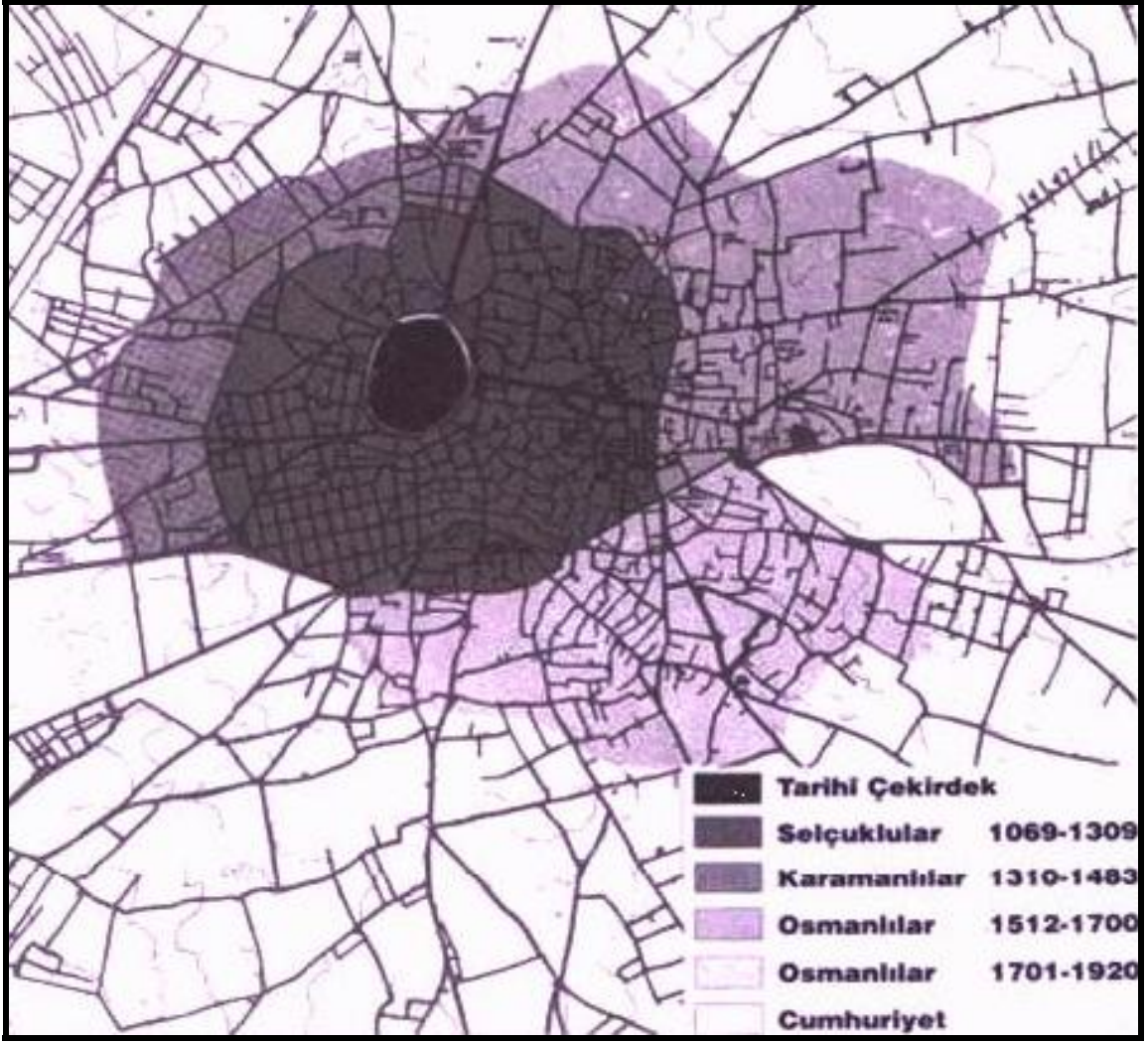
---

<sup>27</sup> Konya Tarihi üzerinde çalışma yapan araştırmacılar, kale kapılarının sayısı konusunda farklı tespitlerde bulunmuşlardır. Bazı dönemlerde yeni kale kapısının açılması veya açılan kale kapılarının kapatılması söz konusudur.



Şekil 3.1: Konya Kalesi Haritası (Bozkurt ve Baş, 2003)

Kentin başkent yapılmasından sonra Anadolu'da Bizans İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul'a büyük bir rakip çıkmıştı. Bizans döneminde Anadolu'da büyük bir kent oluşmamış ve ülkenin zenginliklerinde İstanbul aslan payına sahip olmuştu. Başkent olduktan sonra, Konya İstanbul kadar büyük bir kent durumuna gelmişti. Bu durumu başkent olma özelliğini kaybedinceye kadar devam ettirmiş ve Osmanlı'nın kuruluşuna bağlı olarak Bursa ve Edirne'nin başkent yapılmasıyla Konya'nın cazibesi tümden kaybolmuştur. Ancak İstanbul'un Türklerin eline geçmesiyle kendisine rakip olan Konya, Bursa ve Edirne'yi tümüyle saf dışı bırakarak tartışmasız en büyük kent olma durumunu kaybetmemek üzere geri almıştır.



Şekil 3.2: Konya Şehri'nin Gelişimi (Ter ve Özbek, 2005)

### 3.2.3.2.b) Osmanlı Devleti Döneminde Konya Şehir Dokusunun Gelişimi

Başkent olma özelliğini kaybettikten sonra Konya Kenti uzun yıllar kargaşa dönemi yaşamış ve Anadolu Selçuklu devleti dönemindeki göz kamaştırıcı güzelliğini kaybetmiş kentsel fonksiyonların bir kısmını yitirerek tarım kenti haline gelmiştir. Moğolların ve Karamanoğullarının kente hâkim olduğu dönemlerde kentin fiziki yapısındaki değişim çok önemli değildir. Osmanlılar döneminde ise, ilerleme ve gerilemesi ile kent merkezinin başka bir alana kayması gibi değişimler söz konusudur.

ERGENÇ, 16. yüzyılda Konya ile Ankara'yı ele alan bir Tarih çalışmasında; her iki kentin de Selçuklu devrinde kapalı kent olduklarını ve Osmanlı döneminde genişleyerek

sur dışına taşıklarını, açık kent haline geldiklerini ifade eder. Daha sonra Ankara'nın daha az sayıda ve çok nüfuslu mahallelerden oluştuğunu, Konya'nın ise; topografya etkisiyle çok sayıda ve az nüfuslu mahallelerden oluştuğunu ortaya çıkarmıştır. Ayrıca o dönemde en yoğun nüfuslu mahallenin Mevlana Türbesi ve çevresinde olduğunu bildirmiştir. Mevlevilerin burada bulunmaları kente tasavvufi fonksiyonunu tarih boyunca artırmıştır (Ergenç, 1995). Ankara'nın dağlık kesimde kurulmasına karşın Konya'nın ovada kurulması kentin yayılmasını sağlamıştır.

Ortaçağ Türk kentlerinin incelenmesinde, genellikle ulucami<sup>28</sup> çevresine yerleşmiş ticaret mekânları, medereseler ve imaretler ve daha sonra meskenler gelmektedir. Fakat bu durum Konya kenti için gerçeği tam olarak ifade edemez. Çünkü kent merkezi tek alanda olmamıştır. Selçuklu döneminde ulucami görevini Alaattin Keykubat Camisi yaparken Osmanlı döneminde Mevlana yakınındaki Sultan Selim Camisi bu görevi yapmış ve kent merkezi doğuya kaymıştır. Osmanlı döneminin sonuna doğru da Kapı Camisi bu görevi kısmen devralmıştır. Konya'da birkaç tane ulucami görevi yapan caminin olması diğer Selçuklu-Osmanlı kent dokularından farklı bir özelliktir. 1990'den sonra kuzey kesimi merkezi fonksiyonları üstlenirken ilginçtir ki; Hacı Veyiszade Camisi de Afra-Nalçacı arasında tıpkı ulucami gibi görev üstlenmiş sanki Ortaçağ Türk kentlerinden miras aldığı kentsel doku görünümü bu kesimde yaşatılmıştır.

Osmanlı devleti döneminde Mevlana ve çevresi kentin idari aktivitelerinin yoğun olduğu bir alandı. Bu günkü Aslanlı Kışla civarında hükümet konağı bulunmaktaydı. 19. yüzyılda yıktırılarak günümüzdeki hükümet konağı yaptırılmıştır (Foto 3.5). İlk dönemlere bakıldığında Osmanlı döneminde Türbeönü çevresi Mevlana neslinden gelen çelebiler ve Mevlevilerin evleri, konaklarından oluşan, idari birimlerin yanında dini/tasavvufi merkez özelliklerini taşıyan bir karakteri vardı. Kentin en büyük caddeleri Türbeönü-Alaattin

---

<sup>28</sup> Ulucami teriminden kastedilen; şehirde bulunan en büyük camidir. Bu alan, şehrin merkezidir.

Tepesi-İstasyon ve bunlara bağlanan caddelerden oluşmuştur. Mevlana'ya yakın olmak için yanına gömülmeyi arzu edenler Üçler mezarlığını oluşturmuştur. (Odabaşı, 1998).



Foto 3.5: Eski Konya Kalesi'nin Yıkılan Taşlarıyla 19. Yüzyılda Yapılan Hükümet Konağı

20. yüzyılın başında Alaattin Tepesini Mevlana'ya bağlayan yol açılmıştır. Aynı yol, 1930'lı yıllarda genişletilmiştir. Bu dönemde kent nüfusunun 35–40.000 civarında ve yoğunluğun Alaattin-Mevlana arasında olması, 1895 yılında demiryolunun gelmesi ve 1896 yılında çalışmaya başlaması Mevlana ile Alaattin arasında bir ulaşım aracına ihtiyacı doğurmuştur. Atlı tramvay, 1906 yılında sefere katılmıştır. İstanbul, İzmir ve Selanik'te tramvayın elektriğe geçmesinden sonra kullanılmayan atlı tramvay Konya'ya nakledilmiştir. Atlı Tramvay hattının yolu şu şekildedir:

Türbeönü-İstanbul Caddesi,

-Fatih Çarşısı Önü,

-Kayalı Park,

-Eski Belediye Binası (Şu Andaki Türkiye İş Bankası Binası Yanından Sola Sapıyor)

-Araboğlu Makası (bu kesimde yolcu taşımayan sadece yük taşımak için kullanılan eski Buğday Pazarına giden bir başka tramvay hattına makasla bağlandığı için bu adı almıştır)

-Kilise-Orduevi Binası

-Araboğlu Kosti'nin evinin önü (Maruniler'den olan Kosti'nin evi tezin hazırlandığı dönemde internet kafe olarak kullanılıyordu)

-Tahir Paşa Camii

-Konyaspor Lokali Arkası

-Zafer Meydanı

-Kız Ortaokulu (tezin hazırlandığı sırada ADNKS binası olarak kullanılıyordu)

-Atatürk Evi,

-Konya Lisesi,

-Tiyatro Salonu,

-Anıt

-İstasyon.

Tramvay çift atla çekilir ve anıt civarında da ahırları bulunmaktaydı. Tramvayın yüklü olduğu ve atların çekemediği zamanlar yolcular inerek çekmek zorunda kalıyordu. Fren tertibatı da bulunmaması sık sık kazalara sebep olmuştu. 1930'lara kadar faal olan tramvay motorlu taşıtların gelmesiyle önemi kalmamış ve işleten şirket kapatılarak demir hatları sökülüştür. (Odabaşı, 1998). 1950'den önce kent ekonomisinin bozuk olması sebebiyle tramvaylar yenilenememiştir.

Motorlu taşıtların geldiği ilk yıllarda Konya'dan Ankara'ya ancak 12 saatte gidilebiliyordu (Odabaşı, 1998). O dönemin şartlarında oldukça kısa bir yolculuk sayılmaktaydı. Demiryolu Konya'nın içe kapalı ekonomisini dışarıya açmış olsa da Ankara-Konya demiryolu hattının olmaması ilişkilerin artmasını engellemiştir.

Konya'da Araboğlu Makası adıyla anılan cadde, 1900–1925 yılları arasının en önemli caddesidir. Dönemin Levantenleri de denilebilecek Marunîler Konya'da ilk Avrupa etkileşimini ortaya koyan gruptur (Ulusoy, 1999). Varlıklı ve kültürlü bir grup olarak bilinen bu insanlar 1911–1912 yıllarında kente Suriye ve Lübnan'dan gelmişlerdir. İçlerinde sağlık alanında çalışanlar ve avukatlık yapanlar da bulunuyordu. Kentin merkezi caddelerinde büyük konaklar inşa ettiren Marunîler'e ait evler günümüzde resmi bina, müze ve iş yerleri olarak kullanılmaktadır (Odabaşı, 1998), (Foto 3.6).

19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başında kent sokakları toprak ve Arnavut kaldırımı döşenmiş kaldırımların kenarında 1–2 katlı olan evler kerpiçten yapılmıştı. Temeli taş olan evlerin dam örtüsü ağaçtan yapılıyordu. Kerpiç evler sık sık bakım ister ve en fazla da üst kesimden sızma olurdu. Dam üstündeki otlar kışın yolunur “lop” adı verilen taşlarla toprak sıkıştırılır. Kış aylarında kar yağınca dam üstündeki karları kürümeğe gerekirdi. Kışı çamur, yazı toz, şeklinde toprak yolları bulunuyordu. 20. yüzyıl başında kiremit çatılı evler yapılmaya başlanmıştır. 1902 yılında Avlonyalı Ferit Paşa'dan sonra Konya'ya vali olarak atanan Mehmet Tevfik (BİREN) “2. Abdülhamit Meşrutiyet ve Mütareke Hatıraları” isimli eserinde Konya'nın fizikî görünümü konusunda bilgi vermiştir. Şehirdeki kagir ve kiremitli yapılar istisna edilirse hemen hepsi kerpiç yapılı ve sazla örtülü olduğunu bildirmiştir. Yazar, kalitesiz kerpiç binalara karşı sokakların geniş ve aydınlık olmasına rağmen yine de kentin biçimsiz görüldüğünü ifade eder. Kentte Hıristiyan Marunîlerin yaptırdığı evler geleneksel evlerin dışında bir mimari yapı sunmuştur (Odabaşı, 1998).



Foto 3.6: 20. Yüzyıl Başında Konya'da Bulunan Hıristiyan Marunîlere Ait Bir Ev. Evin mimari tarzı geleneksel Konya evlerine uymamaktadır.

19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında Konya Kenti'nde altyapı ve eğitim alanında gelişmeler sağlanmıştır. Kentin içme suyu, 1901 yılında Avlonyalı Ferit Paşa'nın valiliği döneminde Çayırbağı suyunun demir borularla kente getirilmesiyle düzenlenmiştir. İlk ve orta öğretim alanında yapılan çalışmaların yanında yüksek okul olarak Anadolu'da açılan ilk hukuk mektebi Konya'da olmuştur. Bu gün İl Özel İdare binası olarak kullanılan Mekteb-i Sinaî, Anadolu'da açılan ilk hukuk mektebidir (Odabaşı, 1998). Bu okul 1. Dünya Savaşı sırasında kapatılmıştır.

Sonuç olarak; Konya Kenti'nin yerleşim dokusunun gelişmesinde ve kent merkezinin değişiminde;

-Selçuklular devrinde Alaattin Tepesi ve çevresi,

-Osmanlılar devrinde Mevlana ve çevresi,

-Demiryolunun gelişinden sonra Mevlana-Alaattin-İstasyon arası Konya Kenti'nin kentsel fonksiyonlarının en yoğun olduğu ve merkezde aranan yerleşme alanlarından olmuştur.

### **3.2.4. Konya Şehri'nin Selçuklu-Osmanlı Döneminde Kentsel Gelişimi Etkileyen Ekonomik Coğrafya Faktörleri**

Anadolu Selçuklu Devleti döneminde ekonominin can damarını elinde tutan Konya, Haçlı Seferleri ve Moğol baskınlarıyla zayıflamasına rağmen, yine de gerilememiştir. Bu dönemde idari fonksiyonlar diğer ekonomik faaliyet kollarını tetikleyen güç halindedir.

Anadolu Selçuklu devletinin yıkılmasından sonra Karamanoğulları ve diğer Anadolu beyliklerinin eline geçen Konya Kenti gerilemiş ve Osmanlıların eline geçinceye kadar bu durum devam etmiştir. Kentin gelişiminde en huzurlu dönemi Osmanlı dönemleridir. Osmanlıların eline geçtikten sonra yine gelişmesi devam etmekle birlikte, Selçuklu dönemine kıyasla daha yavaş olmuştur. Osmanlı dönemlerinde sınırlardan ve savaşlardan uzak kendi halinde bir kent olan Konya farklı bir fonksiyon kazanarak dinî/tasavvufî merkez haline gelmiştir. Mevlana'nın eserlerinin Osmanlı medreselerinde okutulması, Osmanlı aydın ve idareciler üzerinde geniş etkiler bırakmış olması kenti, Ortaçağın turizm merkezi haline getirmiştir. Doğu-batı seyahati yapanların uğrak yerlerinden birisi de Konya olmuştur. Batılı ve doğulu seyyahların büyük çoğunluğu seyahat notlarında Mevlana'ya geniş yer ayırmışlardır.

Anadolu Selçuklu devleti başkenti olduktan sonra Konya; ovoidan tahıl, dağlık kesimlerdeki ormanlık alanlardan da inşaat malzemesi ve yakacak için kullanılan odunları elde etmiştir. Yolların ticaret kervanlarının gelişi için uygun olduğu kentte devletin de ticaretin geliştirilmesi için aldığı önlemler sayesinde, ticaret kervanlarının uğrak yeri ve

buna bağılı olarak da zanaatın geliştiği merkez konumunda olmuştur. Osmanlı döneminde bu kentsel fonksiyonların devam ettiği gözlemlenmekte ancak devletin ağırlık merkezinin İstanbul'a kaydığı devirlerde yukarıda söz edildiği gibi Konya kentsel fonksiyonlarının bir kısmını kaybetmiştir.

#### **3.2.4.1.Selçuklu ve Osmanlı Döneminde Konya Kentinde Tarım ve Hayvancılık**

Sanayi ncesi toplumların temel geçim kaynağını tarım ve hayvancılık oluşturmaktadır. Anadolu Selçuklu devleti döneminde ticaret, sanayi ve hizmetlerin ağırlık kazandığı kent, Osmanlı döneminde de aynı yapısını devam ettirmiş, 19 yüzyıla gelince tarım kentine dönüşmüştür. Tarım kenti durumundaki Konya'da meyvecilik ve sebzeçilik faaliyetleri ile hayvancılık yapılırken, zahire ihtiyacı çevredeki köylerden sağlanmıştır.

Evliya elebi seyahatnamesinde Konya'daki tarım ürünleri olarak; armut, kiraz, şeftali, üzüm, kayısı, badem yetiştiğini, limon, turunç, nar ve zeytinin yetişmediğini bildirir (Eravşar, 2001).

Konya şehrinin kurulduğu alanın alüvyal yelpaze olması ve batıdaki su kaynaklarının kente hayat vermesi bağ, bahçe tarımının yoğun bir biçimde yapılmasına yol açmıştır ki; günümüzde hâlâ yaygındır. Türklerin Orta Asya'daki göçebelik tarzı hayatına İran tarzı bağ evleri eklenince Konya'da tarım amaçlı mevsimlik g, Selçuklu-Osmanlı devrinden Cumhuriyete kadar devam etmiştir.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından 19. yüzyıl başlarına kadar ekonomisi birbirine benzer dönemlerden geçen kent, bu yüzyılda kaptilasyonların etkisini hissederek fakirleşmiş, sanayinin çöküşü kenti tarım ve hayvancılık kentine dönüştürmüştür. Bu durum 19. yüzyılın sonunda kendisini hissettirmiş 20. yüzyılın ortasına kadar devam etmiştir.

19. yüzyılda kent ihtiyaç duyduğu hayvansal gıdaları büyük ölçüde kendisi üretiyordu. 1317/1899 yılında kentte yapılan sayımda 2.970 deve, 14.600 öküz, 502

manda, 492.094 koyun, 23.205 adi keçi, 212.016 tiftik keçisi, 4.500 merkep, 36 katır tespit edilmiştir (Öztürk, 2003). Bu sayılar hayvancılık açısından kentin oldukça yüksek bir durumda olduğunu gösterir. Kentte mandanın bulunması doğudaki aslım ve Alakova bataklıkları ile ilgilidir. Evlerdeki mandalar çobanlar vasıtasıyla alınarak bataklık alanlarda yayılırdı.

Konya'da 19. yüzyılda tarımı geliştiren en önemli olaylar sulama kanallarının düzenlenmesi ve yüzyılın sonunda demiryolunun gelişidir. 1898 yılında demiryolunun gelişinden sonra, demiryolu idaresi nakliyatı artırmak için hat boyunca patates üretimini ve makine kullanımını teşvik etmiştir. 1902 yılında demiryolu kumpanyasının öncülüğünde, Konya'da ziraat makineleri sergisi açılmıştır. Kumpanya halka ucuz ve taksitle makine vermeyi vaat etmiş ve Konya'daki tarım sektöründeki makineleşmesinin temelini atmıştır (Öztürk, 2003).

Sonuç olarak; Konya Kenti, Selçuklu-Osmanlı devri boyunca bütünüyle “tarım kenti” ifadesine uygun olmasa da kent içi tarım ve hayvancılık ekonomisinde önemli olmuştur.

#### **3.2.4.2. Selçuklu ve Osmanlı Döneminde Konya Kentinde Sanayi**

Ortaçağ döneminde sanayi; esnaf gruplarının yaptığı ve küçük çaplı üretim tesisleridir. Çoğu kez esnaf ve sanatkârların içinde sayılırlar. Şehir Selçuklu-Osmanlı döneminde kendi ihtiyaçlarını idare edecek zanaatkârlara sahip bulunuyordu. Ortaçağ zanaatı yönüyle bakıldığında Anadolu'nun diğer kentleri ile aynı durumda olduğu görülür.

17 yüzyılda Konya'da yaygın sanayi kolu olarak dokuma sanayi dikkatleri çekmektedir. Keten, pamuk, ipek gibi hammaddeler dışarıdan getirilerek kente yakın kırsal kesimde dokunmuştur. Özellikle bu gün kent sınırları içinde kalan, o dönemde köy durumunda bulunan Sille halı ve diğer dokuma sanayisinin temelini oluşturmuştur (Öztürk, 2003). 17. yüzyılda Konya'da bulunan sanayi kolları, dericiler, kürkçüler, sıraçlar, ve

keçeciler vb.dir. Osmanlıların geliştirdiği sanayi; tarım aletleri, ev gereçleri ve savaş malzemesine de dayanıyordu (Muşmal, 2000). Osmanlı dönemindeki sanayi usulü yüzyıllar boyunca aynen devam etmiştir.

Barut imalinde önemli olan güherçile fabrikası 17. yüzyılda Konya'da bulunmaktaydı (Muşmal, 2000). 19. yüzyıla gelindiğinde kentte yine güherçile fabrikasının varlığı devam etmektedir. Demiryolu gelmeden önce nüfusu 30.000'e varan bir şehrin ihtiyacına nispetle cereyan eden ticaret hayatı, demiryolu gelişinden sonra daha da canlanmıştır (Tuş, 2001).

Ortaçağdaki kent gelişiminde döneminde tarım ve hayvancılığın yanında ticaret ve zanaat yönü de olan Konya, kapütilyasyonların ülkedeki teknolojisi yetersiz ve yerli sermayeye dayanan sanayiye çökertmesi sonrasında 19. yüzyılda tarım kenti haline gelmiştir. 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl başında doğal nüfus artışı olmakla beraber kimi zamanlarda kentten köye göç olayları da görülmüştür. 1918'den sonra 2. Ordu müfettişliğinin Konya'ya taşınması kenti yeniden hareketlenmiştir.

Cumhuriyet öncesi dönemde, 20 yüzyılın başlangıcında da Konya sanayisi daha çok kentin ihtiyacını karşılaya yönelik kollardan oluşmuştu. Zirai ürünler, hayvancılığa dayalı ürünler, dokuma sanayisi ağırlıklıydı (Sönmez, 2003).

İstiklal Harbi dönemlerinde kentin savaş bölgesinden uzak olması, kentte silah sanayini geliştirmiştir. Aslanlı kıslada bulunan silah yapım evinde kılıç, kama, süngü, bıçak, kesici aletler gibi hafif silahlar ile barut imal edilmiştir. Yapım evi müdürü binbaşı Ali Bey'in emrinde 200–300 kişi çalışmıştır. Çoğunluğu asker olan çalışanların yanında Konyalı ustalar da görev yapmıştır. Cumhuriyet öncesinde sanayi, sanatkârlık vs. azınlıkların elinde bulunduğu için ihtiyaç üzerine kentte nalbant okulu açılmıştır. Savaş boyunca silah fabrikalarının geliştiği yerler, Erzurum, Eskişehir, Keskin (Kırıkkale), Ankara ve Konya'dır (Şehidoğlu, 1992). Erzurum'un cepheden uzak olması, Eskişehir'in

düşman eline geçmesi bu alanlardaki sanayinin gelişmesini engellemiş ve Ankara'ya en yakın olan Kırıkkale en iyi askeri teçhizat üretim merkezi haline gelmiştir.

Netice de; Selçuklu-Osmanlı kentlerindeki tipik sanayi tesisleri ile aynı olmasına rağmen; İstiklal Harbi'nde coğrafi konumu gereği, düşmandan uzak olduğu için sanayisinde kısmen gelişmeler olmuştur.

### **3.2.4.3. Selçuklu ve Osmanlı döneminde Konya Kentinde Ticaret**

Selçuklu devrinden 20 yüzyıl başlarına kadar Konya'da ekonominin bir diğer kolu olan ticaret kent gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Kentin ulaşım yollarının iyi olması transit ticareti geliştirmiştir. İhtiyaç maddelerinin fazlalığının satışı ve eksikliğinin alınması şeklinde cereyan eden ticaret olayında 1317/1899 yılında, Konya'dan dışarıya buğday, arpa, yapağı, tiftik, afyon, mısır, çavdar, cehri, kitre, palamut, kuru üzüm, kara sığır, manda, koyun, keçi, yağ, peynir ihraç edilirken, kahve, şeker, sabun, pirinç, petrol, zeytinyağı, ispiroto, ispermeçet, tıbbi malzeme, attariye, manifatura metaı, kösele, demir, bakır, yeni zirai aletler vs. den oluşuyordu. (Öztürk, 2003)

Avrupa'da Ortaçağ boyunca ticareti ellerinde bulunduran Venedikliler, Anadolu Selçukluları ile ticari ilişkilere girmişlerdir. Anadolu'nun doğu-batı yolu Hatay'dan İstanbul'a uzanıyor ve Külek Boğazı kanalıyla gelen tüccarlar Konya'ya uğrayarak İstanbul'a gidiyorlardı. Bu kesim aynı zamanda Venedik ve Cenevizli tüccarların geçiş yolunu oluşturan bir hat durumundaydı. Yabancı tüccarlara din ayrımından dolayı herhangi bir farklılık yapılmaması, Müslümanlarla aynı seviyede tutulması, Selçuklu kentlerinde güven ortamı oluşturarak ticari ilişkilerin güçlenmesini sağlamıştı. Venedikliler Selçuklu tüccarlarından bazı ticari imtiyaz da almışlardı. Kıymetli taşlar ve buğdayın

ithaline izin verilmişti. O dönemde Kıbrıs adası ile de ticari ilişkiler kurulmuştu (Baştak, 1938).<sup>29</sup>

Selçuklu dağıtım sisteminin, Bizans siyasal-yönetmelik düzeni devre dışı bırakılarak, doğu-batı ve kuzey-güney milletlerarası ticaret yolları olmak üzere iki eksende odaklandığı söylenebilir. Selçuklu dağıtım organizasyonları kentler sistemi açısından değerlendirilirse; Anadolu kentlerinin, odak-düğüm (Konya-Sivas) ya da aktarma-dağıtım (Antalya-Sinop) veya bağlantı (Aksaray) merkezleri gibi, farklı işlevlerde uzmanlaşmış merkezler haline geldiği görülür. Ulaşım araç ve teknolojisine dayalı olarak belirli mesafelerle konumlandırılan kervansaray ve ribâtların ise konaklama işlevinin ötesinde sosyal, kültürel ve ekonomik çekim merkezleri olarak gelecekteki potansiyel yerleşmelerin çekirdeğini oluşturdukları söylenebilir (Özcan, 2006), (Şekil 3.3)



Şekil 3.3: Anadolu Selçuklu Devleti Döneminde Önemli Ticaret Yolları (Özcan, 2006)

Selçuklu devrinde önemli bir ticaret merkezi olan Konya'da ticaret merkezleri, Osmanlı Devri'nde Alaattin Tepesi'nin doğusuna kaymış ve bugünkü "Tarihi çarşı" alanını

<sup>29</sup> Sözkonusu makale N.F. BAŞTAK tarafından "Heyd in Histo ire du commerce du levant au Moye Age" isimli makaleden iktibas edildiği belirtilmesine rağmen, maklenin aslının nereden alındığı ve yazarın ismi konusunda her hangi bir açıklama yapılmamıştır.

oluşturmuştur. Osmanlı dönemi sonuna kadar ticaret yeri olmaya devam eden kesimler 1950’li yıllardan sonra kent gelişimine dayalı olarak diğer alanlara taşınmıştır (Uysal, 2004).

Günümüze ulaşamayan Konya Bedesteni, mevcut kitabesine göre 1538’de, Kânuni Sultan Süleyman devrinde inşa edilmiştir. Araştırmacılar arşiv belgelerinden yola çıkarak, 16. yüzyılda inşa edilen Konya Bedesteni’nin yerinde daha erken tarihli bir bedestenin bulunduğunu ve hatta bu öncü yapının Selçuklu devrine ait olabileceğini ileri sürerler. Osmanlı kentinde çarşının çekirdeğini teşkil eden bedesten, Konya’da da bu konumuna uygun olarak ticari dokunun kuzey kesiminde yer almıştır. Bedesten merkezli olmak üzere daha çok güney ve doğu yönlerde gelişen ticaret sahası, Selçuklu devrinden itibaren İplikçi, Şerafeddin ve Kapı Cami üçgeninde yoğunluk kazanır. Ancak söz konusu alanda, bu dönemlere ait hiçbir ticari yapının günümüze ulaşmamış olması, bedesten ile diğer ticari donatılar arasındaki ilişkileri kurmamızı imkânsız kılmaktadır (Bozkurt ve Baş, 2003 ).

Tarihi Konya çarşısı 1869 yılında çıkan yangınla ağır tahribat görmüş ve 1887 yılında yeniden düzenlenerek inşa edilmiştir (Odabaşı, 1998). Günümüze kadar devam eden tarihi çarşının yapışı bu tarihten sonra başlar.

Tarım ürünleri her ne kadar Konya Kenti dışındaki kırsal alanlardan sağlansa da kent demiryolunun gelişinden sonra üretilen tarım ürünlerinin satımında ticari rolü üstlenmiştir. Şehir içinde doğuda yer alan “Saman Pazarı” ve güneyinde kalan “Buğday Pazarı” o dönemdeki ticari hareketliliğe sahne olmuştur.<sup>30</sup> Tarımın ürünlerinin pazarlamasından gelen serveti yatırımcıların bir kısmı daha sonra sanayi alanına kaydırmışlardır.

19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında “Konya ticaret ve Sanayi Odası”nın kurulması (1882), vilayet genelinde Ziraat bankasının 24 şubesinin bulunması, 1887

---

<sup>30</sup> “Buğday Pazarı” ve “Saman Pazarı” isimleri günümüzde mevki ismi olarak kullanılmaktadır. Her iki alan da kent içinde kaldıkları için asıl fonksiyonlarını yitirmiştir.

yılında “Konya Numune Tarlası” adıyla örnek çiftliğin faaliyete geçmesi, Almanlara ihale edilen “Konya Ovası Sulama Projesi” nin 1907 yılında faaliyete geçmesi, tarım alanı geniş olan kentin merkezinden demiryolunun geçmesi tarıma dayalı ticareti tetiklemiş unsurlardandır (Öztürk, 2003)

20. yüzyıl başında kente Balkanlar ve Kafkasya’dan gelen göçlerle bazı yeni adetler de gelmiştir. Doğudan gelenler çay içme âdetini, batıdan gelenler de şoförlük, berberlik ve tatlıcılık gibi sanatları getirmişlerdir (Odabaşı, 1998).

Cumhuriyet öncesinde sanayi daha çok el ile kullanılan makinelerle yapılmıştır. Elektriğin gelmesinden sonra bu alanda gelişme görülmüştür. İlk dönemlerde kentte sanayide üretim yapacak alet alımı yoğun bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Kentin cumhuriyet öncesinde sanayi ve ticaretini etkileyecek önemli olaylar şu şekilde sıralanabilir.

1906; Atlı Tramvay şirketinin kurulması,

1912; İktisad-ı Milli Şirketi’nin kurulması,

1916; Anadolu Milli Mahsulat Şirketi, ziraat ve ticaret üzerine,

1917; Kantariye Osmaniye Şirketi, manifatura üzerine,

1917; Sedirli ticaret Şirketi, manifatura üzerine

1918; Osmanlı Tefeyyüz Şirketi, ziraat ve ticaret üzerine

1918; Konya Çiftçi Celaliye Şirketi, ziraat ve ticaret üzerine

1918; Elektrik Şirketi’nin kurulması,

1920; Türk Şirketi Mensucat, Ticaret, Nakliyat Konya Milli Mensucat ve Eşya-ı Ticariye Osmanlı Anonim Şirketi’nin Kurulması,

1922; Türk Ticaret Bankası’nın kurulması (Odabaşı, 1998 ve ÖZTÜRK, 2003)

#### 3.2.4.4. Selçuklu ve Osmanlı Döneminde Konya Kentinde Ulaşım İmkânları

Bu bölümde Selçuklu-Osmanlı dönemi ulaşım şartları incelenecektir. Günümüzde Konya'nın ulaşım şartları ... bölümünde verilmiştir.

Kentin düzlük bir alanda bulunması ulaşım açısından kente pek çok avantajlar sağlamıştır. Bu avantaj, ilk kuruluş döneminde olduğu gibi, gelişme döneminde de aynen devam etmiştir. Ulaşım imkânları, dışarı ile ilişkilerin olduğu dönemlerde kent gelişimine katkıda bulunmuştur.

İstanbul, Bursa gibi büyük yerleşim merkezlerinin de bulunduğu Marmara'dan gelip Ortadoğu'ya uzanan transit karayolu Konya üzerinden geçmektedir. Her ne kadar Eskişehir-Ankara hattıyla da ulaşım sağlansa da, Konya güzergahı Anadolu Selçuklu devleti döneminde yapılan yatırımlar sayesinde kervanlar için daha uygun imkan sağlamıştır.

Batıda liman kenti İzmir'i, Doğu Anadolu kanalıyla İran'a bağlayan yol; Uşak, Afyon, hattıyla Konya'dan geçerek doğuya devam etmektedir.

Akdeniz kıyılarını İç Anadolu'ya bağlayan yol ile Karadeniz kıyılarını Akdeniz kıyılarına bağlayan yol için en uygun geçiş yeri Konya üzerindedir. Selçukluların ilk fetih döneminden itibaren denize açılma istekleri sonucu, Karadeniz'de Sinop, Akdeniz'de Sultan Alaattin Keykubat'a izafeten ismi verilen Alaiye/Alanya liman kentlerinin kara yoluyla uzantısı Konya üzerinden gerçekleştirilecek durumdaydı ve her iki denize açılan kapı, başkente yakın yerlerden düşünülmüştü. Hiç şüphe yok ki; o dönemde kentin Anadolu ticaretinin can damarı olması da liman kentlerinin önemini deniz ticareti yoluyla arttırıyordu. Ancak Alanya limanına gelen malların, Toros dağlarındaki geçitler kanalıyla getirilmesi ve Torosların doğal engel teşkil etmesi ticareti olumsuz etkilediği de bir

gerçektir. Bu da Akdeniz'e açılmayan kentin deniz ticaretini ve Akdeniz ülkeleriyle olan ilişkilerini engellemiştir.

Konya şehrini çevreye bağlayan yollar, düzlük bir alanda bulunduğu için ulaşımı kolaylaştırmıştır. Burada topografyanın ulaşım üzerindeki etkisi söz konusudur. Kentin doğu kesiminin ovaya açılması, Aksaray'a ve Ereğli'ye kadar uzanan alanda her hangi bir topografik engelin bulunmaması, ulaşımını kolaylaştırmıştır. Ancak, Ereğli Yolu üzerinde zamana zaman bataklıkların oluşması, bu gün kullanılan yolun daha kuzeyindeki Bozdağlar civarından kervan yolunun geçirilmesi neticesini doğurmuştur. Bu yolun Karapınar civarında, özellikle son iki yüzyıl içinde rüzgâr erozyonuna dayalı olarak görüş alanını kısıtlayan toz fırtınası olumsuz etkide bulunmuş ve son elli yılda yapılan erozyon ile mücadele çalışmaları bu olumsuzluğu hemen hemen ortadan kaldırmıştır.

Kentin güneye ve kuzeye bağlayan yollar da düzlük bir alandadır. Konya Kenti'ni Karaman'a bağlayan yol ova içinden geçmekte, kuzeye Ankara'ya bağlayan yol da çok küçük yükseltiler istisna tutulursa düzlük alandan sağlanmaktadır.

Kuzeybatı yönünden Kadınhanı-İlgin-Akşehir Yolu diğer yollar gibi düzlük alan olmasa da, ulaşımı engelleyecek ciddi bir arızanın olmaması sebebiyle ulaşımı kolaylaştırmaktadır.

Kenti batıya bağlayan yol diğerlerine kıyasla topografik engellerin daha çok olduğu bir yoldur. Konya Kenti'nin batısında fay dikliğini tırmandıktan sonra Beyşehir- Isparta'ya bağlanan yol, diğer güzergâhlara kıyasla daha engebeli alandan geçmekte ancak geçit vermeyecek kadar da zorlu bir yol değildir.

Yol güzergâhlarının ulaşım olumlu yönde katkıda bulunması kuruluş dönemi ile Selçuklu-Osmanlı dönemi ve Cumhuriyet devrinden günümüze kadar kentin gelişimine olumlu etkiler yapmıştır.

Kenti Ortaçağda diğer kentlere bağlayan yollar üzerinde kurulmuş Anadolu Selçuklu Devleti döneminden beri var olan hanlar yolcu ve kervan naklinde önemli görev üstlenmişlerdir. Şehir çevresindeki başlıcaları; Dokuzun Han, Derbent Hanı, Horozlu Han, Kızılören Hanı Obruk Hanı ve Zazadın Han (Sadettin'in Hanı) dır. 1923 yılında basılan “Konya Rehberi” adlı kitapta kent çevresindeki 20 han'dan söz edilir (Odabaşı, 1998).

1896 yılında Konya'ya demiryolunun gelmesi doğu-batı ulaşımında değişikliklere yol açmıştır. Klasik ulaşım olarak bilinen deve kervanı ile yapılan nakliyeler artık eskiye kıyasla hız kazanmıştır (Şekil 3.4).

Demiryolunun Konya'dan geçirilmesi planlandığı dönemde şehir esnafı ve eşraftan bazıları, kentte ve kent dışında nakliyecilikle uğraşanların işsiz kalmaması için, demiryolunun Konya'dan geçmesine razı olmamış ve İstanbul'da yetkili makamlara dilekçe vermişlerdir. Demiryolunun Konya'dan geçmesinin kesinleşmesi üzerine hiç yoksa kent içinde nakliye ile uğraşan hamallar ve at arabası sahiplerinin işsiz kalmaması için, demiryolunun kent dışından geçirilmesini istemişler ve bu konuda da başarıya ulaşmışlardır. Bu durumda kentin demiryolundan faydalanmasını kurulduğu ilk yıllarda tam anlamıyla gerçekleştirememiştir (Odabaşı, 1998). Demiryollarının Konya'dan geçirilmesinin sebebi stratejiktir. Denizden uzak ve düşman gemilerinin atış hattının dışında olması şeklinde planlanmıştır (Hutteroth, 1999). Ayrıca denizden saldıran düşmanın hemen işgal edebileceği bir arazide olmamasına da dikkat edilmiştir.

1950'li yıllardan sonra büyüyen kent demiryolunu tümünden içine almıştır. Demiryolunun bir kısmı kentin eski gelişiminde sınır teşkil eden bir alandadır. Kuzey-güney istikametinde gelen hat istasyona kadar olan kesimde, kent çevresindeki bağ evlerinin son sınırından geçirilmiştir. Günümüzde çok katlı binaların bulunduğu ve merkezi fonksiyonların yüksek olduğu Nişantaş Mahallesi bağ evleri yerleşmesi iken

demiryolunun öbür yanındaki Hacıkaymak Mahallesi, Şekermurat Mahallesi de hububat tarlaları olarak kullanılmaktaydı.

Demiryolu bir Alman firmasına ihale edilmiş ve istasyon ile çevresindeki lojmanlarda o güne kadar kentte hiç görülmeyen Alman mimari tarzı evler yapılmıştır.

Demiryolunun gelişmesi Konya'da ticari sirkülasyonu artırmış, tarım ve hayvancılığı teşvik etmiştir. Demiryolu ve karayolu ağının gelişmesi üretim miktarı ve ürün çeşidinin çoğalmasına yol açmıştır. 1303/1885 yılı salnamesinde Konya'da üretilen hububatın, mahalli ihtiyacın üzerinde olduğu ve develerle limanlara veya ihtiyaç hissedilen bölgelere ulaştırılmadığı için, ürünün vilayette kaldığı, fiyatlarda da düşüş olduğu bildirilmektedir. Yine 1843 yılında İçel ve Alanya iskelelerinin Konya'dan 50–60 saat uzakta olduğu için, buralara nakledilen zahirenin nakliye masrafları, bedelinden fazla tuttuğu için üretilen tarım ürünleri mahalli pazarlarda düşük fiyata satıldığı bildirilmiştir. 1868–1909 yılları arasında tahıl ve baklagillerde 4,5 kat, hayvan sayısında 2 kattan fazla artış gerçekleşmiştir (Öztürk, 2003).

Ekonomik hareketlenmede demiryolunu inşa eden Alman şirketinin katkıları çok büyüktür. Şirket, demiryolu hattı boyunca istasyonlar ve buğday ambarları silolar inşa etmiştir. Bu günkü Toprak Mahsulleri Ofisleri de o dönemdeki gibi silolarını demiryolu çevresinde yapılmıştır. Demiryolları yapıldığı ilk yıllarda 200 km.nin altında olan yerlerde deve kervanına göre daha ucuza getirememiş ve kervanlarla rekabete girememiştir. Develer günümüzdeki kamyonlar gibi evden eve nakliyat görevini üstlenmişlerdir. Demiryolu Çumra'da ilk Türk sulama projesini gerçekleştirmiştir (Hutteroth, 1999).

Daha önce Konya Lisesi'nde müdürlük yapmış olan Muhammed Ziya 18 Cemaziyelahir 1330 hicri (4.06.1912 miladi) tarihinde Konya'da, Konya Lisesi öğrencilerine verdiği konferansta söyledikleri, Konya Kenti'nin gelişimini özetler

niteliktedir. Konuşmasında Konya Kenti'nin tarihi gelişiminden söz ettikten sonra demiryolu gelişini, öncesi ve sonrasıyla anlatmış ve sanayinin doğuşuna ilişkin bazı açıklamalarda bulunmuştur. Konuşmayı yaptığı tarihte Maarif Nezareti'nde şube müdürü olarak görev yapmaktadır. Muhammed Ziya'nın konuşması şu şekildedir:

*“.....Konya esasen çiftçi memleketi olmak hasebiyle ziraata ne derece ehemmiyet verilmek lazım geldiğini de unutmayalım! Bunun için ne yapmak lazım ise, elbirliği ile yapalım. Çiftliklerimizi, tarlalarımızı en yeni alat ve edevat-ziraiyye ile işletelim. Ve bu babdaki mesaimizi ta'mim edelim. Alat-ı cedide-i ziraiyye rağbet etmeyenleri bu işte teşvik eyleyelim. Bu alat ve edevattan mutacı ta'mir ve tecdid olanları tamir için demirciliğe de ehemmiyet verelim. Vaktiyle büyük fedakarlıklarla te'sis edilen Mekteb-i Sanayii ihya edelim. Burada mektebin müessisi olan Ferid Paşa'nın şu himmet-i ümranperverisini lisan-ı takdir ve şükran ile yad etmeyi vecibe addeylerim... Mili bir sanatımız olan halıcılığı da unutmayalım....Medeniyet damarları denilen yollar ve bilhassa demiryolları geçtiği ve uğradığı memlekete etek etek feyiz ve servet saçar...Bunuzun uzadıya isbata hacet yoktur. Konya'da henüz şimendifer bulunmadığı bir tarihte burada bulunmuştuk. Oturacak hasırlı bir sandalye, muntazam bir levha çerçevesi bulamamış idik. 6-7 saatlik bir mesafeyi 2-3 günde o da bin zahmet ve meşakketle kat etmiş idik. Halbuki; Konya demiryolu hattının bu havaliye temdidinden sonra bu şehir kadim tarihi pek ziyade ehemmiyet kespetti, ictimai ve iktisadi tahavvülât görüldü. Mader-i vatanla doğrudan doğruya temin edilen muvasale, terbiye-i ictimaiyenin seviyesini yükseltti.”*



Şekil 3.4: Türkiye Demiryolları Haritası (www.demiryolları.gov.tr)

### 3.3. Seyahatnamelere Göre Şehir Gelişim Tarihinin İncelenmesi

Bir yerin tarih ve coğrafyası incelenirken seyahatnameler, seyyahların yazdığı hatıralar veya seyyahlara yapılan atıflar önemli bir yer işgal eder.

Günümüzdeki bilimsel çalışmaların referans aldığı kaynakların Ortaçağ sonuna kadarki döneminde sınırlı olması sebebiyle seyahatnamelere başvurmak bir zorunludur. İncelenmesi istenen alanın tarihi, coğrafyası, ekonomisi, sosyal adetleri, antropolojisi vb. konularda yığınla bilgi verebilen seyahatnamelerin iyi bir kaynak olmasının yanında bazı olumsuz yönleri de vardır. Seyahatnamenin yazarının önyargılı olması, gezisinin amacı, psikolojik durumu, gördüklerini yazmanın yanında duyduklarını da görmüş gibi anlatması ve yazdıklarının sadece kendi gördüğü çerçeve ile sınırlı olması seyahatnameleri tahlil ederken dikkat edilmesi gereken konulardandır.

Kentlerin tarihi incelenirken eski dönemlerine ait en önemli kaynaklar; arkeolojik araştırma sonuçları, devletler tarafından bırakılan yazılı belgeler vs. olmalıdır. Vakanüvisler ve seyyahların yazılarında çoğu kez ciddiyetten uzak saçma sapan bilgiler de bulunabilmektedir.

Tarih biliminin temel kaynaklarından olan seyahatnameler Coğrafya bilimi için de bazı konularda önemli bilgiler verir. Seyahatnamelerin coğrafi araştırmalara katkıları şu şekilde sıralanabilir:

1.Seyyahın gezdiği dönemdeki Fiziki Coğrafya unsurlarından yerşekilleri, iklim, bitki örtüsünün günümüz ile kıyaslanması (özellikle kısa dönemlerde değişime uğrayan Fizikî Coğrafya unsurları için geçerlidir),

2.Beşeri Coğrafya unsurlarından yerleşme dokusunun gelişim evresindeki eski dönemi, meskenlerin durumu ve nüfus gelişimi,

3.Ekonomik Coğrafya unsurlarından Tarım ve hayvancılık, sanayi (Zanaat), ticaret, ulaşım ağları, kültürel unsurlar, dikkate alınarak günümüzle bağlantısı ve değişim sürecindeki kıyaslamaları coğrafya çalışmalarında kaynak olabilir. Coğrafya bilminde eski döneme ait Fizikî Beşerî Coğrafya özelliklerinin işlenmesi özellikle gelişim sürecini ortaya çıkartma ve günümüzle kıyaslamalara tabi tutmakla mümkündür.

Bu tez çalışmasında Konya Kenti'nin kuruluş ve gelişimi söz konusu olduğu için seyahatnameler üzerinde durulması gereken bir bilgi kaynağıdır. Ancak yukarıda belirtildiği gibi seyahatnamelerde geççe aykırı bilgiler de verilmiştir. Nitekim "Konya Tarihi" adlı eserinde İ. Hakkı KONYALI bazı yerlerde buna değinmiştir.

Konya Kenti'ne uğrayan seyyahların yazdıkları eserlerin genel özellikleri şu şekildedir:

1. Seyyahlar birbirlerinin eserlerini okumuşlar ve bir kısmı da okuduğu eserdeki aynı yazdığı kitaba geçirmiştir.

2. Seyyahlar olayları vakanüvis gibi not alsalar da kitapları gezilerinden çok uzun bir zaman sonra (bir kısmı ölümünden sonra) basıldığı için, yığınla değişik bilgi ve yorum

eklemişlerdir. Daha önceki seyyahların bilgilerini karşılaştırma gibi bilgiler bulunsa da bir kısmı aynen kopya edilmiştir.

3. Bir gezide çok sayıda kente uğranıldığı için, seyyahın yaptığı karşılaştırma, seyahatnamelerin “kentini tarihi gelişimi” konusunda en iyi bilgi veren kaynak durumundadır.

Bu konuda yapılan incelemelerde İ.H. KONYALI ve O. ERAVŞAR’ın yaptığı çalışmalar temel alınmakla birlikte diğer müelliflerin de eserlerinden Konya Kenti’ne uğrayan seyyahların bıraktığı yazdıkları alınan bilgilerden kentin tarihi gelişimi konusunda tespitler yapılacaktır. Kentin tarihinden ziyade Konya Kenti’nin gelişim süreci ve eski çağlardan günümüze kadar devam eden süreçte, coğrafi faktörlerin gelişiminde yapılan gözlemler dikkate alınacaktır.

### **3.3.1. İlkçağda ve Ortaçağda Konya'ya Gelen Seyyahlar**

Tarihi dönemlerde Konya'ya ilk gelen seyyah XENEPHON olduğu kabul edilir. M.Ö. 4.000 yılında Lidya'nın başkenti olan Sard'dan “Onbinlerin Ric’ati” adlı bir ordu ile yola çıkmıştı. Lidya Satrabı Gyrus’un karesi Erdeşir’i tahttan indirmek için hazırladığı bu orduda Xenophon İran'a kadar olan yolculuğunu gezi notları şeklinde tutmuştur. Frikya'nın son şehri olan Iconium'da 3 gün kalmış ve Gyrus'un kenti yağmalamasını emrettiğini bildirmiştir (Eravşar, 2001). Konya hakkında kısa bilgiler veren Xenophon coğrafi yönlerine temas etmemiştir. Ancak yağmalama emredildiğine dikkate alınarak, döneminin şartlarına göre bir kent özelliği gösterdiği ileri sürülebilir.

M.S. 1. Yüzyıl da kente gelen ve kent hakkında kısa bilgi aktaran STRABON, “ICONIOM” olarak bahsettiği Konya hakkında “...şen, latif kalabalık ve küçük bir şehir olarak bahseder (Konyalı, 1997). STRABON, Konya için mamur bir belde şeklinde tanımlamıştır (Ziya, 1912). STRABON, Konya için “İkonion” kenti anlamına gelen

“Poliknon” sözcüğünü kullanmıştır. Bu sözcük Konya'nın bayındır bir kent olduğundan dolayı ve zengin bir arazisi bulunduğu kullanılmıştır. Seyyah STRABON'un zengin otlaklardan bahsetmesi dolaylı olarak suyunun bol bulunabildiği, hatta muhtemelen suni sulamanın varolduğu anlamına gelebilir (Doğan, 2003).

MS 1. Yüzyıl dan 12. Yüzyıl a kadar Konya hakkında bilgi veren gezi notu bulunmamaktadır (Eravşar, 2001). Konya tarihi üzerinde çalışanların en güçlük çektiği dönem de ilkçağın sonlarından Anadolu'nun Türkleşmesine ve İslamlaşmasına kadar olan süreyi içeren bu uzun devredir.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin kuruluşundan yaklaşık yüzyıl sonra, 12. Yüzyılda Konya hakkında bilgi veren seyyah EL HEREVİ'dir.<sup>31</sup> Seyyah, Konya'da “kamereddin” adlı ünlü bir bahçeden bahseder. Gezdiği Anadolu kentleri hakkında geniş bilgiler verirken Konya hakkında bilgilerini kısa tutmuştur (Konyalı, 1997). HEREVİ'nin bilgilerini göz önüne alarak 12. Yüzyıl da Konya'nın sulak yeşillik bir yer olduğu düşünülebilir. HEREVİ'nin geldiği dönemlerde 2. ve 3. Haçlı Seferlerinin düzenlenmiş ve Konya'nın yağmalanmış olması Anadolu Selçuklu Devleti'nin zayıflamasıyla Bizans saldırılarının artması ve Miryokefalon savaşının yapıldığı dönemlere dek gelmesini göz önüne alarak kentin savaşlar sebebiyle zayıfladığı kendini toparlayamadığı iddia edilebilir. Ancak 12. Yüzyılda göçebe Türklerin tam olarak yerleşik hayata alışamama sebebiyle henüz nüfusunun kentleşme safhasına tam geçemediği de göz önüne alınmalıdır. Anadolu Selçuklu Devleti döneminde ve daha önceki devirler için kentin münbit olmasını göz önüne alarak muhtemelen Anadolu'ya gelen Türklerin her ne kadar Konya'yı başkent yaparak şehirleşme, yerleşik hayata geçme gibi bir niyetleri olsa da Orta Asya'daki göçebe hayat tarzlarını tam terk edemedikleri, bu sebeple otlak alanın bolluğu ve Orta Asya topografyasına benzeyen Konya Ovası'nı eski adetlerine çok uygun bir yer olarak kabul

---

<sup>31</sup> Seyyahın asıl adı “Ebül Hasan Ali bin Ebi Bekr el Herevi”dir. Seyyah 1173-1192 yılları arasında Orta Doğu ülkelerinde yaptığı gezi notlarını “Kitab al işarat ile ma'rifet az ziyaret” adlı eserinde toplamıştır.

ettikleri kanaatine varılabilir. Nitekim Konya Şehri için içindeki Selçuklu dönemine ait yapıların büyük çoğunluğunun 13. Yüzyıl ait olması da bu iddiamızı kuvvetlendiren bir delildir. Bu dönemde kentin dış kalesi de henüz yapılmamıştı.

Ortaçağın önemli seyyahlarından William RUBRUCK, Orta Asya'dan ülkesine dönerken 1253 yılının Nisan ayında doğudan gelerek Konya'ya uğramıştır. RUBRUCK Konya'da Frank, Cenevizli ve Venedikli tüccarlarla görüşmüş ve bunların Selçuklu sultanının izniyle şap ticaretini tekellerinde bulundurduğunu bildirmiştir (Eravşar, 2001). RUBRUCK'un ziyaret ettiği yıllarda Anadolu Moğol hâkimiyetine girdiği yıllara dek gelir. Nitekim ziyaretinden 3 yıl sonra Konya Baycu tarafından kuşatılmıştır. Ticaret konusunda verdiği bilgilere dayanarak Selçukluların Haçlı seferlerinden sonra Moğol istilasıyla zor durumda kaldığı ve ticarete çok önem vermelerine rağmen dış baskılar sebebiyle ciddi problemlerinin olduğunu ortaya çıkarır.

13. Yüzyılda bazı Arap yazarlar Konya hakkında yazdıkları yazılar diğer seyyahların sözlerinin nakil veya Konya'nın genel tanıtımını yapan sözlerden ibarettir. Bir kısmı da matematik coğrafyasından bahsetmişlerdir.

14. yüzyılda Konya Kenti hakkında “Tancalı İBN-İ BATUTA”<sup>32</sup> ve “GAZVİNLİ (Hamdullah Müstavfi)”<sup>33</sup> bilgi vermişlerdir. Her ikisi de kentin coğrafyasından özellikle tarımsal faaliyetleri üzerinde durmuştur. İBN-İ BATUTA, tesisleri ve binaları gayet latif gönül çekici suları, meyveleri ve bostanları bol olarak tasvir etmiş, kamereddin adlı kayısıyı da Mısır ve Şam'a ihraç ettiklerini bildirmiştir GAZVİNLİ ise; Konya'nın kent yapısı hakkında genel bir bilgi verdikten sonra, mutedil bir iklime sahip olduğunu ve batısından gelen suları anlatmıştır. Buğday, arpa, pamuk ve diğer hububatların yetiştiğini ifade eden yazar ovada harap halde bağların bulunduğu da işaret eder (Konyalı 1997).

---

<sup>32</sup> İbn-i Batuta'nın Konya'ya 1329-1330 yıllarında gelmiştir.

<sup>33</sup> İlhanlı vezirlerinden Gazvinli Hamdullah Müstavfi'nin kaleme aldığı, inceleme ve gözleme dayalı "Camiüt Tevarih" adlı eserinde Konya hakkında kıymetli bilgiler geçmektedir. Eser, 1334 yılında yazılmıştır.

İBN-İ BATUTA Konya'ya geldiği zaman Konya başkent unvanını kaybetmiştir. Karamanoğulları başkent olarak Karaman ve bu günkü Konya'nın veya çevredeki illerin ilçesi olan yerleri (Ereğli, Mut vb.) kullanmışlardı. Kentin başkent olduğu dönemlerde sürekli düşmanlar tarafından tazyik altında tutulduğu dikkate alınırca, bu unvanı kaybetmesiyle sakin bir hayata bürünmüş ve iktisadi kültürel sahada boy göstermeye başlamıştır. O dönemde kentin mamur temiz olmasının bir sebebi de başkentlik ünvanını kaybetmesinin sonucu nüfusunun da azalmasıdır. Başkent olması kenti mamur hale getirirse de bu ünvanı üzerinden atınca rahatlamıştır. Doğal olarak bu durum da kentin ilerlemesinin durmasını beraberinde getirmiştir. GAZVİNLİ'nin verdiği bilgilerden en dikkat çekici olanı da Konya'da pamuk tarımının yapıldığını iddia etmesidir. Pamuk bol sulu ve sıcak yerlerde yetiştiği dikkate alınırca ayrıca kent iklimi hakkında “mutedil” şeklinde ifade etmesi yazarın Konya'yı görmediği veya bir başka kent ile –muhtemelen bir Akdeniz Bölgesi kenti- karıştırdığı iddia edilebilir. Ova tarafında harap halde bağların bulunduğunu ifade etmesi muhtemelen kentin kuzeyinde Anadolu Selçuklu Devleti döneminde bağlar oluşturulduğu ve bu dönemdeki kaosu yıllarda nüfus kaybına paralel bağıcılık yapılan yerlerin azalan nüfusa bağlı olarak kısmen terk edildiğine işaret eder. Batı ve güney kesimindeki meşhur bağlara karşılık harap olan bağlar, belki de kentteki düşük gelirli kimselere ait bahçecilik tarımının yapıldığı yerlere ait olabilir. Neticede; 14. yüzyıl seyyahlarının ifadesi, Konya kent gelişiminde Anadolu Selçuklu dönemlerine göre gerilemenin başladığı ve tarım ağırlıklı ekonominin sahip olduğunu gösterir.

15 Yüzyıl'da Fransa'da Bourgogne Dükası Philippe LE BON hizmetinde bir şövalye olan Bertrandon De LA BROQUIERE 1432 yılında Hac dönüşü Konya'ya uğramıştır. Konya'ya “Quhongne” olarak isimlendiren seyyah Konya çevresinde hiçbir akarsuyun ve meyve ağacının bulunmadığından bahsetmiştir. Konya kalesi hakkında geniş bilgi veren seyyah kalenin sağlam yapılı gibi görünmesine rağmen harap halde olduğunu bildirmiştir

(Eravşar, 2001). BROQUIERE'nin bahsettiği Konya daha önceki seyyahların bahsettiğinden farklıdır. Bol sulu yeşillik olan Konya, O'nun ifadesinde kurak ve ağaçsızdır veya iklimde kuraklaşmaya geçişten nasibini aldığı şeklinde düşünülse de iklimdeki değişiklikler kısa zamanda olmayacağı için, verdiği bilgilere başka bir açıdan bakılması gerekir. Bu seyyahın Karaman yoluyla Toros dağlarını aşarak Konya'ya gelmesi belki de yeşillik alanlardan geçerek bozkır bitki örtüsüne girmesi sonrasında gördüğü değişiklikler kıyaslama amacıyla yazmış olabilir.

### **3.3.2. Yeniçağda Konya'ya Gelen Seyyahlar**

16. Yüzyıl ortasında 1546–1549 Konya'ya gelen bir diğer seyyah Pierre Bellon'dur. İstanbul, Mısır ve Filistin'de gezdikten sonra Konya'ya ulaşan seyyah “Cogne” olarak isimlendirdiği Konya'nın etrafındaki bağlardan bahseder. Şehri çevreleyen dağlar da bu seyyahın ilgisini çekmiştir (Eravşar, 2001).

17. Yüzyıl'da hemen hemen bütün Anadolu kentlerini gezen EVLİYA ÇELEBİ 1649–1650 yıllarında Konya ya gelmiş ve uzun süre kalmıştır. Evliya Çelebi adını vermediği çok sayıda eserden alıntılar yaparak Konya hakkında genel bilgiler vermiştir. Evliya Çelebi Konya'nın kısa tarihinden bahsettikten sonra özellikle Konya kalesinin yapılışı ve tamir dönemlerini anlatmaktadır. Konya'nın sefer zamanı 12.000 asker çıkardığından bahseder. Evliya Çelebi Konya'yı Meram dağının doğu tarafında 1 saatlik mesafede düz ovada kurulmuş bir kent olarak anlatmıştır. Daha önceki seyyahların söylediği gibi doğu ve kuzey tarafındaki küçük bir gölden bahsetmiştir. Evliya Çelebi, o dönemde Konya Kenti'nde 300 çeşme, 2.700 kuyu, 9.000 bağ, 340 saray 26 han, 1900 dükkân, 11 dar ül kurra, 3 dar ül hadis, 170 sıbyan mektebi, 40 tekmeden söz etmiştir. Buğdayı, meyve ve sebzelerinin çok çeşitli olduğunu ifade eden Evliya Çelebi gezdiği

yerlerdeki kentlerde hiçbir bağ ve bahçenin Konya'yı tutamayacağını bildirmiştir. Konya halkının aileleriyle 8 ay Meram'da kaldığını da ifade etmiştir (Eravşar, 2001).

Evliya Çelebi diğer seyyahlardan farklı olarak kentin tarım, ekonomi, sosyal hayatı gibi konularına da değinmiştir. Verdiği sayısal değerler Konya'nın kent durumunu daha iyi tanıtır. Ancak verdiği bilgiler de abartma olabileceği de gözden kaçırılmaması gereken en önemli nokta olmalıdır.

18. Yüzyılın başında (1705) yılında Konya'ya Fransız doktor ve seyyahı olan Paul LUCAS gelmiştir. Gördüğü şeylerin hakikatini bozmadan anlatan yazar olarak tanınan LUCAS, Konya'yı ovanın bitiminde bir kent olarak anlatır. Yazar, Konya kalesi ve kent içini gezerek bazı tespitlerde bulunmuştur. Kalenin yıkıntılar içinde olduğunu bildiren LUCAS, surların dışında bağ ve bahçelerden müteşekkil evlerden bahsetmiştir. Şehir içinde kalabalık mahallelerin olduğunu bildiren yazar, kent içinde az miktarda Ermeni ve Rum nüfusunun da bulunduğunu ancak nüfusun çoğunluğunun Müslümanlardan teşkil ettiğini ifade eder (Eravşar, 2001). LUCAS'ın anlattığı dönem, gerileme devri Osmanlı dönemidir. Anlattıklarına bakılırsa kent merkezinden halkın yavaş yavaş kenti çevreleyen bağ evlerine doğru daimi yerleşmeye başladığı dönemdir. LUCAS'ın verdiği bilgilere göre o dönemde kent nüfus yoğunluğu az olan, kentin çevresindeki geniş bahçeli evlere doğru genişlemeye başlamıştır.

Evliya Çelebi'den hemen sonra 1776 yılının Aralık ayında Konya'ya gelen Alman asıllı matematikçi ve topograf olan NİEBUHR, Konya şehir planını çizmiş, Alaattin Tepesinin de etrafında kale olduğunu ve kale surlarının çevresinde hendek bulunduğunu belirtmiştir. Konya'yı 11.000 hane olarak anlatan yazar evlerin kerpiçten yapıldığını kent içinde harap ev ve camiler bulunduğunu bildirmiştir. Sille'de bulunan Rumların her gün ticaret için Konya'ya gelip gittiklerini de yazılarına eklemiştir. Şehri çevreleyen surların dışında kalan evlerin, sur içindeki alanlara taşınsa şehri doldurabileceğini ifade eder.

LUCAS gibi O da surların harap halde olduğundan bahseder (Eravşar, 2001 ve Göyünç, 1998). NİEBUHR'un verdiği Nüfus bilgilerini ÖZTÜRK ihtiyatla ele almış ve 18. yüzyılın ilk yarısında 23.620 olan kent nüfusunun 19. yüzyıl ortasında 30.000'e çıkması gerektiğini bunun da mümkün olamayacağını bildirmiştir. ÖZTÜRK'e göre, 18. yüzyıl başında kent nüfusu yaklaşık 22.000, 19. yüzyıl ortalarında da 30.000 olmalıdır (Öztürk, 2003).

18 Yüzyılda Konya'ya gelen LUCAS ve NİEBUHR'un tespit ettiklerinden çıkartılan sonuç şudur; Konya kent merkezi o dönemde surlar dışına bağlı bahçelik evlere doğru kaymaya başlamıştır. O dönemde kentsel büyüme fizikî olarak devam etmiş ancak tarihi kent merkezindeki yapılar ihmale uğramıştır.

### **3.3.3. 19. Yüzyıl ve 20. Yüzyıl Başında Konya'ya Gelen Seyyahlar**

19. Yüzyılda Fransız mimar ve seyyahı olan Charles TEXIER 1834 yılında, Helmuth Von MOLTKE 1837 yılında, William Francis AINSWORTH 1839 yılında, Clement HUART 1891 yılında Frederich SARRE 1895 yılında ve Rudolf Von LINDAU da 1898 yılında Konya'ya gelen batılı seyyahlardır. Bu seyyahların hepsi Konya Kenti'ni ekonomisi bozulmuş, harap bir kent olarak anlatmışlardır. MOLTKE, gördüğü Türk kentleri içinde en harap kentin Konya olduğunu ifade ederken, LINDAU, "...bu günkü Konya yıkıntı halinde sanki düşman işgaline uğramış gibidir..." şeklinde anlatmıştır (Eravşar, 2001).

19. yüzyıl seyyahlarının Konya Kenti'nin diğer özellikleri konusunda; TEXIER; önemli ticaret yollarında bulunmasına rağmen ekonomisinin bozularak gündün güne sefalet düşmesinin muhtemel olduğunu, MOLTKE; kentin büyüyerek eski surların dışına çıktığını, AINSWORTH; kentin geniş bir alana yayıldığını, LINDAU; kentte 5.000'i gayrimüslim olmak üzere nüfusunun 50.000 olduğunu ifade etmişlerdir (Eravşar, 2001). TEXIER'in verdiği bilgilerden, Osmanlı devletinin kapitülasyonlar sebebiyle ekonomik açıdan zayıflamasının sonucu kentin fakirleşmeye başladığı anlaşılabilir; ÖZTÜRK,

TEXIER'in anlattığı dönemde Avrupa'dan kente gelip yerleşen tüccarların bulunduğunu tespit etmiş ve bu sözlerinin ihtiyatla karşılanması gerektiğini bildirmiştir (Öztürk, 2003).dir.

19. yüzyıl seyyahlarından HUART, 20. yüzyılın başında Konya'ya gelen seyyahlardan Bela HORVARTH ve Noelle ROGER, kentin Coğrafi durumunu ve yerleşim özelliklerini de anlatmışlardır.

HUART, Konya'nın Haçlı seferleri esnasındaki durumuna ait tarihi bilgiler verdikten sonra Haçlı seferlerine katılan Tagenon'un "Sudan bahçelere girmiş gibiydik. Her taraf yemyeşil ağaçlar ve şırl şırl akan sular ile doluydu" şeklinde bahçelerini anlatışını aktarmıştır. Konya kalesinin o dönemde hiç kalmadığını ifade eden yazar, şehrin düz damlı ve evlerden oluştuğunu bildirmiştir. Hükümet konağının ve kentte bulunan ticarethanelerin mimari tarzını anlatan yazar, batılı mimari tarzın Konya'daki etkilerinden bahsetmiştir (Eravşar, 2001). Yazar, 60 yıl önce gelenlerin yazdığını da dikkate alarak değişimlerin özetini sunmuştur. Seyyah, Konya çarşısı hakkında "baraka türünden, düzensiz binalar" tanımlamalarını kullanmış ve aynı meslekten olan tüccarların (kunduracılar, kuyumcular, terziler, demirciler ve şekerciler vb.) bir sokakta bulunduğunu anlatmıştır (Odabaşı, 1989).

20. Yüzyıl başlarında Macar bilim adamı Bela HORVARTH, Konya-Karaman güzergâhında seyahat yapmıştır. Sokakların gaz lambalarıyla aydınlatıldığını caddelerde atlı tramvayın bulunduğunu bildiren yazar, o dönemde Konya'ya gelmiş muhacirleri görmüştür. Yazar Konya'da bulunan ticarethanelerdeki ithal mallara da dikkat çekmiştir. Ayrıca çarşı içinde bulunan küçük sanayi tesisleri de yazdıklarının arasındadır (Eravşar, 2001). 20. Yüzyılın başında Konya'da mamul maddeler olarak batılı ülkelerden ithal edilen maddelerin olması Osmanlının son dönem ekonomisinin çöküşünü gösteren önemli bir delil olurken, demiryolu kanalıyla dışarıdan mal geldiğini de gösteren ticari sirkülasyona

işaret eder. Konya içinde sanayi tesislerinden söz etmesi basit imalat tesisleri ve batıdaki sanayileşme ile birlikte Konya'ya gelen bazı araçların tamirine yönelik işletmelerdir.

20. Yüzyılda Cumhuriyet kurulduktan sonra Konya'ya gelen seyyahlardan birisi de Noelle ROGER'dir. 1925–1930 yılları arasında Anadolu'yu gezen yazar, Konya Ovası'nı “tuz çölü” olarak anlatmıştır. Konya'da yeni oluşan fabrikalar da yazarın kaydettiği bilgiler arasındadır (Eravşar, 2001). 20. Yüzyılın ilk yarısında seyyahların verdiği bilgiler Konya'daki sanayileşmenin alt yapısını ve ilk doğuşunu anlatır niteliktedir.

Batılı seyyahların haricinde 18 Temmuz 1897 tarihinde Konya'ya gelen Ahmet Tevhid, gezi notunda Konya'yı geniş ve dağınık bir şehir olarak tanımlar. Etrafındaki bağların kent ile birleştiğini ve yüksek bir yerden bakılacak olursa yeşil bir çelengin kenti kuşatmış gibi görüleceğini ifade eder (Ergenç, 1995).

Bu özelliklerden sonra Konya'ya uğrayan seyyahların kent coğrafyası ve kentin tarihi gelişimi konusunda verdikleri bilgiler şu şekilde sıralanabilir:

1. Konya Kenti, ovanın batısında, batı kesimi dağlarla çevrilmiş, ovanın bitiminde kurulmuş bir kenttir.

2. Şehir orta kuşak iklimlerinden karasal iklime sahiptir. Ancak ilk dönemlerdeki seyyahlar ile son dönemdeki seyyahların verdiği bilgiler karşılaştırılınca, kentin yeşilliği, yetiştirildiği ürünlere bakarak kademe kademe yağışın azaldığı ve kurak iklime geçildiği anlaşılır.

3. Kentin batısındaki dağlardan gelen akarsular kentin su kaynağını oluştururken doğu kesimindeki bataklıklarda son bulması, kentin doğusunda göl olduğu şeklindeki izlenimleri doğurmuştur. Ayrıca o dönemde doğudaki bataklıkların daha derin ve devamlı suyu bulunan bir göl halinde olması ihtimali yüksektir.

4. Konya Kenti, kurak ve bitki örtüsü cılız otlardan oluşan bozkır bitki örtüsü ile kaplı ovidan farklı olarak yeşillik içinde bir kenttir.

5. Seyyahların kent nüfusu konusunda 1776 yılında 11.000 hane (yaklaşık 20.000–25.000 nüfus, normalde en az 44.000 kişi olması gerekirken muhtemelen hanelere geçici yerleşme yerleri olan bağ evleri de eklenmiştir), 1882 yılında 25.000 kişi, 1898 yılında 5.000'i gayr-i Müslim olmak üzere 50.000 kişi olarak çelişkili açıklaması güç sayılar vermişlerdir. Bunlar genellikle yazarların kendi tahmininden ibarettir. Geniş bir alana yayılmış kent olması ve mevsimlik kullanılan bağ evleri, nüfus konusunda seyyahların yanıltıcı yorum yapmalarını neticelendirmiştir.

6. Seyyahlar Konya kent yerleşiminden övgüyle bahsetmişler, Selçuklu döneminde ve Osmanlı dönemindeki Karaman eyaletinin Paşa Sancağı Konya'yı muhteşem bir kent olarak anlatırken, 19. yüzyılda Osmanlı ekonomisinin bozulmasının verdiği sonuçla kentin harabeye döndüğünü ifade etmişlerdir.

7. Seyyahlara göre Konya Kenti 19. yüzyılda; geniş alana yayılarak kentsel fonksiyonlarından ziyade kırsal fonksiyonlarının öne çıktığı tarım kenti haline gelmişlerdir. Bu yüzyılda kent tarihi merkezinden ayrılarak kenardaki bağ evlerine doğru daimi yerleşim gelişmesi göstermiştir.

8. 19. yüzyılda kent merkezindeki evler düz damlı ve kerpiçten yapılmıştır.

9. 19. yüzyılda Anadolu kentlerinin seyyahlar tarafından harabe halinde ifade edilmesi, Osmanlı ekonomisinin kapitülasyonlar sebebiyle zayıflaması ve gerileme dönemindeki genel ekonomik çöküşün Anadolu'daki etkileridir.

10. 19. yüzyılda Konya ekonomi alanında hiçbir varlık gösterememiş ve fakirleşmiştir.

11. Konya'da günümüz sanayisinin çekirdeği 20. yüzyıl başlarında atılmıştır.

## **4. KONYA ŞEHRİNİN CUMHURİYET DÖNEMİ GELİŞİMİ**

Konya Kenti'nin kuruluş ve gelişim dönemi, günümüz “Şehir Coğrafyası” kriterleri ele alındığında; 19. yüzyıla kadar -Anadolu Selçuklu Devleti'ne başkentlik yaptığı dönem hariç- coğrafi açıdan kasaba olarak kalmıştır. Kasaba olduğu dönemde –o devrin şartlarına göre kent- ekonomisinde tarım ve hayvancılık etkili olsa da tarım dışı faaliyet kolları da önemli olmuştur. Tanzimatın ilanıyla batıya açılma bir önceki döneme göre kentleşmeyi hızlandırmıştır. Ancak gerçek kentleşme olgusu 1950'li yıllardan sonra batıya açılma ve sanayileşme sonrasında hız kazanmıştır.

Dolayısıyla kentin ilk kurulduğu dönemlerde köy altı ve köy yerleşmeleri kriterleri dikkate alınıp incelenirken, Selçuklu ve Osmanlı dönemleri, günümüzün kasaba yapısına uyan fizikî yönlerinde, “Türk kent modeli” örneği ortaya çıkarılmıştır. Tanzimat döneminde batı tarzı mimari görülmeye başlamış ve Cumhuriyet dönemindeki gelişmede ise; batı kriterlerine göre kentsel gelişim baskın bir şekilde öne çıkmıştır.

### **4.1.Konya Şehri'nin Cumhuriyet Döneminde Gelişimini Etkileyen Fiziki Coğrafya Faktörleri**

#### **4.1.1.Konya Kenti ve Çevresinde Gelişmeyi Etkileyebilecek Jeolojik ve Jeomorfolojik Faktörler**

##### **4.1.1.1. Şehir İçinde Fay Hatları**

Konya Kenti'nin batısından geçen Kuzey-Güney gidişli **Konya Fay Zonu (KOFZ)**, kentin yakın çevresinde toplam olarak 50 km. uzunluğuna erişmekte ve kademeli şekilde sıralanmış faylardan oluşmaktadır (Foto 4.12). Zon'un genişliği 4 km.ye kadar varmaktadır. Doğuya eğimli fay olup az da olsa sağ yönlü yanal atıma sahiptir. Fay zonu ile havzanın batı kenarı merdiven basamakları şeklinde aşağı doğru çökmüştür. Miyosen-Pliyosen yaşlı kayaçların oluşturduğu teraslar yörede 1.050–1.100 m.ye varan düşey

yükselme-alçalmaların olduğunu göstermektedir. (Eren, 2004). Söz konusu olan fay, Konya Kenti'nin batısından geçmekte ve kent sınırları içinde kalmaktadır. Kentin son yıllarda genişlediği Meram Çayı vadisinin güneyinden başlayarak, (Meram Çayı fay dikliğini dikine keser) kuzeye doğru Akyokuş, Hocacihan'ın batısı Erenköy mahallesinin batısı ve Selahaddin Eyyübi mahallesine kadar devam eder. Söz konusu fay dikliği ovanın yükseklik meydana getirdiği için erozyon ile kısmi aşınmalar meydana getirmiş ve birikimsel etek düzlükleri oluşturmuştur. Meskûn mahalle çok yakın olan fay dikliği kentin kurulduğu tarihi merkezden uzakta olmasına rağmen, kentin gelişmesi ile şu andaki kent sınırlarının içinde kalmıştır (Foto 4.1). 2020 yılında öngörülen kent gelişim alanları dikkate alındığında kent içinden geçen fay çok açık bir şekilde gözlenebilecektir. Fay dikliğinin üst yüzeyinden aşınarak gelen alüvyal maddeler ovanın bittiği, dağlık kesimin başladığı alanda birikinti konisi ve yelpazelerinin yanında verimli kolüvyal depolar da oluşmuştur ki, tarihi dönemde bahsedilen meşhur bağlar bu alüvyal maddeler üzerinde bulunmaktadır.



Foto 4.1: Beşyüzevler Civarında KOFZ ve Yerleşme Alanları

Deprem riski, depremin yüzeydeki üssü olan odağından 50–100 km. uzaklığı içine alacak alan içinde yapılmaktadır. Konya Ovası'nın batı kesiminde dağlık kesim ile ovayı sınırlayan bölgelerde faylar ve Ilgın ile Akşehir yanındaki fayların da Konya'yı etkileyebileceği dikkate alınmalıdır.

Konya Ovası'nın kuzeyini sınırlayan Doğu-Batı doğrultulu ve güneye eğimli normal fay karakterindeki Karaömerler Fayı, yaklaşık 40 km uzunluğunda ve Kuvaterner çökellerini kesen batıya eğimli bir faydır (Eren 2004). Karaömerler Fayı Konya'nın kuzeyinde Ankara Yolu civarında bulunmaktadır. Fay kent yakınında havaalanına yaklaşıp. 2020 planında bu alan yakınlarının bilhassa sosyal kullanımlı iskâna açılması düşünülmektedir. Hâlihazırda 2. Organize Sanayi Bölgesi'nin gelişme alanı içindedir.

Kentin kuzeydoğusunda yaralan Divanlar-Göçü Fayı 25 km uzunluğunda alüvyal yelpazelerin olduğu yerdedir (Eren, 2004). Bu kesim şu anda tarımsal amaçlı olarak kullanılmakta ve 2020 planında yakın kesimine Teknopark ile 3. Organize Sanayi Bölgesi'nin yerleştirilmesi şeklinde düşünülmektedir.

Kenti çevreleyen kenar fayların dışında küçük ölçekli graben-horst yapıları oluşturan Yazır, Çiftlikbaşı ve Sarıcalar Fayı gibi kuzey-güney doğrultusundadır. Bu faylardan Yazır Fayı, havzanın Kuvaterner dönemi içindeki gelişimine ışık tutacak niteliktedir. Bu fay, KOFZ doğusunda yeralan 10 km uzunluğunda kademeli olarak sıralanmış ve farklı uzunluklardaki bölümlerden oluşmuştur. Miyosen Pliyosen yaşlı formasyonlar ile Kuvaterner yaşlı ova çökellerini kesmektedir. Yazır Fayı'nın (YAF) 3 km doğusundaki Çiftlikbaşı Fayı ile Konya havzası içinde üçgen geometrili küçük bir graben yapısı oluşturmuştur. YAF sağ yönlü doğrultu atıma sahip, düşeye yakın doğuya eğimli ve 25-30 m.lik düşey atıma sahiptir. Fayın geçtiği alanda yapılan gözlemler ile geçmişte Konya'da

6,5 büyüklüğünde deprem olduğu ortaya çıkarılmıştır. Robert, Yazır Fayı'nın 20.000 yıl ve daha önce oluştuğunu ifade etmiştir (Eren, 2004).

Yazır Fayı'nın bulunduğu alan Konya Kenti'nin yeni gelişim alanı içindedir. 4 no'lu Gecekondu Önleme Bölgesinin tamamlanmasından sonra 2000 planında iskâna açılan Bosna-Hersek ile Cumhuriyet alanı arasında bulunan Yazır Fayı son dönemde iskâna açılan çok katlı yapıların bulunduğu alana tekabül etmektedir. TOKİ konutları bu kesime yapılarak uydu kent oluşturulmuştur. Ayrıca diğer boş alanlarda kooperatif usulüyle çok katlı yapılaşmalar bu çevrede kurulma aşamasındadır (Foto 4.2).



Foto 4.2: Yazır Mevkii Arka Kesimde TOKİ ve Azra Konutları

#### **4.1.1.2. Zemin Problemleri**

Konya Kenti'nin deprem bölgelerinden uzak olması, depremde en güvenli kentlerin içinde gösterilmesi, en eski dönemlerden günümüze kadar kenti doğrudan etkileyen bir

depremin olmaması mahalli yöneticileri, konunun uzmanlarını ve halkı rahavete itmiştir. 17 Ağustos 1999 depreminden sonra imara açılan alanlarda jeolojik etüdünün yapılması ve riskli arazi gruplarının belirlenmesi Türkiye genelinde gündeme gelmiştir. Konya Kenti'nde de bu tarihten sonra zemin araştırmaları hızlanmıştır.

Şehir, deprem kuşaklarının uzağında olsa da, klasik zemin problemlerinin pek çoğunun görüldüğü yerdedir.

Taşınmış zeminlerden olan alüvyal depolar, kendilerini taşıyan unsurların enerjilerine göre tabakalanması değişir. Konya Ovası'nda görülen akarsu çökelleri, nehrin konveks kesiminde biriktirilen materyaller kum ve silt boyutludur. Fakat biriktirme farklı zamanlarda olduğu için zemin karmaşıktır. Taşıma alanının uzağındaki killer plastisiteye sahiptir.

Yaklaşık olarak Konya il merkezinde Konya-Ankara ve Konya-Karaman yolunun batısında yer alan zeminler, çakıllı, kumlu, siltli killerden (batıya doğru çakıl ve kum içeriği artmakta) meydana gelmesine karşın doğuda kalan zeminler ise az kumlu, siltli killerden oluşmaktadır. Doğudaki zeminlerin plastisite oranı yüksek olması, su alması durumunda zeminin katı halden sıvı hale geçmesine sebep olmaktadır. Doğu bölümünde plastisite oranı yüksek olduğu için zemin açısından daha sağlamdır (MTA, 1998).

Kentin bulunduğu alan ve yakın gelecekte gelişeceği alanda bulunan başlıca jeolojik formasyonlar ve özellikleri şu şekilde sıranabilir.

**Bozdağ formasyonu;**<sup>34</sup> kalker, dolomit ve mermerden oluşur, gerçek kalınlığı masif ve kıvrımlı yapısından dolayı bilinmemektedir. Üst Siluriyen ve Devoniyen yaşlı olan birimler tahminen 2.000–3.000 m.dir (MTA, 1998). Rekristalize kireçtaşı ve dolomitik kireçtaşından oluşan kayaların taşıma gücü ve su geçirgenlikleri yüksek, sökülebilirlikleri

---

<sup>34</sup> Konya'da Bozdağ ve Bozdağlar isminde 2 dağ birbirine sık sık karıştırılmaktadır. Bu jeolojik formasyona ismini veren Bozdağ, İstanbul Yolu üzerinde yolun güneyindedir. Diğeri ise; Ankara Yolu'nun doğusunda bulunan ve yaban koyunlarının yaşadığı yerdir.

zor, temel olmaları iyidir. Mermer ve yapı taşı olarak işletilebilir (Soy, 2005). Bu formasyonlar Konya Kenti'nin batısında Yazır Mahallesi'nin dağlık kesiminde, ve yer yer güneyinde bulunur. Şu anda kent yerleşmesi kullanımı durumunda değildir, ancak 2020 kent planında Yazır çevresi, yerleşim alanı olarak kullanıma ayrılmıştır. Yeni yapılaşma ile bu alanlar üzerinde binalar yapılmaktadır. Çok katlı binaların yapımında her hangi bir problem söz konusu değildir.

**Halıcı formasyonu;** fillit ve şistleri düşük-zayıf, meta kumtaşları ise yüksek dayanımdadır (Soy, 2005). Fillit ve şistlerin ayrışıp bozduğu, topografik eğimin fazla olduğu yerlerde yamaç stabilite problemi çıkarabilir (Özdemir, 2000). Şehir çevresinde yaygın bir birimdir. Kentin sadece Selçuk Üniversitesi yerleşim alanının kuzeyinde Bağrıkurt mevki yakınlarında görülür.

**Loras kireçtaşı,** sert dayanıklı rekristalize ve dolomitik kireçtaşı ile dolomitlerden oluşur (MTA, 1998). Yapılaşmaya uygun, geçirgen ve akifer özellikte olduğundan şehir planlamasında yeraltı suyunun kirlenmemesi için tedbirler alınmalıdır (Soy, 2005). Söz konusu formasyonlar kentin batısında yer almakta ve 2020 kent gelişiminde iskân alanı içinde olması düşünülmektedir. Loras Dağı, 2.049 m. yükseltide olması ve çevresinde hiç yerleşim alanı olmamasına rağmen, Konya Büyükşehir Belediyesi sınırları içine alınmıştır. Loras Dağı'nın kuzeyinde Konya-Beyşehir Yolu üzerinde de bu formasyonlar vardır. Yerleşim alanı ve kentsel gelişim alanı içinde olmamasına rağmen kentin yeraltı sularını besleyen alanlardır. Yeraltı sularının kirlenme ihtimali üzerine, zemin üstünde kirletici tesislere izin verilmemelidir. Bu alanın ağaçlandırma sahası içinde bulunması da bu ihtimali azaltmaktadır.

Muhtelif kayalardan oluşan **Hatıp ofiyolit karışığı;** dayanıklılığı çeşitli olan bir formasyondur. Özellikle birim içinden ayrılmış olan kesimler ile dayanımsız litolojilerin yüzeylendiği yerlerde, eğim de göz önüne alınarak kütle hareketleri bakımından detay

değerlendirilmesi yapılması gerekmektedir (Soy, 2005). Çatlaklığa bağlı geçirimsizlik de mevcut olup, tatlı yeraltı suyunun beslenme alanıdır (Özdemir, 2000). Hatıp ofiyolitinden olan kesim, şu anda kentin Büyükşehir Belediyesi mücavir alanı içinde ve dışında olmak üzere güneybatısında yer almaktadır. Bu kesim de eğim, 12°-17° (%20–30) civarında olduğu hesaba katılmalı ve yerleşme açısından da rekreasyon alanlarına ayrılmalıdır. Konya tatlı su kaynaklarının rezervi halinde olan saha, şu anda yapılaşma halindedir. Hatta arazi içinde çok katlı binaların inşaatı halen devam etmektedir. 2020 planında gelişme konut sahalarına ayrılmıştır (Foto 4.3).



Foto 4.3: Hatıp-Kozağaç Arasında Yapılaşma Alanları

**Dilekçi formasyonuna bağlı Sulutas üyesi, Keçimuhsine (Küçükmuhsine) ve Ulumuhsine üyesi formasyonlar;** kumtaşı, kiltası, kireçtaşı ve volkanitlerden oluşur. Dayanımsız litolojideki taşıma gücü ile hacim değişiklikleri dikkate alınmalıdır (Soy, 2005). Sulutas üyesine ait formasyonlar kenti ovidan ayıran batıdaki aşınım platosunda

görülmektedir. Bu alan, şu anda kentsel gelişim alanı içinde değildir. Erozyonun da etkili olduğu alan rekreasyon alanı olarak kullanılması ve ağaçlandırma yapılması düşünülmüştür. Bu formasyonların üzerinde Sille yoluna yaklaştığı yerlerde yerleşmeler söz konusudur. Topografik eğimin yüksek olduğu bu alanlarda detaylı jeolojik etütler yapılarak yerleşime açılmalıdır. 2020 planında gelişme konut alanları bu kesime yaklaşacağı için riskli zeminler sınıfındadır.

**Beşyüzevler Formasyonu;** Kendisinden daha yaşlı kayaç kırıntılarında olan yamaç formasyonudur. Kentin doğusundaki Divanlar köyünden ismini almasına rağmen kent içindeki Beşyüzevler’de bu formasyon tipindedir (MTA, 1998). Loras kireçtaşı ile Dilekçi Formasyonu'nun gölsel kireçtaşlarından türemiş sıkı tutturulmuş çakıltaşlarından oluşur.<sup>35</sup> Bu alan şu anda çok katlı binaların da yapıldığı yerlerde bulunmaktadır. 2020 yılı için yapılan planda çok katlı binaların da bulunduğu alan içindedir (Foto 4.4).



Foto 4.4: Beşyüzevler Civarında Yamaç Çökelleri Yanındaki Yapılaşmalar. Bu alan aynı zamanda Konya Kenti'nin batısındaki fay zonunun geçtiği alandır.

<sup>35</sup> Konya 2004 yılı İl Çevre Durum Raporu

**Yılanlıkır formasyonu;** Sille'nin 3 km Kuzeydoğusunda Pleistosenin ilk evresinde oluşmuş alüvyon yelpazesi çökelleridir. Kum ve çakıllı kumtaşlarından oluşur. Göl çökelleri sınıfındandır (MTA, 1998). Bu alanda bağ evleri ve bahçeli evlerden oluşan yeni yerleşim alanları mevcuttur. Formasyona yakın yerlerdeki yamaçlarda az katlı villa evlerin yapıldığı alanlardır. Eğimli alanlarda yapılan konutların detaylı incelemeleri yapılmalıdır.

**Sakyatan formasyonu;** Konya Ovası'nda da en yaygın birimdir. Marn, kumlu marn ve yer yer jipsten oluşur (MTA, 1998). Konya Kenti'nin doğusunda, Karatay sanayi yerleşme alanı ile son dönemlerde doğu ve güneydoğudan gelenlerin kısmi olarak iskân edildiği alanda bulunmaktadır. Şehir alanı içinde olmasına rağmen tarım ve hayvancılığın da yapıldığı alandır. 2020 yılına kadar sanayi ve konutların yapılacağı geniş bir arazi üzerinde bulunmaktadır.

**Aslımyayla formasyonu;** çamurtaşlarından oluşan bataklık çökelleridir. Sanayi gelişim alanı içindedir. MTA ekibinin, kentin doğu ve kuzeydoğusunda Saraçoğlu'nun kuzeyinden başlayarak, Tatlıcak, Ortakonak köyünü İçine alarak Kayacık köyü kuzeyine kadar uzanan bölgede zemin üzerinde yaptığı gözlem ve X-Ray analizlerinde jips ( $\text{CaSO}_4$ ) kristalleri tespit etmiştir. Gözlemlere göre jips kristalleri masif olmayıp zemin içinde küçük kristaller şeklindedir. Sülfatın, betona olan olumsuz etkisinden dolayı bu bölgedeki yapılaşmalarda temel betonunu ya geçirimsiz maddelerle tecrit edilmesi ya da sülfata dayanıklı çimento kullanılması yapının güvenliği açısından önemlidir (MTA, 1998). Yeraltı suyunun yükseldiği zamanlarda temelden betona geçen sülfat, betonun dayanıklılığını azaltmaktadır. Bir kısmı Konya'nın sanayileşme alanı olan bu kesimde yeraltı suları, gerek doğal bir etken olan son yıllarda yağışın azalması ve beşeri bir etken olarak drenaj kanallarının yapılmasıyla büyük ölçüde düşürülmüştür. İleriki dönemde yağışların artması ve Konya Ovası'na dışarıdan

su basılarak yükseltilmesi durumunda, ayrıca örtülü karstın varlığı da dikkate alınarak, arazide olumsuz etkenlerin asgariye düşürülmesi için ciddi gözlem ve tespitler yapılmalıdır.

Bataklık çökellerinin bir diğer problemi de zemindeki oturmalarıdır. Organik zeminlerin bulunduğu alanlarda, su seven bitkilerin çürütmesi ile oluşan yerlerde zeminde oturmalar gözlenebilir.

**Konya formasyonu;** Kuvaterner gölüne açılan 2. dönem alüvyon yelpazesi çökellerinden oluşur (MTA, 1998). Kentin bulunduğu esas yerleşim alanıdır. Zeminin ıslanmasıyla % 7'ye varan hacim azalması deneylerle kanıtlanmıştır (Özdemir, 1997). Bu da 5–10 m. Kalınlığındaki göçebilen zeminde 70 cm. Oturmaya karşılık gelmektedir.

Konya ovası alüvyonlarının oluşumu halen devam etmektedir. Konya çevresinde yapılan sondajlarda kum içerisinde 460 m. derinliğe kadar inilmiştir. Buna rağmen kum ve çakıl serisinin alt tabanı tespit edilememiştir (Çağlar ve Taş, 1982).

**Karahöyük formasyonu;** Konya havzasının batı kesiminde çakıl kum ve çamurdan müteşekkil en son alüvyon yelpazesi çökellerinden oluşur (MTA, 1998). Çoğunluğu müstakil evlerden oluşan, kısmen tarım ve hayvancılığın yapıldığı, çok katlı binaların son yıllarda yayıldığı alandadır.

Konya Kenti'nde başlıca zemin problemleri **taşıma gücü, şişme ve göçme** ile ilgilidir.

**Oturma problemi;** incelenmeye değer bir durumdadır. Konya'da problem olan oturmalar özellikle menderesli ve örgülü akarsu çökellerde görülen kamalanmalar ve mercekli yapılar oturmaların ana kaynağını teşkil etmektedir. Bu tür yapı deformasyonları mal sahibi ve teknik elemanlardan sıvanarak saklandığı için dikkate alınmamaktadır. Alaattin camisi ve İplikçi camisinde de bu tür oturmaların neden olduğu deformasyonlar sıvalanarak saklanmıştır (Soy, 2005). Konya II. Organize sanayi bölgesinde yapıların

büyük bir kısmı jips içerikli yumuşak kil zeminler üzerinde oturmaktadır. Zeminin içerisindeki jipsin yeraltı suyu tarafından eritilmesi sonucu zeminde önemli miktarda oturma ve taşıma gücü problemi meydana gelmektedir. Bu nedenle bölgede ki betonarme binalarda çatlaklar oluşmuştur. (Yıldız ve Albayrakt'an alınma 2004)

Su muhtevası düşük, gevşek siltli kum tabakalarının su ile doygun duruma gelmesi sonucunda, meydana gelen **göçmeler** sonucunda da zeminde önemli derecede hacim azalmaları olmaktadır. Düşük muhtevalı alüvyon tabakaları veya nispeten kuru kum-çakıl dolgularının ıslanması ile düşük su muhtevalı alüvyon tabakaları veya nispeten kuru kum-çakıl dolgularının ıslanması ile % 1-5'e varan oranlarda hacim azalmaları oluşabilmektedir. Konya'da alüvyon zeminde ıslanmayla hacim azalmasının, % 7 oranında olan kesimlerin varlığı deneylerle belirlenmiştir. 5–6 m kalınlığında göçebilen zeminde bu oran 30–40 cm kadar oturmaya karşılık gelecektir. (Özdemir, 1997). Silt taşları kent merkezinde geniş bir alanda bulunur. Bünyesine su alması durumundaki çevresindeki binalara zarar vermektedir.

Bina temelleri, yol, havaalanı ve kanal kaplamaları ile boru hatları altında yapılan istinat duvarları arkasında şişmeye eğimli kuru zeminler içerisinde yüzey suyu, pis ve temiz su kanallarından su sızması, kapilarite ile su tablasından suyun yukarıya doğru çekilmesi vb. gibi yollarla zeminde su muhtevası artmaktadır. Su muhtevasındaki artıştan dolayı, şişmeyle zemin hacminde de artış meydana gelmektedir. Yine zemin sathının kaplanmasıyla, özellikle kurak ve yarı kurak bölgelerde zeminden gerçekleşen buharlaşma engellenmiş olmakta, bu durumda zemin su muhtevasının artmasına neden olarak şişmenin oluşmasını sağlamaktadır. Şişme sonucu olan bu deformasyonlar özellikle yükü az ve geniş alan kaplayan yapılarda daha etkili olmaktadır. Bazı yapılarda şişmeye dayalı deformasyonlar gözlenebilmektedir. Konya da % 1–5 arasında hacim değişikliği gösterecek zeminlerin olabileceği tahmin edilmektedir (Özdemir, 2007).

Konya Ovası'nda yeraltı suyu seviyesi 0 ile 20–30 m arasında değişmektedir. Özellikle yazın sulama amacıyla su çekildiği için yeraltı suyu seviyesi fazlaca düşmektedir. Kış aylarında da yeraltı suyu seviyesi yükselmektedir. Son 25–30 yıl içinde yeraltı suyu seviyelerinde düşüşler daha fazla olmuştur. Yeraltı suyu seviyesinin düşmesine bağlı olarak zeminde efektif gerilme artmakta ve buna bağlı olarak da bölgesel ölçekte sübsidans olayının oluşmakta olduğu düşünülmektedir (TMMOB Jeoloji Müh. Odası Konya il temsilciliği, 1999).

Konya Kenti'nde alüvyal maddeler, en fazla yer kaplayan formasyonlardır. Kentin çevresindeki gelişme alanlarının bir kısmında, yukarıda sayılan formasyonlar ve bu formasyonlar üzerindeki oluşması muhtemel problemlerden söz edilmiştir. Kentin geliştiği tarihi çekirdekten itibaren, dairenin dış halkalarına genişlemesi gibi büyümüş ve genişlediği alanlarda sürekli alüvyal maddeler üzerinde olmuştur. 2020 planı ile kentin genişletileceği alanların büyük çoğunluğu, yine alüvyal maddeler üzerindedir. Değişik alüvyal maddelerin zemin problemleri birbirine benzediği için, Tablo 4.1'de gösterilmiştir.

Tablo 4.1: Konya Kenti Alüvyal Zeminin Özellikleri ve Kullanımı

ZEMİN	LİTOLOJİ	BULUNDUĞU YERLER	ZEMİN DURUMU	DAHA ÖNCEKİ DÖNEMDE KULLANIMI	MEVCUT KULLANIMI	2020 PLANI
Delta Çökelleri	Kum Silt	Kaşınhanı doğusunda	Yüksek hassaslık Yüksek sıkışabilirlik Sıvılaşma Yüksek çözünür tuz içeriği Farklı taşıma gücü	Kırsal tarım ve mera alanı	Kırsal tarım ve mera alanı	4. OSB alanı
Lagün Çökelleri	Kum Silt Kil	Kent güneydoğusunda, Saraçoğlu-Karaaslan arasında	Yüksek sıkışabilirlik Şişme sıvılaşma Taşıma gücü problemleri	Mera, tarla, köy iskân alanı	Kent içinde iskân alanı ve bahçe tarımının yapıldığı yerler	Gelişme konut alanları
Bataklık Çökelleri	Silt Kil Çamur Organik malzemece zengin	Kaşınhanı – Aslım – Alakova arasında	Sıkışabilirlik Plastik deformasyonlar Sıvılaşma Taşıma gücü çok düşük	Sulak alan, kısmen tarım alanı	Aslım ve Kaşınhanı çevresi sanayi alanı Alakova iskân alanı	Sanayi ve iskân sahaları
Göl Kenarı Kumulları (Pleistosen-Holosen)	Kum Çakıl	Aslım ve Alakova bataklıklarının kenar kesimi ve Sarıcalar çevresi	Sıvılaşma Eriyebilir tuz oranı yüksek Taşıma gücünün belirlenmesi ve yıkanmanın oluşup oluşmayacağı belirlenmelidir.	Tarım ve mera arazisi	İskan alanı ve sanayi alanı	Sanayi ve konutların gelişme alanları
Göl Tabanı Çökelleri	Kil Silt Çamur	Kaşınhanı kuzeyi ve Tatlıcak, Sakyatan ile Ortakonak arası	Yüksek sıkışabilirlik Aktif killerde şişme	Köy iskân alanı tarım ve hayvancılık alanı, mera	Kent iskânının genişlediği alan. Karatay sanayisi ile 3. ve 4. OSB	Gelişme konut ve sanayi alanları ile sosyal kullanım alanları
Taraça Çökelleri	Blok, Çakıl Kum Silt	Kent batısında dağlık alan kenarı	Plastik deformasyon Kütle hareketleri	Mera ve tarım alanı	Tek ve çok katlı iskân sahası	Gelişme konut alanları
Alüvyon Yelpezesi	Silt Kil Çamur	Kent merkezi, doğusu, güneyi ve Yazır-Kampus arası	Şişme Göçme Killi zeminlerde mukavemet azalması	Kent merkezi, Tarım alanı, mera alanı	Kent yerleşimi ve kentsel gelişim alanı	Kent yerleşimi ve kentsel gelişim alanı
Alüvyon (Pleistosen, Holosen)	Silt Kum Çakıl Blok	Alüvyal yelpezelerin batısı, güney- kuzey arasında geniş yayılımı görülür.	Çok farklı zemin yapısı ve özellikleri vardır Değişken taşıma gücü gözlenir İnce tanelerin olduğu yerlerde plastik deformasyonlar Yeraltı suyu seviyesine bağlı olarak lokal taşıma gücü problemi Şişme Sıkışma	Kent merkezi, Tarım alanı, mera alanı	Kent merkezi, Tarım alanı, mera alanı	Kent merkezi, Tarım alanı, mera alanı

Kaynak: Özdemir, 2000'den alınan bilgilerle yeniden düzenlenmiştir.

Yukarıda sayılan zemin problemleri dikkate alınarak MTA Konya Bölge Müdürlüğü, Konya Kenti gelişim alanı içinde yerleşme için en uygun alanlar şu şekilde belirlenmiştir.

1.Konya'nın güneybatısında, Hatip-Çayırbağ-Meram bölgesi bahçecilik ve tarıma elverişli olması ve burada var olan yeşil alanların korunması gerektiğinden, bu bölgelerin az katlı bahçeli evler olarak yerleşime açılması uygundur.

2.Konya'nın kuzeyinde, Şadiye Köprüsü-Doğudağ (Selçuk Üniversitesi Kampusu batısında), doğuda Havaalanı-MTA, güneyde Karahüyük-Karaağaç, batıda Yeniyayla-Loras Dağı-Karadiğın bölgeleri, zemin açısından yerleşime uygun alanlardır.

3.Yerleşime açılmış ve hâlâ Konya yerleşim alanının geliştigi Yazır-Şadiye Köprüsü arası, Hocacihan-Taşlıca, Kozağaç-Beybeş, Yenibahçe, Yukarıpınarbaşı-Çaltı arası taşkın alanıdır. Bu bölgeler sellenmeye müsait olup, aşırı yağış durumunda su altında kalabilir. Bu nedenle, belirtilen bölgelerde yerleşime izin verilmemesi, bölgenin ağaçlandırılması ve derelerin ıslahı gereklidir.

4. Meram-Dere ve Akyokuş arasında kalan koridor, killi-marnlı seviyelerden oluştuğundan, az bir yağışta bile heyelan oluşmaktadır. Bu nedenle bu bölgelerin yerleşime açılmaması ve ağaçlandırılması gerekir (MTA, 1998).

#### **4.1.1.3. Erozyon**

Erozyon en eski jeolojik devirlerden beri var olan bir olaydır. Günümüzde erozyon, beşeri etken olan bitki örtüsünün tahrip edilmesi ile hızlanmıştır. Güncel erozyonun temelinde bitki örtüsünün yok edilmesi olsa da, Konya Ovası eğim az olduğu için, Türkiye genelinde su erozyonunun en az olduğu alanlardandır. Konya'da eğime bağlı olarak meydana gelen erozyon maalesef kentin dağ kenarında kurulmuş olması sebebiyle etkilidir. Konya şehrinin alüvyal zemini de batı kesimindeki dağlardan, erozyon sonucu dereler vasıtasıyla getirdikleri materyallerden oluşur.

Şehir çevresinde erozyon süreçlerinin dağılımı kaya türü ve bunların morfolojik durumları ile de ilgilidir. Aşınım süreçleri genelde yüksek alanlardaki volkano-tortul formasyonlarda ve ofiyolitli kaya topluluklarının yüzelediği alanlarda erozyon boyutundadır. Bu kaya türleri üzerinde yoğun sıklıkta dandritik drenaj gelişmiş ve bunların yol açtığı erozyon nitelikli aşınım süreçleri sonucu çoğu alanlarda kırgıbayır (badlands) morfolojisi şekillenmiştir. Kırgıbayır alanlarında ana kaya üzerinde toprak örtüsü izlenmez. Özellikle Meram-Sille yöresi ve Meram Çayı drenaj havzasında etkili olan kırgıbayır erozyonu alanlarında kütleli toprak kayıpları çamur selleri şeklinde vadi tabanlarını doldurmuştur. Hatip yöresinde yüzeleyen Çayırbağ ofiyoliti kırgıbayır erozyonunun etkili olarak izlendiği diğer bir alandır. Bu erozyon alanlarını akaçlayan akarsuların Konya havzasına açıldıkları kesimlerde gelişmekte olan güncel alüvyon yelpazeleri ise erozyon yoluyla uğranılan toprak kayıplarının hacmini gösteren birikimlerdir. Havza çevresinde yapılmış olan gölet ve barajlar, uygun jeolojik yapı ve morfoloji nedeniyle genelde, bölgede en etkili erozyonun olduğu akarsu yatakları üzerinde kurulmuştur. Altınapa ve Sille göletleri bunların en tipik iki örneğidir. Drenaj alanlarındaki aşırı erozyon nedeniyle bu gibi akarsular üzerindeki göletlerde siltasyon yüksek değerlerdedir. Gölet rezervuarları içerisinde gelişmiş olan delta birikimlerinin boyutu siltasyonun hızını gösteren birikimlerdir (MTA, 1998).

Konya Kenti'nin batısındaki derelerin çoğu sel karakterlidir. Güneyden kuzeye büyüklü küçüklü, çoğu sel karakterli olan dereler bulunur. Bu dereler şunlardır:

-Hatip- Beybes arasında; Çat Deresi, Çorak Dere, Yukarı Boğaz Deresi,

-Beybes-Köyceğiz arasında; Kocaboğaz Deresi, İnderesi, Baykuş Deresi, Söğütlü Deresi, Meram Çayı, Karen Deresi, Damladağ Irmağı,

-Köyceğiz-Sille Yolu arasında; Keçili Deresi, Karakavak Deresi, Nişantaşı Deresi, Kurt Dere, Yıllınlı Çukur Deresi,

-Sille Yolu-Şadiye arasında; Marmalık Deresi, Kanlı Dere, İncik Deresi, Ardıçlı Deresi, Kazankak Deresi, Kızıl Dere, Meramşah Deresi (Üniversite kampusundan önceki dere), Ziraat Deresi, Kışla Çayı, Kuruçay Deresi, Esmе Deresi (Şadiye Yanı).

Bu derelerden Meram Deresi haricinde suyunu sürekli akıtan yoktur. Meram Deresi de Altınapa Barajı'nın yapılmasıyla büyük ölçüde ıslah edilmiş ve kente getirdiği alüvyal madde miktarı azaltılmıştır. Batı kesimindeki dağlardan gelen tüm dereler arazide vadi veya sel oyuntusu açmıştır. Son yıllarda kent çevresine yağışın az düşmesi zaten erozyonu büyük ölçüde önlemiştir.

Bu derelerin getirdiği alüvyal maddelerden daha önemlisi, yukarıdaki dağlık alanların aşınmak suretiyle kırgıbayıra dönüşmesidir. Bu alanlarda eskiden beri var olan ve son yüzyıllarda yok edilen ormanın yeniden teşekkül ettirilmesi gerekir. Orman teşekkül ettirilmesi aynı zamanda sellenme ve kente temiz hava verme açısından da önemlidir. Zaten yapılan çalışmalar yavaş olsa da bu şekilde devam etmektedir.

#### **4.1.1.4. Yamaç Döküntüleri ve Kütle Hareketleri**

Konya Kenti düzlük alan olduğu için kütle hareketlerine tümüyle yabancıdır. Kentin ııınsal olarak gelişmesi ve batıdaki dağlık kesime dayanması sonrasında kütle hareketleri kent yerleşiminin az bir kısmında tehlikeli olmaya başlamıştır. Önceki dönemlerde Konya çevresindeki dağ köylerinin problemi olarak görülen kütle hareketleri 1980 yılından sonra çevredeki köylerin kent alanına alınmasıyla kentin problemi haline gelmiştir.

Konya Ovası'nın yamaçlarda birleştiği yerlerde kalınlığı 20-30 m. ye varan yamaç molozları bulunmaktadır. Yaygın olmayan kütle hareketleri küçük boyutlu heyelanlar ve kaya-blok düşmeleri şeklinde oluşmuştur. Belirgin olarak Meram Çayı vadisi boyunca ve güneybatıda Hatıp taraflarında izlenmektedir. Meram boğazı boyunca izlenen heyelanlar düzlemsel kaymalar ve küçük boyutlu çamur akmaları şeklinde gelişmiştir. Bölgenin en aktif heyelanları ve toprak kaymaların geliştiği diğеr bir kaya

topluluğu ise; Karacaören ve Sille yöresinde eski alüvyon yelpazesi çökelleridir Sille Yolu kuzeyindeki yamaçlarda gözlenen stabilite bozulmaları buna örnek olarak verilebilir. Şehrin büyüüp gelişmesi sonucu Meram, Dere, Hatip ve Sille köylerindeki eğimli yamaçların bulunduğu kesimler artık aranan yerleşim bölgeleri haline gelmiştir. (MTA, 1998 ve Özdemir, 2000)

Meram Çayı vadisinde yer alan Dereköy, 1980 öncesinde Konya'ya bağlı, vadi boyunca uzunlamasına bir yerleşim dokusu göstermiş kasaba iken, kentin alanlarının genişletilmesiyle mahalleye dönüşmüştür. Çoğunluğunu yerli halkın oluşturduğu ve Tarihi Meram merkezinden itibaren yaklaşık 4 km. boyunca uzun, ince dar vadinin, eğimli yamaçları boyunca yerleşme vardır. Bir ova yerleşmesi olan Konya Kenti için tezat olan bu durum, kütle hareketleri tehlikesi barındırmaktadır.

Dereköy'de oturanların büyük çoğunluğu, otobüs seferlerinin düzenli ve sık oluşu Konya kent merkezinde iş imkânlarını kullanmasına sebep olmuş, her türlü kentsel fonksiyonlardan yararlanmanın yanında, havasının temiz olması, doğup büyüdükleri yere bağlı kalma gibisebeplerle yerli halk arasında cazibesini yitirmeyen yer olmuştur. Yaklaşık 1.000–1.500 hanenin bulunduğu yerde yerleşime uygun düz alan bulunmadığı için eğimli yamaçlar kullanılmaktadır. Bazı yerler heyelan tehlikesi olduğu için tehlikeli bölge olarak boşaltılmaktadır (Foto 4.5, 4.6 ve 4.7). Mahalle içinde eğimli yamaçlara Belediye tarafından ev için ruhsat verilmesi tamamen yanlış bir uygulamadır.



Foto 4.5: Meram Deresi Vadisi İçinde Heyelan Bölgesi



Foto 4.6: Dereköy Civarında Yamaç Yerleşmeleri



Foto 4.7: Dereköy’de Kayma Tehlikesi Olan Yamaçlarda Yerleşmeler

#### 4.1.2. Şehir Gelişimini Etkileyen Klimatik Faktörler

İlkçağ ve ortaçağlarda iklimik faktörler yerleşme merkezlerinin yer seçimi ve gelişiminde çok önemli bir faktör iken günümüzde eski etkisini yitirmiştir. Ancak sanayileşme ve kent nüfuslarının kalabalıklaşması sonucu ortaya çıkan hava kirliliğine karşı alınacak önlemlerde iklimik faktörlerden özellikle hâkim rüzgâr yönü dikkate alınarak planlama yapılma ihtiyacı hissedilmiştir. Bir kentte ideal olan, hâkim rüzgâr yönünün olduğu kesimin ağaçlandırma sahası haline getirilmesi, hâkim rüzgârın aksi istikametine de sanayi kesiminin yerleştirilmesidir.

Konya Kenti’nin 1960’lı yıllarda yapılan planında Güneydeki yeşil dokunun korunması için, yeni iskân ve sanayi sahalarının kuzeye hâkim rüzgâr yönüne kaydırılması kentte son 20 yıl içinde hava kirliliğinin artışı ortaya çıkarmıştır.

Problemin çözümünde, sanayi alanının yerinin değiştirilmesi maliyetli ve zor olacağı için, kuzeydeki organize sanayi bölgelerine havayı kirletici unsurları az olan sanayi tesisi

kurulması ve güneydeki Kaşınhanı'nda kente uzak bir alanda yeni organize sanayi bölgesi oluşturulması yoluna gidilmiştir.

### **4.1.3. Şehir gelişimini etkileyen Hidrolojik Faktörler**

#### **4.1.3.1. Sel baskınları ve Muhtemel Taşkınlar**

Batı kesiminden gelen akarsular Konya havzasına boşalırlar. Yan kurak iklim şartları altında, drenaj havzalarında geçirimsiz veya az geçirimli kaya topluluklarının yüzeyletiği akarsular sel karakterlidir. Bu nedenle ani sağanak yağışlarının oluşturduğu yüzey sellenmeleri kısa zamanda vadi tabanlarına yığılmakta ve akarsularda sellenme ve taşkınlar yol açmaktadır. Drenaj alanlarının erozyon karakterinde olduğu vadi tabanlarındaki sel kütleleri aşırı sedimanla yüklenmeleri nedeniyle daha da tahripkâr olabilmektedir. Tüm sellenme alanları güncel yelpazenin olduğu alanlarda daha çok görülür. Kentin batısındaki yüksek alanlarda yer alan güncel yelpazelerin tümünde bu durum mevcuttur. Ancak, Meram ve Sille dereleri üzerinde inşa edilmiş olan gölet ve barajlar bu iki akarsu önündeki sellenme potansiyelini ortadan kaldırmıştır. (MTA, 1998).

Konya-Beyşehir yolunun sağında bulunan Keçili Deresi için drenaj kanalı açılmış ve Sille Yolu civarına kadar, 7-8 civarında sel karakterli derelerin suyunu toplayarak tehlike azaltılmıştır (Foto 4.9). Drenaj kanalı, Keçili Deresi'nin bulunduğu alandan başlayarak<sup>36</sup> Sille Yolu kuzeyi ve Erenköy-Aydınlık Evler hattından Sanayi alanlarına, Ankara Yolu üzerinden de Aslım Bataklığı mevkiine ve buradan da kurutma kanalına verilir. Bu kanal, Keçili Deresi'nin yanında Karakavak Deresi, Nişantaşı Deresi, Kurt Deresi, Yılanlı Çukur Deresi sularını tahliye etmektedir. Drenaj kanalı 1957 yılında Hocacihan çevresinde oluşan selden sonra yapılmıştır. Kanal yapılmadan önce suyunu uzak mevkilere ulaştıramayan

<sup>36</sup> Şehir merkezinden Meram Tıp Fakültesi'ne giden yolun kıvrıldığı yer Keçili Deresi'nin ovaya açıldığı ağızıdır.

dereler, kent yakınında taşkına sebep olarak, yağışın çok olduğu yıllarda toplanma yerlerinde geçici göllenmeler gibi sakıncalar doğuruyordu. Drenaj kanalının yapılmasından sonra fazla sular Aslım'a akıtılmış ve bataklık suyunun artışına sebep olmuştur. Dağlık kesimden gelen derelerin bir kısmının üzerinde ıslah çalışmaları yapılmıştır (Foto 4.8).

Güncel yelpaze alanları, Konya şehrinin potansiyel gelişim alanlarını oluşturmaktadır. Bu alanların büyük bir kısmı kanallarla drenaja bağlanmış ve muhtemel selin olumsuzluğu giderilmeye çalışılmıştır. Ancak bir kısım küçük sel oyuntuları ile Yazır çevresindeki dağlık alan hâlâ riskli gruplar içerisindedir.



Foto 4.8: Keçili Deresi Doğusunda (Beyşehir Yolu-Sille Arası) Dere Islah Çalışmaları Yapılmış Bir Alan



Foto 4.9: Keçili Deresi Tahliye Kanalı

#### 4.1.3.2. Yeraltı suyunun Azalması ve Kirlenmesi

Yörede karstlaşmanın olması, özellikle yağışlarla oluşan suyun yeraltı sularını beslediği alanda doğrudan yeraltı sularını kirletme söz konusudur. Aktif karstlaşma alçak plato ve ova tabanlarında etkilidir. Konya içme suyunun elde edildiği Altınapa Barajı da aktif karstlaşma alanında bulunmaktadır. Karstlaşma kentte yeraltı sularını doğrudan kirletme ve yeraltında boşluk olması durumunda zemin üstündeki ağır yapılaşma riskli alan oluşturma gibi olumsuzluğa sebep olur. Ayrıca, atık su tahliye kanalının gittiği alanlarda da karstlaşmanın görülmesi Konya kuzeyinden Tuz gölü'ne giden alanda yeraltı suyu kirliliği oluşturmaktadır (MTA, 1998).

Konya Ovası tahliye kanalı yapılıncaya kadar kentin kanalizasyon sularının Aslım Bataklığı'na bırakılması yeraltı sularını kirletici bir etken olmuştur. Zeminin bilhassa Kayacık civarında sızma kapasitesinin yüksek olması da olumsuzluğu arttırıcı bir diğer etkindir. Fakat Aslım Bataklığı'nın bulunduğu alanın günümüzde ve daha önceki dönemde zaten kötü kaliteli su içermesi ve içme suyu için kullanılmaması tehlikeli durumu engellemiştir.

Yeraltı sularının azalması ise; son 20 yıl içinde tehlike arz eden bir problem haline gelmiştir. Tarih boyunca Konya Kenti'nin su fazlalığı ve seller ile başı dertte olmasına rağmen günümüzde, kent nüfusunun artan ihtiyacından dolayı fazla su çekilmesi, ovada tarım amaçlı bilinçsizce su çekimi ve yağışların azalması sonucu yeraltı beslenmesinin azalması sebebiyle kentin içme ve kullanma suyunda azalma meydana gelmiştir.

Yeraltı sularının azalması ve bataklık alanların dış drenaja bağlanmasının kent için bazı olumlu yönleri de olmuştur. Bu bataklık kurutulmadan önce çok görülen sıtma hastalığının artık görülmeyiştir. Osmanlı Devleti'nin son dönemi ve Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında bu hastalık çok görülmüştür. 1917–1923 yıllarında Konya nüfusunun % 70'i sıtmaya tutulmuş, 1942–1943 yıllarında bu oran ancak % 35'e düşürülmüştür. Sebep olarak Havzan'a getirilen suların yaptığı küçük bataklık olduğu tespit edilmiştir (Odabaşı, 1998). Kentin doğu kesiminde bulunan aslım ve Alakova bataklıkları da sıtma yapan yerler arasındadır. Yapılan ilaçlı tedaviler ile kesin çözüm alınamayınca, meseleyi kökünden halletmek için bataklıkların kurutulmasına girişilmiştir. Konya Ovası drenajının tamamlanması ve yeraltı sularının aşırı kullanımdan dolayı çekilmesiyle bataklıklar tamamen kurumuş ve sıtma hastalığı kentte kalmamıştır. Nitekim Alakova bataklığı çevresinde uzun yıllar yaşamış ve eski dönemden beri yöreyi bilenler ile

yaptığımız görüşmede Alakova bataklığının 20–30 yıl öncesinde sivrisinek deposu halinde olduğunu ve günümüzde problemin kalmadığını bildirmişlerdir.

## **4.2. Konya Şehir Yerleşiminin Cumhuriyet Döneminde Gelişimi**

Konya Kenti Alaattin Tepesi çevresinde kurulduktan sonra Anadolu Selçuklu devleti döneminde gelişmiştir. Osmanlı devrinde kent merkezi fonksiyonu, Alaattin Tepesi'nden Mevlana Türbesine taşınmıştır.

Cumhuriyet kurulduğunda Konya Kenti sınırları;

-Kuzeydoğuda; Araplar, sedirler,

-Doğuda; Aslanlı Kışla (günümüzde Mevlana Kültür Merkezi'nin yerleşme alanıdır), Üçler Mezarlığı,

-Güneydoğuda; Burhandede Mahallesi (Karatay Terminali'nin yaklaşık 300 m. güneyi)

-Güneyde; Gemalmaz Mahallesi, Larende Caddesi'nin çevresi,

-Batıda; İstasyon, İhsaniye Mahallesi, Millet Hastanesi<sup>37</sup> (Bu günkü Nümune Hastanesi)

-Kuzeybatıda; Musalla Mezarlığı ile Karakayış Mahallesi arasında bulunmaktadır.

Bu alanların bir kısmı daha önce geçici bir yerleşme şekli olan “bağ evleri”nin daimi yerleşmeye dönüşmesiyle mahalle haline gelmiştir.

### **4.2.1. Konya Bağevi Yerleşmeleri**

Konya Anadolu Selçukluların başkenti olduğundan beri kent olarak kayıtlarda geçmesine rağmen, kent içi ve çevresinde tarım fonksiyonu eksik olmamıştır. Bağ, bahçe

---

<sup>37</sup> Günümüzde şehir merkezinde kalan Nümune Hastanesi, “Millet Hastanesi” adıyla inşa edildiği dönemde kentin dışındaki bir alanda yapılmıştır.

ve meyve tarımı ile ev ihtiyaçlarının üretildiği hayvancılık halkın büyük çoğunluğunun uğraşı alanı olmuş ve 1950’li yıllara kadar mevsimlik göç olmuştur. Osmanlı’nın son dönemlerinde kent gelişimi doğu ve güneydeki bağ evlerini daimi yerleşme alanı haline getirmiştir.

Konya Kenti’nde Selçuklu ve Osmanlı döneminde oluşturulmuş çok sayıda bağ yerleşmesi bulunmaktaydı. Sadece yaz aylarında sıcak ve kurak zamanlarda gidilen bağ evleri 20. yüzyıla kadar fonksiyonlarını sürdürmüş geçici yerleşim alanlarından ve ekonomik fonksiyona sahip merkezlerdendi.

Bağ evlerinin yapısını ve dokusunu incelemek, kentin cumhuriyet dönemi gelişimine ışık tutacaktır. OKTAÇ yaptığı çalışmada Konya’daki bağ evlerinin mimari yapısını incelediği çalışmada, yerleşmelerin detayları hakkında bilgi vermiştir. Aşağıda açıklaması yapılan bağ evleri isimleri ve özellikleri OKTAÇ’tan alınmış, günümüzdeki durumları da saha çalışmaları ve harita çalışmasıyla tespit edilmiştir.

Konya bağ yerleşmeleri ve günümüzdeki kullanım durumu şu şekildedir:

Kuzey kesimde; **Parsana Bağları, Musalla Bağları ve Sedirler-Araplar Bağları bulunmaktadır.** Kentin 1960 ve 1970’li yıllardan sonraki gelişim alanında bulunduğu için, günümüzde çok katlı yapılaşmanın hücumuna uğramış ve tümüyle yok olmuştur. 1970 yılında kent otogarının Musalla bağları yakınına yapılmasıyla en hızlı yapılaşmaya uğrayan yerlerden birisidir. Sedirler-Araplar Bağları, kentsel gelişim alanına son yıllarda girmiştir. 30 yıl öncesine kadar kent içinde müstakil evlerin bulunduğu, geleneksel Konya evlerine de rastlanan alan olmasına rağmen, son yıllarda yapılaşma oluşturulmuştur. 1970-1980’li yıllarda bağ evi fonksiyonlarını tümden kaybetmiş, gelir durumu orta ve düşük, köyden yeni göç etmiş kimselerin oturduğu alanları oluşturmuştur.

Kentin Doğu kesiminde; **Kışla Meydanı ve çevresinde** sulak arazide bahçe tarımı yapılan alan, uzun süre daimi yerleşme alanı olarak kullanılmış, günümüzde de çok katlı yapılaşma ve sosyal amaçlı kullanılan konutların işgaline uğramıştır.

Kentin Güneydoğu kesiminde; **Filobad Bağları** Alakova Bataklığı kıyısındadır. Selçuklu sultanlarının yazlığı bulunan alan, kentin başkent unvanını kaybetmesinden sonra önce bağ yerleşmelerine daha sonraki dönemlerde de köye dönüşmüştür. Günümüzde büyük çoğunlu 1 ve 2 katlı evlerden oluşmaktadır.

Kentin güney kesimlerinde; **Ulurmak Bağları, Aymanas Bağları ve Kovanazlı Bağları** bulunmaktayken, 1950 ve 1960'lı yıllardan sonra daimi yerleşme merkezleri haline gelmiştir. Buraları da son yıllarda çok katlı binaların işgal ettiği alan haline gelmiştir.

Konyadaki esas bağ evlerini oluşturan Güneybatıda Meram ile kent merkezi arasında kalan kesimdir. Bu kesimde; **Havzan Bağları, Gündoğdu Bağları, Kürden Bağları, Selver Bağları, Durunday Bağları, Şeyh Vefa Bağları, Turut Bağları, Dere Bağları, Yaka Bağları, Hoca Fakih Bağları** ve Meram Merkezinde bulunan **Meram Bağları** vardır. Bu bağ yerlerinden bağcılık fonksiyonunu devam ettiren aile sayısı çok azalmıştır. Büyük çoğunluğu rekreasyon amaçlı yapılmış piknik alanları ile kent merkezinde oturanların 2. evi olarak veya villa tipi konut yerleşmeleri şeklinde kullanılmakta iken, Havzan Bağları, Hoca Fakih Bağları ve Yaka Bağları kente yakın olduğu için çok katlı yapılaşmaların içinde kalmıştır. Dere Bağları ile Durunday Bağları (Lalebahçe ve Gülbahçe) önceleri köy haline gelmişken, kentin büyümesi sonucu mahalle haline getirilmiştir. Değirmenderesi vadisi içinde (Meram ayının batıdaki yüksek fay zonu içinde açtığı vadi) bulunan Dere Bağları ise; suyu bol, toprağı gayet iyi ancak, dar bir vadi içinde olduğu için geniş çaplı yerleşimin olmadığı alandadır. Günümüzde Dere Mahallesinin yerleşim alanına yakın yerde bulunan rekreasyon amaçlı da kullanılan çoğunluğunu

Dereköylülerin oturduğu daimi yerleşim alanıdır. Yakınındaki Köyceğiz Mahallesi, 19. yüzyılda yerleşim alanı haline gelmiştir. Bu alanda bağ sahibi ailelerin işlerini gören insanların oturduğu mevki iken daha sonra köy haline gelmiş ve günümüzde de kentin mahallesine dönüşmüştür (Oktaç, 2001).

Yukarıda açıklaması yapılan Meram yönündeki tüm bağlar; Meram deresinin batıdaki fay dikliğinden gelerek ovaya açıldığı yerde alüvyal yelpazenin üst ve orta kısmında bulunmaktadır. Meram Merkezinde han, hamam, pazar yerleri ve cami gibi kentsel özellikler de bulunmaktaydı. İlbahardan itibaren yer yer 8 ay kalınan bir sayfiye ve tarımsal üretim merkezi halindeydi. Günümüzde büyük çoğunluğu villa evlerin ve halka açık rekreasyon alanlarının yoğun olduğu ve ekonomik olarak bağıcılığın olmadığı bir merkezdir. Bu bağ yerleşmelerin isimleri tarihten kalma yer veya kişi adlarıyla anılmaktadır. Örneğin Durunday; Selçuklu komutanı Emir Turuntay’dan, Yaka; Selçuklu vezirlerinden “Sahip Ata Yakası” adıyla anılmasından ismini anılmakta ve günümüzde büyük çoğunluğu mahalle veya semt adı olarak bilinmektedir.

Kentin batı kesiminde **Gedekales Bağları, Hocacihan Bağları ve Sille Bağları** bulunmaktadır. Bunlardan Gedekales Bağları, Karaburga Takkelidağ, Kent Yaka’sı (Meram Yaka Yolu) Pavlos Manastırı ile sınırlı olan alanda bulunmakta ve yakın döneme kadar bağ evleri var iken, günümüzde çoğunluğu bahçeli evlerden oluşan evler ve yeni yapılmış villalar mevcuttur. Sosyal yapı olarak kullanılan Huzurevi ve Selçuk Üniversitesi Tıp Fakültesi de burada bulunmaktadır. Doğu kesimindeki Hocacihan çevresi çok katlı binaların yaklaştığı ancak çoğunluğu 1–3 katlı binalardan oluşan yapılaşma içindedir. Sille Bağları ise; Sille aşınım platosunun Konya Ovası’na açıldığı alanda alüvyal ve kolüvyal depolar üzerinde kurulmuştur. Kent çevresinde kasaba iken, günümüzde tek katlı ve çok katlı yerleşim alanı haline gelmiştir. Sille merkezi koruma altında olduğu için tarihi görünümünü muhafaza etmektedir.

**Dede Bahçesi;** günümüzde Kültürpark (fuar) alanı içinde aynı isimle tanınır. Tarihi Konya kalesinin surları içinde kalan yeşillik bir alandır. Anadolu Selçukluları döneminde kentin ticaret, eğitim, sağlık ve din hizmetleri gibi alanlarda kullanılırken, Osmanlı döneminde Cem Sultan'ın Konya valiliği esnasında sayfiye alanına dönüştürülmüştür. Günümüzde sosyal kullanımı olan, Fuar ve Lunaparkın bulunduğu alandır. 20. yüzyılın başında bahçıvanlık yapan ailelerin bir kısmı burada bulunuyordu.

Genel olarak bakıldığında Konya tarihi kent merkezinden itibaren 4 tarafından bağ yerleşmesi olduğu, batı ve güneyde bağ yerleşmelerinin daha yoğun olduğu görülür.

Konya Kenti'nde bağ evleri esas olarak ekonomik amaçlı kullanılıyor ve mevsimlik göçün tipik bir uygulaması şeklindeydi. Yaz ayında alınan ürünler, sonbaharda kış aylarında kullanmak için Konya'ya getiriliyordu. Örneğin puşta tarzı yapılmış bağlarda üzüm yetiştirilir ve sonbaharda pekmez yapılırdı. Kurutmalık, konserve, turşu, pestil gibi kışlık ihtiyaçlar hazırlanır, "etlik" olarak büyükbaş hayvan veya çok sayıda küçükbaş hayvan kesilerek kış için kavurmalar yapılırdı.

Bağ evlerinin ikinci fonksiyonu da yazları sıcak ve kurak olan kentte, serinlemek amacıyla gidilen rekreasyon alanları şeklindeydi. Aslında rekreasyon olarak kullanım Anadolu Selçuklu devleti'nin başkent olduğu dönemlerde daha yoğundur. Kentin Osmanlılar döneminde tarımsal üretime kaymasından sonra, hem ekonomik hem de rekreasyon amaçlı kullanılmıştır. Osmanlı döneminin sonlarında kentin büyümesi ile tarihi kent çekirdeğine yakın olan bağlar, önce daimi yerleşim merkezi haline gelerek mahallelere dönüşmüş ve kentin artan nüfus karşısında apartman hayatına geçmesiyle bağların çoğu beton altında kalmıştır. Hatta "Meram Sanayisi" adıyla bilinen alanda yeşilliğin üzerine sanayi sitesi oluşturulması yoluna gidilmiştir. Mahalli yöneticilerin ilk dönemlerde önemsemediği bu durum, 1966 imar planında ele alınmış ve özellikle

Meram'ın yeşilliğini koruma altına almak için, kentsel gelişimi kuzeye kaydırma kararlaştırılmasına rağmen tam anlamıyla başarı sağlanamamıştır.

Kentteki sanayileşme hareketleri ve hizmetler kolundaki gelişmeler, bağ evi fonksiyonlarını azaltarak bağcı aileleri farklı işkollarına yöneltmiştir.

Konya dışında kenti en çok tanıtan özelliklerden birisi de "Meram Bağları"dır. Günümüzde Meram Bağları eski fonksiyonlarını yitirmiş, hatta yeşilliği yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Kimi yerlerinde çok katlı binaların yapıldığı alanda ve geniş bahçeli villa evlerinin bulunduğu yerlerde ancak yeşillğe rastlanılabilecek durumdadır. Bu yönü ile kent Kayseri kenti ile karşılaştırıldığında, halen bağ evleri bulunan Kayseri'ye göre düz alanda olmasının dezavantajını yaşamıştır. Kayseri kenti, Erciyes'e yükselen dağlık kütle yanında olduğu için, ova istikametinde gelişmiş ve bağ evleri sağlam kalmıştır. Konya her tarafi düz olduğu için işinsal istikamette dört tarafına doğru gelişme göstermiş ve bütün bağlar kısa zamanda beton altında kalmıştır.

Bağ evi yerleşmelerinin ve bağıcılığın ortadan kalkmasının sebepleri şu şekilde sıralanabilir:

1. Zor olan ve büyük emek isteyen bağ-bahçe işlerine zaman ayırmak yerine, daha kolay ve rahat olan apartman hayatının cazip hale gelmesi
2. Gelişen ulaşım ağlarıyla Konya'ya Akdeniz sahillerinden sebze ve meyvenin daha ucuz ve erken getirilmesi
3. Ailelerin çocukların tahsil yaptırmak istemesi veya zanaat sahibi olmalarını istemeleri sebebiyle yeni açılan işkollarına yakın yerde oturma isteği
4. Yapılaşmanın bağ evleri yönünde ilerlemesi ve kat karşılığı verilen dairelerin cazip hale gelmesi

5.Kentin tarım ve hayvancılık sektöründeki cazibesini yitirmesi ve bu alanda çevre temizliği için belediyenin getirdiği bazı düzenlemelerin tarım ve hayvancılık aleyhinde gelişmesi

6.Artan nüfusa dayalı olarak bağ evlerinin miras yoluyla bölünerek azalması

7.Kentin sanayi ve ticaret alanında atılım yapmasıyla bağcılık yapanların farklı işkollarına yönelmesi vb. gibi sebepler bağ evi hayatını ve üretim şeklini yok etmiştir. Ancak hafta sonları gidilen 2. ev haline gelen bağ evlerinde sebze ve meyve üretimi daha çok hobi amaçlı küçük ev üretimleri olup ekonomik değerleri yoktur.

Yukarıda sayılan sebeplerin dışında yağışlardaki azalmalar ve kent nüfusunun artması, bağcılığın kalkmasının bir diğer sebebi olmuştur. Şehir nüfusunun artması, Meram Çayı'na Altınapa barajı yapılarak su tutulması ve içme suyu olarak tahsis edilmesi sonrasında kent içinde kanallara su verilememiştir. Su alamayan bağlarda üretim azalmış, ekonomik olmaktan çıkmıştır. Bağcılığı devam ettirmek isteyen aileler yeraltı suyuna yönelmiş bu da yeraltı suyunun ölçüsüz kullanılmasıyla su tablasındaki düşüşün bir sebebi olmuştur. Sahada yapılan araştırmalarda, pek çok yerde kanalların su akıtması 1975-1978 arasında son kez olmuş sonraki yıllarda kesilmiştir.

Günümüzde eğitime önem veren kent halkı villa evler haline getirilen bağ evleri alanlarında oturmasına rağmen, kent merkezinde de ev sahibi olarak yaz-kış evi şeklinde kullanmaya başlayanlar da olmuştur.

Bağcılığın Cumhuriyet döneminde Konya Kenti'nin gelişiminde ilk dönemlerde olumlu etkisi olmuştur. 1950 öncesinde ekonomik kriz geçiren kent halkının temel ihtiyaç maddelerinin üretim alanı olan bağlar, halkın taşraya göç etmesini engelleyerek tarım kenti haline gelmesini sağlamıştır. Kentin sanayi ve hizmetler alanına kaymasıyla, kente temiz hava sağlayan yeşil kuşak oluşturan bu kesimler, 1966 planında her ne kadar korumaya alınmak istense de kent sınırlarının gelişmesiyle kurtarılamamıştır.

#### 4.2.2. Kentin Cazibe Merkezi Olması

Bir yerleşme merkezinin nüfusunu arttırıp büyümesi için çevresindeki yerleşmelere göre cazibesi bulunması gerekir. Konya Kenti, ekonomisinin zayıf olduğu dönemler hariç tüm zamanlarda ilçelerine ve çevresindeki köylere göre yerleşim açısından daha cazip hale gelmiştir. Çoğu kez ekonomik amaçlı göçler ile kente yerleşilmiş, bazen de kentteki gelişmeler ilk önce kırsal kesimi kente çekmiştir. 19 yüzyıl ve 20. yüzyıl teknoloji alanındaki gelişmelerin ilk önce büyük şehirlerde görülmesi, teknolojinin hayat standartlarını yükseltmesiyle göçü hızlandırmıştır.

Konya Kenti'nde bazı yeniliklerin giriş tarihleri şu şekildedir.

1869: kentte ilk matbaanın açılması, Fransızca ve Türkçe yayınlanan “Konya gazetesinin çıkarılması

1895: İlk fotoğraf stüdyosunun açılması

1915: İlk sessiz filimin oynatılması

1924: İlk elektrik fabrikasının açılması

1930'lu yıllar: Şehir içinde bisiklet kullanımının yaygınlaşması

1940: İlk buz fabrikasının açılması

1970'li yıllar: TV kullanımı (Odabaşı, 1998)

Kentin kuzeyinde bulunan ve başkent olduktan sonra hızlı büyüme gösteren Ankara Konya'nın Orta Anadolu'da kısmen cazibe merkezi olmasını engellemektedir. Fakat bir kentin başkente yakın olması da bir diğer cazibe olduğu için aslında Konya'nın Ankara'ya yakın olması kente olumlu etki yapmaktadır.

1950'den sonraki dönemde sanayileşme ve hizmetler alanında işgücünün varlığı, kenti cazibe merkezi haline getirmiştir. 2000'li yılların sonunda Türkiye'de en büyük 5 kentin hızlı göç almasını engellemek, amacıyla DPT tarafından sessizce “”Cazibe Merkezleri

Projesi” uygulamaya koyulmuştur. Kentin geleceğini etkileyecek olan bu proje kent gelişiminde önemli olacaktır.

Konya Kenti, 2008–2010 yıllarında DPT tarafından yatırımı öncelikli olan iller sınıfına alınmıştır. “Cazibe Merkezleri Projesi” olarak adlandırılan bu çalışmada İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Adana Metropollerine yığılmayı önleme amaçlandırılmıştır. Bu konuda DPT’nin görüşü şu şekildedir. *“Bölgesel Öncelikler: İlgili olan bütün sektör ve alt sektörlerde, ülkenin orta ve doğusunda belirli nüfus büyüklüğüne ulaşmış, doğudan batıya göçü kendine yönlendirebilecek, çevre illerin sosyo-ekonomik gelişmesini hızlandırma potansiyeline sahip; Diyarbakır, Elazığ, Erzurum, Gaziantep, Kayseri, Konya, Malatya, Samsun, Sivas, Şanlıurfa, Trabzon, Van illeri ve bu illerin cazibe merkezi konumundaki şehir merkezlerinin sosyal ve fizikî altyapı yatırımlarına öncelik verilecektir.”* (www.dpt.gov.tr)<sup>38</sup>

Bu cazibe merkezlerinin 2008–2015 arasında Ankara, İstanbul ve İzmir’in alt metropolleri olması ve göçü çeken yerler olması için çalışılacak, bir anlamda bu merkezler göçü düzenleyici kent niteliğine girecek. Cazibe merkezi olarak kabul edilen 12 il, sanayi ve hizmetler açısından merkez haline gelecek. Ancak bu iller için özel bir kurumsal yapı oluşturulmayacaktır. Konya’nın en büyük rekabetçi üstünlüğü şüphesiz ki sahip olduğu girişimcisi, girişimcilik kültürü ve altyapısıdır. Başlıca limanlara ve pazarlara olan uzaklık sorunlarına ve ulaşım eksikliklerine rağmen Konya, bu engelleri aşarak bölgesel bir cazibe merkezi olmayı halihazırda başarmıştır. Bunun bir sonucu olarak da son yıllarda dış pazarlara açılmaya başlamıştır. Ortadoğu’dan, Afrika’ya, Avrupa’dan Asya’ya pek çok ülkeye ihracat yapmaktadır. Büyük çoğunluğu aile şirketi ve KOBİ’lerden oluşan Konya sanayisi, kurumsallaşma, finans gibi sorunlar nedeni ile pazarlama ve markalaşma yatırımlarını henüz istenilen seviyeye getirememiş olsa da bu durum markalaşma trendini

---

<sup>38</sup> <http://www.dpt.gov.tr/kamuyat/2008/2008-2010-Rehber.doc> .01.06.2007 tarihinde alınmıştır.

bütünüyle etkileyememiş; Konya bölgesinde güçlü ve dış pazarlarda sürekli satışlarını artıran önemli markalara da sahip olmuştur. Konya, katma değeri yüksek markalar inşa etmeye başlayacak illerin başındadır (Turan, 2006)

Cazibe merkezi olma bir kentin büyümesini sağlasa da beraberinde bazı sorunları da getirecektir. Eğer düşünülen en büyük 5 ilin cazibesini 12 ile kaydırma uygulaması başarıya ulaşırsa kent Ankara'nın cazibesi yerine ikame edilmiş olacak ki; ileride büyük nüfus patlaması yapma ve fizikî yönden daha da gelişmesi anlamına gelir. Bir bakıma en büyük kentlerdeki sorunları 12 il merkezine kaydırma demektir. Fakat DPT'nin uygulamayı kontrollü yürütmesi ve daha önceki kent gelişiminde bazı olumsuzlukları erken teşhis ederek müdahale etmesi kentsel gelişme yönünden doğru bir karar olacaktır.<sup>39</sup>

Kentler insan nüfusunun yoğunlaştığı alanlar olarak 19. ve 20. yüzyılda eski dönemlere kıyasla çok gelişmişlerdir. Kentlerin nüfuslarının büyümesi beraberinde yığınla problemi çıkartmıştır. Ekonomisi en iyi ülkelere kadar kent içinde yoksul bir sınıfın varlığının oluşması kaçınılmaz hale gelmiş, gerek yerel gerekse ülke ve dünya ölçeğinde yoksul kentli sınıfın problemleri değişik yayın ve araştırmalarda ele alınmıştır.

Ankara ve İstanbul'da kentli nüfusun % 50'si varoşlarda ve yoksulluk sınırında olduğu yapılan araştırmalarda ortaya çıkmıştır (Çukurçayır, 2002).

Yoksulluk kavramı ülkeden ülkeye ve zamana göre değişen göreceli bir kavramdır. Basında zaman zaman çıkan yoksullukla ilgili yazıların kanaatimizce bilimsel açıdan dikkate alınmamalıdır. Ancak kentlerde asgari düzeyde beslenme, barınma ihtiyaçları için verilen standartlar da yabana atılmamalıdır.

Dünya ve ülke ölçeğinde köylerde halkın yoksullaşması göç sebebi olarak gösterilirken, kentleşme beraberinde yoksul bir sınıfı oluşturmuş ve kent yerleşmesinde

---

<sup>39</sup> DPT konu hakkında detaylı bilgilendirme yapmamıştır.

köy özellikleri taşıyan kenar mahallelerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Özellikle ülkemizde 1950–1980 yılları arasında kentlerde büyüme yoksul sınıfın patlamasına sebep olmuştur. ÇUKURÇAYIR yaptığı bir çalışmasında kent içinde, Karatay ilçesi Uzunharmanlar mahallesi’nde 300 kişiyi kapsayan araştırmasında kentli olamamış kesimden bahsetmiştir.

Kentin cazibesini artıran pek çok etkenden birisi de sağlık alanında önde olmasıdır. Cumhuriyetin ilk yıllarında değilse bile daha sonraki gelişme dönemlerinde sosyal güvenlik sisteminin gelişerek yayılması çevre ilçe ve illere göre kentin cazibesini arttırmıştır. Sosyal güvenlik sisteminin ülke çapında yaygınlaşması yaşlılık döneminde sağlık kurumlarından yeterince faydalanmak isteyenler için kente göçü cazip hale getirmiştir.

Konya'da sağlık kurumları gelişimi Cumhuriyetin ilk yıllarından sonra başlamıştır. İlk kurulan hastaneler, Osmanlı döneminden kalma “Guraba Hastanesi” ve azınlıklar ile misyonerlere ait hastanelerdir. 1927 yılında “Millet Hastanesi” açılmıştır. 1957 yılında “Devlet Hastanesi” adını almış ve yakın dönemde de “Numune Hastanesi” ne dönüştürülmüştür. İlk kurulan Millet Hastanesi yapıldığında kentin en dışındaki kenar mahalleler seçilmiştir. Kentte 1930’lu yıllarda ameliyat yapılabilmekteydi. Günümüzde Tıp Fakültesi Hastanesi, Meram Devlet Hastanesi, Numune Hastanesi ile birlikte çok sayıda özel hastane bulunmaktadır.

#### **4.2.3. Cumhuriyet Dönemi Konya Şehri Fiziki Dokusunun Gelişimi**

Çok eski bir tarihe sahip olan Konya Alaattin Tepesi etrafında kurulmuş bir tarım ve ticaret kentidir. Şehrin su kaynakları batısındaki dağlardan gelmektedir. Gelişim yönüyle incelendiği zaman kent; Selçuklular döneminde halka şeklinde Alaattin Tepesi çevresinde büyüme göstermiştir. Karamanoğulları devrinde Batı’ya, Osmanlılar devrinde Doğu,

Güney ve Güneydoğu’ya Cumhuriyet döneminde ise; Kuzey ve Kuzeybatı yönünde gelişme göstermiştir.

Bu gelişmelerin temelinde her devrin kendine göre şartları söz konusudur. Selçuklular devrinde başkent olmasından dolayı şehrsel fonksiyonlar hâkim iken, Karamanoğulları döneminde şehrsel fonksiyonların yanında batıdaki verimli arazilerden faydalanmak amacıyla kısmen tarım kenti olma yoluna girmiştir. Nitekim Konya'yı ziyaret eden seyyahlar meyve ve sebze yetiştiriciliğinden yani tarımsal faaliyetlerden çok fazla söz etmişlerdir. Şüphesiz ki; bunda Konya'nın başkent olma özelliğini kaybetmesiyle kentsel fonksiyonların bir kısmını kaybetmiş olması en dikkat çekici özelliktir.

Osmanlılar döneminde ise; Karaman eyaletinin merkezi (Paşa Sancağı) olan Konya gelişimini tarım ve ticaret alanında sürdürmüştür. Osmanlı devletinde yüksek devlet görevlileri ve ilim adamları nezdinde yüksek bir değere sahip olan Mevlana Celalettin Rumi’nin türbesi çevresinde gelişim daha da hızlı olmuştur. Aynı zamanda o dönemin ziyaret edilen bir turizm merkezi hüviyetini kazanmasına da sebep olmuştur.

18. ve 19. yüzyıllarda Konya Kenti’nin gelişimi daha çok Güney ve Güneydoğu istikametinde olmuştur. Şehir ortaçağdaki ticari canlılığını yitirdikten sonra tarımsal fonksiyonlara -özellikle bağ ve bahçe tarımına- yönelmiştir. Güney ve Güneydoğu’daki yeraltı suyunun yüksek olduğu topraklar, suyun çekilmesi ve drene edilmesine bağlı olarak kentin genişleme alanı haline gelmiştir. Bu yerleşmeler öncelikle ya aylarında gidilen bağ evleri şeklinde geçici yerleşmeler, daha sonra da kentin nüfusunun artmasına paralel daimi yerleşmeler haline gelmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında eskiden kalma bağ evi geleneği devam etmekteyken, 1950’den sonra kentin hemen yakınlarında bulunan bağ evleri, verimli tarım alanlarını oluşturan alüvyal topraklar iskân alanı içinde kalmış ve şehrin ortaçağdan beri var olan

yeşilliği yok edilmeye başlamıştır. Bu durumun farkına varılmasından sonra kentin gelişimi yapılan planlarla verimsiz Kuzey ve Kuzeydoğu alanlarına kaydırılmıştır.

Kentin kuruluşu ve Selçuklu döneminde merkez olan Alaattin Tepesi, Osmanlı döneminde doğuya gelişme ile Fonksiyonunu Mevlana çevresine kaptırmıştır. Cumhuriyet döneminde gelişimin esas yönü önce batı sonra da kuzeydir.

#### **4.2.3.1. 1923–1950 arası şehir gelişimi**

Osmanlı imparatorluğu döneminde kısmen tarımsal fonksiyonlar ön plana çıktığı için, tarihi kent çekirdeğinin doğu ve güney kesimindeki alanlar yerleşime açılmış durumdaydı. Kentte bulunan ticari işyerleri Mevlana-Alaattin Tepesi arasında yoğunlaşmış, az miktarda bulunan sanayi tesisleri için ayrı bir yer bulunmayıp, kent içine dağılmıştır. Konut alanları olarak Alaattin Tepesi kuzey, batı ve güneyi daha az yer kaplamakta, doğu kesimi ise radyal ağın geniş bölümünü oluşturmaktadır (Şekil, 4.1). Çok katlı binaları bulunmayan kentin (1937 yılında yapılan ‘‘Hayat Apartmanı’’ hariç, bu apartmandan sonra 1951 yılına kadar hiç apartman yapılmamıştır) nüfus yoğunluğu oldukça düşüktür. Doğudaki ve özellikle güneydeki evler, daha önce bağ evi olarak kullanılırken daimi yerleşme alanı haline dönmüş kesimlerdir. Kentteki nüfus yoğunluğu eski bağ evlerinin olduğu doğu ve güney kesiminde daha azdır. Bu kesimde anayollar boyunca 700–800 m<sup>2</sup> den oluşan bahçeli evler ve arkalarında 2-3 dönümlük bağlar yer almıştır.

1896’da trenin işlemeğe başlaması, Mevlana–İstasyon arasına atlı tramvay yerleştirilmesi ve yolların düzenlenmesine dayalı olarak İstasyon’a uzanan aks gelişme sınırları içinde kalmıştır.

1923–1950 yıllar Konya şehrinin gelişemediği yıllardır. Şehir İstiklal Savaşından çıktıktan sonra 27 yıl ekonomik kriz içinde yaşamıştır. Bu dönemde kent içindeki nüfusun



1946 yılında doğal seyrinde büyüyen Konya'da planlı döneme geçilmiştir. 1.İmar Planı; 1946–1954 yıllarını kapsayan ilk imar planıdır. 816 ha’lık alanda, merkezden kentin Doğu’ya doğru yolları boyunca düşük yoğunluklu geliştiği alandır. Bu plan tarihi dokusu içinde, geleceğe yönelik gelişmeyi ele almayan, o anki durumunun planlanmış şeklidir (Gümüş, 2003). Planın yapılmasından bir önceki dönemde Konya kent nüfusu 56.465’dir. Planın yapılmasından bir sene sonra yapılan sayımda ise kent nüfusu 58.456’ya çıkmıştır.

1946 planında esas olan; İstasyon ile kent merkezi arası ve Demiryolu çevresini düzenleyerek iskâna açmaktır. Demiryolundan yeterince istifade sağlanması da bu yapılaşmayı tetikleyen bir düşüncedir.

Sanayi alanları istasyonun Güneybatısında istasyona yakın bir yolda seçilmiştir. Ulaşım açısından iyi olmasına rağmen kent içinde kalmasıyla çıkabilecek problemler hiç dikkate alınmamıştır.

Buna göre kent planında; tek merkezli, kompakt kent modeline uygun bir yapı benimsenmiş, yerleşme tarihi kent merkezi odaklı gelişme ve Batı yönünü kapatarak dairevi bir kent modeli benimsenmiştir (Yenice, 2005).

Sonuç olarak; Konya Kenti kuruluş yeri düz ve geniş bir alanı kapladığı için, yerçekillerinin 1923-1950 yılları arasında gelişmesini kolaylaştırıcı bir faktör olmasına rağmen, sanayiye geçmesi ve tarıma dayalı ekonominin de kuraklık sebebiyle randımanlı olmaması sebebiyle doğal nüfus artışına dayalı büyümenin dışında gelişmemiştir.

#### **4.2.3.2. 1950–1960 Arası Şehir Gelişimi**

1950 yılından sonra Türkiye’de ilk büyük köyden kente göç olayı yaşanmıştır. Bu göç ile birlikte kent nüfusundaki hızlı artış, daha önceki kent planı 10 sene geçmeden düzeltme ihtiyacını hissettirmiştir. 58.456 kent nüfusuna göre çizilen plandan sonra 1950

yılında Konya nüfusu 64.435'e ve 1955 yılında da 92.236'ya çıkmıştır. 1. Nazım İmar Planı ile 2. Nazım İmar Planı arasında yaklaşık % 65'e varan nüfus artışı söz konusudur.

1954 planında yeni iskân sahaları tespit edilmiştir. 816 ha. Alanda yapılan 1. plana karşılık 2. planda, 912 ha.lık bir alan üzerinde işlenmiştir. İlk plana göre işlenen arazide yaklaşık % 12'lik bir artış söz konusudur. Hâlbuki nüfus artışı % 65 civarındadır. Buna göre; sadece hızla gelen göçe karşı acil bir eylem planına benzer bir durumdan yola çıkılarak alelacele hazırlanmış bir plandır.

1944 yılındaki plana ilaveten, dairevi gelişme gösteren kentin dairesel çizgisindeki uyumsuzluk olan batı ve kuzeybatı kesimlerini kentsel gelişim alanı kabul edilerek, Tıp Fakültesi Yolu, Nişantaş Mahallesi ile Adnan Sürmegöz ilköğretim Okulu'na kadar olan kısım iskân sahası olarak kabul edilmiştir. Bu dönemde demiryolu batısına geçilmemiştir. 1951 yılında kurulan Şeker Fabrikası, demiryolunun batısında ve kent dışında kabul edilmiştir. Yine demiryolu batısındaki alanlar plan dışında olmasına rağmen, köyden kente gelerek yerleşen aileler tarafından düzensiz ve plansız bir biçimde yerleşilmiş, Hacıkaymak ve Kılıçaslan Mahalleleri tek katlı binalarla dolmaya başlamıştır.

1954 yılında kurulan Çimento Fabrikası ise, kentin oldukça dışına kurulmuştur. Şeker Fabrikası ve Çimento Fabrikasının yapacağı kirlilik, kentin küçük olması ve fabrikaların kent dışında olması sebebiyle henüz yok denecek kadar azdır. Kaldı ki; sanayinin çevreyi kirlettiği konusunda kamuoyunda ilk ortaya atılan fikirler o yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nde yeni yeni oluşmaya başlamıştır.

1937 yılında kentte ilk apartmanın yapılmasından sonra 1951 yılına kadar başka apartman yapılmamıştır. Bu tarihten sonra apartmanlarda artış görülmeye başlanmıştır. Apartmanların başlaması eski kent dokusunun kaldırılarak yeni yapı yapma şeklinde olmamış, boş arsalara yeni bina yapma şeklinde devam etmiştir. İlk apartman evlerin yapısı

geleneksel Konya evlerinde olduğu gibi odalara geçiş sofa ile sağlanmış, daha sonraki apartman evlerde hol ve koridor yapılmıştır (Ulusoy, 1999).

Ticaret alanları eski yerlerinden Aziziye Caddesi boyunca gůneye kayma gůstermiř ve Alaattin Tepesi'nin batısındaki Dede Bahçesi (Bu gůnkũ fuar alanı) ile Alaattin Tepesi yeřil alan olarak kalmıřtır.

Kentin gůneydođu kesimine terminal binası yapımı önerilmiştir. Halk arasında “Eski Garaj” olarak bilinen bina daha sonraları dũzenlenerek “Karatay Terminali” adını almıştır.

Aslında bu dönemde belediye planlama yapmasına rağmen, kentsel gelişim üzerinde çalışma yapanların zannettiği gibi yeni gelişim alanının planlanması söz konusu değildir. Örneđin gůnũmũzde kentsel fonksiyonların ve yoğunluğun çok yüksek olduğu batıdaki Yapıcı İř Merkezleri, İhsaniye ile demiryolu arasındaki kesim, o dönemde buğday tarlaları ve buğday tarlaları arasına yapılmış evler, kimi yerlerde de bir tarlanın tũmden parsellenerik arsa haline gelmesi şeklinde olmuştur. Mahalli yöneticiler sadece iskân haline gelen alanların Nazım İmar Planını çizmişler veya dũzeltme yoluna girmişlerdir.

1950'li yılların sonunda demiryolu batısında şeker Fabrikası paralelinde, köyden kente göç edenlerin yaptırdığı evlerle yerleşim başlamıştır. oğunluğu tek katlı evlerden oluşan alanlarda köyden gelenlerin adetleri aynen kente taşınmış, bahçe tarımı ve hayvancılık, ikinci iş olarak yapılmıştır.

1923–1960 yılları arasında kentsel gelişim ve Nazım İmar Planlarının Coğrafya Bilimi açısından sonuçları şu şekilde olmuştur:

1. Plana tabi tutulan yerler 2. ve 3. derece alũvyal yelpazeler stũnde ve 1. sınıf tarım toprakları üzerindedir. Bu durum 2000'li yıllara kadar devam etmiştir. Plan içine alınmayan kesimlerde de alũvyal toprakların üzerindedir.

2.Kent gelişim alanında, büyümeyi sınırlandırarak her hangi bir yeryüzü şekli olmadığı için rahatlıkla gelişebilmiştir.

3.Kentin büyük olmaması, sanayinin az olması gibi sebeplerle kentte hava kirliliği görülmemiş ve yerel yönetimlerin gündemine bile girmemiştir.

4.Planı yapanlar ve uygulayanlar sanayileşmeye geçiş ve nüfusun artması gibi problemleri dikkate almamışlar, sadece mevcudu kurtarmayı göz önüne almışlardır.

5.Mevcut iskân sahalarının bir kısmının plan dışında tutulmuştur. Bu iskân sahalarının da bahçeli kısmı tarım yapılan evlerdendir. Plan; sadece kentsel fonksiyonları olan yerler için düşünülmüştür.

6.Sanayi için yer ayrılmış çevre kirliliğinin bilinmediği bir dönemde, bu günkü Öğretmen Evleri'nin güney kesimi seçilmiştir. O dönemde bu alan, bahçeli evlerden oluşmuş ve bir kısmı da mezarlık halindedir.

7.Ticaret merkezleri geleneksel Konya ticaret merkezlerinin olduğu yerdedir. Sadece 1954 planında Aziziye Camisi'ne doğru sarkma söz konusudur.

Sonuç olarak; 1946 ve 1954 planı, kentin batı kesimindeki boş alanları imara açmak ve tarihi çekirdeği revizyona tabi tutan ve 1950 sonrasındaki kente göçlere cevap veremeyecek kısır döngü içinde bir plan olmuştur. Bu dönemde şehirleşmenin olumsuz etkileri önemsenmediği için, resmi kurumların yönlendirmesi değil de, Alaattin Tepesi çevresindeki daire halkalarının büyümesi şeklinde doğal bir gelişme olmuştur.

#### **4.2.3.3. 1960–1970 Dönemi Şehir gelişimi**

1960 yılında kent nüfusu, 119.841 iken, 1965 yılında 157.934, 1970 yılında da 200.760'a ulaşmıştır. % 60'a varan nüfus artışı olmuştur. 1950–1960 arası dönemdeki artış hızına yakın bir hızda nüfus artış hızı gerçekleşmiş ve iskân sahaları yine ışınsal

doğrultuda devam etmiştir. 1946 ve 1954 yılında kentsel planlama çalışmaları, bu dönemde daha kalıcı bir çözüm getirmek amacıyla yapılmıştır.

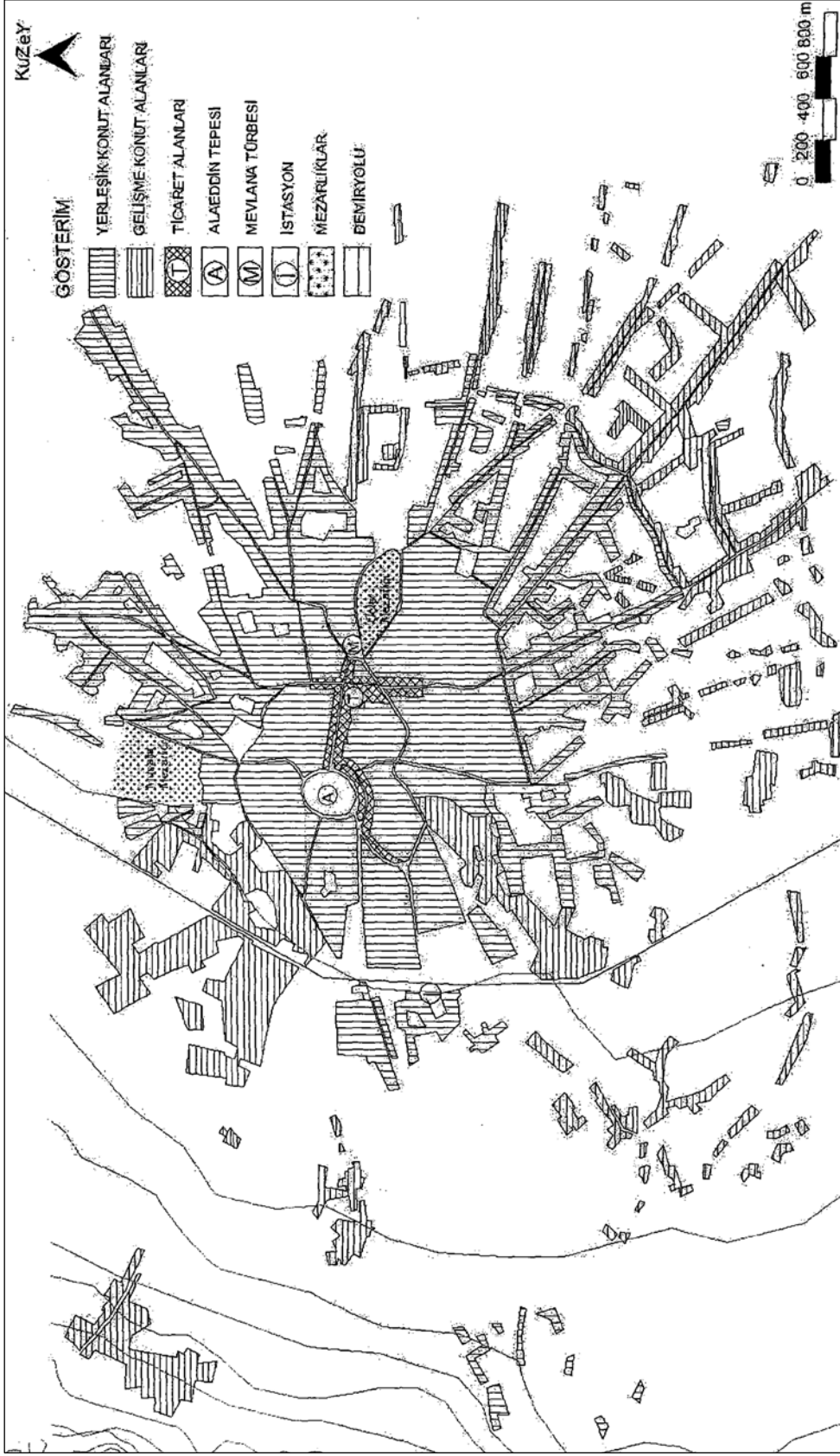
1960'lı yılların ortasına gelindiğinde Konya kent nüfusu olarak 160.000'e ulaşmıştır. Yaklaşık olarak 1944 yılına göre 3 katına, 1954 yılı plan dönemine göre de 2 katına yakın bir rakamdır. Hızlı kentleşme sonrasında yeniş bir kent planı yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur. 1966 yılı planında önceki 2 plana göre kararlar daha kesin ve ileriye dönük daha da profesyonelce hazırlanmıştır.

1966 yılı planı yapılmadan önce Konya Kenti için detaylı Nazım İmar Planı Raporu hazırlanmıştır. Aynı yıllarda "İl Analitik Etüdü" yapılmıştır. Bilimsel tetkiklerin diğer 2 plana göre daha iyi yapıldığı ortamda 1966 planını yapanlar kentsel tasarımı profesyonelce hazırlamışlardır. Bu planın etkileri günümüzde de sürmektedir.

Planlanan alan 2.380 ha.ı kapsamaktadır. 1. ve 2. plana göre yaklaşık 2,5 kat büyüktür. Şehir çevresinde yerleşim alanı olan hemen hemen her yer plana dahil edilmiştir.

Plan yapılmadan öncede planın dışında bırakılan alanda yerleşme başlamıştır (Şekil 4.2). Doğu ve güneydoğudaki alanlar Konya Kenti'ne bağlı dağ köylerinden Bozkır, Hadim ve Ermenek vb. göç almaktadır. Boşalan ve hazır bulunan bağı evlerine yerleşme, bu kesimde uygulanabilen bir durum haline gelmiştir. Apartman hayatının rahatlığı ve bağıcılıkla uğraşan halkın diğer işkollarına yönelmesi bağı evlerine gidiş-geliş olayını azaltmıştır. Batı kesiminde ise Konya'ya göç veren ilçelerden Sarayönü, Kadınhanı, Ilgın kesiminden insanların yoğunluk oluşturduğu bir alan haline gelmiştir. Kuzey kesimdeki Cihanbeyli ilçesinden gelenler de batı kesimine yerleşmektedirler. Güneydeki ki bağı evleri büyük ölçüde mahalle haline gelmiş ve daimi yerleşilen alan durumuna geçmiştir. Geniş arsalı bağı evlerinden bazıları arsa haline getirilerek parsellenmiştir.

1960–1970 döneminde kentin doğusundaki Aslım Bataklığı ve güneydeki bağ evlerinin dokusunun, bozulmaması dikkate alınmış demiryolu batısına zaten geçmiş olan iskân, kaydırılmaya ve plan içine alınmaya başlamıştır. Yeni otogar alanındaki (şimdi yıkılmış olan otogar, o dönemde eski garaj ve yeni garaj olarak 2 ayrı otogardan söz ediliyordu.) bir başka bağ ve bahçelik alan, yapılaşmaya açılmış ve sanayi tesislerinin kuruluşu için ilerideki alan ayrılmıştır. Hazırlanan plan ile kent dışına kurulan Şeker Fabrikası yeni iskân ile tümüyle kent içinde kalacak hale gelmiş ve sanayi alanları ise tümünden kuzey kesimdeki 1. organize sanayi bölgesine kaydırılması esas alınmıştır. İlk kez bu planda kuzey ve kuzeybatıya iskân kaydırılması yoğun bir biçimde işlenmiştir. Güneydoğudaki yerleşmeler kent merkezine doğru uzanan yolların çevresinde ışınsal bir biçimde gelişmiştir (Yenice, 2005). Bu yerleşmelerde ana caddenin hemen dibinde ev ve ev arkasında hayat denilen geniş bir avlu çoğu kez de avlunun arkasında meyve ve bağların bulunduğu tarımsal fonksiyonu olan kesim bulunuyor ve bu kesimler ev olmadığı için planda görünmüyordu.



Şekil 4.2: Konya Kenti 1964 Halihazır Durumu

Yukarıdaki şekilde görüldüğü gibi yerleşime dönen bağ evleri ana yolların yanında yer almıştır. Evlerin yol dibine yapılması sokak ile irtibatının kolay sağlanması amacıyla. “Hayat” denilen bahçe avlusuna açılan evlerin arkasında tarıma dayalı bağcılık ve meyvecilik ve sebzecilik yapıldığı geniş alanlar bulunmaktadır.

1946 ve 1954 yılında yerleşme batı ve kuzeye kaydırılmak istense de hâlâ kentin doğu kısmında yerleşmelerin yoğun bir biçimde devam etmesi planın uygulama safhasında başarı sağlayamadığını göstermektedir (Yenice, 2005). Doğu ve güneydoğuya yerleşmelerin yoğun olmasının bir sebebi de ilçelerden gelen nüfusun getirdiği adetlerdir. Köy usulü hayat yaşamaya alışmış, ev içi üretimi olan, ekmek yapma, ev ekonomisine dayalı gıda üretimi, turşu, kurutmalık, konserve, pekmez yapımı vs faaliyetleri yoğun olan ailelerin özellikle bahçeli olan evleri tercih etmeleridir. Eskiden yaz ayında bağa gitme âdeti olan Konya yerlilerinin de âdetlerini terk etmeyenler buna eklenince, idari zorlamalara rağmen, kente yerleşen halkın bir kısmı güneydoğudaki tarım alanlarını tercih etmiştir. Konya'ya göç eden ailelerin çoğunluğunun dağ köyleri olan Seydişehir, Bozkır, Hadim'den gelmeleri ve kentin güneydoğusundaki verimli yerlere yerleşmeleri kent içi tarımı geliştirmiştir. Birçoğu günümüzde de devam eden bu kent içi tarım betonlaşmaya başlayan Meram ve çevresinin yerini alan yeşilliğe dönmüştür (Foto 4.10).

1960'lı yıllarda kente gelenlerin çoğunluğu daha öncesinde olduğu gibi memleketine ulaşımında kolaylık sağlaması için, kente bağlanan anayollardan kendi ilçesinin istikametine giden yola yerleşmiştir.

Demiryolunun Doğusu ve Batı kesimi konut alanı haline gelmiş batıdaki Hocacihan köyüne doğru yerleşim başlamıştır.



Foto 4.10: 1960’lı Yıllarda Tarla Halinde Bulunan Ve Sebze Meyve Tarımının Yapıldığı Kent İçi Tarım Alanları. Soldaki kanal Beyşehir gölü sulama kanalıdır. 1970’li yıllardan beri su verilmemektedir. Fotoğraf Elmacı Mahallesi’nden çekilmiştir.

Yapılan planlamalarda öncelikli olarak plan yapıp arkasından yerleşme dokusunun çoğalması değil önce yerleşme dokusu çoğalmış ve planlama daha sonra gelmiştir. Bu durum yöneticileri telaşa sokarak acilen eylem planı hazırlama şeklinde olmuştur. 1960’lı yıllara kadar yöneticiler, kentin çok büyüyeceğini hiçbir zaman hesap edememiş adeta 3–5 yıllık yerleşimi kurtarma şeklinde planlama yapmışlardır. 20 yıl içinde 3. planın yapılması da bunu ispatlar.

Sanayi alanları olarak Ankara ve İstanbul yolunun kesişim alanları seçilmiş kuzeyde lineer bir gelişme göstermesi. Ankara İstanbul yollarının girişiminde de toptan ticaret alanı teşekkül ettirilmiştir (Yenice, 2005).

1966 planı kenti kuzeye kaydırma konusunda en ciddi atılımın yapıldığı plandır (Şekil 4.4). Terminal alanı kentin kuzeyine yapılarak terminale giden bir yol yapılması kararlaştırılmış, önce yol açılarak çok katlı modern binalar yapılarak daha sonra terminal binası yapılmıştır. Bu şekilde kentin cazibe merkezi olması sağlanmıştır. Konya Kenti'nin tarihi çekirdeğinin terk edildiği anlamına gelen bu uygulamalar günümüze kadar etkisi devam etmiştir. Tıpkı ilk dönemlerde İstasyona bağlanan yolların cazibe merkezi yapıldığı gibi bu dönemde de yeni terminal binasına bağlanan yollar cazibe merkezi haline gelmiştir.

1966 yılında Konya Kenti için yapılan planın neticesi; düz alanda olduğu için, gelişmeyi rahatlıkla sağlayan kentin doğal arızalara dayanması söz konusudur. Doğu ve batıda gelişme alanlarının azalması kent gelişimini kuzeye kaydırmayı zorunlu hale gelmiştir.

Bu planda tarihi merkezin yeşilliği kurtarılmaya çalışılmış ve kenti tümünden çevreleyen Çevre Yolu inşaatı düşünülmüştür. Şehir içindeki sanayinin kaldırılması ve Çevre Yolunun yapılmasıyla kent içi trafiğin de azaltılması öngörülmüştür.

Şehir içinde önemli olan ev ekonomisi, ev içi üretimler toplu konuta geçilmesiyle önemini kaybetmiştir. 1950 yılından sonra çoğalan apartmanlara önce kent dışından gelen aileler yerleşmiş, bir müddet sonra da bu rahat yaşama biçimini yerli aileler de benimsemiştir. Ev üretimi yıllar sonra ekonomik olmaktan çıkmıştır (Ulusoy, 1999). Bu durum 1960'lı yıllardan başlayarak 1980'li yıllara kadar devam etmiştir.

1960- 1970 Yıllarında kentsel gelişim ve Nazım İmar Planlarının Coğrafya bilimi açısından özellikleri şu şekildedir:

1. Plana tabi tutulan yerler daha önce olduğu gibi 2. ve 3. derece alüvyon yelpazesi üzerinde ve 1. sınıf tarım toprakları üzerindedir.

2.Kent gelişim alanında, büyümeyi sınırlandırarak her hangi bir yeryüzü şekli yoktur. Ancak kent doğal sınırlara dayanmaya yaklaşmıştır.

3.Kentin büyük olmaması, sanayinin az olması gibi sebeplerle kentte hava kirliliği görülmemiştir.

4.Planı yapanlar ve uygulayanlar sanayileşmeye geçişi dikkate almışlar. Geleceğe yönelik ciddi ve kalıcı kararlar vermişlerdir. Daha sonra yapılan planlamalar, 1966 planlarına ilave şekliindedir. Günümüzde de o dönemde yapılan planın etkileri devam etmektedir.

5.Daha önce yapılan 2 kent planında yerleşim sahalarının bir kısmı plan dışı tutulurken bu dönemde kentin genişleyeceği alan geniş olarak düşünülmüştür. Dolayısıyla kentin fizikî gelişiminde beşeri yönlendirmeler baskın çıkmıştır.

6.Sanayi yer seçimi daha düzenli bir şekilde kuzey kesime kaydırılmış ve Organize Sanayi Bölgesi kurulmuştur.

7.Ticaret merkezleri geleneksel Konya ticaret merkezlerinin olduğu yerlerde en yoğundur fakat kuzeye kaydırma planları yapılarak kent merkezinin iş gücündeki yoğunluğu azaltılmaya çalışılmıştır.

8.Hava Kirliliği konusunda erken önlem alınmaması, sanayinin kuzeyde yayılması bu plan döneminde eksik kalmış konudur.

Sonuç olarak; 1966 planı kentin büyük bir kent olacağını ve kentsel planlama konusunda geniş çaplı düşünülmesi gerektiğini açıklayan bir plan olmuştur. 1966 planında kent yerleşimini düzenleyenler Coğrafya Biliminin prensiplerini büyük ölçüde uygularken, kent kuzeyine alınan sanayi yerleşim alanının, kentin kuzey sektörlü rüzgârlara açık olması konusu olumsuz etken olmuştur.

#### 4.2.3.4. 1970–1980 Dönemi Şehir gelişimi

Konya Kenti gelişimi doğal seyrinden tümden çıkmış ve idari yönlendirmelerle gelişmeye başlamıştır. 1966 yılında kent gelişimini planlayan müellifin yaptıklarına sadece ilave yapılmış ve artık gelişim konusunda daha sağlıklı bir yöntem belirlenmiştir.

1970’li yıllar daha önceki dönemde olduğu Konya nüfus artışının devam ettiği dönemdir. 1965 yılında 157.934 olan kent nüfusu 1970 yılında 200.760, 1975 yılında 246.727 ve 1980 yılında da 329.139’a çıkmıştır. 10 yılda nüfus artışı % 60’tan fazladır.

Bu dönemde artan nüfus ile birlikte konut ihtiyacının 3 büyük kentimizde olduğu gibi gecekodu usulüyle karşılanması ihtimali üzerine mahalli yönetim 1974 yılında, 1966 planının müellifi olan Yavuz TAŞCI ve Haluk BERKSAN ikilisine ilave plan yaptırmıştır. 1966 planına kuzeyde “4 no’lu Gecekodu Önleme Bölgesi” ilave edilmiştir. Aynı bölgede organize sanayinin ikinci planı oluşturularak ilave edilmiştir.

Bu dönemde yerleşme dokusu olarak Aydınlikevler ve Sakarya Mahallesi çevresi yapılmakta olan binalarla inşaat şantiyesi haline dönüşmüş, Cumhuriyet ve Binkonut alanları, planlı olarak toplu konut inşaatlarının başlayacağı yerler olarak düşünülmüştür..

Şehir içi ulaşımın rahatlatılması için, doğu ve batı alanlarında Çevre Yolu yapılarak ağır vasıtaların kent içine girişi yasaklanmıştır. Çevre yollarının, sanayi alanına bağlanması rahatlıkla sağlanmaktadır.

Kentin batı kesiminde Uğurlu Villalar hariç tutulursa, nadiren 4 katlı binalardan, çoğu 1–2 katlı binalardan oluşmaktadır. Çok katlı binaların oluşturduğu alan, Nalçacı, İstasyon ve Zafer kesimidir. Yeni iskâna açılan alanlar, Nalçacı mıntıkası kadar yüksek olmasa da yine de toplu konut alanları şeklindedir. Cumhuriyet ve Binkonut kesiminde binaların çoğunluğunun yüksek katlı yapılmaması Konya Kenti’nin havasını temizleme açısından önemlidir. Kente hâkim karakterde olan rüzgar kuzey yönlüdür.

Yapılan planda en uygun düşünölen yerlerden birisi de 4 No'lu Geceköndü Önlleme Bölgesi ile Organize Sanayi Bölgesi İstanbul aksında sağı sollu yerleşmesidir. Kuzeye giden yolun doğu kesiminde sanayi alanları batı kesiminde de konut alanları yerleşmiştir. Bu şekilde ev ve işyerlerinin birbirine yakın olması düşünölmüştür.

Kentin doğu kesiminde tarihi yerleşme merkezi olan çekirdekten sonra başlayan kesim 1 ve 2 katlı binalardan müteşekkildir. Doğuda yapılan Çevre Yolu'na kadar olan kesimde artık bağ evleri çok azalmıştır. Doğuda bulunan Çevre Yolu'nun doğusunda tarla tarımı yapılan alanlar bahçe tarımına dönüşmeye başlamıştır. Bahçe tarımı meyvecilik konularını bilen dağılık ilçelerin köylerinden gelenler, sulama imkânlarını kullanarak meyveciliğe başlamıştır. Meram Bağları'nın olduğu alan, kısmen betonlaşırken çevre yolunun doğusu ise adeta Meram'ın eski bağ bahçe olduğu şekilde sokulmuştur. Dağılık köylerden gelen çiftçi kökenli vatandaşların bu kesimde bahçe tarımına yönelmelerinin en önemli sebebi, nüfusu büyük kentte pazarlama durumunun kolay olması ve o dönemde kent dışındaki arsaların ucuz olmasıdır.

Geleneksel ticaret merkezleri, tıpkı kent gibi dairesel yayılım göstermiş ve Çarşı kesimindeki konut alanları yıkılarak işyerlerine döndürölmüştür. Alaattin Tepesi, Mevlana, Larende Caddesi, İstanbul Caddesi ve Fuar alanları ticari fonksiyonları ön plana çıkan alanlar haline gelmiştir.

Şehir içi trafik yükü ve iş yoğunluğu hâlâ Alaattin Tepesi ve çevresinde bulunmaktadır. Kuzeye iskân sahası kaydırılmasına rağmen tek merkezli kent olma özelliğini kaybetmemiştir.

#### **4.2.3.5. 1980–1990 Dönemi Şehir gelişimi**

Kentteki hızlı nüfus artışı her dönemde devam etmiştir. Ancak 1950–1960 ve 1980–1990 dönemleri bir önceki 10 yıllık döneme göre en hızlı kent nüfusunun arttığı 2

dönemdir. Özellikle 1980–1985 döneminde bir önceki döneme göre % 38 artışın gerçekleştiği bir dönemdir. 1980’de 329.139 olan kent nüfusu, 1985’de 455.707’ye, 1990’da da 513.346’ya çıkmıştır.

1980’den sonra kentin belediye sınırları ve mücavir alanına çok sayıda köy ve kasaba katılmıştır. Katılan bu yerleşim merkezleri günümüzde birer mahalle olarak ismi geçmektedir. Bunların bir kısmının nüfus sayımı hâlâ nahiye içinde gösterilmektedir. Nahije tarzı yönetim birimi kaldırılmasına rağmen DİE’nün nüfus sayımında 2000’li yıllarda bile nahiye olarak göstermesi gereksizdir.

Konya Kenti’nin 1980 yılından önce köy iken kent yönetim alanına alınan yerleşim yerleri şunlardır:

Lalebahçe (Çakıllı), Durunday<sup>40</sup>, Abdürresit (Yaylapınarı), Hasanköy, Harmancık, Hocacihan, Karaarslan (Taşarakarslan), Karahöyük, Köyceğiz, Meramdere (Dereköy), Saraçoğlu, Tatlıcak, Elmacı,<sup>41</sup> Hatıp, Beybes, Kozagaç, Kayacık, Tömek, Sille, Sulutas, Yazır köyleridir.

Bu köylerin bir kısmı Yazır ve Kayacık gibi, tamamen kentsel gelişim alanına girip kırsal özellikleri yok olurken, bir kısmı da hâlâ kent içinde tarımı devam ettirmektedir (Elmacı, Yaylapınarı gibi). Bir kısmı da her iki özelliği içinde barındırmaktadır (Hatıp, Dereköy gibi).

Bu köylerin dışında Büyükşehir Belediyesi mücavir alanı içinde de köyler bulunmaktadır. Mücavir alanlar, kentin ileride genişleyeceği alanlar olarak belirlenmiştir. Bu köyler: Aşağıpınarbaşı, Yukarıpınarbaşı, Ardıçlı (Malas), Sarayköy, Çayırbağı,

---

<sup>40</sup> Lalebahçe ve Durunday Selçuklular döneminde Konya’nın bağevi yerleşmesi iken, daimi yerleşme alanı haline gelince müstakil köy haline getirilmiştir. Her iki yerleşme 1950’den önceki sayımlarda köy olarak gösterilmektedir.

<sup>41</sup> Elmacı Mahallesi’nin bulunduğu yer, 1960’dan önce Karaarslan Köyü’ne ait tarla tarımı yapılan alan iken, çoğunluğu Seydişehir kökenli olan çiftçilerin meyve bahçeleri kurmalarıyla bağımsız köy haline gelmiş ve 1980’den sonra kent sınırları içinde mahalle haline getirilmiştir.

Karadiğın, Karadiğinderesi, Çomaklı, Yenibahçe, Pamukçu, Erler (Eröldüren), Sakyatan, Ortakonak, Sarıcalar ve Dokuz'dur.

Mücvir alan içindeki bazı köyler hala kırsal özelliklerini devam ettirirken (Karadiğın, Ardıçlı, Sakyatan gibi), bir kısmı da kente bağlı banliyö durumuna gelmiştir.

1970–1980 arasında yeni çekim merkezi haline getirilen Nalçacı-Otogar (Eski terminal binası, günümüzde Kule Site'nin bulunduğu alan) arası tümünden yüksek katlı binalarla dolmuş ve Sakarya, Dumlupınar'dan sonra Binkonut ve Cumhuriyet alanları planda öngörüldüğü şekilde binaların yapımıyla yerleşime açılmıştır.

1987 yılında kent 3 ilçeye alınarak "Büyükşehir" statüsüne alınmıştır.

1966 ve 1974 planında görev yapan Yavuz TAŞÇI tarafından, Çevre Düzen Planı yapılmış ve 1983 yılında yürürlüğe girmiştir. Yapılan plan 12.800 ha.lık alan üzerinde bulunmaktadır. Daha önceki planda olduğu gibi kentin gelişimi kuzeye devam ettirilmiş ve geniş arazi rezervinin bunu destekleyeceği tahmin edilmiştir. (Yenice, 2005).

4 No'lu Gecekondur Önleme Bölgesinin yanında 5 no'lu Gecekondur Önleme Bölgesi oluşturulmuş ve sanayinin bitiminden itibaren İstanbul Yolu'nun doğu kesimine de iskân planlanmıştır. Yerleşimin bu dönemde en son geldiği yer daha sonra yapılan Yeni Otogar çevresindedir.

Bu dönem özelliklerinden birisi de; nasıl ki 1940- 1960 arası anayol kenarları iskan alanı haline geldiyse bu kez de İstanbul Yolu'nun yol boyu kesiminde, ince bir hat halinde öncelikli olarak yapılaşma başlamıştır. Yola yakın olan evlerin tercih sebebi olması kooperatifler tarafından öncelikli olarak değerlendirilmiştir.

Kentin batısındaki Çevre Yolu, batısı ile Erenköy arasındaki boş arsalar 1980'li yılların sonunda toplu konutlarla dolarak yerleşim alanı haline gelmiştir. Bu kesimlerde Özalkent gibi geniş apartman bloklarını içine alan uydukentler inşa edilmiştir.

Sanayi alanı Ankara Yolu üzerine 2. Organize Sanayi olarak kaydırılmış ve 1987 yılından sonra inşaatlar tamamlanarak firmalar üretime geçmiştir.

1980'li yıllar, 1950 ve 1960'lı yıllarda iskân alanı haline gelmiş ve büyük çoğunluğu tek katlı evlerden oluşan Alaattin Tepesi batısındaki fuar ile demiryolu arasındaki alanlardan, terminal binasına kadar olan kesimlerin çok katlı yapılarla dolmasına şahit olmuş ve 1990'lı yıllarda tümüyle çok katlı binalar bu bölgeyi işgal etmiştir. Bu bölge en çok aranan yerlerden olup, kentsel nüfus yoğunluğunun da en fazla olduğu alandır. 1966 yılında sosyal kullanım alanı ve yeşil alan olması istenen yerler plana uyulmayarak yerleşim alanı haline döndürülmüştür. Aynı yıllarda kentin yeşilliğinin yok edilmemesi için, yüksek bina yapılmaması istenen Meram Eski yol, Meram Yaka Yolu ve Şeker Fabrikası civarı maalesef çok katlı binaların yapıldığı alan haline gelmiştir. Kentin batı kesiminin nezih mekanlar olması orta ve yüksek gelir grubu tarafından tercih edilerek rant alanı haline gelmiştir.

1983 yılında tarihi ticaret merkezlerinin dışında Cumhuriyet ve Binkonut kuzeyinde (Yeni Otogar- Real arası) kent merkezi oluşturulması kararlaştırılarak kent merkezini kaydırma, Nişantaş Mahallesi'nde de alışveriş merkezleri oluşturma fikri 15 yıl sonra uygulamaya koyulmuştur. Büyükşehir Belediyesi Hizmet binası da bu kesime taşınmıştır (Yenice, 2005).

Kentsel gelişmeyi etkileyen en önemli sosyal donatı, 1979 yılında kentin 20 km. Kuzeyine taşınması planlanan Selçuk Üniversitesi'nin yerleşim alanıdır. Üniversitenin taşınmasıyla doğal olarak kampus ve çevresi toplu konutlarla dolmuştur (Yenice, 2005).

1970–1990 Dönemi kentsel gelişimi ve Nazım İmar Planlarının Coğrafya bilimi açısından sonuçları şu şekildedir:

1.İskân sahası haline gelen yerler, batıdaki dağlık alandan derelerin getirdiği 2. ve 3. derece alüvyal yelpazeler üzerinde gelişimi devam etmektedir. Önce Meram ve Sille derelerinin getirdiği alüvyal maddeler üzerinde büyüyen kent, bu kez de kuzeydeki en büyüğü Ardıçlı Deresi olan çok sayıda derenin getirdiği alüvyal maddeler üzerinde büyümüştür.

2.Doğuda bulunan bataklık kesimler, güneyde tarım alanları, batıda da dağlık kesim kenti sınırlayıcı doğal faktörler olmuştur. Daha önce zorlamalarla kuzeye yerleşimi kaydırılan kent, bu kez tek genişleyebileceği alan olarak kuzeye kaymıştır.

3.Kuzeyde yerleşen sanayi, kuzey yönlü rüzgârların kentte hâkim olması ve kentin büyümesi sonrasında, hava kirliliğini hissettirmeye başlamıştır. Bu tarihlerden başlayan hava kirliliği hala çözümlenememiştir.

4.Yapılan planlamalarda kentin yerleştiği bölgenin dışındaki gelişme alanı olan “mücavir alan” önceden planlanarak kontrol altında tutulmuştur.

5.Kentin büyüdüğü yerlere doğru ticaret merkezleri çoğaltılarak kent merkezindeki yoğunluk azaltılması düşünülmüş ve bundan sonraki dönemlerde başarıya ulaşılmıştır.

Diğer dönemlere göre yerleşimin yerel yönetimler eliyle planlanmasında profesyonel hale gelinmiştir. Bunun bir sebebi de kentte üniversitenin olması ve yetişmiş uzman elemanın bulunmasıdır. Kentsel gelişimi ilgilendiren alanda üniversiteden çok sayıda araştırma yapılmıştır. 1945 yılında Konya'da düzenlenen 6. Üniversite Haftası programında H.N. PAMİR Konya için “Jeolog bulunan şanslı illerimizden” şeklinde ifade kullanmaktadır. Günümüzde ise; her alanda araştırma yapacak uzmanının bulunması ile ilk 2 plan döneminde yapılan hatalar yapılmamış ve kent düzenlemesi konusunda yönetimlerin ufkunu açan fikirler üretilmiştir.

#### 4.2.3.6. 1990–2007 Dönemi Şehir gelişimi

1990 yılında Konya nüfusu 513.346'ya, 2000 yılında da 742.690'e yükselmiştir. Bu dönemdeki gelişme de diğer 10 yıllık dönemlerde olduğu gibi oldukça hızlıdır.

Kentte gelişmeyi sağlayan en önemli faktör yine kuzeydeki lineer gelişme alanında, Selçuklu belediyesinin kuzeydoğudaki gelişme alanlarını konut haline getirmesi ile bozulmuştur. 1980'li yıllarda tarım alanlarında konut gelişiminin ortaya çıkması tarım alanlarını tehlikeye sokmuş ayrıca bu alanların kentin alçak kotunda bulunması hava kirliliğini artırmıştır (Yenice, 2005).

Kentin güney ve doğu kesimleri ilk dönemlerde tarım alanları olarak ayrılmasına rağmen, bu dönemde yoğun birçok katlı yapılaşma alanı haline gelmiştir. Bu alanlar da şehrin alçak kotunda yer aldığı için, kış aylarında yoğun bir hava kirliliği ile karşı karşıya kalmasına sebep olmuştur. Bu kesimler kuzeydeki sanayi ve yoğun yerleşim alanlarındaki pis havanın tümüyle çöktüğü alanlar durumundadır.

1990'lı yıllarda yeni terminal binasının inşaatı ile kuzeydeki merkez seçme planları büyük ölçüde tutmuştur. Binkonut ile Yazır köyü arasındaki alan da 2000'li yılların başından itibaren toplu konutlar ile dolmaya başlamıştır. Ayrıca İstanbul Yolu'nun doğu kesiminde Ankara Yolu'na bağlanan bir ana caddenin kuzeyinden itibaren sanayi alanı yapılmaması ve yeni sanayi alanının tümünden Ankara Yolu'na kaydırılması da bu dönemde söz konusudur.

2. Organize Sanayinin yetmemesi üzerine bitişindeki 3. Organize Sanayi Bölgesi açılmıştır. Bu kesim tamamlandığı zaman toplan 75.000 kişiye iş imkânı sağlayacaktır (www.kosb.gov.tr).<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> www.kosb.gov.tr. sitesinden 10 Nisan 2007 tarihinde alınmıştır.

Toptancı hali kuzeydeki Ankara Yolu çevresine doğru taşınmak istenmiş ve yeni toptancı alanları teşekkül ettirilmiştir. Eski otogar, Afra, Zafer alanları ile bu kesimi Eski Sanayiye bağlayan kesim (Afra-Kule Site arası) ticari merkezlerin yoğunluğunu üzerine almıştır. Geleneksel çarşı çevresinde büyüyen ticarethaneler halen bulunmasına rağmen, büyük alışveriş merkezlerinin yeni kent dokusu içinde bulunması ve yeni kentleşme alanında ticaret bölgeleri oluşturulması sebebiyle eski cazibesini yitirmişlerdir. Uydükent şeklinde büyüyen alanlarda da küçük çarşılar oluşturulmuştur.

Doğu ve güney kesiminde halen çiftçilikle uğraşan geniş arazide bulunan halk ile yüksek katlı olmayan kesimlerde bulunanlar, kira getirisinin yüksek olması sebebiyle evlerinin bulunduğu arsaları kat karşılığı yüksek bina yapılmasını arzu etmektedir. Kentte yüksek katlı binaların olduğu alanların ortasında kalmış, gecekonduya benzer şekilde evler de bulunmaktadır. Bunlar, belediyenin yüksek kat vermemesi sebebiyle evlerini kat karşılığı vermeyen kesimdir. Hacıkaymak Mahallesi Hocacihan civarı ve Tıp Fakültesi yakınları buna örnek gösterilebilir. İkinci hâkim rüzgâr yönü kentin batısı olduğu için, bu alanlarda yüksek katlı binalara izin verilmemektedir.

2020 yılında ileri teknoloji ile üretim yapan faaliyetlerinin hâkim olduğu hizmet alanları olarak “Teknopol” ve “Serbest Bölge” oluşturulmasına karar verilmiş ve Tömek civarında sanayi ile iç içe “Teknik Üniversite” sahası ayrılmıştır (Yenice, 2005).

1999 yılında kentin büyümesini kontrol altına almak ve düzenli gelişmesine yol açmak için 2020 Nazım İmar Planı yapılmıştır (Şekil 4.3). 2020 planının yapılmasının sebepleri şu şekilde sıralanabilir:

1. Merkez ilçe belediyelerinin daha önceki, tek belediye olduğu dönemdeki plana aykırı bazı alanları yapılaşmaya açması

2.1990'lı yıllarda yurt dışında çalışan işçilerden kaynağını alan dövizlerin sanayi yatırımına dönüşmesi sonrasında sanayi alanlarının yetmez hale gelmesi, özellikle Ankara ve Aksaray Yolu ile İstanbul Yolu arasındaki alanların sanayi bölgesi olarak gelişmesi

3.Üst gelir grubunun kentin, güneybatıdan kuzeybatıya uzanan kesimde yerleşme isteği

4.Büyüyen kentte ulaşım sektörlerinde kendini hissettiren bazı eksikliklerin yapılma ihtiyacı (demiryolu, raylı sistem, metro, otel, kongre imkanları vs.)

Böylece 1966 ve 1983 yıllarında hazırlanan 2. Nazım İmar Planından sonra 1983 yıllarında 3. Nazım İmar Planı tamamlanmış ve 2020 yılında kentin gelişeceği sahalarda belirlenmiştir (Foto 4.11).

Sonuç olarak Konya Kenti'nin gelişiminde, 20 yüzyıl başında Alaattin Tepesi-Mevlana hattıyla, Araboğlu Makası ve İstasyon Caddesi esas cazibe merkezi olmuş, bu durum 1950–1960 yıllarına kadar devam etmiştir. 1967 yılına kadar en prestijli yerler Alaattin Tepesi, Atatürk Caddesi ve Ferit Paşa Caddesidir. 1967 yılında Nalçacı Caddesinde çok katlı lüks konutların yapılmasıyla şehrin gelişme aksı yer değiştirmiştir. 1970 yılında da otogar açılmıştır.<sup>43</sup> 1971 yılında Meram'a giden 3. yol olan Meram Yaka Yolu açılmıştır. (Ulusoy, 1999).

1946 ve 1954 yıllarında yapılan planlar, kent gelişimine uygun yapılmamış ve yakın geleceği dahi göremeyen, oldukça acemice çizilmiş planlardan oluşmuştur. 1966 yılından başlayarak yapılan plan ise; birbirinin devamı ve daha profesyonel niteliktedir. Şehir planı yapımlarında, Coğrafya Biliminden faydalanmak en büyük destek olacaktır. Çünkü Coğrafya Bilimi İnsan-Yeryüzü ilişkisini direk ilgilendiren konulardan oluşmuştur. 1966 yılı ve sonrası planları yapanların içinde coğrafyacı olmasa da Coğrafya prensipleri büyük

---

<sup>43</sup> Yeni otogar yapılmadan önce otogar olarak kullanılan ve günümüzde Kulesite olarak bilinen yer.

ölçüde kullanılmıştır. Tek problem; kuzey yönlü rüzgârların olması ve kentteki sanayi alanlarının da kuzeye yerleştirilmesidir. Ancak planın yapıldığı dönemlerde hava kirliliğinin önemsiz olması, doğudaki bataklık kesimlerin kurutulmamış olması ve güneydeki tarım alanlarını koruma konusundaki hassasiyetler iskânın zorunlu olarak kuzeye kaydırılmasına yol açmıştır. 2. Organize ve 3. Organize Sanayi Bölgelerinin yapılmadan önce Kaşınhanı'na kaydırılması 1980'li yıllardan yapılmış olsaydı problemi azaltabilirdi. Günümüzde mevcut planın tümünden değiştirilmesinin maddi kaybı çok olacağı için, zorunlu olarak hava kirliliği önlemlerinin başka yollarla alınması gerekir. Doğalgazı yaygınlaştırma, atmosfere kirletici atık bırakan sanayi tesislerinin güneyde kurulması ve mevcutların imkânlar ölçüsünde Kaşınhanı yakınındaki 4. Organize Sanayi Bölgesine kaldırılması ve kuzeyde kalması gereken kirletici atık oranı yüksek olan sanayi tesislerinde de filtrasyon işleminin yapılması gibi önlemler alınabilir.



Şekil 4.3: 2020 Konya Kent Gelişim Alanları (Yenice, 2005)

Planlı dönmede büyük ölçüde başarılı bir iskân politikası yapılırken, en büyük problem; hâlâ devam etmekte olan güneydeki tarım alanlarındaki çok katlı yapılaşmadır.

Şehir planı yapmak kolayca halledilecek bir konu değildir. Çok sayıda bilim dalına ait uzmanların, araştırmacıların bir araya gelerek uzlaşmaları ve asgari düzeyde birleşmeleriyle ortaya çıkan fikirler sonucu ancak plan yapılabilir. Burada coğrafyacının rolü kent ile ilgili karar verebilecek bütün bilim dallarının koordinatörlüğünü elinde bulundurarak sonuca gitmesidir.

Konya Kenti 2020 yılı ve sonrası için gelişmeye yeterli düzeyde arazi potansiyeline sahiptir. Arazi çevresinde bulunan doğal arıza gelişmeyi sınırlandırması kısa vade de mümkün değildir. Planlanan kentlerde mutlaka doğruyu bulmanın da imkânı yoktur. Örneğin Konya'da kuzey kesimi sanayi için iyi bir alan durumunda iken, hava kirliliği yapması olumsuzdur. Bir başka alana sanayinin kaydırılması hukuki yönden ve ekonomik açıdan çözülmesi güç bir problemdir. Aynı şekilde batıdaki dağlık kesim bitişiğini iskân alanı yapmak uygun görülebilir fakat bu kesimde de zemin problemleri olumsuz etki yapar. Boş olan ve kolayca iskân yapılabilecek eski bataklık depolarının ileride yeraltı suyu seviyesinin yükselmesine bağlı olarak tehlikeli alan haline gelmesi söz konusu olabilir. Batıda ağaçlandırma sahasını iskâna çevirmek de kente akışı olan yeraltı sularının kirlenmesi tehlikesini ortaya çıkarabilir. Öyleyse yapılması gereken bütün problemleri bir toplu halde düşünüp en az zararı olan ve en ekonomik olan programa göre planlama yapmaktır. Problemler sadece coğrafya prensiplerini uygulamakla çözülmeyebilir. Örneğin gelişen teknoloji çevreye sorununu çıkartmayan sanayi tesislerini ortaya çıkardığında problem zaten kendiliğinden halledilecektir.



Foto 4.11: Kayacık Mahallesi'nden Bosna-Hersek Tarafının Görünüşü. Aradaki boş alan 2020 planında iskân sahası olarak kullanılacaktır. Fotoğraf doğudan batıya çekilmiştir.

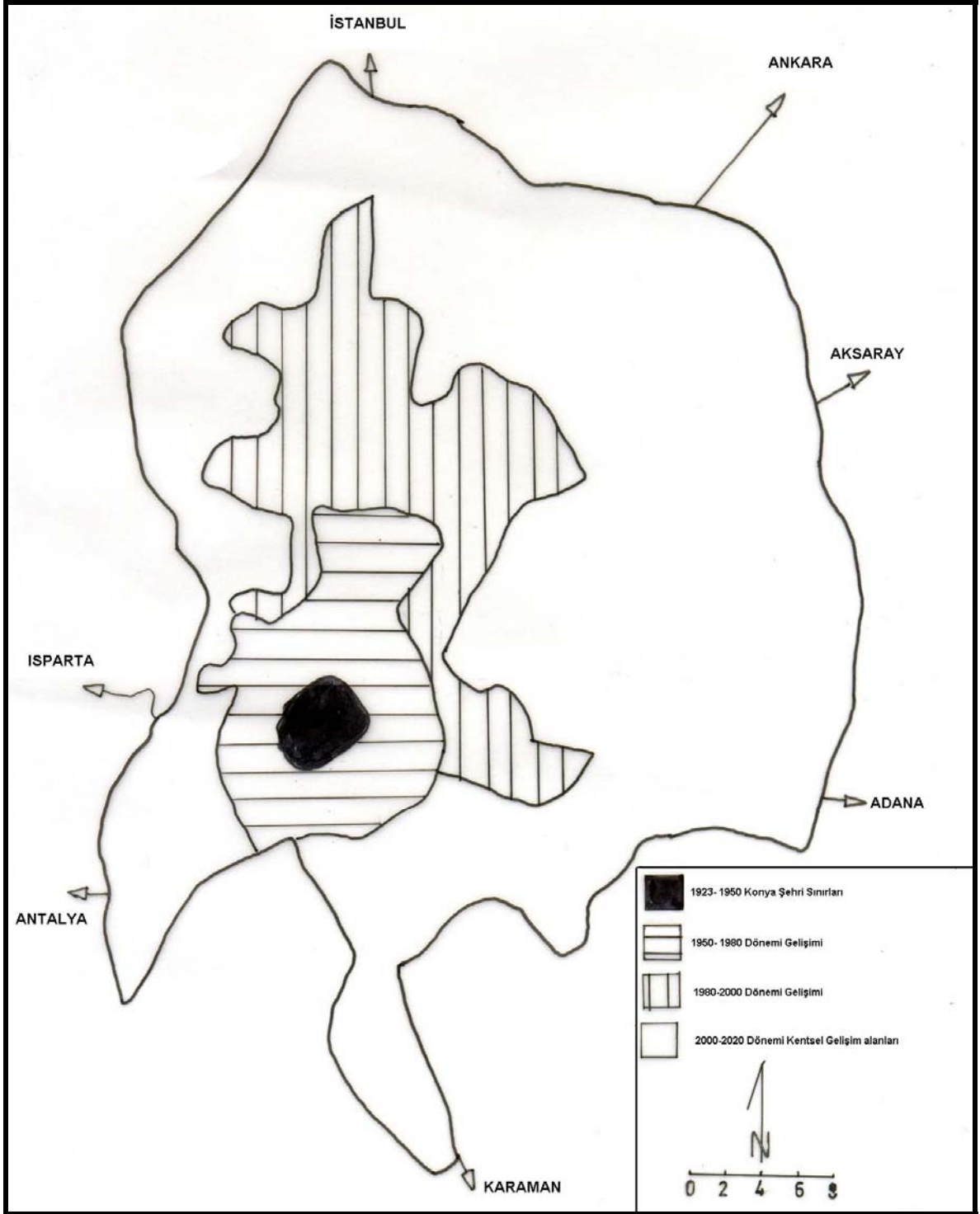
1999 yılında yapılan ve 2020 yılı için kentsel gelişmede öngörülen alanların 1966 planına göre değişimi Tablo 4.2'de gösterilmiştir.

Tablo 4.2: Konya Kenti Arazi Kullanım Oranları

KULLANIM TÜRÜ	1966 Planı Arazi Kullanımı		1999 Planı Arazi Kullanımı		Artış Oranı (%)
	ALAN (ha)	ORAN %	ALAN (ha)	ORAN %	
<b>KONUT ALANLARI</b>	1.867,0	78,5	9.157,1	40,1	390,5
<b>İŞYERLERİ</b> (Sanayi alanı, Ticaret alanları, ve diğer çalışma alanları)	49,0	2,1	2.376,2	10,4	4.749,3
<b>HİZMETLER</b> (Yönetim hizmetleri, kültürel, dini, eğitim, sağlık hizmetleri)	321,0	13,5	1.327,2	5,8	313,4
<b>TURİZM, SPOR, REKREASYON VE ALTYAPI</b> (Turistik tesisler, terminal, otopark, yollar, akaryakıt istasyonları, kentsel altyapı)	140,0	5,9	8.373,6	36,7	5.881,2
<b>TARIM ALANLARI</b>		0,0	821,6	3,6	
<b>DİĞER ALANLAR</b>		0,0	753,0	3,3	
<b>TOPLAM</b>	2.377,0	100,0	22.808,7	100,0	859,6

Kaynak: Yenice, 2005'den değiştirilerek

## KONYA ŞEHİRİ GELİŞİM AŞAMALARI



Şekil 4.4: Konya Şehri Gelişim Aşamaları

#### 4.2.4. Şehir İçi Ulaşımı

Şehir içi ulaşım 20. yüzyılda şehirlerin büyümesiyle sorun haline gelmiştir. Bir taraftan artan mesafeleri birbirine bağlamak sorun olurken büyüyen kentlerde ekonomi için bir sektör haline de gelmektedir. Şehir plancıları ulaşımı koordine etmek için, yerleşim grupları arasında nüfus tahlilleri yaparak çözüm bulmaya çalışmaktadırlar.

Ulaşım, Coğrafya biliminde yerşekilleri, iklim, nüfus, çevre, yerleşme dokusu, ekonomik faaliyetlerin yoğunluk bölgeleri gibi kollar tarafından tahlile tabi tutulur.

Konya Kenti'nde Cumhuriyetin ilk yıllarından günümüze ulaşım durumu incelendiğinde yaya ulaşım bisiklet ve motosiklet gibi hafif araçlarla yapılan ulaşım, otomobil ile yapılan ulaşım ve toplu ulaşım gibi kategorilerinin her birisinin ayrı ayrı yeri vardır.

Yaya ulaşım cumhuriyetin ilk yıllarında yoğun olup 1960 lardan sonra kentin geniş alana yayılmasıyla azalmıştır. Küçük kent olduğu dönemlerde düz ovada olması, dairesel büyüme göstermesi sebebiyle kısa mesafelerde yaya ulaşımı en fazla tercih edilen tarz olmuştur.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yoğun olan hayvan gücüne dayalı ulaşım araçlarından at arabası, fayton ve atlı tramvay motorlu taşıma araçlarının gelişmesiyle peyderpey azalmış ve günümüzde yok denilecek kadar aza seviyeye inmiştir. Kenar mahallelerde nadiren görülen at arabalarının kent içindeki ana caddelere girişi de yasaklanmıştır.

Bisiklet, moped, motorlu bisiklet ile ulaşımın Konya Kenti'nde çok özel bir yeri vardır.1930'lu yıllarda kente gelen bisiklet yıllar geçtikçe artmış ve kent halkı tarafından benimsenen ulaşım aracı haline gelmiştir.

Konya Kenti düz alanda kurulu olması kent içi ulaşımında çok büyük avantajlar sağlamış ve Türkiye'de kente özgün bazı ulaşım biçimlerinin ortaya çıkmasına sebep

olmuştur. Bu ulaşım biçimleri yoğun bir şekilde kullanılan yaya ulaşımı, bisikletli ulaşım, moped kullanımının yaygınlaşması ve “üç tekerlekli motosikletler” in yaygınlaşmasıdır.

“Konya’yı ziyaret eden herkesin dikkatini ilk çekecek nokta, kentteki bisiklet kullanım oranının yüksekliğidir. Kentin topografik olarak düz oluşu sebebiyle, ülkemizdeki diğer kentlerin aksine, bisiklet Konya’da gerçekten bir ulaşım aracı olarak kullanılmaktadır. Ancak, bu yüksek talebe karşın şehirde özel bisiklet yolları inşa edilmemiştir. Bu sebeple, bisikletler karma trafik içinde ve güvenli olmayan koşullarda kullanılmaktadır. Ayrıca, Konya’da yolculuk mesafeleri çok uzun olmadığından ve kent topografik olarak uygun olduğundan, gün içi yolculukların birçoğu yaya olarak yapılmaktadır. Konya’da uygulanan konut anketi sonuçlarından elde edilen değerlere göre, yapılan yolculukların türel ayrımına bakıldığında, % 34.87 ile en büyük payın yaya yolculuklarına ait olduğu görülmüştür” (Tercan ve Gedizlioğlu, 2003).

Motosiklet ve mopedlerin çok bulunmasının sebebi yine topografyanın düz oluşudur. “Üçtekerli motosikletler” ise, çoğu Konya sanayisinde üretilen hafif yolcu ve yük taşımacılığı yapan araçlardır.

Bisiklet, motosiklet, moped ve üçtekerlekli motosikletler motorlu araçların olduğu trafikte çoğu kez trafiğin sıkışmasına sebep olmaktadır.

Şehir içi ulaşımında otomobil kullanımı gelir düzeyi orta ve yüksek kesimlerde yaygındır. Kişi başına düşen otomobil oranının artması,, ana caddelerde trafik yoğunluğu oluşturmuştur. Kentin kuzey kesiminde yeni yerleşim sahaları kısmen trafik yükünü kaldıracak şekilde olsa da, tarihi kent merkezi çevresinde bulunan iş merkezleri ile Büyükşehir belediyesi binası çevresindeki alanlarda trafik yükü ağırdır.

1980 yılından önce yapılmış olan çok katlı binalarda, otomobile sahip ailelerin az olması, yol ve apartmanlar kenarında otopark için yer ayrılmasını engellemiş ve günümüzde problem haline gelmiştir. Eski yüksek katlı evler arasında bu durum normal

sayılabilir fakat 1980 yılından sonra yapımına başlanan ve 1990'lı yıllarda tamamlanan Afra çevresinde de binalar arasında boşluk bırakılmadan yapılması otopark problemini ortaya çıkarmıştır. Aslında 1966 planında sosyal kullanım alanı olarak düşünülen bu kesim, daha sonra imarı değiştirilerek çok katlı alan haline getirilmesi uygulamalarda ortaya koyar.

Toplu taşıma araçlarından en fazla yaygın olarak kullanılan Belediye otobüsleridir. Belediyeye ait 116 hatta 207 otobüs<sup>44</sup> hizmet vermektedir. Otobüslerin en büyük avantajı tüm yerleşim kesimlerine hatta Büyükşehir Belediyesi dışındaki yakın köylere bile seferleri olmasıdır. Sefer sayılarının sıklığında kent içi nüfus yoğunluğu, işyerleri, okullar ve kent merkezine yakınlık sözkonusu olmuştur. En çok sefer koyulan mevki günlük 93 seferle Meram Yeni Yol hattıdır. Eğitim Fakültesi, İlahiyat fakültesi ve Meram Devlet Hastanesinin bu kesimde olması yolcu sayısını arttırmıştır. Diğer seferlerden en çok olanları batıdaki uydu-kente giden Özalkent-Fatih Işıklar hattı 90 sefer, Yaka Meram hattı 83 sefer, Sakarya-Dumlupınar hattı 80 sefer, Hocafakih-Tıp Fakültesi 66 seferdir.<sup>45</sup> Burada dikkati çeken iki nokta; okul ve hastanelerin olduğu hatlardaki yoğunlaşmaların olması ve normalde nüfusun ağırlığını oluşturan kuzey koridorda en fazla sefer olması gerekirken, tramvayın yolcu yükünü üzerine almış olmasıdır.

Minibüsler ise; Büyükşehir Belediyesi organizesinde özel şahıslara ait olarak ulaşım hizmeti vermektedir. Minibüsler zaman açısından belediye otobüslerine göre daha hızlı ulaşımı sağlamasına rağmen, işletmeci şahısların kârlılık hesabına göre iş yapmaları sebebiyle belirli hatlarda görev yapmaktadır. Düzenli zamanlarda ve durakları tespit edilmiş bir organize halinde otobüs seferlerine karşılık, minibüslerin gelişigüzel yolcu alma amacıyla kural tanımaz adetleri trafikte büyük bir problem yaratmaktadır.

---

<sup>44</sup> 2001 yılı rakamıdır.

<sup>45</sup> Bilgiler Büyükşehir Belediyesinden alınmıştır.

Toplu ulaşımın bir diğer şekli de tek hatta çalışan tramvaydır (Hafif Raylı Sistem). Alaattin Tepesi- Alaattin Keykubat Kampusu arasında çalışan tramvay, kentin kuzeye kaydırılması sonrasında kuzeyin ulaşım yükünü hafifletmek amacıyla yapılmıştır.

Tramvay, Alaattin Tepesi-Üniversite seferini ortalama 45 dakikada tamamlamaktadır. Tramvayın özellikleri şu şekildedir:

- Hızı maksimum: 80 km/saat,
- Maksimum eğimi tırmanma: %4,
- Yolcu kapasitesi: 344 kişi (m<sup>2</sup> ye 8 yolcu ayakta)
- Minimum dönüş çapı: 25 m.
- Maksimum işletme hızı: 60 km/saat,
- Hatta bulunan maksimum eğim: % 3,6,
- Mevcut işletme hızı: 23 km/saat
- 29 durak, günde taşınan yaklaşık 90.000 kişi (Eryiğit, 2005).
- Hat uzunluğu: 23.873 m. <sup>46</sup>

Konya tramvay sistemine ilk vagon 25 Kasım 1988'de Almanya-Köln Belediyesi'nden nakledilmiş, 23 Nisan 1992'de deneme seferleri başlamıştır. 28 Eylül 1992'de Alaaddin-Cumhuriyet arasındaki 10.5 km.lik kısımda ilk yolcu taşınmaya başlamıştır. Daha sonra Cumhuriyet-Kampus arasındaki kısım bitirilerek 19 Nisan 1996 tarihinde Alaaddin-Kampus arası seferler başlatılmıştır. Başlangıçta 16 tramvayla hizmet veren işletme, zamanla oluşan yolculuk taleplerini karşılayabilmek için 1995-1996 yıllarında 25, 2001 yılında 10 ve 2004 yılında 10 kullanılmış tramvay vagonu daha satın

---

<sup>46</sup> Büyükşehir Belediyesi istatistiklerinden alınmıştır.

alınarak kapasitesini artırmıştır. Halihazırda toplam araç sayısı 60'tır. Vagonların tamamı Köln Belediyesinden temin edilmiştir (DPT, 2006).

Mevcut tramvayların eski ve yolcu taleplerini karşılamayacağı hesaplandığından 2009 yılında 20 araca, 2013 yılında ise 30 yeni araca ihtiyaç vardır. Böylece 2013 yılında Konya Belediyesi'nin toplam 110 (60+20+30 adet) adetten oluşan bir tren filosu hizmette olacaktır. Temin edilecek araçların dünyada kabul görmüş standartlarda ve çevre dostu araçlar olması ve diğer belediyelerce temin edilmesi planlanan araçlar ile benzer özellikler taşıması gerekmektedir. diğer belediyelerce temin edilmesi planlanan araçlar ile benzer özellikler taşıması gerekmektedir (DPT, 2006).

2020 için belediye tarafından yapılan araştırmada, yaklaşık olarak 800.000 kişi yaşadığı şu andaki kentin nüfus dağılımı şöyle olacaktır.

Geleneksel kentte 400.000 kişi,

Geleneksel kentin kuzeyinde 400.000 kişi,

Otogarla üniversite arasında 400.000 kişi

Bosna-Hersek'te 300.000-400.000 kişi yaşayacaktır (Öncü, 2003).

#### **4.2.5. Konya Şehri'nin İdari Fonksiyonları**

Konya Vilayeti Osmanlı İmparatorluğu zamanında, şu anda olduğu gibi en geniş araziye sahip vilayet olması idari fonksiyonlarının artmasına yola açmıştır. İdari fonksiyonları Osmanlı döneminden günümüze kadar geçen süreçte birbirine benzer.

Günümüzdeki idari yapının temeli 19. yüzyılda atılmıştır. 1832'de Osmanlı imparatorluğu idari teşkilatında yapılan düzenleme ile "müşirlik"lerin kurulması kararlaştırılmıştır. Karaman Eyaleti bünyesine Kayseri, Konya, Akşehir, Beyşehir, İçel, Niğde ve Aksaray sancakları katılmıştır (Akandere, 1998).

Tanzimat fermanıyla mülki idarede başlatılan batılılaşma hareketine bağlı olarak “Vilayat-ı Umumiye Nizamnamesi” çıkarılmış ve 1867’de bütün ülkede uygulanmaya başlamıştır. Karaman Eyaleti’nin ismi de kesin olarak “Konya Vilayeti” olmuştur (Akandere, 1998).<sup>47</sup>

-1846–1847 Osmanlı salnamesinde Osmanlı İmparatorluğu 39 eyaletten oluşmuş ve “Karaman Eyaleti” adıyla Konya (merkez sancağı ), Isparta, Antalya, Alanya, İçel ve Nevşehir sancakları Konya'ya bağlanmıştır.

-1850–1851 salnamesinde Burdur Sancağı Konya'ya bağlı olarak görülmektedir.

-19. yüzyılın 2. yarısında Konya vilayeti Anadolu'nun en geniş vilayeti olup Aydın, Adana ve Ankara ile çevriliydi. Güneyde İçel Sancağı’ndan Eşen Çayı’na kadar ki Akdeniz sahilleri Konya vilayetinin sınırları içinde kalmaktaydı.

-1867 yılına kadar Konya Eyaleti’nin adı Karaman Eyaleti olmakla beraber bu eyaletin merkezi “Paşa Sancağı” denilen Konya idi. Tanzimat dönemine ait kayıtlarda “Konya Eyaleti” olarak adı geçerken 1847 yılındaki salnamede “Karaman Eyaleti” olarak ismi geçmektedir. 1851 yılında “Eyalet-i Karaman-Konya”, daha sonraki yıllarda “Eyalet-i Konya” olarak geçmiştir.

-1867 yılında çıkartılan “Vilayetler Nizamnamesi” ile Karaman Eyaleti lağvedilerek “Konya Vilayeti” oluşturulmuştur. Bu dönemde Konya Vilayeti Konya, İçel, Niğde, Isparta ve Teke (Antalya)’den oluşuyordu.

-1870 yılına İçel, Adana'ya bağlanırken Burdur sancak haline gelmiştir. Bu dönemde Konya Vilayeti’nin 5 sancağı, 30 kazası ve 35 nahiyesi vardır.

---

<sup>47</sup> Günümüzde Karaman İlinin tarihteki adı Larende’dir. Cumhuriyet döneminde bu kente Karaman ismi verilmiştir. Daha önceki dönemlerde Karaman ismi Karamanoğulları Beyliği’ne izafeten Konya ve çevresi için kullanılmaktaydı.

-1892'de Burdur, 1911 yılında Niğde ve Teke, 1918'de Hamid Sancağı'nın ayrılması takip etmiştir.

-1899 salnamesinde Konya vilayetinin hududu konularında şu bilgiler verilmiştir.

“Konya Vilayeti, Anadolu'nun en geniş vilayeti olup kuzey ve güneydoğu yönünden Ankara Vilayeti, Kuzeybatı yönünden Hüdavendigâr Vilayeti (Bursa), batıdan Aydın Vilayeti (İzmir), doğudan Adana Vilayeti ve bu vilayete bağlı İçel Sancağı ve Akdeniz ile çevrilidir. 33.39 kuzey enlemi ve 33.28 doğu boylamı arasında sınırlıdır.” Görüldüğü gibi vilayetin hududu oldukça geniştir. Nitekim Konya Vilayeti'nin yüz ölçümü o devirde 102.000 km<sup>2</sup>, nüfusu ise yaklaşık 1.880.000 kişidir.

-Osmanlı Devleti'nin taşra idaresi, en son 26 Mart 1913'de yürürlüğe konulan “İdare-İ Umumiye Vilayet Kanun-u Muvakkatı” ile vilayet, liva, kaza ve nahiye şeklinde kademelendirilmiştir. Livalar, müstakil ve mülhak olmak üzere 2 kısımdı. Milli mücadele başlarında toplam 15 vilayet 17 müstakil liva 35 mülhak liva bulunmaktaydı. Konya bu 15 vilayetten biri olup vilayete bağlı Konya Merkez Sancağı ve Isparta ile Burdur sancakları bulunmaktaydı. Niğde ve İçel bu dönemde müstakil sancak haline gelmişlerdi.

-Milli mücadele dönemine gelindiğinde, Konya vilayet merkezi olmak üzere 5 liva (sancak) Konya'ya bağlıdır. 2005 Türkiye'sine göre o dönemde; Konya, Niğde, Antalya, Isparta, Burdur, Karaman ve Aksaray da dahil olmak üzere 7 vilayetin (o dönemde sancak) merkezi konumundadır (Akandere, 1998).

1918 yılında Konya merkez sancağının ilçeleri şu şekildedir: Akşehir, Beyşehir, Bozkır, Cihanbeyli, Çumra, Ereğli, Ermenek, Hadim, Ilgın, Saiteli (Kadınhanı), Sultaniye (Karapınar).

TBMM 1921 anayasasında vilayet ile kaza arasında bulunan sancakları lağvetmiş ve vilayete dönüştürmüştür. Konya Milli Mücadele döneminde vilayet merkezi olarak önemini korumuştur.

1926 yılında “Vilayet İdaresi Kanunu” ile Konya Türkiye Cumhuriyeti içindeki 14 kazası olan il haline gelmiştir.

1954 yılında Kulu, 1957 yılında Doğanhisar, 1957 yılında da Sarayönü kaza haline gelmiştir.

Konya İli Osmanlı döneminde en geniş topraklara sahip olma özelliğini cumhuriyet döneminde de devam ettirmiştir. Karaman'ın ayrılması durumu değiştirmemiştir (Akandere, 1998).

Konya Kenti 38.873 km<sup>2</sup> lik yüzölçümü ile Türkiye'nin % 5,1'i hinterlanda sahiptir. Günümüzde Konya Kenti idari fonksiyonu 31 ilçe ile sınırlı değildir. Her ne kadar çevresindeki iller Konya'dan bağımsız gibi düşünülse de, pek çok kuruluşun Bölge Müdürlüğü Konya'dadır. Konya'nın merkez olduğu bölge Müdürlükleri Tablo 4.3'da gösterilmiştir.

Tablo 4.3: Konya Kentinde Bulunan Kamu Kurum Ve Kuruluşlarından Diğer İllerle Yönetim Fonksiyonu İlişkileri

KURUM ve KURULUŞ ADI	BÖLGESEL ADI	MERKEZ	BAĞLI BULUNAN İLLER VE SORUMLULUK ALANLARI
Çalışma Bölge Müdürlüğü	Konya Çalışma Bölge müdürlüğü	Konya	Konya, Niğde, Karaman, Aksaray
Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü	2. Bölge Müdürlüğü	Konya	Konya, Niğde, Karaman, Aksaray
DSİ	4. Bölge Müdürlüğü	Konya	Konya*, Niğde, Karaman, Aksaray
MTA	Orta Anadolu 2. Bölge Müdürlüğü	Konya	Konya, Niğde, Karaman, Aksaray, Antalya, Burdur, Isparta, Nevşehir
Karayolları Genel Müdürlüğü	3. Bölge Müdürlüğü	Konya	Konya, Karaman, Aksaray, Afyon
Orman Genel Müdürlüğü	Konya Orman Bölge Müdürlüğü	Konya	Karaman, Aksaray
Meteoroloji Genel Müdürlüğü	Konya Meteoroloji Bölge Müdürlüğü	Konya	Konya, Karaman, Niğde
Türkiye Tarım Kredi Kooperatifleri	Konya Bölge Müdürlüğü	Konya	Konya, Aksaray, Karaman, Niğde
Tarım Reformu Genel Müdürlüğü	Konya Bölge Müdürlüğü		Konya, Karaman, İçel, Isparta, Afyon, Burdur, Antalya
İller Bankası Genel Müdürlüğü	6. Bölge Müdürlüğü	Konya	Konya, Niğde, Aksaray, Karaman
DDY	6. Bölge Müdürlüğü	Adana	Adana-Konya arası demiryolu hattı, Konya gar müdürlüğü 6. Bölge Müdürlüğüne bağlıdır.
DDY	7. Bölge Müdürlüğü	Afyon	Konya-Afyon arası demiryolları
Merkez Bankası	Konya Şube Müdürlüğü	Konya	
Jandarma Genel Komutanlığı	Konya Jandarma Bölge Komutanlığı	Konya	Konya, Afyon, Antalya, Burdur, Isparta, Karaman,

Kaynak: İlgili devlet kurumlarının web sitelerinden alınan bilgilerle düzenlenmiştir.

*\*Konya İli'ndeki Akşehir ve Tuzlukçu İlçeleri merkezi Isparta'da bulunan DSİ 18. bölge Müdürlüğü'ne bağlıdır.*

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi Konya Kenti yönetim fonksiyonu olarak çevresindeki illerde de etkilidir. Sadece DDY'nin idaresinde Adana ve Afyon'a bağlıdır. Bunun dışında Konya çevresindeki illerin yönetim merkezidir. Niğde'nin ilçesi iken il olan Aksaray, Konya'nın eski ilçesi Karaman ve Niğde'nin Konya'ya bağlılığı diğerlerine göre daha fazladır. Bu da Türkiye'de il sayısının gereksiz yere fazlalaştırıldığına bir sonucu olabilir. Kanaatimizce Konya'nın Niğde, Aksaray, Karaman ve Afyon'u kapsayan geniş bir il olarak ve ilçe sayılarını da azaltmak ülkenin yönetimi açısından daha iyi olacaktır. Bu durum Türkiye'nin her tarafı için geçerlidir. Türkiye'de en fazla 30 il ve 400 ilçenin yeterli

olacağı rahmetli Vali Recep YAZICIOĞLU tarafından televizyonlarda ve yazdığı kitaplarında ifade edilmiştir. Osmanlı döneminde haberleşmenin az olduğu yıllarda geniş bir alanın vilayet kabul edilmesine rağmen günümüzde iletişim çağı yaşanırken il sayısının çoğaltılması tamamen siyasideir ve gereksizdir.

### **4.3. Konya Şehri'nin Cumhuriyet Döneminde Gelişimini Etkileyen Ekonomik Coğrafya Faktörleri**

Ekonomik Coğrafya faktörleri, büyük-küçük tüm yerleşme merkezlerinin gelişiminde sınıflandırmalar yapılarak incelemeye tabi tutulur. Küçük yerleşmelerde ekonomik faaliyet kolları bazen tek tip olurken, büyük yerleşme merkezlerinde, kimi yerlerde sınıflandırmaların dışında gözden kaçan ekonomi faaliyet kolları bile ortaya çıkartılabilir. Ayrıca büyük yerleşim merkezlerinde, katma değeri en yüksek olan ekonomik faaliyet kolları ön planda incelenirken, diğerlerine göre daha zayıf olan işkolları, küçük yerleşmelerden daha fazla iş yapsalar da büyük kolların gölgesinde kaldıkları için söz edilmeye değer bile olamazlar. Dolayısıyla büyük kentin ekonomisini analiz etmek hayli zor bir iştir.

#### **4.3.1. Sanayinin Şehir Gelişimine Etkileri**

Büyük kentlerde sanayi ve hizmetler, tarıma göre ön plandadır. Kimi zaman sanayi ve hizmetlerdeki gelişme kenti büyütürken, az da olsa kentin her hangi bir sebeple büyümesi bu iki kolu harekete geçirebilir.

Sanayi bir dönemde toplumun kalkınmasında 1. sırada yer alırken günümüzde bilişim toplumu olma, sanayiye geride bırakmıştır. Dünya üzerinde en yüksek mali portreye bilişim alanında yapılan yatırımların erişmesi sanayinin yok olacağı anlamına gelmez.

Tüketim toplumuna üretim yapma, sanayi alanından gerçekleşecektir. Sanayinin bir diğer üstünlüğü de işsizliğe karşı en iyi çözüm sektörü olmasıdır. Ancak şu bilinmeli ki;

gelişmiş ülkelerde 30 sene öncesi sanayide çalışan nüfus, üretimin artmasına rağmen azalmış ve hizmetler sektörüne kaymıştır.

#### **4.3.1.1. Cumhuriyet Döneminde Konya Sanayisinin Gelişmesi**

Cumhuriyet döneminde Konya sanayisi 1950'den sonra gelişmiştir. Fakat kentteki sanayinin çekirdeği Osmanlı'nın son döneminde, özellikle demiryolunun gelmesinden sonra oluşmuştur.

Şehir çevresinde tarım alanlarının geniş yer kaplaması, tarımsal hammaddenin bol olmasını sağlamış, tarım ürünlerini işleme ve satma fonksiyonuna sahip merkezdeki gıda sanayinin kurulmasına yola açmıştır.

Kentin düzlük alanda kurulmuş olması demiryolu ve karayolu ulaşımının kolayca sağlanması, kente büyük avantaj sağlamış ve dışarıyla alış-verişini kolaylaştırmıştır. Şehir gelişim alanının ova olması arsa fiyatlarının ucuza mal olmasını sağlamış ve kurulan organize sanayi bölgelerinde hazineye ait araziler sanayicilere ucuz fiyata verilerek teşvik yapılmıştır.

Osmanlı döneminde Anadolu'da ki en geniş araziye sahip kent olan Konya, idari sınırlar değişmesine rağmen en geniş yüzölçüme sahip olan il olarak yine Konya liderliğini devam ettirmiştir. Gerekli olan işgücü hinterlandından kolayca sağlanabilmiştir.

1339 Rumi yılında (1923 miladi yıl, cumhuriyet kurulmadan önce) basılan “Konya Rehberi” adlı kitapta, “Konya Kenti'nin mahalleleri arasında kahvehane bulunmadığı ve kent insanının zeki, çalışkan, tasarrufa meyyal olduğu bildirilmiştir.” 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında tornacılık, tesviyecilik, demircilik, kunduracılık, marangozluk, terzilik ve örgücülük dallarında faaliyet gösteriyordu. Ayrıca gıda sanayisi de kentin ihtiyacına cevap verecek ölçüde gelişmişti.

19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında Konya halkında sanayiye olan ilgi başlamış ve artarak devam etmiştir. İstiklal harbi ve sonrasında Konya'daki okullarda öğrencinin çok

az olması, yetişkin nüfusun savaşta olması sebebiyle gençlerin çalıştırılması, savaşın getirdiği bir kaos olarak görülse de, halk içinde zanaata, meslek sahibi olmaya karşı ilgiyi doğurmuştur. Bu olay çıraklıktan kalfalığa ve ustalığa, daha sonra da iş kurmaya özellikle küçük ve orta büyüklükteki sanayi tesislerinin kuruluşuna yol açmıştır. 1920-1960 yıllarına kadar devam eden süreçte Konya'dan yetişen üniversite mezunlarının büyük çoğunluğunu Seydişehir, Hadim, Ermenek gibi dağ köylerinden gelen insanlar oluştururken, aynı dönemdeki sanayici, işadamı kesiminin çoğunluğu Konya yerlileri oluşturmuştur. Gençleri zanaat sahibi yapma geleneği 1980'li yıllara kadar devam etmiş ve günümüzde daha çok yüksek tahsil yapma olayı kentte popüler hale gelmiştir. Okulların kapanmasıyla birlikte çocukları bir işte çalıştırma alışkanlığı yakın yıllara kadar devam etmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik amaçlı olan bu uygulama, 1950–1990 yılları arasında ailelerin çocuklarına meslek öğretmesi amacına yönelik bir gelenek haline gelmiştir. Ayrıca okulda başarısız olan çocuklarını, aynı şekilde sanayide çalıştırma ve meslek öğrenimine gitmesi de halk tarafından uygulanan adetlerdendir. Çıraklık ve kalfalık döneminden sonra sanayide işyeri açan bu gençlerden, işletmeyi becerebilenler, kentte sanayici olarak ortaya çıkmışlardır.

Şehir halkının tasarrufa meyyal olması 1950'li yıllardan sonra servetin sanayiye aktarılmasını sağlamıştır.

ÖZTÜRK, yaptığı bir çalışmada 1920'li yıllarda milli şirketlerin en yaygın olduğu şehir olarak Konya Kenti'ni göstermiştir. Türkiye'de ilk Milli Banka girişimi Konya'da 1909 yılında gerçekleştirilmiştir. Ülkemizde 1920'li yıllarda azınlıklar ticari hayata hâkim iken, Konya'da Müslüman kesim ticareti elinde bulundurmuştur (Öztürk, 2003).

1926 yılındaki Devlet Salnamesinde Konya'da 23 fabrika kayda geçmiştir. 11'i su, 12'si de kömürle çalışan fabrikalardan oluşuyordu. Aynı yıllarda küçükü büyüklü 473 adi değirmen bulunmaktaydı (Sönmez, 2003).

1923–1935 yılları arasında 10’u büyük, 12 sanayi tesisi açılmış bunların 2’si değirmen, 3’ü buğday, un, bulgur fabrikası, diğerleri de hizar, ziraat aletleri, dökümcülük, bakır, kablo, çimento ve iplik fabrikaları idi. Bu kuruluşların 9’u özel teşebbüse ait ve hepsinin sahibi Türklerden oluşuyordu (Sönmez, 2003).

1927 yılında yapılan ilk sanayi sayımından elde edilen sonuçlar Tablo 4.4’de gösterilmiştir.

Tablo 4.4: 1927 Sanayi Sayımı

Sektörler	İşyeri Sayısı	İşyeri Oranı %	Çalışan Sayısı	Çalışanların Oranı %	İşyerine Düşen Çalışan Ortalaması
Maden çıkarma sanayisi	9	0,40	34	0,64	3,78
Tarıma dayalı sanayi	1.024	45,61	2.452	46,03	2,39
Dokuma sanayisi	220	9,80	390	7,32	1,77
Ağaç ürünleri sanayisi	301	13,41	712	13,37	2,37
Maden, maden işletmesi ve makine sanayi	594	26,46	1.274	23,92	2,14
Kâğıt ve basın sanayisi	4	0,18	39	0,73	9,75
Kimya sanayisi	17	0,76	31	0,58	1,82
Diğerleri	2	0,09	11	0,21	5,50
Toplam	2.245	100,00	5.327	100,00	2,37

Kaynak: Sönmez, 2000’den değiştirilerek düzenlenmiştir.

Yukarıdaki tablodan görülen sanayi sınıfına koyulan işyerlerinin sayımında ortalama 2–3 kişilik işyerlerinden oluşan kesimler sayılmıştır. Kâğıt ve basın sanayisi yaklaşık 10 kişiyle en yüksek ortalama istihdamda görülürken, dokuma sanayisinde çalışanlar 1–2 kişilik ortalama ile en düşük çalışan sınıfından oluşmuştur. Bu sayımda üretim yapanların hepsi sanayi ve madencilik sınıfına alınmıştır. 2000 yılı sayımlarında ve daha önceki sayımlarda küçük esnaf sınıfından sayılanlar da 1927 yılında sanayici sınıfından gösterilmiştir. Sonuç olarak; 1927 sanayisi Osmanlı döneminden kalma küçük zanaatkâr sınıflarının bir devamı niteliğinden öteye geçememiştir.

Bu dönemde sanayinin yarıya yakını tarıma dayalı, 1/4’ü de madene dayalı sanayidir. Bu tesislerin % 88’i 4 kişiden az insanın çalıştığı küçük işletmelerdir (Sönmez, 2003).

Her ne kadar 19.yüzyıl sonu ve 20 yüzyıl başlarında sanayideki atılımlardan söz edilse de, 1909–1922 arasında peşpeşe devam eden savaşlar, 1929 ekonomik krizinin olumsuz etkileri, sanayideki atılımı gerçekleştirememiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarındaki sanayi tesisleri, dışa açık bağlantıları olan ve devlet ile özel sektörden daha çok yatırım alan Ege ve Marmara sanayisine yenik düşmüştür. Ancak ucuz ve kaliteli işçilik 1950–1980 arasında sanayiye geliştirilerek kenti sanayi merkezi haline dönüştürmüştür.

Sanayiye geçişte önemli bir unsur olan elektrik enerjisine Osmanlı imparatorluğu'nun son yıllarında ve Cumhuriyetin ilk yıllarında teşebbüs edilmiştir. Kentin aydınlatılmasında geleneksel yağ fitilleri kullanılırken seyyar dinamo ile çalışan Mekteb-i Sanayi ve Kolordu Komutanlığı ilk elektriği getirmiştir. Özel günlerde genel aydınlatma amaçlı kullanılan elektrik dışında, Alaattin Tepesi'nin eteklerinde günümüzdeki orduevinin bulunduğu alanda mazot ve odunla çalışan ilk elektrik fabrikası kurulmuş ve çevredeki mahallelere dağıtım yapılmıştır. İhtiyacın artması üzerine Meram Çayı'nın üzerinde 1929 yılında elektrik santrali kurulmuştur. Daha ileriki yıllarda Konya belediyesi Göksu üzerindeki santralden elektrik temin etmiştir (Odabaşı, 1998).

1950 yılına kadar birkaç tane değirmen ve dokuma atölyesi bulunan Konya'da, halk teknolojinin verimliliğine etkisini gördükten sonra arayış içine girmiştir. İthal edilen makinelerin halka pahalı gelmesi üreticileri teknolojiyi taklit etmeye yöneltmiş ve Konya'da sanayinin alt yapısını oluşturmuştur. Şeker Fabrikası, Çimento Fabrikası gibi kuruluşlar kentte kurulan büyük işletmelerdir. Şeker Fabrikasının kuruluşundan sonra şekerleme sanayi gelişmeye başlamıştır. 1963 yılından sonra her işkolunda sanayi sitelerinde kümelenmeler oluşmaya başlamıştır (Diken, 2007).

1950'li yıllar çoğunlukla devlet yatırımı şeklinde devam eden sanayide 1960'lı yılları takiben özel sektörde sanayi yatırımları hızlanmıştır. Bunun üzerine kentte değişik semtlerde dağılmış halde bulunan büyük çoğunluğu tamirat işleri ve hafif sanayiye

dayanan üretim tesislerini kent içinden dışarıya taşıma ihtiyacı hissedilmiştir. Ülkemizde sanayiye geçiş yapan diğer büyük yerleşim yerlerinde olduğu gibi Konya'da da “Organize Sanayi Bölgeleri” kurulmuştur.

1990’lı yıllarda Konya’da çok ortaklıkları şirketler kurulmuştur. Büyük çoğunluğu yurt dışındaki işçi dövizlerinden olan, bir kısmı da yerli tasarruflardan gelen sermaye sanayiye kaydırılmıştır. Elde duran ve ekonomiye katkısı olmayan ve yurt dışından ülkeye döviz girişini sağlayan bu sistem yeterince değerlendirilememiştir. Bu tür şirketlerin profesyonel yönetilememesi, bir anda büyük sermayeli işletmelere karşı rekabet yapmayı tercih eder hava içinde olmaları ve yasalardaki boşluklardan faydalanarak süi istimalde bulunmaları, sermaye ortağı olan halk nezdinde güvenlerini yitirmeleri sonrasında 2001 Şubat krizi ile birçoğu iflas etmiştir.

#### **4.3.1.2. Konya Sanayinin Genel Yapısının Şehir Gelişimine Etkileri**

Genel olarak Konya sanayisi KOBİ (Küçük ve Orta boy İşletme) şeklindedir. İrili ufaklı 30.000–40.000 arasında KOBİ ile Konya KOBİ başkenti olarak görülmektedir.<sup>48</sup> KOSGEB (Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı), sanayi yapısının fiziki büyüklüklerini şu şekilde yapmıştır:

1–50 arası kişi çalıştıran işletmeler: küçük,

51–150 arası kişi çalıştıran işletmeler: orta,

150’den fazla kişi çalıştıran işletmeler: büyük işletmelerdir (Diken, 2007).

Uluslararası ticarete son yıllarda KOBİ’ler öneme sahip olmuştur. KOBİ’ler, her işini kendi yapan, hantal ve binlerce işçi çalıştıran firmalara kıyasla, rekabete dayanıklı, teknolojik gelişmelere esnek ve istihdam imkânlarıyla serbest rekabete tam uyumlu

---

<sup>48</sup> KOBİ’lerin sayısı kaynaklarda birbirini tutmayan rakamlarla ifade edilmiştir. Özellikle ekonomik kriz dönemlerinde kapanan daha sonra açılan KOBİ’ler olduğu gibi sanayi tesislerinin gelişip büyümesiyle de sayısal değerler sürekli değişmektedir. Sanayi sayımlarında işyeri sayısı, şirket sayısı, tesis sayısı gibi değişik kriterlerin ele alınması da araştırma yapan özel ve resmi kurumların farklı ifadeler kullanmasına sebep olmaktadır. Örneğin; bir şirkete ait 3 ayrı tesis tek olarak sayılabildiği gibi, 3 ayrı işyeri olarak da sayılabilmektedir.

işletmelerdir. Konya sanayisi KOBİ ağırlıklıdır (Tarakçıoğlu ve diğerleri, 1995). KOBİ'lerin bir başka özelliği de esnekliğin yanında, hareket kabiliyetinin hızlı ve değişken olmasıdır. Ayrıca kentte aile şirketlerinin yine fazla olması, piyasaların istikrarlı olmaması durumunda ahlaki ve duygusal bağlara dayalı olarak sağladığı güç birliği sayesinde, hem piyasa şartlarına karsı iyi bir direnç oluşturmakta, hem de işletmenin kısa sürede büyümesine imkân sağlamaktadır (Maç, 2007). KOBİ'lerin sanayimiz içindeki payı % 98'dir. Bu tesislerdeki istihdam payı Güney Kore'de % 62, Hindistan'da % 63, gelişmiş ülkelerde % 50–64 arasında iken, Türkiye'de % 38'dir. Konya Sanayi Odası'na kayıtlı işletmelerden şeker Fabrikası, Çimento Fabrikası ve TUMOSAN hariç hepsi KOBİ sınıfından işletmelerdir (Diken, 2007).

KOBİ'lerin olumlu yönlerinin yanında olumsuz yönleri de vardır. En olumsuz yönü; iş yönetiminde profesyonelliği bilmeme ve yeni teknolojik gelişmelere ayak uyduramayarak geride kalmalarıdır.

AYHAN, Konya sanayisinin, otomotiv yan sanayi, makine imalat, kimya ve diğer alanlarda faaliyet gösteren işletmelerdeki; insan kaynakları altyapıları, Ar-Ge birimlerinin varlığı, üniversite-sanayi işbirliğine bakış açıları, teknoloji geliştirme ve kaliteye verdikleri önem, bilişim altyapıları konusunda yaptığı araştırma sonucunda şu sonuçlara varmıştır:

1.Konya sanayisinin son 20 yılda büyük bir gelişme göstererek çok geniş bir yelpazede ürün üretmiştir. Firmalar, özellikle

- Otomotiv yan sanayi,
- Ziraat alet ve makineleri,
- Makine ve yedek parça imalatı,
- Döküm,

-Kimya-plastik ve diğer sanayiler gibi ağırlıklı olarak dűşűk-çok az olarak orta düzeyli teknoloji alanlarına yoğunlaşmaları, istihdam ve ihracat bağlamında dikkate değer ilerlemeler kaydetmiştir.

2.Hedefli teknoloji transferi, planlı ve hedefli Ar-Ge üretimi, kurumsallaşma, üniversite-sanayi işbirliği, ileri teknoloji içeren sanayi sektörlerine yatırım konularında arzu edilen düzeyde etkin olunamadığı anlaşılmaktadır.

3.Teknoloji deseni ve düzeyi itibariyle gelenekselliđin hâkim olduđu Konya ve Türkiye'nin birçok sanayi şehrinin, Çin dahil birçok küresel rakiple mücadele etmeleri gerektiđi düşünűldűğűnde, Ar-Ge faaliyetleri ve boyutlarının artırılmasının hayati önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

4.Firmaların henűz kurumsallaşmamaları, nitelikli eleman istihdamındaki yetersizlikleri, teknik elemanların uzmanlaşma yolunda uzun sürede çalıştırılmamaları, büyüme süreçlerinde Ar-Ge kültürlerinin oluşturulamaması nedeniyle patent üretiminde de artış sağlanamamıştır.

5.Konya sanayisi için içsel dinamiklerin varlığı önemli bir avantaj olarak düşünűlmelidir. Son yıllarda Konya Teknokent ve S.Ü. KOSGEB-TEKMER'in faaliyete geçirilmesi, sanayinin odak noktasını oluşturan sektörler temelinde bazı yeni Ar-Ge projelerinin geliştirilmeye başlanması, üniversite-sanayi arasında teknoloji transferinin hızlandırılarak üniversite-sanayi işbirliği sağlanacaktır.

Konya'da sanayinin hem küresel rekabet, hem de yeni yatırımlara zemin hazırlayacak olan Ar-Ge destek kuruluşlarına sahip olması ve bazı firmaların katma değerı yüksek ürűnlere yönelmelerinin artırılması halinde, Konya geleceğin "teknoloji üssű" olmaya aday bir şehirdir (Ayhan ve Şahin, 2007). Nitekim Konya Ticaret Odası ve Konya Sanayi Odası son yıllarda, markalaşma, Ar-Ge birimlerini geliştirme ve ihracatı öğretme gibi konulara eğilerek KOBİ'lere ufuk açıcı yönlendirmeler yapmaktadır.

Kalite sorunu bazı birimlerde kendisini açıkça göstermektedir. Metale dayalı sanayide, otomotiv yan sanayi ve ağır sanayide gayet kaliteli mallar üretilirken, gıda sanayisinin bir kısmında sonradan üretime başlandığı için kalite hâlâ yakalanamamıştır. Örneğin un sanayisinde Türkiye'nin her tarafına ve yurt dışına satış yapılabilirken geç başlanan bisküvi sanayisinde kentte üretilen bisküviler tüketilememektedir. Belli dönemlerde artan bisküvi satışı orta Asya ülkelerine de ihracat yapılmış 1998 den sonra düşmüştür. Özellikle profesyonel yönetimi bilmeyen küçük işletmeler bu konuda büyük yanlışlıklar yapılmaktadır. Büyük işletmeler un ve bisküvi sanayisinde yurt dışından hammadde alabilirken küçük işletmeler bunu becerememektedir (Küçükkongar, 2000). Bu da KOBİ'lerin olumsuz bir yönüdür.

#### **4.3.1.3. Organize Sanayi Bölgeleri ve Sanayi Kümeleri**

Konya Kenti'nde mevcut sanayiler ve sanayi grupları şu şekildedir;

1.Organize Sanayi, 2.Organize Sanayi, 3.Organize Sanayi, 4.Organize Sanayi, Karatay Sanayisi, Meram Sanayisi, Eski Sanayi, Demirciler Sanayisi, Anadolu Sanayisi, Zafer Sanayisi, Marangozlar Sanayisi, Mobilyacılar Sanayisi, Kunduracılar Sanayisi, Yeni Sanayi BÜSAN, KONSAN Sanayisi, Dökümcüler Sanayisi (Diken, 2007.).

Bu sanayi gruplarının bir kısmı Organize Sanayi Bölgeleri'nin alt grubunu oluştururken, bir kısmı da bağımsız sanayi grubu şeklinde kümelenmiştir.

Konya Kenti'nde 2 tanesi kurulmuş 2 tanesi de halen kurulma aşamasında olan 4 Organize Sanayi vardır.

“Organize Sanayi Bölgeleri”, “Sanayinin uygun görülen alanlarda yapılanmasını sağlamak, kentleşmeyi yönlendirmek, çevre sorunlarını önlemek, bilgi ve bilişim teknolojilerinden yararlanmak, imalat sanayi türlerinin belirli bir plan dahilinde yerleştirilmeleri ve geliştirilmeleri amacıyla, sınırları tasdikli arazi parçalarının gerekli alt yapı hizmetleriyle ve ihtiyaca göre tayin edilecek sosyal tesisler ve teknoparklar ile

donatılıp planlı bir şekilde ve belirli sistemler dahilinde sanayi için tahsis edilmesiyle oluşturulan bölgelerdir." (Afşar, 2006).

Konya'da Organize Sanayilerin yer seçiminde kent gelişimi yönünden bazı yanlışlıklar da yapılmıştır. Fakat sanayi yer seçimini belirlemek çok kolay bir hadise değildir. Çünkü çok sayıda kurum ve kuruluşun isteklerinin bir olması mümkün değildir. Örneğin 1995 yılında Eski Sanayi ve 1. Organize Sanayinin kente yetmemesi üzerine Ankara Yolu üzerinde 2. Organize Sanayi kurulmuş ihtiyaca cevap vermemesi üzerine bir diğer sanayi alanı istenmiştir.

3. Organize Sanayi yer tespiti için de Valilik bünyesinde il idare kurumlarının toplantısı yapılmıştır. Kurumların çoğu sanayi yer seçimi için 2. Organize Sanayi yanındaki alanı teklif etmiş ancak, Meteoroloji Bölge Müdürlüğü ve İl Çevre Müdürlüğü bu yer için olumsuz görüş belirtmişlerdir. Her iki grubun istekleri Coğrafya biliminin görüşlerini aynen yansıtır. 3. Organize Sanayi yer tespiti için, kentte Ankara Yolu üzeri, doğuda Tatlıcak çevresi ve Kaşınhanı'nda Büyükşehir mücavir alanı dışındaki alan teklif edilmiş, kuzeydeki alan çoğunluğun görüşüyle kabul edilmiştir. 3. Organize Sanayi yer seçimi için verilen raporda özetle şu görüşler belirtilmiştir:

-Sahada bulunan yeraltı suyunun kullanıma uygun olmaması, dolayısıyla yeraltı suyunun kirlenme tehlikesinin olmaması,

-Sahanın taşkına maruz kalmaması,

-Pleistosen yaşlı gölsel sedimanların bulunması ve jeolojik problem arz etmemesi,

-Turizm ve ormancılık alanında bulunmaması,

-Ulaşım imkanlarının iyi olması,

-Sahanın tarım alanı olmaması, arazinin bozulmuş mera olması ve toprağının 6. ve 7. sınıf araziden olması,

-Arkeolojik kazılara rastlanmaması,

-Kent içi ulaşımının uygunluğu,

-Arazinin hazine arazisi olması, Tatlıcak'ta bulunan arazinin şahsa ait olduğu için kamulaştırma zorluğu bulunması,

-2. Organize sanayinin yanında olması sebebiyle plan bütünlüğü içinde olması,

-2. Organize sanayisinden kolaylıkla altyapının alınabilmesi vb. gibi sebeplerle gayet iyi bir düşünce ortaya koyulmuştur. Ancak Meteoroloji ve Çevre Müdürlüğü yetkilileri Konya'nın hâkim rüzgâr yönünün kuzey sektörlü olması sebebiyle zaten var olan 2. Organize Sanayi kirletici partiküllerinin daha da artacağını dile getirmişler, neticede; otomotiv, gıda gibi sektörlerin faaliyet göstereceği alanlar olması sebebiyle kabul edilmiştir. Ayrıca dumanlı ve kirletici sanayi tesislerine izin verilmemesi de raporda belirtilmiştir.

Tüm sanayi parsellerinin alanı yaklaşık 6,4 milyon m<sup>2</sup> olup, şu anda tahsis edilen parsellerin toplam alanı ise 4,5 milyon m<sup>2</sup>'dir (Afşar, 2006). Kentte küçük sanayi siteleri de ele alınırsa toplam 25 sanayi sitesi mevcuttur (Tarakçoğlu ve diğerleri, 1995).

Organize Sanayi Bölgelerinin özellikleri şu şekildedir:

**1. Organize sanayi Bölgesi;** 1967- 1970 yıllarında tamamlanmış ve 1971 yılında faaliyete geçirilmiştir. İstanbul Yolu üzerinde yapılan sanayi tesislerini kentin kuzeyinde olması, hâkim rüzgâr yönünün kuzey olması sebebiyle kente kirli hava taşınması gibi olumsuz yönü vardır. 1.150.000 m<sup>2</sup> alanı olan yerde 124 işletme ağırlıklı olarak Konya'nın sanayideki tahrik gücünü oluşturan Tarım alet ve makineleri imalatı, otomotiv yan sanayisi, gıda, Tekstil, ambalaj, iş makineleri alanında faaliyet göstermektedir.

**2. Organize Sanayi Bölgesi;** Ankara Yolu üzerinde Kayacık Köyü'nün batısındadır. Kente uzaklığı 18 km.dir. 3.000.000 m<sup>2</sup>lik arazi üzerindedir. 219 işletmede yaklaşık 12.000 kişinin çalıştığı yerde otomotiv yan sanayi, gıda, konfeksiyon, tekstil, kimya sanayisi,

inşaat malzemeleri, çelik eşyalar, kağıt mamulleri, madeni ve elektrikli ev eşyaları, ayakkabı sanayisi bu alanda yapılan işkollarındandır.

**3. Organize Sanayi Bölgesi;** 2 Organize Sanayinin doğusunda kurulmuştur. 9.000.000 m<sup>2</sup> arazi üzerinde 50 işletmede toplam 3.000 kişi istihdam edilmektedir. Bölgede şu anda, Gıda, Dokuma, Kâğıt, Deri Mamulleri, Kimya, Demir ve Çelik, Demir Dışı Metaller, Madeni eşya, Elektriksiz Makineler, Tarım Alet ve Makineleri, Elektrikli Makineler, Elektronik, Karayolları Taşıtları (otomotiv) İmalat sanayi dallarında faaliyet gösterilmektedir.

Halen kuruluş çalışmalarının devam ettiği 4. Organize Sanayi Bölgesi kentin güneyinde, Kaşınhanı'nın kuzeyinde yer seçilmiştir. 715.000 m<sup>2</sup> alan üzerinde kurulu sanayi tesisinde 305 işletme faaliyet göstermektedir.

#### **4.3.2.Şehir Dışı Ulaşım Özellikleri ve Şehir Gelişimine Etkileri**

Yerleşme merkezlerinin gelişmesinde önemli bir unsur olan ulaşım, Konya Kenti'nin kuruluş ve gelişmesinde önemli bir faktör olmuştur. Doğu ve batı arasında köprü görevi yapan Konya'nın kuruluş ve gelişim dönemlerinde bunun etkisi hissedilir.

Konya Kenti'ni diğer kentler bağlayan ulaşım yolları, Fizikî Coğrafya faktörlerinin hepsi ile ilişkilidir.

Kentin düz alanda kurulması, doğu, batı ve güney ve kuzeyinde diğer illere bağlayan yolların da düzlük alanda bulunması ulaşımı kolaylaştırmıştır. Kentin güneybatısından sonra başlayan Toros dağ silsilesi ve güneyindeki Toros Dağları ulaşımı engelleyen doğal setler durumundadır. Toros Dağları'nın ulaşımı engellemesi aynı zamanda güneydeki liman kentlerinin yolunun kesilmesi gibi önemli bir dezavantajdır. Günümüzde ulaşım Sertavul Geçidi ve Seydişehir üzerinden yeni açılan yol vasıtasıyla yapılmaktadır.

İklim faktörleri kış aylarında olumsuz etkilese de, Doğu Anadolu gibi olumsuzluk çıkartan problemler yoktur.

#### 4.3.2.1. Mevcut Karayolu Durumu

Tarih boyunca ulaşımın ağır yükünü karayolları çekmiştir. Karayolu ulaşımı ova kenti olduğu için kolaylıkla sağlanmış ve yolları da en önce yapılan yollar durumundadır. Düz alanda olduğu için yol yapım maliyetleri ucuza gelmiştir.

Kentin diğer illere bağlayan doğuda, batıda ve kuzeyde 2'şer adet yol, güneye de 1 yol ile bağlantı sağlanmaktadır.

Kuzeydeki Ankara Yolu; Konya Ovası'nın bitiş yerinden başlayıp, Cihanbeyli Platosu boyunca düzlük alandadır. Kenti ilçelerden Cihanbeyli ve Kulu'ya bağlar. İl dışında Ankara ve kuzey ile kuzeybatı illerine bağlanır. Şehir çıkışında Tutup Beli haricinde trafik hızını aksatacak engel yoktur. Düzlük alanda olduğu için araçların aşırı sürat yapması trafikte tehlike oluşturabilir.

Kuzeye giden bir diğer yol, İstanbul Yoludur; bir müddet kuzeye gittikten sonra batıya dönen yol, ilçelerden, Kadınhanı, Ilgın ve Akşehir'den sonra Afyon'a gider. Afyon'da 2'ye ayrılan yollardan birisi Eskişehir-Bursa-İstanbul istikametine diğeri de Uşak-İzmir istikametine gider. Kısmen engebeli yerlerden geçse de, trafiği aksatacak ciddi bir engel yoktur. Akşehir'de Sultan Dağları civarında yol daralır.

Batıya giden yol, Isparta Yoludur; kentin merkezinden, batıdaki dağlık alana geçilen yol, kent çıkışından itibaren dağlık bölgelerden devam eder. Eğim değişikliklerinin çok olduğu mıntıkadadır. Konya ilçelerinden Beyşehir geçildikten sonra, Isparta-Denizli-Aydın Yoluyla İzmir'e gidilir. Afyon Yoluyla İzmir'e gidişten daha uzun olduğu için Konya-İzmir bağlantısında çok kullanılmaz.

Batıya giden 2. yol Antalya Yoludur; 1996 yılında açılan yol, Seydişehir ve Akseki ilçelerinden Antalya'ya ulaşır. Isparta Yolu gibi dağlık alandan geçer. En önemli özelliği daha önceki dönemde uzun olan Konya-Antalya Yolunu kısaltmasıdır.

Güneye giden yol, Karaman Yoludur; ovalık alandan geçtiği için düzdür. Konya'nın ilçesi Çumra'dan sonra Karaman'a gider. Çumra'da bir diğer tali yol ile Bozkır, Hadim, Taşkent, Ermenek ve Güneysınır'a bağlanır. Mersin, Adana ve güney illerini kente bağlayan yoldur.

Kenti doğuya bağlayan Aksaray Yolu; Konya-Ankara Yolundan sonra doğuya ayrılır. Düzlük alandan gider. Kayseri Yolu ile doğu ve Karadeniz illerine bu yoldan bağlantı sağlanır. Yol boyunca il sınırları içinde Konya'nın hiç ilçesi yoktur.

Doğuya giden ikinci yol Adana Yoludur; büyük bir düzlük olan Konya Ovası'ndan Karapınar ve Ereğli Yoluyla Ulukışla ve Adana'ya bağlanan yol, trafik açısından dikkat edilmesi gereken bir alandır.

Konya'yı doğu, batı ve kuzeyden 2 ana yol güneyden de bir yol ilçe ve diğer illere bağlamaktadır. Bunlardan kuzeydeki Ankara Yolu, güneydeki Karaman Yolu, doğudaki Adana Yolu ve Aksaray Yolu düzlük alanda olduğu için ulaşımı kolaylaştırmakla beraber, monoton bir düzlük sürücülerin hız isteğini arttırmakta ve dikkatini dağıtmaktadır.

Konya il içinde 1 Ocak 2007 tarihi itibarıyla, toplam 9864 km. yol bulunmaktadır. Bunlardan 1431 km.si devlet yolu, 1515 km.si il yolu, 3.078 km.si de köy yoludur.

Devlet yolları bütünüyle asfalt kaplıdır. 119 km.si beton asfalt ve 355 km.si de bölünmüş yoldur. İl yollarından 1480 km.si asfalt olmak üzere toplam uzunluğu 1515 km.dir. Köy yolları ise; 3.078 km.si asfalt kalanları da stablize, tesviyeli veya ham yoldur. Genel toplam açısından bakıldığında Konya il ve devlet yolları açısından Türkiye'nin 2946 km ile en uzun yol uzunluğuna sahip ilidir. İl sınırlarının geniş olması bunda en büyük etkidir. Konya'yı 2016 km ile Sivas takip etmektedir.

Köy yollarında ise; toprak ve asfalt yol toplam 6918 km.dir. Trabzon, Kastamonu, Samsun, Antalya, Şanlıurfa ve Erzurum'dan sonra Konya ili gelmektedir. Bunda şüphesiz

yüzölçüm ve dağlık alan olması gibi faktörler de etkilidir. Ayrıca bazı küçük illerin köy yollarının fazla olması dağlık yerleşmeye dayalı olmasından kaynaklanmaktadır.

Yüzölçümü en fazla il olan Konya'da, yollar açısından en uzun olmasına rağmen, “bölünmüş yol” Ankara'da daha fazladır. Ankara'da bölünmüş yol 472 km. iken, Konya'da 355 km.dir.

Yolların il genelinde gelişmiş olması merkez ile irtibatı güçlendirmekte ve kentin fonksiyonlarını arttırmaktadır. Konya İli, ulaşım açısından en fazla yol uzunluğuna sahip olmasının yanında, düzlük alanda bulunması yol yapımlarının kolayca halledilmesini sağlamaktadır. Çünkü dağlık kesimde yapılan yol ile düz alanda yapılan yol maliyetleri, kimi zaman 10 katına varan değere çıkmaktadır.

İl, yol açısından elverişli olsa da bazı ilçelerle irtibatı tam olarak sağlayamamaktadır. Örneğin Kulu İlçe Merkezi'nin Konya'ya uzaklığı 148 km. iken Ankara'ya uzaklığı 110 km. olması Konya'dan ziyade Ankara ile ilişkilerinin artmasına sebep olmuştur.<sup>49</sup> ayrıca dağlık güneybatıdaki ilçelerden kente irtibat, diğerlerine göre zaman alıcı ve güçlükle sağlanmaktadır. Ulaşım imkânları iyi olmasına rağmen, Tuzlukçu ve Yunak ilçeleri de uzak oldukları için Konya Şehri ile irtibatları zayıftır.

Konya Kenti'nin ilçelerine ve bazı il merkezlerine uzaklıkları Tablo 4.5 ve 4.6'da gösterilmiştir.

---

<sup>49</sup> Yol uzunları Karayolları Genel Müdürlüğü ve Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün web sitelerinden alınarak yorumlanmıştır.

Tablo 4.5: Konya Kenti'nin Bazı İl Merkezlerine Uzaklıkları

İL ADI	UZAKLIK (km)
Karaman	119
Aksaray	148
Afyonkarahisar	223
Nevşehir	223
Niğde	255
Ankara	258
Isparta	264
Kayseri	304
Burdur	315
Antalya	323
Eskişehir	338
Mersin	348
Adana	356
Denizli	415
Bursa	487
Sivas	500
Aydın	541
İzmir	550
Samsun	643
İstanbul	668
Sinop	691

Kaynak: [www.koyhizmetleri.gov.tr](http://www.koyhizmetleri.gov.tr)

Tablo 4.6: Konya ilçe merkezlerinin il merkezine uzaklıkları

İLÇE ADI	UZAKLIK (km)
Sarayönü	48
Kadınhanı	58
Çumra	60
Altınekin	65
Akören	68
Derbent	76
Güneysınır	85
Ilgın	89
Beyşehir	90
Hüyük	96
Cihanbeyli	98
Karapınar	102
Doğanhisar	103
Seydişehir	107
Yalıhüyük	114
Ahırlı	119
Tuzlukçu	127
Bozkır	129
Akşehir	131
Hadım	137
Derebucak	140
Emirgazi	141
Taşkent	146
Kulu	148
Ereğli	153
Yunak	171
Halkapınar	173
Çeltik	192

Kaynak: [www.koyhizmetleri.gov.tr](http://www.koyhizmetleri.gov.tr)

Konya Kenti'nde şehirler ve ilçeler arası ulaşımın sağlanması için 2 adet terminal bulunmaktadır. Selçuklu'da bulunan terminal binası esas kent dışı ulaşımın yapıldığı birimdir. İhtiyaca cevap vermemesi durumunda ve 2020 kent planında Aksaray Yolu'na yeni terminal binası yapılması öngörülmüştür. Günümüzde yeterli olan terminal, bu yolcu artışıyla ihtiyaca cevap veremeyecektir (Şekil 4.5).

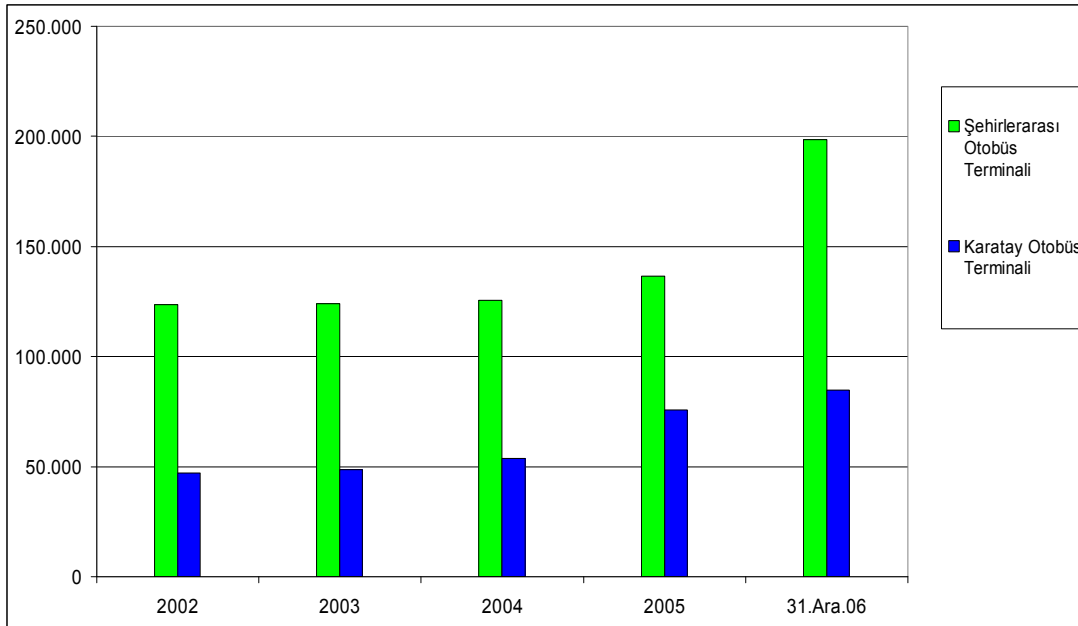
Karatay terminali ise; daha çok güney ve doğuya giden yollar üzerinde köy, kasaba ve ilçelere yolculuk yapan araçların giriş-çıkış yaptığı terminaldir.

Konya Kenti'nde son yıllarda kent dışı yolcu artışı Tablo 4.7'de gösterilmiştir.

Tablo 4.7: Konya'daki terminallere Giren Araç Sayısı<sup>50</sup>

Yıllar	2002	2003	2004	2005	2006
Şehirlerarası Otobüs Terminali	123.739	123.987	125.452	136.662	198.620
Karatay Otobüs Terminali	47.149	48.627	53.885	75.937	84.799
Toplam	170.888	172.614	179.337	212.599	283.419

Kaynak: www.konyaotogar.com



Şekil 4.5: Otogara giren araç sayısının 2002-2006 yılları arasında değişimi (Kaynak: www.konyaotogar.com)

<sup>50</sup> www.konyaotogar.com adresinden 11.08.2007 tarihinde alınmıştır.

Kentten 2006 yılında 17.000.000 yolcu taşınmıştır. Uğurlamaya gelenlerle beraber 20.000.000 civarında insan 2 Otogara uğramıştır.

#### **4.3.2.2. Mevcut Demiryolu Durumu ve Hızlı Tren**

Türkiye'deki mevcut demiryolu ağı toplam 10.984 km olup bu ağın 8.697 km.si ana hattır. Mevcut demiryolu ağının 2.305 km.si elektrikli ve 2.665 km.si sinyallidir. Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye, AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında en az yoğunluğa sahip ülkedir. Ana şehirlerarasındaki koridorlarda taşımacılık nispeten eskimiş bir altyapı üzerinde sürdürülmektedir. Demiryolu altyapısının en önemli problemi büyük nüfuslu şehirlerarasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır. Km. başına toplam trafik birimi itibarıyla da Türkiye AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altındadır. Demiryollarında tekel konumunda işletmecilik yapan TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmalarının yanı sıra yüksek hızlı tren işletmeciliğine geçmek amacıyla Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin yapım çalışmaları devam etmekte olup, Ankara-Konya Hızlı Tren projesinin altyapı ihalesi yapılmıştır. Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyon-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanacaktır. Bu ağ üzerinde inşa edilecek hatların yapım ve işletiminde kamu-özel sektör işbirliği modellerinden yararlanılacaktır (DPT, 2007).

Konya il sınırları içinde 300 km. demiryolu hattı vardır ve istasyon sayısı da 15'dir (Kafalı, 2001). Konya'daki tren yolu taşımacılığında gara gelen ve giden trenler ile güzergâhları Tablo 4.8'de gösterilmiştir.

Tablo 4.8: Konya Kenti'nden Kalkan Trenler

TREN ADI	KALKIŞ ZAMANI	GÜZERGAH
Mavi tren	Hergün	Haydar Paşa-Konya-Karaman, Konya-Haydar Paşa
Meram ekspres	Hergün	Haydar Paşa-Konya Konya-Haydar Paşa
Toros ekspres	Haftada 3 gün	Gaziantep-Haydar Paşa Haydar Paşa-Gaziantep
Banliyö treni	Hergün	Konya-Kaşınhani-Horozluhan-Pınarbaşı Pınarbaşı-Horozluhan-Kaşınhani-Konya
Ray otobüsü	Hergün	Konya-Karaman-Ulukışla-Niğde Niğde-Ulukışla-Karaman-Konya
Yolcu treni	Hergün	Eskişehir-Diyarbakır Diyarbakır-Eskişehir
Karma yolcu treni		Konya-Eskişehir Eskişehir-Konya

Kaynak: www.tcdd.gov.tr

Konya; nüfus, tarım ve sanayi açısından Türkiye'nin büyük şehirlerinden biridir. Ankara-Eskişehir-Afyon Koridorundan Ankara-Konya mevcut Demiryolu 687 Km, Ankara-Konya karayolu ise 258 km.dir. Ankara-Konya arasında demiryolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığı uzun süre aldığından kara yolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Bu nedenle Konya Şehri'nin Türkiye'nin en büyük üç kentine (İstanbul, Ankara, İzmir) daha kısa zamanda ulaşımını sağlayacak hızlı demiryolu ile bağlantısını gerçekleştirmek amacı ile Ankara Konya demiryolu yapılması planlanmıştır. Ankara-Konya ve Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projelerinin tamamlanmasından sonra; Ankara-Konya arasındaki 10 saat 30 dakikalık seyahat süresi 1 saat 15 dakikaya<sup>51</sup>, İstanbul-Konya arasındaki 12 saat 25 dakikalık seyahat süresi ise 3 saat 30 dakikaya inecektir. Yeni yapılacak olan Hızlı Tren'in ve Konya-Ankara yol hattının özellikleri Tablo 4,9'da gösterilmiştir.

<sup>51</sup> Ankara-Konya arası doğrudan tren yolu bağlantısı olmadığı için hat aktarmalı olarak diğer illerden geçmekte ve yol süresi çok uzun olmaktadır.

Tablo 4.9: Hızlı Trenin ve Hattın Özellikleri

Toplam uzunluk	306 km
İnşa edilecek uzunluk	212 km
Hat Sayısı	çift hat, elektrikli, sinyalli
Hız	250 km/sa
Dingil Yüğü	22.5 ton
Maksimum Eğim	%16
Ray Boyu	36 m.
Kazı	27.000.000m <sup>3</sup>
Dolgu	13.000.000 m <sup>3</sup>
Köprü	6 adet
Üstgeçit	26 adet
Algeçit	58 adet
Menfez	129 adet
Tünel ( 2030 m )	1 adet

Kaynak: www.tcdd.gov.tr

Projenin tamamlanması ile Polatlı'dan başlayarak Güneye doğru inen 250 km/saat hıza uygun çift hatlı, elektrikli, sinyalli yeni demiryolu inşa edilmiş olacaktır. Ankara'dan başlayarak Konya'ya uzanan Toplam 306 km.lik hattın, 94 km.lik kesimi Ankara-Polatlı arasındaki halen inşaatı devam etmekte olan Ankara - İstanbul Hızlı Tren Projesinde yer almaktadır. Proje nin alt yapı inşaatı 2 kesimli olarak gerçekleştirilecek olup;

1.kesim: Polatlı'dan başlamak üzere 100. km.ye kadar,

2.kesim ise: 100. km.den başlayıp Konya'ya güzergâhını kapsamaktadır.

1.kesim inşaatına 29.01.2007 tarihinde başlanılmış olup, güzergah kazı çalışmaları devam etmektedir ve % 21 gerçekleştirme sağlanmıştır (Şekil 4.6).

2.kesim inşaatına ise 2006 yılında başlanılmış ve % 84 gerçekleştirme sağlanmıştır.

Her iki kesimin altyapı işlerinin 2007 yılı içerisinde tamamlanması planlanmıştır. 2007–2008 yıllarında üstyapı ve elektromekanik sistemler tamamlanacaktır ve 2009 ortalarında hizmete açılacaktır (www.tcdd.gov.tr).<sup>52</sup>

Konya-Ankara-İstanbul arasında çalışacak hızlı trenin saatte 250 km. hıza sahiptir. 419 yolcu kapasitesi olan ve 6 vagon taşıyan trende, klima, video, TV ve müzik yayın sistemi, engelliler için donanım, kapalı devre görüntü kayıt sistemi, bilgisayar kontrollü araç kontrol ve takip sistemi ve vakumlu tuvalet gibi özellikler bulunmaktadır (www.dty.gov.tr).

Hızlı trenin avantajları şu şekildedir;

-Hızlı Tren ile uçak yolculuğuna göre daha çabuk ulaşım sağlanabilir. Tren istasyonlarının şehir içinde yer almaları nedeniyle erişim daha kolaydır.

-Hızlı Tren'lerde gecikme ve ertelemeler çok nadir görülmektedir. Hava olayları aşırı etki göstermediği sürece trenler için bir gecikmeye neden olmamaktadır. Örneğin Japonya'da, Hızlı Tren seferlerinde ortalama gecikme 24 saniyedir!

-Hızlı Tren'ler diğer ulaşım araçlarına göre çok daha güvenlidir.

-Hızlı Tren'ler elektrik enerjisi ile çalışırlar, bu nedenle çevreye zarar vermedikleri gibi sessiz çalışarak gürültü kirliliği de üretmezler (www.dty.gov.tr).

Hızlı tren hattının İstanbul ve Ankara'dan sonra Konya'nın düşünülmüş olmasında nüfus, topografyanın düz olması ve Ankara-İstanbul hattına yakın olması rol oynamıştır. 1896 yılında kente gelen ilk demiryolunun yaptığı değişiklikler kadar olmasa da, kente olumlu katkılar sağlayacaktır. 1896'da kente gelen demiryolu içe kapalı olan ekonomiyi

---

<sup>52</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/genel/ankkonyahizli.htm>. adresinden 10.05.2007 tarihinde alınmıştır.

açmış ve dış dünya ile Konya'yı tanıştırmıştı. 2008'den sonra gelmesi beklenen hızlı tren insan ulaşımı açısından kolaylık sağlayacak ve Konya-Ankara-İstanbul'u yakın mesafede olan şehirler haline getirecektir. 3 kent arasında eğitim, kültür, ekonomi ve turizme katkıda bulunacaktır. Büyük kentler ile Konya ulaşım açısından birbirine yakın ilçeler gibi olacaktır. Ülkemize gelen turistlerin büyük çoğunluğunun uğradığı İstanbul'dan Konya'ya gidiş-geliş sorunsuz hale gelecektir.



Şekil 4.6: Ankara-Konya Hızlı Tren Ray Hattı (www.tcdd.gov.tr)

#### 4.3.2.3. Mevcut Havayolu Durumu

Konya Kenti'nde bağımsız sivil bir havaalanı yoktur. Askeri hava üssünün yanında yapılan tesisler ile sivil hava ulaşımı sağlanmaktadır. Esasında hava ulaşımı az olan bir kent için, masraf ederek yeni hava alanı yapmak lüzumsuzdur. Çünkü sivil hava alanı

kullanılmadığı durumlarda yapılan harcamalar boşa gidecektir. Askeri Üs'deki pisti kullanmak ve sivil ulaşım için binaları yapmak daha ekonomiktir. Konya'da askeri üssün bulunması ve sivil uçak ihtiyacının bu üstten sağlanması sivil hava alanı yapılmasını engellemiştir. 2000 yılına kadar askeri hava üssünden kalkan uçaklarla sağlanan yolculuk bazı problemler çıkarmıştır. Nizamiye kapısından otobüs ile alınan yolcuların piste kadar götürülüp getirilmesi hem askeriye hem de siviller açısından zahmete sebep olmuştur. Yıllar geçtikçe artan yolcu ihtiyacı üzerine yine askeri pistten uçak kalkışı yapılmasına rağmen sivil tesislere ihtiyaç duyulmuş ve 2000 yılında sivil hava alanı yapılmıştır.

Havayolu ulaşımı 1998 yılına kadar THY Konya-İstanbul seferi haftada 3 gün iken, 1998'den sonra her gün karşılıklı 1 sefere dönmüştür (Kafalı, 2001). Son 5 yılda Konya'dan yapılan yolcu trafiği Tablo 4.10 ve 4.11'de gösterilmiştir.

Tablo 4.10: Konya Havaalanına 2002-2006 Yılları Arasında Giriş-Çıkış Yapan Uçaklar

YIL	TOPLAM UÇAK TRAFİĞİ			YOLCU UÇAĞI			TİCARİ UÇAK		
	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
2002	1.504	47	1.551	812	0	812	692	47	739
2003	1.586	130	1.716	702	8	710	884	122	1.006
2004	1.539	149	1.688	680	4	684	859	145	1.004
2005	2.234	274	2.508	694	5	699	1.540	269	1.809
2006	2.511	413	2.924	293	25	318	2.218	388	2.606

Kaynak: [www.dhmi.gov.tr/](http://www.dhmi.gov.tr/)<sup>53</sup>

Tablo 4.11: Konya Havaalanından 2002-2006 Yılları Arasında Yolcu Değişimi

YIL	İÇ HAT	DIŞ HAT	TOPLAM
2002	52.843	5.274	58.117
2003	62.160	14.002	76.162
2004	73.967	20.709	94.676
2005	134.242	33.010	167.252
2006	218.016	44.545	262.561

Kaynak: [www.dhmi.gov.tr/](http://www.dhmi.gov.tr/)

Konya kenti için uluslar arası hava alanı düşünülmektedir. Bunun için de Konya-Karaman arasında kente 60 km. uzaklıkta ve anayolun 6 km. içerisinde % 70'i mera olarak kullanılan bir alan tespit edilmiştir (Özgül, 2003). Yukarıdaki tablodan yolcu profilinin artışına bakılırsa uluslar arası hava alanı kent için bir zorunluluk haline gelecektir.

<sup>53</sup> <http://www.dhmi.gov.tr/> adresinden 01.06.2007 tarihinde alınmıştır.

Kente kurulması istenen uluslar arası havaalanının uzakta olması tam faydalanılamamasını doğurabilir. Örneğin Konya-İstanbul seferini yapan yolculara uçak seferinden çok daha fazla gelen kara yolculuğu Hızlı trenin de olduğu dönemde, uçağa rağbeti azaltacaktır. Yapılan yatırımların boşa gitmesi söz konusu olabilir. Yerleşim alanlarının uzağında olması gereken hava alanı bu uzaklığın en fazla yarısı kadar bir alana yapılması daha uygun olacaktır.

### **4.3.3. Turizmin Şehir Gelişimine Etkileri**

1993 yılında Türkiye genelinde yerli ve yabancı turistlerin ortalama kalış süreleri 3,00 iken, bu sayı Konya'da 1,37 olarak tespit edilmiştir. Bu sayının artması tesislerin genişletilmesiyle mümkündür (Korkmaz, 1995).

Konya'da turistlerin en yoğun olduğu zamanlar yaz aylarıdır. Genellikle bireysel veya tur kapsamında Türkiye'ye gelenler Konya'da Mevlana Müzesini de gezmek istemektedirler. Yaz aylarından sonra aralık ayları Mevlana ihtifallerinin olduğu döneme dek geldiği için turizmde hareketlenme olmaktadır. 17 Aralık'tan 1 hafta öncesi ve sonrasında kentte turistik tesislerde yoğunluk görülmektedir.

Turistik tesislerin belli dönemlerde doluluk oranının çok olması daha sonra azalması özel sektör işletmeciliği için, olumsuzdur. Yaz turizminin yanında aralık ayında gelenler Konya'da turistik tesisler için olumlu sonuçlar doğurmaktadır.

Yakın dönemlere kadar dünyanın değişik yerlerinden gelen turistler, Mevlana ihtifallerini stadyumdaki kapalı spor salonunun potaları altında izlerken, Mevlana Kültür Merkezinin yapılması olumlu bir gelişme olmuştur. Tesislerin yapıldığı yerlerin tarihi kent merkezine yakın olması ve kerpiçten yapılmış peçmurde bir yapı özelliği sunması, Türkiye'nin imajının kötülenmesine sebep olacak durumdaydı. 2004 yılında bitirilen yapı ve çevre düzenlemesi ile bu olumsuzluklar giderilmiştir.

Konya kenti ağırlıklı olarak inanç turizmine ev sahipliği yapmaktadır. Konya il genelinde tarihi ve kültürel özelliklerin yanında Tabii güzellikleri olan yerler de vardır. Küçük yerleşim merkezlerinde turistik tesisin az olması Konya Kenti’ni ilçe turizmleri için ev sahibi yapmaktadır. İlçeler gidecek olan turistlerin ulaşım imkânları iyi olan kente gelerek günübürlük ilçe ve kasaba ziyaretlerini tamamlayacaktır. Hava alanının yanında hızlı trenin de gelmesiyle geliş- gidiş sirkülasyonunun artacağına kesin gözüyle bakılabilir. Cumhuriyet döneminde Mevlana Müzesinin ziyaretçi sayısının artması, kentin gelişiminin Kuzeye kaydırılmak istenmesine rağmen Türbeönü ve çevresindeki yoğunluğu arttırıcı sebeplerden bir tanesidir.

#### **4.4. Çevre Sorunları**

Konya Kenti’nde özellikle kış aylarında beşeri faaliyetler sonucunda çıkan kirletici partiküller alçalıcı hava kütlelerinin etkisiyle şehir üzerine inmekte ve tehlike arz etmektedir. Kentin dağlarla çevrili çanak şeklinde çukur bir sahada bulunması hava kirliliğinin ortaya çıkmasında etkili olmaktadır. Toroslar, kışın tropikal hava kütlelerinin iç kısımlara girmelerini engellediği gibi, iç kısımlara batı ve kuzeybatısından gelen hava kütlelerinin Akdeniz’e geçmesi engel olmaktadır. Bu durum hava akımlarının Doğu-Batı doğrultulu olmasına sebep olmaktadır. Kış aylarında kuzey yönlü rüzgârlar hâkim olduğu için kentin kuzeyinde kalan sanayi tesislerinin meydana getirdiği kirletici unsurlar şehrin üzerine sürekli taşınmaktadır. Hava kirliliğinde beşeri unsurlar da etkilidir. Bunlar,

-Nüfusun artması,

-Plansız kentleşme, sık ve yüksek binaların yapılması, özellikler Anıt ve Nalçacı çevresinde,

-Düşük kaliteli yakıt tüketimi,

-Endüstri tesislerinin kuruluşunda yanlış yer seçimi,

-Motorlu taşıtların sayıca artması gibi unsurlardır (Bozyiğit, 1997).

Konya Kenti içinde hava kirliliği yapan en önemli sanayi tesisi Şeker Fabrikasıdır. Kurulduğu dönemde kent dışında yer seçimi yapılan tesis, kentün büyümesiyle şehir içinde kalmıştır. Şeker Fabrikası için en uygun yer seçimi, güneyde hâkim rüzgâr yönünün aksi istikametinde olan kesimdir.

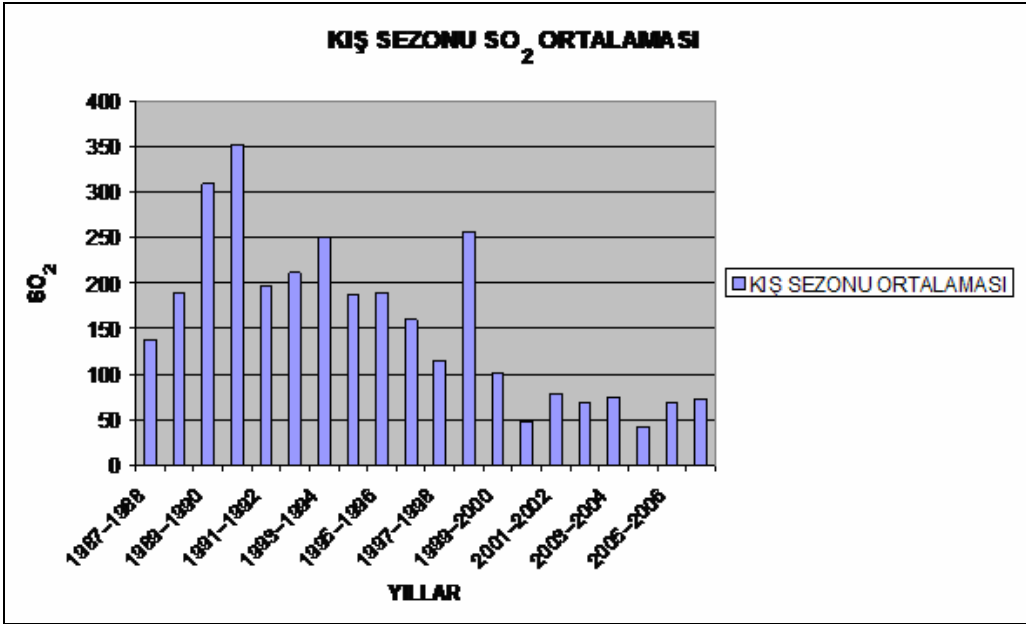
Konya'da yapılmış 3 adet Organize Sanayi Bölgesi (OSB) vardır. 2. ve 3. OSB'nin yer aldığı sahalalar, rüzgâr yönü nedeniyle, hava kirliliği açısından yerleşim alanlarını tehdit etmektedir. Kaşınhanı'nın 3 km doğusunda, 1997 yılında, 4.OSB'nin yer seçimi yapılmıştır. 4.OSB alanının bulunduğu yerde, yeraltı suyu sorunu ve hava kirliliğine neden olabilecek unsur bulunmamaktadır. Bu nedenle bu sanayi alanının geniş tutulması halinde, uzun süre yeni bir sanayi bölgesine ihtiyaç duyulmayacaktır (MTA, 1998).

Konya Kenti'nde 1987-2006 yılları arasındaki hava kirliliği değişimleri Tablo 4.12, 4.13 ve Şekil 4.7'de gösterilmiştir.

Tablo 4.12: 1987–2006 Yılları Arasında Kış Sezonuna Ait SO<sub>2</sub> Ölçüm Değeri Ortalamaları

YILLAR	EKİM	KASIM	ARALIK	OCAK	ŞUBAT	MART	KIŞ SEZONU ORTALAMASI
1987–1988	34	182	218	229	100	62	138
1988–1989	19	146	265	286	336	85	190
1989–1990	61	180	624	476	323	191	309
1990–1991	88	308	386	530	586	216	352
1991–1992	55	225	238	218	268	172	196
1992–1993	38	157	282	336	262	192	211
1993–1994	67	253	351	407	271	154	251
1994–1995	41	146	289	281	261	106	187
1995–1996	80	243	202	236	213	163	190
1996–1997	80	135	110	220	219	195	160
1997–1998	47	147	153	154	114	72	115
1998–1999	77	290	255	343	281	288	256
1999–2000	21	87	201	95	117	85	101
2000–2001	39	64	40	39	43	61	48
2001–2002	26	89	87	113	96	63	79
2002–2003	29	80	78	83	65	72	68
2003–2004	39	75	64	113	87	69	75
2004–2005	22	34	60	54	41	42	42
2005–2006	29	81	97	92	69	48	69
2006–2007	32	75	107	88	77	60	73
ORTALAMA	46	150	205	220	191	120	155

Kaynak: Veriler Konya İl Çevre Müdürlüğünden alınmıştır.



Şekil 4.7: Konya Kenti (1987-2006 arası) Kış sezonu SO<sub>2</sub> Değişimi (Veriler Konya İl Çevre Müdürlüğünden alınmıştır.)

Tablo 4.13: 1987-2006 yılları arasında kış sezonuna ait PM ölçüm değeri ortalamaları

YILLAR	EKİM	KASIM	ARALIK	OCAK	ŞUBAT	MART	KIŞ SEZONU ORTALAMASI
1987-1988	33	82	75	100	45	33	61
1988-1989	15	74	162	141	102	49	91
1989-1990	20	99	232	155	74	55	106
1990-1991	39	203	155	171	145	76	132
1991-1992	50	152	106	93	103	66	95
1992-1993	41	107	114	116	48	62	81
1993-1994	16	100	146	162	97	61	97
1994-1995	64	79	126	110	97	48	87
1995-1996	48	119	81	73	57	40	70
1996-1997	31	56	38	70	58	42	49
1997-1998	44	148	97	134	75	46	91
1998-1999	55	96	116	97	50	61	79
1999-2000	47	97	199	67	87	54	92
2000-2001	46	139	132	96	76	51	90
2001-2002	47	94	73	108	121	41	81
2002-2003	53	135	143	125	53	51	93
2003-2004	34	100	98	129	63	55	80
2004-2005	25	75	135	92	57	43	71
2005-2006	35	88	195	173	97	45	106
2006-2007	43	93	150	105	107	34	89
ORTALAMA	39	107	129	116	81	51	87

Kaynak: Veriler Konya İl Çevre Müdürlüğünden alınmıştır.

Konya Kenti kanalizasyon atıkları daha önce Aslım Bataklığına bırakılırken, bataklık yakınına doğru kentin gelişmesi, pis koku yapması ve sanayi için alan kazanmak amacıyla tahliye edilerek Tuz gölüne akıtılmıştır.

Günümüzde kent atıkları hiçbir arıtmaya tabi tutulmadan 150 km. uzaklıktaki Tuz gölüne DSİ anatahliye kanalı vasıtasıyla açıktan akıtılarak boşaltılmaktadır (Sarıkaya ve Birol, 1994). Organize sanayi bölgesinden kaynaklanan sıvı atıklardan, gıda ve boya endüstrisi atıkları standart değerden 2 ile 4 kat, krom 1,5 kat, yağ ve gres 8 kat fazla olduğu tespit edilmiştir (Konya 2004 yılı İl Çevre durum raporu, 2005). Atık su arıtma tesislerinin inşaatı halen devam etmektedir. 2008'de tamamlanması planlanan tesisler hizmete girdiğinde Tuz Gölüne kentten giden kirleticilerde önemli ölçüde azalma meydana gelecektir. Tesisin hizmete girmesiyle, Tuz Gölü'nün kurtarılmasının yanında, arıtılan sularla tarım alanları da sulanacak. Tesisten tarım alanlarında kullanılmak üzere gübre de üretilabilecektir (www.koski.gov.tr).<sup>54</sup> 1990'lı yıllarda anatahliye kanalının akış debisi 1150 lt/sn civarında idi (Ayhan ve Şahin, 1993).

Konya'nın katı atık alanı, Çevre Yolu üzerinde, Sedirler mahallesi civarındadır. Katı atık alanının yerleşim ve sanayi bölgesi içinde kalması çevre sağlığını olumsuz etkilemekte ve görünümü bozmaktadır (MTA, 1998). 1990'lı yılların sonunda evsel katı atık ortalama 750 ton/gün olarak tespit edilmiştir. Endüstriyel katı atık konusunda kesin bilgi edinilememiştir (Ayhan ve Şahin, 1993).

Proje kapsamında yapılan çalışmalar sonucu, katı atık için en uygun alanların, yerleşim alanlarından uzaklığı ve zemin özelliklerinin (killi-geçirimsiz) uygun olması nedeniyle; 1-Tatlıcak köyünün 5 km kuzeydoğusu, 2-Tatlıcak köyünün 3 km doğusundaki bölgeler belirlenmiştir (MTA, 1998).

---

<sup>54</sup> www.koski.gov.tr adresinden haber olarak 17.07.2007 tarihinde alınmıştır.

Kentte verimli alanların toplu konut haline getirilmesi toprak kullanımında ciddi bir problemdir. Üstü bir kez inşa edilen bir arazinin tekrar verimi yüksek bir tarım alanı haline getirmenin imkânı yoktur ve kaybedilmiş bir doğal kaynak olarak kabul edilmelidir (Beer, 1996).

Gürültü kirliliği her kentte olduğu gibi Konya'nın da bazı yerlerinde ciddi sonuçlar doğuracak şekildedir. Ana caddelerden en yüksek gürültülü yollar trafiğin en sıkışık olduğu caddelerden Nalçacı Caddesi, Alaattin Tepesi çevresi ve Rauf Denктаş Caddesidir. Merkezde olan bu yolların dışında kenar yollar özellikle ağır vasıtalarından kaynaklanan gürültüye maruzdur.

## 5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

### 5.1. Sonuçlar

Çalışma sahasında farklı jeolojik zamana ait araziler bulunmakla birlikte, 3. ve 4. zaman oluşumları şehrin yerleştiği alan olduğu için daha önemlidir.

Yerşekilleri açısından Konya Kenti, Konya Ovası'nın batısında, ovalık alanın bittiği ve yükseltelerin başladığı yerde kurulmuştur. Konya Kenti jeomorfolojik açıdan batıdaki dağlardan gelen akarsuların oluşturduğu birikinti yelpazelerinin birleşmesiyle oluşmuş piedmond ( dağ eteği) ovasıdır. Şehir yerleşim alanında özellikle Batı kesiminde fayların oluşturduğu yükselteler vardır. Batıda, yüksek kesimler ve aşınım kökenli yerşekilleri bulunurken kentin bulunduğu alanda biriktirme şekilleri, Doğu ve Kuzey kesimlerinde de eski Konya Gölü'nün kıyı şekilleri mevcuttur. Kentin yakın çevresinde göl bulunmazken, günümüzde kurumuş olan Alakova ve Aslım Bataklığı sanayi ve iskân sahası haline gelmiştir. Batıdaki dağlık kesimden gelen akarsular Meram Çayı ve Sille Deresidir. Meram Çayı üzerinde Altınapa Barajı, Sille Deresi üzerinde de Sille Barajı yapılmıştır. Hidrolojik açıdan kentin önem arzeden su kaynağı yer altı sularıdır ve son yıllarda aşırı kullanımdan kaynaklanan yer altı suyu tablasında düşüş meydana gelmiştir.

Konya Kenti iklim özellikleri açısından Akdeniz makrokliması içinde yer alan yarıkurak, yaz mevsiminde su eksikliği çok kuvvetli olan hafif karasal, kışı soğuk ve yağışlı iklimdir.

Konya Kenti; İrano–Turanien floristik türlerin hâkim olduğu step vejetasyonu içindedir ancak, antropojen stepler de önemli yer tutar. Kentin batısındaki dağlık kesimde kısmen ormanlık alanlar vardır.

Konya Kenti nüfusu cumhuriyet döneminin ilk sayımında 47.496 olan nüfusu 2000'de 742.690'e çıkararak 16 kat artış göstermiştir. En yüksek artış oranları 1950-1985 ve 1980-1985 dönemleridir. İl genelinde kent nüfusu 1927 yılında % 9 iken 2000 sayımında

% 35'e çıkmıştır. İstihdam açısından 1927 % 28,8 olan sanayi çalışanı 2000'de % 24,3'e düşmüş, tarımda % 13,5 olan çalışan da % 2,6'ya düşerek hizmetler alanında çalışan kesimin oranı yükselmiştir. Ortalama aile büyüklüğü 4,3 olan kentte, yaş gruplarının değişimi 1927-2000 arasında çok az fark etmiştir.

Konya il genelinde göç veren il konumundayken, kent göç alan yerleşim merkezi durumundadır. En çok göçü ilçelerinden, çevresindeki illerden, doğu illerinden ve büyük kentlerden almaktadır.

Kentin mevcut arazi kullanımında düzlük alanlar geniş yer kaplar. Kullanım türüne göre % 40,1'i iskân sahası, % 10,4'ü işyerleri, % 5,8'i hizmet sahaları, % 36,7'si turizm, spor ve rekreasyon alanlarından oluşurken, %3,6'lık kesiminde tarım alanları şeklindedir.

Ekonomik özellikleri açısından Konya Cumhuriyetin ilk yıllarında kentte tarım önemli bir yer tutarken günümüzde etkisi azalmıştır. Büyükbaş ve kümes hayvancılığı faaliyetleri kenar kesimlerde halen yapılmaktadır. Sanayi açısından KOBİ'lerden oluşan bir yapıya sahiptir. Gıda, tekstil, ayakkabı, tarım alet ve makineleri sanayisi, otomotiv yan sanayisi çimento ve hazır beton sanayisi kentteki önemli sanayi kollarıdır. Şehir çevresinde manyezit, krom, asbest ve inşaat malzemesi oluşturacak maden kaynakları mevcuttur.

Kentin Selçukluların başkenti olması ve Osmanlı döneminde de Karaman Eyaletinin başkenti (Paşa Sancağı) olması, ayrıca Mevleviliğin merkezi olması, tarih ve kültür turizmini geliştirmiştir.

Konya Kenti'nin kuruluş yerinin ulaşım yollarına uygun olması tarihten günümüze ticari kapasitesini geliştirmiştir.

Konya Kenti Hititler'den beri önemli tarihi olayların olduğu merkezdir. Şehir Hititler'e daha sonra Frig, Kimmer, Lidya, Pers, Makedon, Galat, Roma, Bizans hâkimiyetine girmiş, 1073 yılında da Anadolu Selçuklu Devleti'nin eline geçmiş ve I. Haçlı Seferi sonunda da başkent olmuştur. Anadolu Selçuklu Devleti boyunca Haçlı ve

Moğol taarruzlarına maruz kalan kent, daha sonra Karamanoğulları ve Moğollar arasında el değiştirmiş ve 1465 yılında Osmanlılara bağlanmıştır. Osmanlı döneminde Karaman Eyaleti'nin başkenti olan Konya, Anadolu Selçuklu Devleti ve Beylikler dönemindeki kargaşalardan uzak bir kent olmuş ve dini/tasavvufi bir merkez haline gelmiştir. Milli Mücadele döneminde İtalyan işgali kısa sürmüş ve Kurtuluş Savaşında lojistik destek kenti olarak hizmet görmüştür.

Konya Kenti'nin Alaattin Tepesi merkez olarak ilk kuruluşu M.Ö. 7. yüzyıla dayanır. İlk kurulduğunda Meram, Keçili ve Sille derelerinin getirdiği birikinti yelpazeleri üzerinde bir ova köyü durumunda olan kentin kuruluşunda, tarım ve ulaştırma özellikleri ile o döneme şartlarına göre zengin su kaynakları önemli rol oynar.

Klasik çağda Lykaonia olarak adlandırılan bölgede yapılan tarih araştırmalarında bugünkü kentin sınırları içinde yaklaşık 20 civarında höyük yerleşmesi, birbirine yakın tarım kentleri izlenimi vermektedir. Bizans dönemine kadar Konya Kenti'nin esas çekirdeği olan Alaattin Tepesi ve çevresi, bir kasaba yerleşmesi şeklinde kalmıştır.

Kentin kuruluşunda;

-Dağlık kesime yakın, ovada düzlük arazide olması,

-Doğusunda sulak alandan oluşmuş bir gölün bulunması,

-Batı kesiminde ormanlık alanın bulunması

-Tarım imkânlarının yeterli olması

-Ulaşım imkânlarının uygun olması gibi coğrafi faktörler rol oynamıştır.

Selçuklu döneminde kent gelişiminde Fiziki Coğrafya faktörlerinin yanında siyasi ve idari faktörler de etkili hale gelmiştir. Selçukluların şehirlerde yerleşik hayata geçirme çalışmalarıyla Konya model olarak ele alınabilecek bir Türk kenti haline gelmiştir.

Konya'nın Orta Asya'ya benzer iklim ve bitki örtüsüne sahip olması, Türklerin yerleşmesinde etkili olmuştur.

Coğrafi konumu itibariyle denizlerden ve düşman hattından uzak olmasının verdiği avantajlar, jeopolitik açıdan kentin önemini arttırmıştır.

Anadolu Selçuklu Devleti döneminde günümüzden daha yağışlı bir iklimin bulunması, kentte sulama kanalları yapılmasına yolaçmış ve geçici yerleşme şekli olan bağ evleri oluşturulmuştur.

Selçuklular döneminde 60.000 kişilik nüfusu barındıran Konya, başkent unvanını kaybetmesinden sonra gerileyerek nüfusu 15.000'lere kadar düşmüştür. Kentsel gelişim açısından; Alaattin Tepesi merkezi fonksiyonları barındırmış ve tepenin üzerinde Anadolu Selçuklu Devleti'nin yönetim birimleri yer alırken, Batı kesiminde ticari ve eğitim fonksiyonuna sahip yerler yapılmıştır. Kentin 13. yüzyılda etrafı surlarla çevrilmiştir.

Karamanoğulları ve Osmanlı döneminde, kentte sosyal, ekonomik ve kültürel alanda gerilemeler olurken, Mevleviliğin merkezi olduğu için, dini/tasavvufi merkez haline gelmiştir. Konya kent merkezi fonksiyonları da Alaattin Tepesi'nden Mevlana çevresine doğru kaymıştır.

Ekonomik açıdan Anadolu Selçukluları döneminde hizmetler ve ticaretin önde olmasına karşılık, Osmanlı döneminde tarım kenti ve din turizmine yönelik faaliyetler ön plana çıkmıştır. Selçuklu-Osmanlı devrinde küçük zanaatların bulunduğu kentte 19.yüzyılda kapütilyanların etkisiyle zanaatlarda gerileme başlamış ve 20. yüzyılın başında ilk sanayileşmenin temelleri atılmıştır.

Ticarette etkin olan kent özellikle demiryolunun yapılmasından sonra tarım ve hayvancılık ürünlerine dayalı ticarete diğerlerine göre daha fazla rol oynamıştır.

Jeopolitik açıdan; sınırdan uzak olması dikkate alınarak başkent yapılan kentin limanlara uzak olması ticarete geri kalmasına yol açarken, demiryolunun denize yakın yerlerden ve muhtemel düşmanın işgal edeceği alandan geçirilmemesi düşüncesi, Konya'nın demiryoluna sahip olmasını sağlamıştır. Demiryolunun gelişiyle tarım ve

hayvancılık ürünlerinin ticaretini arttırdığı için, kent çevresinde tarım ve hayvancılık sektörü de güçlenmiştir.

Cumhuriyet döneminde Beşeri ve Ekonomik Coğrafya faktörleri kentin büyümesinde etkili olurken, jeolojik ve jeomorfolojik bazı problemler ortaya çıkmıştır.

Şehir içinde ve yakın çevresinde fay hatları bulunmaktadır. Batıdaki dağlık kesimde yükselti atımlı Konya Fay Zonu (KOFZ), kuzeyinde Karaömerler Fayı, doğudaki Divanlar-Göçü Fayı ve kuzeybatıdaki Yazır Fayı'nın bulunması depreme dayanıklı binaların yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Düzlük alanda bulunması kentin 1970'e kadar ııınsal şekilde gelişmesini sağlarken, 1970'ten sonra kuzeye kaydırılması ve kentin fiziki olarak büyümesi kent çevresindeki fay hatlarının yerleşim merkezi haline gelmesini sağlamıştır.

Kentin bulunduğu zemin klasik zemin problemlerinin hepsinin görüldüğü taşıma gücü, şişme ve göçme ile ilgilidir. Genel olarak batı ve kuzeydoğu kesimi daha dayanıklı iken, doğu ve güneydeki zeminin dayanımı daha azdır. Genel olarak Konya Ovası düzlük alan olduğu için su erozyonu görülmezken, Konya Kenti'nin batı kesimindeki yüksek alanlarda su erozyonu şiddetlidir. Aynı dağlık kesimlerden, bilhassa Meram Çayı vadisi içinde kurulu olan Dereköy civarı, yamaç döküntüsü ve kütle hareketlerinin görüldüğü yerlerdir. Kentin batı kesiminin dağlık ve kentin su kaynaklarının beslenme alanı olması sel ve taşkınlara sebep olmaktadır. Tarih boyunca sel tehlikesi geçiren kentin, özellikle son yüzyıl içinde yapılan drenajlarla bu tehlikesi ortadan kaldırılmıştır. Konya Kenti'nin günümüzdeki en kısa zamanda çözülmesi gereken en büyük problemi, yeraltı sularının çekilmesidir. Kentin içme ve kullanma suyunun çekilmesi kent nüfusunun artmasının yanı sıra, Konya Ovası'ndaki tarım amaçlı su kullanımının bilinçsizce yapılmasının da etkisi vardır.

Konya Kenti, tarihi çekirdeği etrafında daimi yerleşme merkezi ile çoğunluğu batı ve güneybatısında olan geçici yerleşme merkezlerinden bağevi yerleşmesine sahipken, kentin büyümesi sonucu bağevi yerleşmeleri ve bağcılık faaliyetleri yok olmuştur.

DPT tarafından Konya Kenti, 2008-2010 yılları arasında yatırımda öncelikli iller arasında olan “Cazibe Merkezleri Projesi” içine alınmıştır. Bu projeyle kent Ankara, İstanbul ve İzmir’in göç almasını engellemek amacıyla, alt metropol haline getirilmesi düşünülmüştür. Bu sebeple kent önümüzdeki yıllarda daha fazla göç alacaktır.

Kentin Cumhuriyetten sonraki gelişiminde Beşeri ve Ekonomik Coğrafya faktörleri, Fiziki Coğrafya faktörlerine göre daha baskın rol oynamıştır.

1923-1950 yılları arasında Konya'nın demiryolu hattı üzerinde bulunan ilçelerinden Ereğli ve Akşehir'in yatırımlarda daha fazla pay alması Konya Kenti'nin aleyhine olmuş ve kentin gelişemediği dönem olmuştur.

1950-1960 döneminde hızlı nüfus artışı söz konusudur ve kent dairevi bir gelişme göstermiştir. Osmanlı döneminde gelişme yönü Mevlana tarafına kayan kentin, bu dönemdeki gelişmesi yeniden Selçuklu dönemindeki merkezi fonksiyonların olduğu yöne doğru olmuştur. Alaattin Tepesi merkez olarak Batıya doğru büyüyen kentte, bu dönemde kent içinde kalan yerlerde sanayi alanı tahsis edilmesi son derece yanlış bir uygulama olmuştur.

1960-1970 döneminde sanayi ve hizmetler alanında görülen gelişmeler, kentin nüfus artışını devam ettirmiş ve Gecekondu Önleme Bölgelerinin de oluşturulduğu 1966 Nazım İmar Planı günümüze kadar devam eden süreçte kentin gelişimine yön vermiştir. Aynı dönemde Organize Sanayi Bölgeleri de oluşturularak, iskân sahaları ve sanayi bölgelerinin gelişimi Kuzeye kaydırılmıştır. Bu dönemde kent planlamasında coğrafi prensipler plan sahipleri tarafından değerlendirilmesine rağmen; sanayinin kuzeyde hâkim rüzgâr yönünde olması, günümüzde büyük bir problem olan hava kirliliğine yol açmıştır.

Gelişim yönü Kuzeye kaydırılan kentte, 1970-1980 dönemi ve sonrasında uydukentler oluşturularak toplu konutlar yapılmıştır.

1980-1990 yılları arası bir önceki döneme göre kent nüfusunun en fazla arttığı yıllar olmuş ve “Büyükşehir Belediyesi” statüsüne geçmesiyle çevredeki kasaba ve köylerin bir kısmı mahalleye dönüştürülmüştür. Daha önceki dönemlerin hiç birinde doğal engelle karşılaşmadan kolaylıkla büyüyen kent, bu dönemde doğudaki bataklık alanlar ile batıdaki dağlık kesime ulaşmış, geniş araziye sahip kentin gelişmesini sınırlayan doğal faktörler ortaya çıkmıştır.

1990-2007 döneminde kent gelişimi için yine Kuzey ve Kuzeydoğu yönündeki geniş alanlar seçilmiştir. Şehirde hâkim olan kuzey sektörlü rüzgârın hava kirliliği yapmasına çözüm olarak da, yeni sanayi alanları olarak Güneydoğuda kente uzak olan alanlar seçilmiştir.

Arazinin düz olması kent içinde ulaşımı kolaylaştırmış ve modern ulaştırma araçlarının yanında bisiklet, moped ve motosiklet gibi araçların kullanımı da yaygınlaşmıştır.

İdari fonksiyonlar, Konya kent gelişiminde önemli rol oynamıştır. Anadolu Selçuklu döneminde başkent olması, Karamanoğulları döneminde kimi zamanlar başkentlik yapması, Osmanlı döneminde eyalet başkenti olmasının yanında, 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin en geniş topraklara sahip vilayeti olması kentin idari ve hizmetler alanındaki fonksiyonlarını güçlendirmiştir. Günümüzde Türkiye'nin en geniş topraklara sahip vilayeti olma unvanını sürdüren kent, Bakanlıklara bağlı bölge Müdürlüklerinin çoğunun (DDY Bölge Müdürlüğü hariç) merkezi durumundadır. Özellikle Karaman, Niğde, Aksaray, Afyon ve Burdur Konya'nın yönetim alanı içindedir.

Cumhuriyet döneminde 1950'den sonra ekonomik açıdan büyüme sürecine giren kentte tarımın etkileri azalmış ve çoğunluğu KOBİ'lerden oluşan değişik sanayi kolları

gelişmiştir. Ulaşım imkânlarının gelişmiş olması, hinterlandının büyük olması, kenti geliştiren faktörlerdir. Kentin özellikle 1980'den sonra sanayinin yanında Hizmetler alanında da gelişimi çok hızlı olmuştur.

Kentin büyümesi hava kirliliği, gürültü kirliliği ve su kirliliğini arttırmıştır.

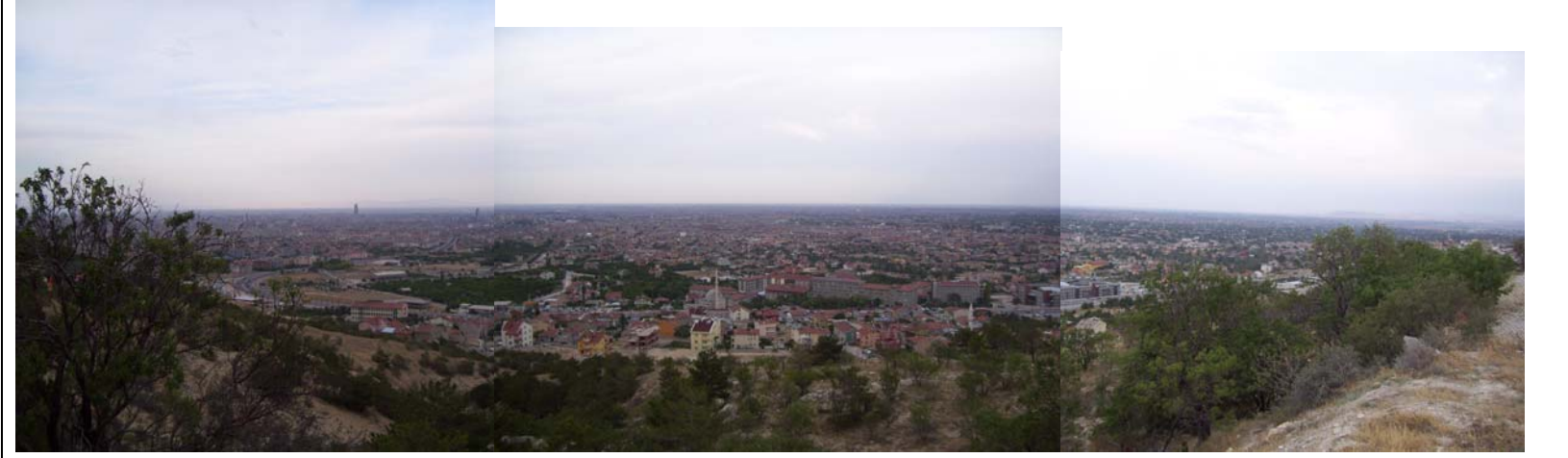


Foto 4.12: Konya Kenti'nin Akyokuş Mevkiinden görünümü. Fotoğraf batıdan doğuya çekilmiştir.

## 5.2. Öneriler

Bu sonuçlardan sonra, Konya Kenti'nin geleceğe yönelik gelişimi konusunda Coğrafya Bilimine göre tespit edilen öneriler şu şekildedir:

1.Kent yerleşim alanında yapılan jeolojik etütlere göre belirlenmiş riskli arazi guruplarındaki kent gelişiminde -özellikle yerel yönetimler- uzmanların tavsiyelerini taviz vermeden uygulamalıdır.

2.Kentin Jeomorfolojik yapısından kaynaklanan sel baskınları, heyelan, zemin göçmesi ve kaymaları gibi riskler önceden tespit edilmelidir. Büyük ölçekli Konya Kenti Risk Haritası yapılmalıdır.

3.Kentte hâkim rüzgâr yönü ve sanayinin kuzeyde olmasının yaptığı hava kirliliğini önlemek için, sanayinin kademeli olarak güneye kaydırılması uygulamaya geçirilmelidir.

4.Kentte hava kirliliği yapan Şeker Fabrikasının Güneydeki yeni sanayi alanına kaydırılması ve geniş olan Şeker Fabrikası alanının, kent merkezinin en çok ihtiyaç duyduğu sosyal kullanım alanı (yeşil alan, okul veya kompleks eğitim tesisleri, hastane vs.) olarak kullanılmalı, kesinlikle işyeri ve konut yapılmamalıdır.

5.Kentin en önce çözülmesi gereken problemi olan yeraltı sularındaki düşüşü önlemek için KOP projesi bir an önce tamamlanmalıdır. Proje uzun bir zaman diliminde tamamlanacağı için, kısa vadede kent çevresinde ve ovadaki kaçak kuyu ve sondajlar dikkatle takip edilmelidir.

6.Yeşil alan sıkıntısı çeken kentin, özellikle erozyon problemi olan Batıdaki dağlık kuşağı ağaçlandırılmalıdır.

7.DPT'nin uygulamaya koyduğu "Cazibe Merkezleri Projesi" içinde yer alan kentte, önümüzdeki yıllarda muhtemel nüfus artışından kaynaklanacak problemler için, daha hassas çalışmalar yapılmalıdır.

8.Halen kent içinde faaliyetlerini sürdüren büyükbaş hayvancılık ve kümes hayvancılığının kent dışına kaydırılması için, bu işletmelere teşvik kredisi verilmelidir.

9.Günümüzde eski Meram'ın yeşilliği haline dönüştürülen Elmacı-Hatıp arasındaki kesimde, dokunun korunması için, Güney ve güneybatıdaki çok katlı yapılaşma durdurulmalı, toplu konut için kesinlikle izin verilmemelidir.

10.Çoğunluğu KOBİ'lerden oluşan sanayi tesislerinin profesyonel ve rekabete dayalı üretime geçirilmesi için, sanayideki eğitim faaliyetlerine hız verilmelidir.

## 6. BİBLİYOGRAFYA

- Afşar, B., : 2006, Organize Sanayi Bölgeleri ve Konya OSB'leri, KTO İpekyolu Derg., Sayı: 218, Nisan 2006, KONYA
- Afşar, B., : 2007, Tekstil Sektör Raporu, Sayı : 2007/609-569 KTO Etüd Araş, Serv., KONYA
- Ağacık, Ö. ve Diğerleri, : 1975, Konya-Çumra-Karapınar Ovası Hidrojeolojik Etüt Raporu, Mta Basılmamış Rapor, Ankara 1975
- Akın, M.Ç., : 1990, Mondros Mütarekesi Sonrası Anadolu'da İtalyan İşgal Kuvvetleri, S.Ü. Sos. Bil. Enst. Basılmamış Y.L. Tezi, Konya
- Akandere, O., : 1998, Konya Vilayeti Salnamelerine Göre 1864-1904 Yılları Arasında Konya Sancağının İdari Yapısı, İpek Yolu Derg. Özel Sayısı Mayıs 1998, KONYA
- Arabacı, C., : 1990, Milli Mücadelede Konya Öğretmenleri, S.Ü. Sos. Bil. Enst. Basılmamış YL Tezi, KONYA
- Ardel, A., : 1965, Anadolu Havzalarının Teşekkül ve Tekamülü Hakkında Düşünceler, İ.Ü. Coğr. Enst. Derg., Cilt: 8, Sayı: 15, Baha Mat., İSTANBUL
- Ardos, M., : 1995, Türkiye Ovalarının Jeomorfolojisi II, 2. Baskı Çantay Kitabevi, İSTANBUL
- Atalay, İ., : 1987, Türkiye Jeomorfolojisine Giriş, Ege Ü. Ed. Fak. Yay. No: 9, 2.Baskı, İzmir
- Atalay, İ., : 1994, Türkiye Coğrafyası, 4. Baskı, Ege Ü., İzmir
- Atalay, İ., : 2005, Kuaternerdeki İklim Değişmelerinin Türkiye Doğal Ortamı Üzerine Etkileri, Türkiye Kuaterner Sempozyumu Trqua V, İTÜ Avrasya Yerbil. Enst. www.Avrasya .İtü. Edu.Tr. /Turqua
- Atçeken, Z., : 1988, Konyadaki Selçuklu Yapılarının Osmanlı Devrinde Bakımı ve Kullanılması, S.Ü. Sos. Bil. Enst. Basılmamış Dokt. Tezi, Konya

- Atiker, M., : 2005, Antrepo, Sayı:2006 – 42 / 03, KTO Etüd Araş. Serv., Araştırma Raporu, Basılmamış. KONYA
- Avanos, A., : 1992, Mütareke Başlarında 2. Ordunun Konya'ya Nakli ve Ortaya Çıkan Sorunlar, ATAM Derg., 23. Cilt VIII, ANKARA
- Ayhan, A. ve diğerleri, : 1993, Konya Kapalı Havzasında ve Tuz Gölünde Kirliliğin Tespiti ve Giderilmesi Projesi, S.Ü. Çevre Uyg. ve Araş. Merk., KONYA
- Ayhan, A. ve Zedef, V., : 1988, Meram Manyezitlerinin Jeolojisi ve Kökeni, S.Ü. Araşt. Fonu Proje No: 88/022, Basılmamış., Konya
- Ayhan, A. ve Şahin E., : 2007, Konya Sanayisinde Ar-Ge Anlayışının ve Potansiyelinin Belirlenmesi, KTO İpekyolu Derg., Mart, 2007 Sayı: 229, KONYA
- Bahar, H. ve Diğerleri, : 1996, Eskiçağ Konya Araştırmaları 1, İstanbul
- Bahar, H., : 2000, Konya Bölgesi Eskiçağ Araştırmaları, S.Ü. Bilimsel Araş. Proj. No:2000-027, Basılmamış, KONYA
- Bahar, H. ve Koçak, Ö., : 2004, Eskiçağ Konya Araştırmaları 2, Kömen Yay., Konya
- Bozkurt T. ve Baş A., : 2003, Konya Bedesteni, S.Ü Sos. Bil Enst. Dergisi Sayı: 10, KONYA
- Baştak, N.F., ; 1938, Selçukiler Devrinde Avrupalıların Konya ile Olan Ticari Münasebetleri, Konya Derg. Sayı: 22-23, Konya Halkevi Yay., KONYA
- Baykara, T., : 1998, Türkiye Selçukluları Devrinde Konya, 2. Baskı, Konya Valiliği İl Kültür Müd. Yay., Konya
- Baykara, T., : 2001, Selçuklu Devri Türk Şehrinin Temel Özellikleri, Uluslararası Selçuklu Kült. ve Med. Kong., Bildiriler, I. Cilt, S.Ü. Selçuklu Araş. Merk., Konya
- Beer, A.R., :1996, Yerleşim Düzenlenmesinde Çevre Planlanması, Çev:Yeşim Yüzüak, Çev. Edit: Ömerlütfü Somer, Bil. ve Tek. Yay. Çev Vakfi, Kadıköy Bld., İstanbul

- Berkday, A., ve Nas, B., : 2004, Konya Kenti Yeraltısuyu Kalitesinin İzlenmesinde CBS Uygulaması, S.Ü. Bil. Araş. Proj., Basılmamış, Proje No: 2001/145 Konya
- Bilgin, M., : 2006, Bisküvi Sektör Profili, İTO, Dış Tic. Şub. Uyg. Rapor, İSTANBUL
- Bozyiğit, R., : 1997, Konya'da Hava Kirliliği, Marmara Coğr. Derg., Sayı:1 1996-1997, İstanbul
- Çağlar T. ve Taş, N., : 1982, Konya, Çumra, Sarayönü, Kadınhanı ve Ilgın İlçeleri Yapı Malzemeleri Etüdü, MTA Bölge Md. Basılmamış Rapor, Konya
- Çakır, E., : 2005, Tarımsal Aletler ve Makineler Sektör Profil Araştırması, İTO Sektör Profil Araştırması, İSTANBUL
- Çevre ve Orman Bakanlığı, : 2005, Konya 2004 Yılı İl Çevre Durum Raporu, KONYA
- Çınar, S., : 1988, Konya Altınapa Barajı'nda Sızma Kayıpları Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma" S.Ü. Fen.Bil. Enst., Basılmamış YL Tezi, KONYA
- Çukurçayır, M.A., : 2007, Kentler ve Tutunamayanlar: Konya Örneği'nde Kentsel Yoksulluk, 26. Şehircilik Kolokyumu Bildirisi
- DİE, 1935: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1940: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1945: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1950: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1955: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1960: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1965: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1970: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1975: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1980: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- DİE, 1985: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA

- DİE, 1990: Genel Nüfus Sayımı Konya, ANKARA
- Diken, A., 2007: KOBİ'lerin Yapısal Sorunları ve Konya Sanayi Bölgesindeki İşletmelerde Karşılaştırmalı Bir Araştırma (1998-2007), Nobel Yay. No:1136, İkt. ve İd. Bil. Dizisi: 187, ANKARA
- Dinçer, G., : 1997, Ankara'nın Başkent Oluşunun Anlamı, ATAM Derg., Cilt:XIII, Sayı:37, ANKARA
- Dinçer, M. ve Özarslan, M., : 2007, İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması, Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Gen. Müd., www.ekutup.dpt.gov.tr (01.07.2007 tarihinde alınmıştır)
- Doğan, M. S., : 2003, Konya Su Tarihi, Merhaba Ofs., KOSKİ Yay., KONYA
- Doğanay, H., : 1994, Türkiye Beşeri Coğrafyası, Gazi Büro Kitabevi,ANKARA
- Dokuzuncu Kalkınma Planı Taslağı (2007-2013), : 2007,
- DPT, 2000-a: Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT: 2502-öik: 523 ANKARA
- DPT, 2000-b: YKP, Taş ve Toprağa Dayalı Ürünler Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu(Çimento ve Hazır Beton), Dpt: 2505 – Öik: 525, Ankara
- DPT, 2001: Tarım Alet ve Makinaları Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 8. BYKP Dpt: 2546, Öik: 562, Ankara
- DPT, 2006-a: IX. Kalkınma Planı (2007-2013) Demiryolu Araçları Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, ANKARA
- DPT, 2006-b: İllerde Öne Çıkan Sanayi Sektörleri, DPT ay No: 2693, ANKARA
- Elvan, L. ve Diğerleri, : 2005, Bölgesel Gelişme ve Sektör-Bölge Yığılılaşmaları www.ekutup.dpt.gov.tr
- Eravşar, O. : 2001, Gezginlerin Gözüyle Konya, Gez Dünyayı Gör Konya'yı, Yapı Kredi Yay No:1560, İSTANBUL

- Eren, Y., : 2000, Geoteknik İncelemelerin Mühendislikteki Önemi, Deprem ve Zemin Açısından Konya, Panel, Edi: Halil Baş, KONYA
- Eren, Y., : 2004, Konya Çöküntüsünün (Grabeni) Yapısal Özelliği ve Depremselliği, KTO İpekyolu Derg. Sayı: 208, (Haziran 2004), KONYA
- Erenli, M., :1985, Atatürk ve Havacılık, ATAM Derg., Sayı: 4, Cilt: II, Kasım 1985, ANKARA
- Ergenç, Ö., : 1995, XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya, Ankara Enst. Vakfı Yay:1 ANKARA
- Eriñç, S., : 1996, Jeomorfoloji I, 4. Baskı, Öz-Eğitim Yay:12, İSTANBUL
- Erol, O., : 1971, Konya Tuz Gölü ve Burdur Havzalarındaki Pluvial Göllerin Çekilme Safhalarının Jeomorfolojik Delilleri, AÜDTCF Coğr. Enst. Yay., Coğr. Araş. Derg., Sayı: 3-4, Ankara
- Eryiğit, S., : 2005, Bütünleşik Planlama Yaklaşımları ile Hes'lerin Diğer Ulaşım Sistemleri ile İlişkinin İrdelenmesi –Konya Örneği-, S.Ü. Fen. Bil. Enst. Basılmamış YL Tezi, KONYA
- Gül ve Diğerleri, : 2003, Selçuklu'dan Günümüze Konya'nın Sosyo-Politik Yapısı, Konya İl Emn. Müd. Ar-Ge Yay No:1, Koordinatör: Mehmet Aksu, Editör: Yusuf Küçükdağ Yalçın Matbaası, KONYA
- Göney, S., : 1993, Siyasi Coğrafya, Cilt: II, İ.Ü. Yay No: 3820. Ed. Fak. Yay No: 103, İSTANBUL
- Göyünç, N., : 1998, Niebuhr ve 1766 Sonlarında Konya, KTO Yeni İpekyolu Derg. Özel Sayı: Konya I, Mayıs 1998, KONYA
- Gümüş, H., : 2003, Konya'da Planlama Tartışmaları (9-10 Nisan 2003), TMMOB Şeh. Plan. Od. Konya Şub. KONYA

- Hutteroth, W., : 2000, Osmanlı Devletinde İlk Demiryolları, Uluslar Arası Kuruluşunun 700. Yıldönümünde Bütün Yönleriyle Osmanlı Devleti Kongresi, S.Ü. Bas. KONYA
- İnan, N., :1988, Konya Ovasının İklimi, A.Ü. Sos. Bil. Enst. Doktora Tezi, Yayınlanmamış, ANKARA
- İnan, N., : 1999, Konya'nın Coğrafi Yapısı ve Tarihi, Milli Mücadeleden Günümüze Konya (1915-1965), Cilt:1, T.C. Konya Valiliği İl Kül. Müd. Yay. KONYA
- İnan, N., : 2006, Küresel Isınma Sürecinde Konya İklimi, KTO İpekyolu Derg., Nisan 2006, Sayı:218, Konya
- JEO-TEK-UTTA, : 2006, Konya-Isparta 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzen Raporu, T.C. Çevre ve Orman Bak.ÇED ve Plan. Gen. Md. ANKARA
- Kafalı, M.A., : 2001, Uygun Yatırım Alanları Araştırması –Konya-, Kalkınma Bankası A.Ş Yay.
- Karabıyıkoglu M. ve Diğerleri, : 2005, Konya Havzası Geç Pleyistosen Yaşlı Gölsel Göçü Yelpeze Deltasının Fasiyes Mimarisi, Çökelme İstifleri ve Morfodinamik Evrimi Eski Konya Gölünün Göl Düzeyi Oynamaları Havza Kenarı Dinamikleri ve Paleohidrolojisinin Yüksek Çözümlü Kayıtları, Türk. Kuvat. Semp. Turqua-V, İTÜ Yer Bilimleri Enst., www.Avrasya .İtü. Edu.Tr. /Turqua
- Karakoç, K., : 1999, KOP'ta Arazi Kullanımı, S.Ü. Sos. Bil. Enst. Basılmamış YL Tezi. KONYA
- Kılıçarslan, A., : 1991, Konya Kenti'nin İçme ve Kullanma Suyunun Kaynağı Olan Altınapa Barajının Kirlenmesi Üzerine Bir Araştırma, S.Ü. Fen Bil. Enst. Basılmamış Dokt. Tezi, KONYA
- Kılınç, E., : 2007, Ayakkabı Sektör Raporu, KTO, Et. ve Araş. Serv., Araş. Raporu Sayı : 2007/543/503, KONYA

- Kış, S., : 2004, Kavalalı Mehmet Ali Paşa Hadisesinde Konya Muhaebesi, S.Ü. Sos. Bil. Enst. Basılmamış YL Tezi, KONYA
- Konya Büyükşehir Belediyesi: 2001, 2020 evre Düzenleme Raporu
- Konya İli Analitik Etüdleri, 1963, İller Bankası, ANKARA
- Konya-Merkez III. Organize Sanayi Bölgesi Kesin Yer Seçimi Raporu
- Konya şehri İmar Komisyonu Raporu, : 1963, Yeni Kitap Bas. KONYA
- Konya Vilayeti Salnamesi, : 1869, Sayı:2, Tercüme ve İzah Mehmet Emin Eminoğlu Koyunoğlu Müzesi Arşivi basılmamış, KONYA
- Konyalı, İ.H., : 1997, Abideleri ve Kitabeleri ile Konya Tarihi, 2. baskı, Enes Kit. Sar., Burak Matb., ANKARA
- Korkmaz, H.H., : 1995, Bölgesel Turizm Kavramı erevesinde Konya'daki Turizm Olayının Mimari Açıdan Değerlendirilmesi, S.Ü. Fen Bil. Enst. Basılmamış KONYA
- Küçükdağ, Y., : Selçuklu Devri Türk şehrinin Temel zellikleri. Uluslar Arası Selçuklu Kültür ve Medeniyeti Kongresi, Bildiriler 1. Cilt, KONYA
- Küçükdağ, Y., : 2004, Ahiliğin Konya'da Kuruluşu ve Tasavvufa Getirdiği Yeni Boyut, Konya şehrinin Fiziki ve Sosyo-Ekonomik Yapısı Makaleler I, Sel.Bld. Yay. No:13, Konya
- Kkkongar, M., : 2000, Konya İlinde Un ve Un Mamulleri Sanayinin Yapısı ve Sorunları, zm nerileri ve Gıda Sanayii İçindeki Yeri” Sel . Fen Bil. Enst. Basılmamış YL. Tezi, KONYA
- Ma, N., : 2007, Pakistan’ın Ekonomik Profili ve Konya ile Pakistan Arasındaki İşbirliği Alanları, Sayı: 2007 – 695 – 655, Bilgi Raporu Konya Ticaret Odası Etüd – Arastırma Servisi, KONYA

- Muşmal, H., : 2000, XVII.Yüzyıl İlk Yarısında Konya'da Sosyal ve Ekonomik Hayat (1640-1650), S.Ü. Sos. Bil. Enst. Basılmamış Y.L. Tezi KONYA
- MTA, : 1998, Konya İli Çevre Jeolojisi ve Doğal Kaynakları, Yayınlanmamış Proje Çalışması, KONYA
- Muhammed Ziya, : 1912, Konya Seyahati Hatıratından, Ziya Aras (Arats?) Matbaası (Rumi; 22 Mayıs 1328)
- Naumann, R., : 1991, Eski Anadolu Mimarlığı, Çev: Beral Madra. 3. Baskı, At. Kült. Dil ve Tar. Kur. Yay. IV. Dizi., ANKARA
- Oğuzoğlu, Y., : 1980, XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Konya Şehir Müesseseleri ve Sosyo-Ekonomik Yapısı Üzerinde Bir Araştırma, AÜDTCF Basılmamış Doktora Tezi, ANKARA
- Ostrogorsky, G., : 1981, Bizans Devleti Tarihi, Çev: Fikret Işıltan. TTK Yay: X. Dizi-Sa. 7, ANKARA
- Öcal, T., : 2003, Konya Şehir Coğrafyası, İ.Ü. Sos. Bil. Enst., Basılmamış Doktora Tezi, 2003, İSTANBUL
- Öncü, E., : 2003, Ulaşım Master Planı Müellifinin 9-10 Nisan 2003'te Konya'da Şehir Planlamaları Adlı Kolokyum Konuşması, TMMOB Şeh. Plan. Od. Konya Şub. KONYA
- Önder, M., : 1971. Mevlana Şehri Konya, Konya Turizm Dern. Yay. II. Baskı, Güven Matb., ANKARA
- Önder, M., : 2000, Dördüncü Murat Konya'da, Uluslararası Kuruluşunun 770. Yıl Dönümünde Bütün Yönleriyle Osmanlı Devleti Kongresi (7-9 Nisan), Bildiriler, KONYA
- Özcan, K., : 2006, Anadolu'da Selçuklu Kentler Sistemi ve Mekânsal Kademelenme (1), METU JFA, Sayı: 2006/2, ANKARA

- Özçağlar, A., : 1993, Türkiye’de Şeker Fabrikalarının Coğrafi Dağılışı. Ank Ü. Türk. Coğr. Araş. ve Uyg. Merk. Derg., Sayı:2, ANKARA
- Özdemir, A., : 2000, Konya Çevresinin Zemin Yapısı ve Sorunları, Geotektonik İncelemelerin Mühendislikteki Önemi Deprem ve Zemin Açısından Konya-Panel- Editör. Prof. Dr. Halil Baş Selçuk Üniversitesi Rektörlüğü, KONYA
- Özdil, M., : 2003, Ulaştırma Hizmetleri, Ulusal I. Konya Ekonomisi Sempozyumu
- Öztürk, S., ; 2003, Osmanlı Döneminde Konya Ekonomisine Dair Gözlemler, I.Ulusal Konya Sempozyumu, İnci Ofset, KONYA
- Pamir, H. N., : 1946, Konya Ovasında Jeolojik Etüdlerin Pratik Neticeleri, 6. Üniv. Haft. Konya, 28 Eylül – 4 Ekim 1945” İ.Üniv Yay No: 290, İSTANBUL
- Redford, S., : 2001, Selçuklu Devri Türk Şehrinin Temel Özellikleri, Uluslararası Selçuklu Kültür ve Medeniyeti Kongresi Bildiriler, 1. Cilt, Konya
- Sanır, F., : 1946, Buzul Devrinde Konya Gölü, Konya Halkevi Aylık Kültür Dergisi, Yıl:10, Sayı: 93-94, KONYA
- Sarıkaya, Ş., : 1994, Tuz Gölü Kirliliği Raporu, Konya Büyükşehir Bld.
- Selçuk Biricik, A., : 1985, Sarayköy Civarında Erozyon ve Önlemleri (Konya)” İ.Ü. Edeb. Fak Coğr. Böl. Coğr Dergisi Sayı:1, İSTANBUL
- Selçuk Biricik, A., : 1996, Sille Çayının Yapısal Jeomorfolojisi ve Hidrografik Özellikleri . M. Ü. At. Eğt. Fak., II. Ulusal Eğitim Sempozyumu. Tebliğ. İSTANBUL
- Soy, E., : 2005, Konya İli Yerleşim Sınırları İçinde Jeolojik ve Geoteknik Çalışmaların Değerlendirilerek Risk Bölgelerinin Belirlenmesi, S.Ü. Fen. Bil. Enst. Yayınlanmamış YL Tezi, KONYA
- Soyucak, A. R., : Konya ve Çevresinde Eşkıyalık Hareketleri (1640-1675), S.Ü. Sos. Bil. Enst. Basılmamış YL Tezi KONYA

- Sönmez, O., : 2003, Cumhuriyetin İlk Yıllarında Konya Sanayisine Bir Bakış, Ulusal I. Konya Ekonomisi Sempozyumu, Konya Valiliği, S.Ü. Selçuklu Bld., KTO, İnci Ofset, KONYA
- Su-Yapı, : 1984, Konya Kenti İçme, Kullanma ve Endüstri Suyu Temini ve Dağıtım Şebekesi Kati Projesi Raporu, T.C. En. ve Tabii Kayn. Bak. DSİ Gen. Müd. İçme Suyu ve Kanalizasyon Dairesi Başkanlığı
- Sümer, F., : 1994, Eski Türklerde Şehircilik, TTK Yay. VII. Dizi-Sayı:137, ANKARA
- Şehidoğlu, S.H., : ATAM Derg. Sayı:VIII, ANKARA
- Tansel, S., : 1991, Mondros'tan Mudanya'ya Kadar, Cilt:II, MEB Yay:2263, Birikim ve Kültür Eserleri Dizisi: 542 Tarih Dizisi:14 1991 İstanbul
- Tarakçıoğlu, N. ve Diğerleri, : 1995, Selçuk Üniversitesi ve Konya Sanayi Odası İşbirliği ile Konya Sanayi Potansiyelinin Araştırılması” S.Ü. Araş. Fonu Proje No:93/058 KONYA
- Ter Ü. ve Özbek O., : 2005, Kent Merkezlerinin Oluşumunda Alansal Gömülülük: Konya Tarihi Kent Merkezi, Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Derg. Cilt 20, No 4, ANKARA
- Tercan, Ş.H., Gedizlioğlu, E., : 2003, Kent İçi Trafik Akım Hızının Modellenmesi İTÜ Derg./D Mühend. Cilt:2, Sayı:4, İSTANBUL
- Turan, S. ve Akgöl, M., : 2006, Cazibe Merkezleri Projesi ve Konya, KTO İpekyolu Derg. Sayı: 223, Eylül 2006, KONYA
- Turan, S., : 2006, Otomotiv Sanayii Sektör Raporu, KTO Araş. Raporu, Sayı : 2006/462/422, KONYA
- Tuş, M., : 2001, Sosyal ve Ekonomik Açından Konya 1756-1856, KTO Kültür ve Eğitim Yay. No: 23, Konya
- TÜİAK : 2006, İstatistik Göstergeler (1923-2005) Yay. No: 3047, ANKARA

- Uysal, E., : 2002, Kentlileşme ve Kent İçi Nüfus Hareketleri, S.Ü. Sos. Bil. Enst. Basılmamış YL Tezi, KONYA
- Uysal, M., : 2004, Selçuklu ve Osmanlı Dönemi Konya Kenti Ticaret Mekanları, KTO İpekyolu Derg., Konya Kitabı VII, Özel Sayı, Editör: Caner Arabacı KONYA
- Yılmaz, M., : 1996, Konya Vilayetinde Muhacir Yerleşmeleri 1854-1914, S.Ü. Sos. Bil. Enst. Yayınlanmamış Doktora Tezi Konya
- Yiğitbaşıoğlu H. ve Diğerleri, : 1997, Çarşamba Birikinti Yelpazesinin Geç Kuaterner'deki Gelişimi, (Konya), A.Üniv. Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi Sayı:6, 1997, ANKARA
- Yüksel Proje-Ulaşım-Art Ortaklığı, (2000). Konya Büyükşehir Alanı Kent İçi ve Yakın Çevre Ulaşım Planlaması Çalışması, Final Rapor-2, Mevcut Ulaşım Yapısı ve Sorunlarının Değerlendirilmesi, Teknik Rapor 52sh, Ulaşım-Art Ltd. Şti, Ankara.
- Zedef, V., : 1996, Meram Çayırbağı (Konya) Yöresindeki Kromit Oluşumları Jeolojisi, S.Ü. Proje No: MMF 96/029,Basılmamış, KONYA
- Zoroğlu, L., : 1984, Konya Adının Kaynağı Hakkında Dökümanlar, Konya Kitabı, Derleyen: Feyzi Halıcı, Güven Matb. ANKARA

[www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr)

[www.dpt.gov.tr/kamuyat/2008/2008-2010-Rehber.Doc](http://www.dpt.gov.tr/kamuyat/2008/2008-2010-Rehber.Doc)

[www.dsi.gov.tr/turkce\\_52\\_yil.pdf](http://www.dsi.gov.tr/turkce_52_yil.pdf)

[www.konyaotogar.com](http://www.konyaotogar.com)

[www.kosb.gov.tr](http://www.kosb.gov.tr)

[www.koski.gov.tr](http://www.koski.gov.tr) .

[www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr)