



**Çameli Sempozyumu  
Bildiriler Kitabı**

ISBN: 978-605-2055-81-6  
Denizli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları  
Yayın No: 208

İmtiyaz Sahibi  
*Denizli Büyükşehir Belediyesi Adına  
Büyükşehir Belediye Başkanı  
Osman Zolan*

Genel Koordinatörler  
*Serhat Akbulut  
Hüdaverdi Otaklı*

Baskı ve cilt  
*KD Karton Dijital Matbaacılık  
Kazım Karabekir Cd. Koyunlu Han Nu: 95/36 Ankara  
Tel: 0 (312) 341 52 39  
Sertifika Nu: 44423*

Birinci Baskı  
*Haziran 2023*

Denizli ©

# I. ÇAMELİ SEMPOZYUMU

## Danışma Kurulu

Denizli Valisi Ali Fuat Atik  
Denizli Büyükşehir Belediye Başkanı Osman Zolan  
Pamukkale Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Ahmet Kutluhan  
Çameli Kaymakamı Kübra Eroğlu  
Çameli Belediye Başkanı Cengiz Arslan

## Düzenleme Kurulu

Cengiz Arslan – Çameli Belediye Başkanı  
Prof. Dr. Celal Şimşek – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Gamze Gököz Doğu – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Halim Ceylan – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Muzaffer Adak – Pamukkale Üniversitesi  
Dr. Öğr. Ü. Özgü Hafızoğlu – Pamukkale Üniversitesi  
Öğr. Gör. Recep Çakır – Pamukkale Üniversitesi

## Bilim Kurulu

Prof. Dr. Aydın Yapar – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Bahadır Duman – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Celal Şimşek – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Çiğdem Sabbag – Adıyaman Üniversitesi  
Prof. Dr. Ercan Haytoğlu – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Ertan Özen – Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi  
Prof. Dr. Eyüp Başkale – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Gamze Gököz Doğu – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Gürkan Semiz – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Hacer Simay Karaalp Orhan – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Halil Kumsar – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Halim Ceylan – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Hasan Kara – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Hüseyin Ceylan – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. İbrahim Türkçüer – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Kadir Özkaya – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Koray Özcan – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Mehmet Çiçek – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Mehmet Ali Ünal – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Mehmet Meder – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Mehmet Özkul – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Metin Ak – Pamukkale Üniversitesi

Prof. Dr. Murat Özban – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Mustafa Beyazıt – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Mustafa Duran – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Muzaffer Adak – Pamukkale  
Üniversitesi Prof. Dr. Oğuz Karadeniz – Pamukkale  
Üniversitesi Prof. Dr. Oğuz Özbek – Pamukkale  
Üniversitesi  
Prof. Dr. Osman Nuri Ağdağ – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Özgür Başkan – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Özlem Sertkaya Doğan – İstanbul Üniversitesi  
Prof. Dr. Ramazan Gökçe – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Raşit Urhan – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Sebahattin Nas – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Serdar Gökhan Şenol – Ege Üniversitesi  
Prof. Dr. Türkan Erdoğan – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Velittin Kalınkara – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Yahya Tülek – Pamukkale Üniversitesi  
Prof. Dr. Zafer Durdu – Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi  
Doç. Dr. Ali Gökğöz – Pamukkale Üniversitesi  
Doç. Dr. Barış Semiz – Pamukkale Üniversitesi  
Doç. Dr. Engin Demiray – Pamukkale Üniversitesi  
Doç. Dr. Fatma Işık – Pamukkale Üniversitesi  
Doç. Dr. Gizem Karakan Günaydın – Pamukkale Üniversitesi  
Doç. Dr. Gül Aktaş – Pamukkale Üniversitesi  
Doç. Dr. Habibe Kahvecioğlu Sarı – Pamukkale Üniversitesi  
Doç. Dr. Metin Armağan – Necmettin Erbakan Üniversitesi  
Doç. Dr. Oğuzhan Uzun – Çankırı Karatekin Üniversitesi  
Doç. Dr. Onur Ülker – Eskişehir Teknik Üniversitesi  
Doç. Dr. Ramazan Donat – Pamukkale Üniversitesi  
Doç. Dr. Sibel Çukurluoğlu – Pamukkale Üniversitesi  
Dr. Öğr. Ü. Aykut Önder Sarıçiftçi – Pamukkale Üniversitesi  
Dr. Öğr. Ü. Levent Taş – Pamukkale Üniversitesi  
Dr. Öğr. Ü. Özgü Hafızoğlu – Pamukkale Üniversitesi  
Öğr. Gör. Recep Çakır – Pamukkale Üniversitesi  
Öğr. Gör. Senem Tüfekçi – Pamukkale Üniversitesi

#### **Sekretarya**

Öğr. Gör. Recep Çakır – Pamukkale Üniversitesi  
Ahmet Sadıç – Çameli Belediyesi  
Serpil Uğur – Çameli Belediyesi

# İçindekiler

<b>ÇAMELİ'YE DEĞER KATANLAR.....</b>	<b>1</b>
<i>Cengiz Arslan</i>	
<b>ARKEOLOJİK YÖNDEN ÇAMELİ COĞRAFYASI .....</b>	<b>4</b>
<i>Celal Şimşek</i>	
<b>RESMİ KAYITLARA GÖRE ÇAMELİ YÖRESİ TARİHİ .....</b>	<b>8</b>
<i>Şevket Can</i>	
<b>XV. YÜZYILDAN GÜNÜMÜZE KARAMAN/ÇAMELİ İLE ÇEVRESİNİN SİYASİ, İDARİ VE SOSYO-EKONOMİK DURUMU .....</b>	<b>10</b>
<i>Behset Karaca</i>	
<b>ÇAMELİ: TARİHİ, SOSYO-EKONOMİSİ VE AİLE YAPISI .....</b>	<b>12</b>
<i>Neşide Yıldırım</i>	
<b>TEKE YÖRESİ, YÖRÜK/TÜRKMEN MÜZİĞİ VE ÇAMELİ YÖRESİNE AİT MASIT KIRIĞI İLE İLGİLİ BİR ALAN ÇALIŞMASI.....</b>	<b>14</b>
<i>Sabri Kuşkonmaz</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİ MEZAR TAŞLARI HAKKINDA ÖN DEĞERLENDİRME.....</b>	<b>15</b>
<i>Mustafa Beyazıt, Meryem Canseven</i>	
<b>GELENEKSEL TÜRK MİMARİSİNİN ÖRNEKLERİ: ÇAMELİ EVLERİ.....</b>	<b>18</b>
<i>Kadir Özkaya, Taner Dizel</i>	
<b>DENİZLİ ÇAMELİ YÖRESİNDE BULUNAN TARİHİ CAMİLER VE SÜSLEMELERİ.....</b>	<b>20</b>
<i>Taner Dizel, Kadir Özkaya</i>	
<b>ÇAMELİ YÖRESİ SU DEĞİRMENLERİ.....</b>	<b>21</b>
<i>Şaban Kök</i>	
<b>KÜLTÜREL KALINTILAR .....</b>	<b>23</b>
<i>Özcan Özçelik</i>	
<b>HAYRİ DEV.....</b>	<b>26</b>
<i>Özcan Özçelik</i>	
<b>HAYATİ İNANÇ .....</b>	<b>28</b>
<i>Emrah Şimşek</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİ ESKİ MEZARLIKLARI VE TAŞLARI.....</b>	<b>28</b>
<i>Zeki Akakça</i>	
<b>ÇAMELİ YEMEK KÜLTÜRÜ.....</b>	<b>29</b>
<i>Nurten Çekal, Esradeniz Doğan, Nusret Ercan Şenlikçi</i>	
<b>ÇAMELİ'NİN COĞRAFİ İŞARETE ADAY GASTRONOMİK ÜRÜNLERİ.....</b>	<b>30</b>
<i>Nurten Çekal, Esradeniz Doğan, Hatice Aktürk</i>	
<b>KOOPERATİFLERİN KAYNAK BULMA SORUNU VE BİR ÇÖZÜM ÖNERİSİ .....</b>	<b>31</b>
<i>Mehmet Varol, M. Ensar Yeşilyurt</i>	
<b>KÖYE DÖNÜŞ VE ORGANİK TARIM .....</b>	<b>32</b>
<i>Mehmet Can</i>	

<b>ÇAMELİ FASULYESİ</b> .....	325
<i>Evren Atmaca, Ramazan Akın</i>	
<b>ÇAMELİ'DE CEVİZCİLİK</b> .....	335
<i>Ayşe Gün</i>	
<b>DENİZLİ İLİ ÇAMELİ İLÇESİNDE SERACILIK</b> .....	345
<i>Güler Çimen, Şakir Çınar, Saffet Üge, Ali Yılmaz</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİ SÜT SEKTÖRÜ</b> .....	349
<i>Hakan Bolat</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİ TURİZM POTANSİYELİ</b> .....	355
<i>Serkan Bertan</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİNDE TURİZM</b> .....	361
<i>Ahmet Sağdıç</i>	
<b>DENİZLİ - ÇAMELİ YÖRESİ AĞIZ ÖZELLİKLERİ</b> .....	373
<i>Hacer Kuru</i>	
<b>ÇAMELİ'DE YÜKSEK ÖĞRETİM: İLK YILLAR</b> .....	393
<i>Muzaffer Adak</i>	
<b>KIRSAL ALANDA KADIN SORUNLARI: DENİZLİ-ÇAMELİ İLÇESİ ÖRNEĞİ</b> .....	403
<i>Gül Aktaş, Eylül Sebzeci</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİNDE NÜFUSUN GELİŞİMİ VE DAĞILIMI</b> .....	417
<i>İbrahim Gökburun</i>	
<b>ÇAMELİ KİLİM DOKUMACILIĞININ KÜLTÜREL PERSPEKTİFİ</b> .....	445
<i>Serkan Güzel, Burçin Karabolat, Gökçe Pınar Şenbakar, Gülce Ekin Köse, Meltem Salacak, Koray Ertuğ, Özhan Turan, Seher Özkaya, Pamukkale Üniversitesi, Çameli Belediyesi, Çameli Meslek Yüksekokulu, Çameli Halk Eğitim Merkezi</i>	
<b>ÇAMELİ GELENEKSEL GİYİM KÜLTÜRÜ</b> .....	457
<i>Nesrin Kacar</i>	
<b>DENİZLİ ÇAMELİ HALI KİLİM DOKUMACILIĞI VE KÖK BOYACILIK</b> .....	473
<i>Yurduşen Bacaksız</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİNE KAYITLI 2018-2021 TARİHLERİNDE TANI ALMIŞ KANSER HASTALARININ SOSYODEMOGRAFİK ÖZELLİKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: KESİTSEL RETROSPEKTİF BİR KOHORT ANALİZİ</b> .....	481
<i>Gamze Gököz Doğu, Canan Karan</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİNDE SÜRDÜRÜLEN KANSER TARAMA PROGRAMLARI</b> .....	485
<i>Nurhan Meydan Acımış, Erkan Barış</i>	
<b>ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNİN EKONOMİK KALKINMAYA ETKİLERİ: ÇAMELİ ÖRNEĞİ</b> .....	491
<i>Halim Ceylan</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİ KOLAK KÖYÜ KUSURU GÖLÜ'NÜN OLUŞUM MEKANİZMASININ MÜHENDİSLİK JEOLJİSİ AÇISINDAN İNCELENMESİ</b> .....	503
<i>Halil Kumsar</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİ'NİN JEOLJİK DEĞERLERİ VE JEOTURİZM POTANSİYELİ</b> .....	511
<i>Arzu Gül, Mehmet Özkul</i>	
<b>ÇAMELİ YÖRESİNİN DEPREMSELLİĞİ</b> .....	527
<i>Fatma Figen Altınoğlu, Gülten Polat</i>	

<b>KİBYRATİS BÖLGESİ (KABALİS BÖLGESİ) ARAŞTIRMALARINA YENİ KATKILAR:</b>	
<b>ÇAMELİ YENİMAR MAHALLESİ KURTARMA KAZISI.....</b>	<b>537</b>
<i>Şeniz Yener, Dilek Bor, Şaban Kök</i>	
<b>BATI TOROSLARDA ENDEMİK VE NADİR BİTKİLER AÇISINDAN ÖNEMLİ BİR ALAN:</b>	
<b>KARGIN YAYLASI (ÇAMELİ-DENİZLİ).....</b>	<b>561</b>
<i>Gürkan Semiz, Batıkan Günel, Rasim Çetiner</i>	
<b>ÇAMELİ (DENİZLİ) VE ÇEVRESİNİN FLORASINA GENEL BİR BAKIŞ.....</b>	<b>569</b>
<i>Hasan Yıldırım, Tuğkan Özdöl</i>	
<b>ÇAM REÇİNELERİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİR ÇEVRE DOSTU TEKNOLOJİK UYGULAMALARI.....</b>	<b>581</b>
<i>Metin Ak</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİNİN ORNİTOFAUNASI (KUŞ ÇEŞİTLİLİĞİ).....</b>	<b>589</b>
<i>Raşit Urhan, Esat Kızılyaka, Mehmet Karaca</i>	
<b>KANLIÇAY DERESİ (ÇAMELİ, DENİZLİ) ALABALIK ÇİFTLİKLERİ İÇİN ÖNEMLİ BİR BESİN KAYNAĞI: GAMMARSUS SPP. (GAMMARIIDAE LEACH, 1814) .....</b>	<b>597</b>
<i>Gürçay Kıvanç Akyıldız, Esin Özdemir</i>	
<b>DENİZLİ İLİ ÇAMELİ İLÇESİNDEKİ GÖKKUŞAĞI ALABALIĞI ÜRETİMİ YAPILAN İŞLETMELERDE KULLANILAN AKARSU KAYNAKLARININ BAZI FİZİKSEL VE KİMYASAL KALİTE ÖZELİKLERİNİN BELİRLENMESİ.....</b>	<b>603</b>
<i>Cafer Bulut, Abidin Fidan, Mustafa Ergün, Mehmet Pazar, Nurhayat Dalkıran</i>	
<b>HAVA KALİTESİ AÇISINDAN DENİZLİ’NİN KAZ DAĞLARI: ÇAMELİ .....</b>	<b>611</b>
<i>Cansu Duman, Selahattin Akşit</i>	
<b>ÇAMELİ İLÇESİNDE YAPILAN KADASTRO ÇALIŞMALARI VE İLÇEYE ETKİLERİ .....</b>	<b>627</b>
<i>Ramazan Yoldaş Satılmış</i>	
<b>ARAZİ TOPLULAŞTIRMASI ÇAMELİ ÖRNEĞİ .....</b>	<b>633</b>
<i>Erkan Şenyiğit</i>	
<b>ÇAMELİ ORMAN İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ TANITIM, FAALİYETLER ve HİZMETLERİ .....</b>	<b>641</b>
<i>Erol Güner</i>	
<b>ÇAMELİ ’DE GÜREŞ VE ÇAMELİ’ NİN GÜREŞÇİLERİ.....</b>	<b>653</b>
<i>Hakan Tekin, Ayhan Ergen</i>	
<b>ÇAMELİ FOTOĞRAF SUNUMU.....</b>	<b>659</b>
<i>Velittin Kalıncara</i>	

# Ulaştırma Sistemlerinin Ekonomik Kalkınmaya Etkileri: Çameli Örneği

**Prof.Dr. Halim CEYLAN**

PAÜ. Müh. Fak. İnş. Müh. Bölümü Kınıklı Kampusu, Denizli

Tel: (02592963351

E-Posta: halimc@pau.edu.tr

## Öz

Çameli ilçesi, Denizli ilinin kent merkezine en uzak ilçelerinden birisi olup 2000’li yıllardan itibaren ciddi oranda göç vererek nüfus kaybı yaşamaktadır. Kentin sosyo-ekonomik yapısına bakıldığı zaman göreceli olarak Denizli ilinin diğer ilçelerine göre zayıf konumdadır. Bunların nedenlerinin başında ekonomik yapısı güçlü olan ilçelerin devlet yolu erişimi olduğu, zayıf olanların ise il yolları üzerinde olduğu tespit edilmiştir. Denizli’nin diğer ilçeleri ile karşılaştırıldığında; Çameli ilçesi en zayıf karayolu bağlantısına sahip ilçelerden birisi konumundadır. Ancak, ilçenin önünde karayolu bağlantısı anlamında ciddi bir fırsat bulunmaktadır. Bu fırsat, ilçenin bir turizm ve tarım merkezi olan Fethiye ilçesi olup karayolu bağlantısının geometrik özellikleri düşük standartlı olduğu için yol kullanıcıları tarafından tercih edilmemektedir. 1950’li yıllardan itibaren yatırım planları içerisinde bulunan Çameli Fethiye yolu 2022 yılı itibari ile hala bitirilememiştir. Bu çalışmada, ulaşırma sitemleri-ekonomi ilişkisi araştırılarak, Çameli ilçesine alternatif güzergahlardan ne oranda trafik saptırabileceği hesaplanmıştır. Yapılan çalışmada; ilçedeki ekonomik hareketliliğin artırılabilmesi için Denizli (Acıpayam yol ayrımından itibaren) Çameli Fethiye yolunun geometrik standartlarının yükseltilecek seyahat süresinin azaltılması ve mevcut 68km/sa olan ortalama hızın kısa vadede 75 orta vadede 85 ve uzun vadede 95 km /saate çıkarılması gerekmektedir. Seyahat süresinin düşürülmesi ve ortalama hızın artırılması ile Denizli-Söğüt-Fethiye güzergâhı kullanan otomobil sahiplerinin yaklaşık %80’in Çameli güzergâhını kullanacakları için İlçenin ekonomine olumlu katkı sağlayacaklardır.

**Anahtar sözcükler:** Çameli, sapan trafik, ulaşım-ekonomi .

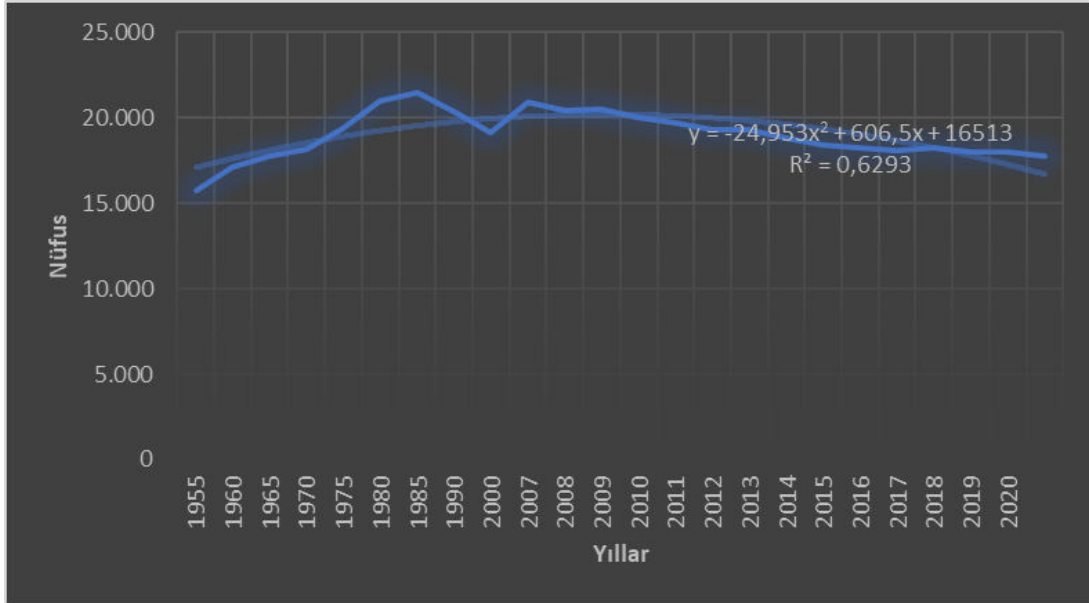
## Giriş

Genel olarak insanoğlunun üretmiş olduğu mal ve hizmetlerin, bilginin ve sermayenin bir noktadan başka bir noktaya güvenli, ekonomik ve konforlu bir şekilde aktarılması olarak tanımlanan ulaşım; geçmişten güzümüze kadar artan ve sürekli değişen sosyal ve ekonomik faktörlerin etkisi ile şekli, hacmi ve kapsamı da oldukça genişlemiştir. Ulaştırma ile kent gelişimleri arasında doğrudan ilişkinin olduğu açıktır. Tarih boyunca kentler; ana ulaşırma aksları, su yolları, limanlar, nehirler, verimli tarım arazilerinin bulunduğu yerler, yaylalar v.b yerlere kurulmuştur. Örneğin, tarihi İpek Yolu veya Baharat Yolu gibi önemli yollar üzerinde tarih boyunca birçok şehir kurulmuştur. 15. yüzyılda özellikle deniz ticareti ve ulaşımın gelişmeye başlaması ile büyük liman şehirleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Günümüzde, en klasik örnekler, Londra, Lizbon, Venedik, İstanbul ve Amsterdam şehirleridir. Buharlı gemilerin icadı ile liman kentlerinin sayısı

artmış, mevcut olanlar ise büyümüşür. 19. yüzyıldan önce raylı sistemler, 19. yüzyıl sonunda ise ilk otomobil kullanılmaya başlanmış, 20. yy. başlarında ise uçaklar ortaya çıkmıştır. Giderek teknolojilerin gelişmesi yeni ulaşım araçlarının daha yoğun olarak kullanılması ile ulaşımın bütün yerleşme dokusunu etkileyen sonuçları olmuştur (Adigüzel v.d, 2015).

Yaklaşık 1500 m yükseklikte bulunan Çameli ilçesi'ne, Malazgirt Savaşı'ndan (1071) sonra Türkmen grupları yerleşmiştir. Sonraki yıllarda Karamanlıların bir kısmı buraya yerleşmiş ve bundan dolayı "Karaman" ismi verilmiştir. Mentеше Beyliğinin kurulmasından sonra Çameli ve çevresi onlara bağlı kalmıştır. Osmanlılar zamanında da Mentеше sancağına bağlanmıştır. Cumhuriyet dönemine kadar Çameli, Köyceğiz'e bağlıyken, zamanla bazı esnafın Karaman'a yerleşmeleri nüfusun çoğalmasına neden olmuştur. İlk mescidin burada yapılması ve çevreden cuma namazını kılmak için gelmesi nedeniyle bölgenin "Cuma yanı" olarak adlandırdığı bilinmektedir. Cumhuriyet döneminde çevrenin merkezi haline gelen Karaman, 1930'da nahiye olmuş ve ilk kez Marmaris ve Köyceğiz'e, 1932'de de Acıpayam'a bağlanmıştır. 1953 yılında idari düzenlemeler sırasında Karaman ilçe merkezi olmuştur. Bu arada Çameli'nin ismi de çevresindeki ormanlardan esinlenerek Çameli olarak değiştirilmiştir<sup>1</sup>.

Çameli ilçesinin nüfusu 1955 yılında, 15.779 kişi iken en yüksek değere 21.445 kişi ile 1985 yılında ulaşmıştır. Bu tarihten sonra ilçenin nüfusu göreceli olarak, 2021 yılında, 17.1749 kişiye düşmüştür. İlçe 1990'lı yıllardan itibaren kararlı bir şekilde göç vermeye devam etmektedir (bknz. Şekil 1).



Şekil 1. Çameli ilçesinin nüfus değişimi

Çameli ilçesinin göç vermesinin nedenleri; ilçenin coğrafi yapısı, erişilebilirliğin kısıtlı olması, yeterli derecede üretimin olmaması ve istihdam sorunlarıdır.

Erişilebilirlik konsepti açısından bakıldığında; İlçenin Denizli iline uzaklığı yaklaşık 105 km olup, otomobil ile seyahat süresi, 85 dk'dır. Denizli-Çameli arası ortalama hız 74 km/saattir. Bunların yanında Denizli bağlantısı hariç, ilçenin iki çıkış noktası

<sup>1</sup> <http://www.mootol.com/Denizli/Cameli/tarihi>



bulunmaktadır. Bunlar, yaklaşık 76 km uzaklıktaki Fethiye ilçesi ile Burdur ili Gölhisar ilçesidir. Çameli-Fethiye arası seyahat süresi otomobil ile yaklaşık 80 dk'dır. Çameli-Fethiye arası ortalama hız 57 km/saattir. Gölhisar-Çameli arası yaklaşık 22 km olup, otomobil ile seyahat süresi 32 dk civarındadır. Çameli-Gölhisar yolu ortalama hız 42 km/sa civarındadır. İlçenin gelişimine katkı sağlaması açısından aşağıdaki bazı hususların irdelenmesinde fayda bulunmaktadır. Bunlar;

- Bireyler ve işletmeler için farklı konumlara erişim sağlayarak mümkün olandan daha geniş sosyal ve ekonomik etkileşim yelpazesi oluşturmak;
- Yetersiz ulaşım bağlantılarının güçlendirilerek ekonomik gelişmeye katkı sağlamak; ve
- Altyapıya daha fazla yatırım yaparak, ekonomik büyümeye katkı sunarak kentteki göçü durdurmaya yardımcı olabilmektir.

Yukarıdaki hususlar dikkate alınarak Çameli ilçesi için “ulaşım ve ekonomik kalkınma” ilişkinin açıklanması gerekliliği bulunmaktadır.

## **Ulaştırmanın Ekonomik Kalkınmaya Etkileri**

Ulaştırmanın temel rolü, yolcu ve yük taşımacılığı için erişimi artırarak ticari faaliyetler ile istihdama katkı sunmaktır. Ticari faaliyetler; işletmeler ile pazarları arasındaki bağlantılar olarak tanımlanırken, bireysel ulaşım ise; insanların işyerlerine, okullara ve mağazalara erişiminin sağlanması olarak tanımlanmaktadır.

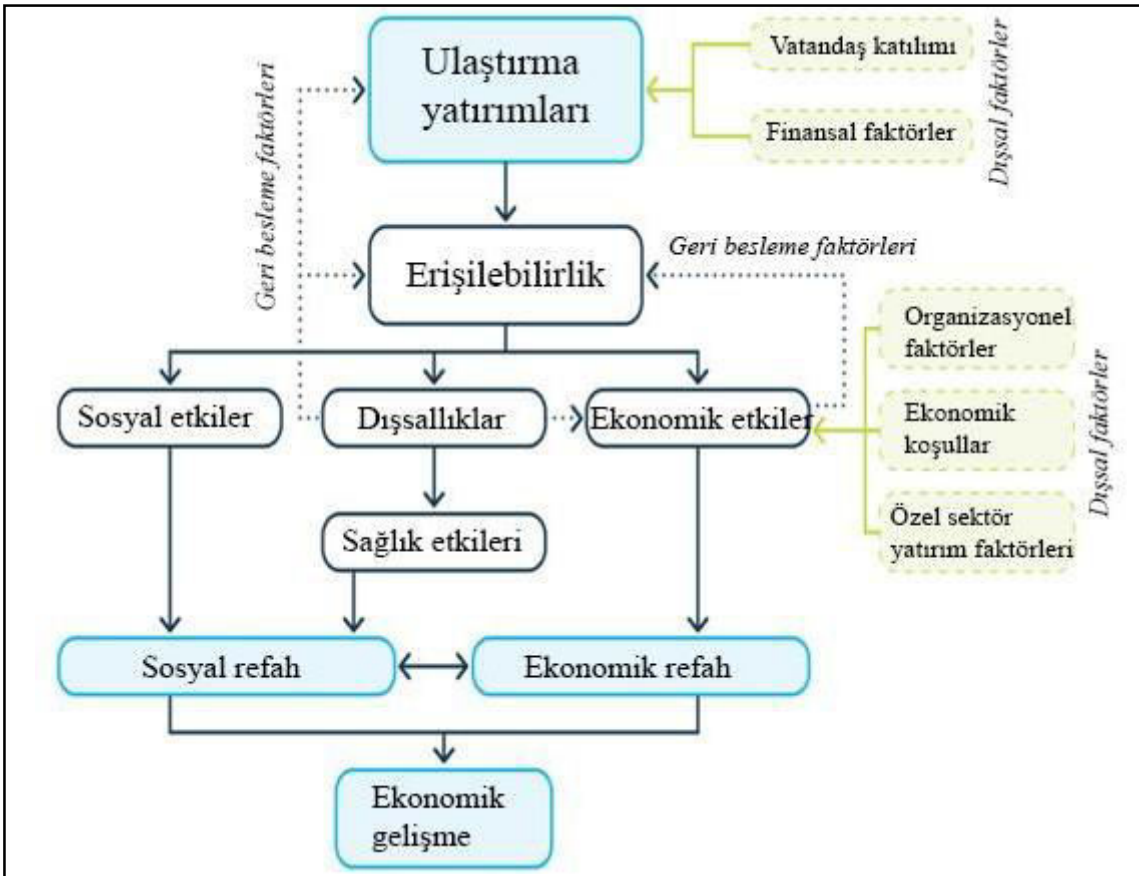
Ulaştırma kendi başına ekonominin önemli bir sektörüdür: Lojistik sektörünü temsilen ulaşım ve depolama faaliyetlerinin GSYİH içindeki payı 2015 yılı itibariyle %12'dir (Topçuoğlu v.d, 2022). Ulaştırma yatırımlarının düzeyi ile ulaşım operasyonlarına yapılan harcamaların miktarı ekonomi üzerinde geniş etkilere sahip olabilir (ulaşım yakıt fiyatları önemli ölçüde arttığında ve diğer mal ve hizmetlere yönelik hane harcamalarının azalmasıyla sonuçlandığında görüldüğü gibi).

Ulaştırma yatırımının doğrudan etkileri, seyahat sürelerini azaltarak, ulaşımın işletme maliyetlerini azaltarak ve ağ içindeki varış noktalarına erişimi artırarak ulaşım süresini ve maliyetlerini azaltmaktır. Taşıma yatırımı, örneğin trafik tıkanıklığı veya kaza riskini azaltarak herhangi bir ekonomik zararı da azaltabilir. Ulaştırma yatırımlarının artan faydaları, geleneksel maliyet-fayda analizi yoluyla ölçülebilir.

Ulaştırma yatırımlarının diğer dolaylı sonuçları da ulaşım projelerinin değerlendirilmesinde dikkate alınmaktadır. Bunlar, üretkenlik üzerindeki etkileri ve ekonomik gelişmenin mekansal modelini içerir. Uzun vadede, ulaşım yatırımları, genel üretkenliği artıran mekansal ve bölgesel etkiler üretebilen, birbiriyle bağlantılı çeşitli ekonomi çapında süreçleri teşvik ederek ekonomik kalkınmaya katkıda bulunmaktadır. Özellikle, iyi ulaşım bağlantıları ve hizmetleri nedeniyle daha düşük maliyetler ve erişilebilirlik, bireysel ulaşım kullanan işletmeler için pazarları genişletir ve tedarikçi girdilerine erişimlerini iyileştirir. Artan erişim ve bağlanabilirlik, uzun vadeli üretkenlik kazanımlarına yol açabilecek ticaret, rekabet ve uzmanlaşma için artan fırsatlar yaratır. Bu değişiklikler, ticaretin önündeki engellerin azaltılmasından elde edilen kazanımlara

ve bundan kaynaklanan fırsatların genişlemesine benzer. Bu nedenle, bu etkilerin meydana geldiği koşulları bilmek, ulaşım yatırımlarından doğabilecek ekonomik faydaları anlamının önemli bir parçasıdır.

Ulaştırma yatırımlarının, çeşitli açılardan değerlendirilebilecek, birbiriyle örtüşen birden fazla ekonomik etkisi vardır. Yatırımların ilk etkileri, hem mekansal olarak hem de zaman içinde ekonomide 'dalgalanma', konut ve endüstriyel konumdaki değişiklikler, diğer alanlara/bölgelere göre; emlak fiyatları, işgücü arz ve talebindeki değişiklikler gösterir. Ekonomik kalkınmaya katkıda bulunan bir unsur olarak, ulaşım altyapısı, doğası gereği, bölge içi ve bölgeler arası ulaşım süresi ve maliyetleri ve dolayısıyla potansiyel olarak hanelerin ve işletmelerin konumu üzerinde önemli etkilere sahiptir. Şekil 2’de ulaşırma yatırımları, finansman, refah ve ekonomik kalkınma arasındaki ilişkileri göstermektedir (Ministry of Transport, 2016).



Şekil 2. Ulaştırma ve ekonomik kalkınma ilişkisi – anahtar bağlantılar

Ulaştırma hizmetleri, ulaşırma altyapısı ile birlikte üretilir ve tüketilir. Taşımacılık sektörünün bir diğer ayırt edici özelliği, işlevinin öncelikle diğer birçok faaliyetin girdisi olmasıdır. Firmalar ürünleri dağıtım merkezlerine ve perakende satış noktalarına taşır; işletmeler çalışanlarını müşteriler, tedarikçiler, düzenleyiciler ve iş arkadaşlarıyla buluşmaya gönderir; insanlar işe ve eğlence amaçlı seyahat ederler. Bununla birlikte, ulaşırma talebi yalnızca türetilmiş bir talep olarak, yani yalnızca büyük ekonomideki yük ve yolcu hareketlerine yanıt olarak ele alınamaz. İyileştirilmiş karayolu erişimi, artan üretkenlik için gerekli (ancak yeterli olmayan) bir ön koşul olup, ulaşım sistemlerindeki iyileştirmeler kentlerdeki büyümeyi teşvik edebilir. Sonuç olarak, ulaşım ve ekonomi arasındaki bağlantı, firmaların öncelikle ulaşım hizmetlerinin tüketicisi (kullanıcısı) olup

olmadığına veya firmaların üretim süreçlerini (veya bu rollerin bir kombinasyonunu) değiştirmek için ulaşımı kullanıp kullanmadığına bağlıdır.

Ulaştırma sistemini kullananların bakış açısından, arzın önemli bir yönü fiyattır. Yani ulaşım sistemini kullanmanın maliyetidir. Kullanıcıya ulaşım maliyeti, geleneksel olarak geliştirilmiş maliyet açısından bakılır. Ulaştırma ekonomisinde geliştirilmiş maliyet, bir yolculuğun parasal ve parasal olmayan maliyetlerinin toplamıdır. Parasal maliyetler, ücretleri, yakıt ve diğer araç işletim maliyetlerini, geçiş ücretlerini vb. içerebilir. Parasal olmayan ana maliyet, seyahatin güvenilirliği, kalitesi ve konfor koşullarından etkilenecek olan yolculuğa ayrılan zamanın değeridir.

Bir yolculuğun geliştirilmiş maliyeti, diğer şeylerin yanı sıra, ulaşım ağındaki trafik miktarına açıkça bağlı olacak ve bu nedenle günün saatine ve konuma göre değişecektir. Diğer mal ve hizmetlerde olduğu gibi, nakliye talebi, kullanıcılar tarafından algılanan maliyetleriyle ters orantılı olacaktır (her zaman fiilen ödenen tam maliyetlerle aynı değildir). Örneğin, algılanan taşıma maliyetleri arttıkça talep genellikle düşer ve bunun tersi de geçerlidir.

Ulaşımı ticari amaçlarla kullanan kişiler için, geliştirilmiş maliyetinde bir artışa yol açan taşımacılık arzındaki bozulma, piyasaya arz edebilecekleri fiyatı yükseltme eğiliminde olacaktır. Benzer şekilde, lojistik arzındaki bir iyileşme, maliyetlerde düşüşe yol açarsa, fiyatı düşürme eğiliminde olacaktır. Lojistik maliyetlerindeki düşüş nihai mal ve hizmetlerin alıcısı tarafından hissedilir.

Ürünlerin dağıtımını ve/veya girdilerin temini için farklı alanların değişen taşıma gereksinimlerine sahip olduğu göz önüne alındığında, taşıma maliyetlerinin düzeyi kasabalar, bölgeler ve hatta ülkeler arasındaki ekonomik faaliyetin ve işletmelerin yerini etkileyebilir. Ulaştırma sistemlerinin arzı çeşitli şekillerde yapılabilir;

- Ulaştırma altyapısının kalitesine veya kapasitesine yapılan eklemeler veya iyileştirmeler;
- Ekonomik durgunluk sırasında, işgücü ve diğer kaynakların yetersiz olduğu durumlarda acil durum uygulamaları;
- Karayolu altyapısının iyi yönetimi (arızaların hızlı giderilmesi, trafik akışlarının iyi yönetimi, mevcut altyapının eksiksiz olarak kullanılmasını sağlayan yeni hizmetler);
- Maliyetlerdeki değişiklikler (örneğin yollar, geçiş ücretleri, park ücretleri, yakıt fiyatları); ve
- Ulaşım hizmetlerinin yönetimine ilişkin düzenlemelerdeki değişikliklerdir.

## **Ulaştırma ve Bölgesel Kalkınma Etkileri**

Gelişmekte olan ülkelerde ulaşım, ekonomik kalkınmada önemli bir rol oynamaktadır. Yüksek kalitede iyi bağlanmış bir ulaşım altyapısı ağının bulunduğu kentlerde, ekonomik büyüme hızlı olacak ve istihdam artarak göç sorunu ortadan kalkabilecektir. Bununla birlikte, ekonomik büyüme potansiyelinin mevcut olduğu ve kapasite kısıtlamalarının olduğu bölgelerde, ulaşım yatırımının eksikliği potansiyel büyümeyi engelleyecektir. Bu durumda kentlerin gelişimini desteklemek için yeni yol, olay erişilebilirlik noktalarına odaklanılarak çalışmalar buna göre yapılmalıdır.

Ulaştırma yatırımı, genellikle, hem "hedef" bölge içinde hem de komşu bölgelere/bölgelerden ulaşım bağlantılarını geliştirerek, ekonomik olarak daha az canlı bölgelerin ekonomisini artırmak için hükümetlerin kullanabileceği etkili bir politika olarak görülmektedir. Erişimin zayıf olduğu az gelişmiş bölgelere yapılan ulaşım yatırımları, bu tür alanların diğer alanlara göre gelişimini beklenen ölçüde artırmayabilir.

- Teorik (modelleme) çalışmalar, gelişmiş ulaşım bağlantılarının daha önce erişimin zayıf olduğu bölgelerde istihdamda önemli artışlarla sonuçlanabileceğini öne sürmektedir. Ancak, gerçekte bu durumun farklı olduğu söylenebilir.
- Genel olarak, ekonomik gerilemenin olduğu bölgelerde; erişilebilirlikteki iyileştirmelerin, bu alanlarda ekonomik toparlanmayı ve büyümeyi teşvik etmek için yeterli bir koşul olmayacağı ve gerekli bir koşul olmayabileceği düşünülmektedir. Güçlü bir ekonominin tek eksik özelliği olduğu durumlarda, ulaşırma yatırımının yalnızca önemli bir fark yaratacağı ileri sürülmektedir (Breheeny 1995). Etkin bir ulaşırma sistemi, malların veya insanların hareketine yönelik bir kısıtlamayı ortadan kaldırırsa, ekonomik büyüme alanı bağlamında ekonomik kalkınmayı desteklemede muhtemelen daha etkili olacaktır.
- Yeni yol yapımı ve/veya mevcut karayolu altyapısının iyileştirilmesi, arazi kullanımını teşvik edecektir. Özellikle, planın yakınındaki arazi parsellerinin (örneğin kavşaklar) yeniden imarına yol açabilirler, bu da belirli ticari gelişim türleri için cazip olacaktır.

### Çameli ilçesi Karayolu Durumu ve Ekonomik Kalkınma

Denizli iline bağlı Çameli ilçesi, İl merkezine en uzak ilçelerden birisidir. Şekil 3'te Denizli ilinin ilçelere bağlı olduğu Devlet ve il yolları verilmiştir. Devlet yolu ile bağlı olan, Çivril, Sarayköy, Acıpayam, Bozkurt, Çardak, Honaz, Buldan, Tavas, Kale, Serinhisar, sosyo-ekonomik açıdan gelişmiş ilçeler konumunda iken, İl yolu ile bağlı olan, diğer ilçeler, gelişmişlik açısından daha zayıf konumdadır. Çameli ilçesinin Denizli iline bağlantısı Acıpayam-Antalya yolu üzerindeki Çameli kavşağına kadar D585 nolu devlet yolu ise sağlanmaktadır. Bu noktadan itibaren İl yolu ile Çameli merkezine erişim sağlanmaktadır.



Şekil 3. Denizli ili karayolu haritası<sup>2</sup>

<sup>2</sup> <https://www.binbirkanal.com/denizli-haritasi>

Çameli yolu, Acıpayam ilçesinden Antalya yönüne giderken, Aynes kavşağı olarak adlandırılan kısımdan başlayarak il yolunu kullanarak Çameli ilçesine ulaşmaktadır. Çameli il yolunun yapım tarihçesi oldukça eskilere dayanmaktadır. 1950'li yıllardan itibaren, ilçenin İdari yapısının değişmesi ile, Acıpayam Çameli yolu (Dedebağ-Aliveren-Çameli arası) ile Çameli-Fethiye yolu yatırım planlarına alınarak tamamlanması istenmiş ancak, Denizli-Çameli-Fethiye yolu günümüzde hala tümüyle tamamlanamamıştır. Şekil 4'ten görülebileceği üzere, Cumhuriyet senatosunun B:43, 22.2.179 tarihli tutanağında; Denizli-Acıpayam-Çameli-Fethiye yolunun etaplarının yatırımında olduğu belirtilmiştir.

C. Senatosu	B : 43	22 . 2 . 1979	O : 1
<p style="text-align: center;">TC</p> <p>Bayındırlık Bakanlığı 16 . 2 . 1979</p> <p>Karayolları Genel Müdürlüğü</p> <p>Plan Pr. D. Bşk.</p> <p>Plan F.H.Md.53.D.276/Gn-0788</p> <p style="text-align: center;">Konu : Denizli Senatörü Dr. Baha Akşit'in soruları,</p> <p style="text-align: center;">Cumhuriyet Senatosu Başkanlığına</p> <p>İlgi :</p> <p>1. 29 . 1 . 1979 gün 17644 - 7073 - 7/1050 sayılı yazınız,</p> <p>2. 13 . 2 . 1979 gün 276/gn - 0554 sayılı yazımız.</p> <p>Cumhuriyet Senatosu Denizli Üyesi Dr. Baha Akşit'in Denizli ilini bazı ilçelere ve illere bağlayan yolların yapımına dair Bakanlığımıza yönelttiği yazılı sorusunda yer alan konularla ilgili cevaplar ilişikte sunulmuştur.</p> <p>Bilgilerinize arz ederim.</p> <p style="text-align: right;">Şerafettin Elçi Bayındırlık Bakanı</p> <p>Cumhuriyet Senatosu Denizli Üyesi Dr. Baha Akşit'in yazılı sorusuna verilen yanıtlar</p> <p>1. Denizli - Tavas - Kale - Muğla - Gökova yolunun Muğla - Kale arası Karayolları Genel Müdürlüğü 1979 yılı yatırım programının Devlet yolları yol yapımı ve onarımı bölümündedir.</p> <p>Uzunluğu 60 km. yaklaşık proje bedeli 300 milyon TL. olan bu yola 1979 yılı için 35 milyon TL. ayrılmış ve yapım çalışmalarının 1982 yılında bitirilmesi programlanmıştır.</p> <p>Yolun, Muğla geçişini de kapsayan 07000 - 6+000 arasının projesi yapılmış ve inşaatı bölgesince ihale edilmiştir. Geri kalan kısmın proje çalışmalarına 1979 yılında devam edilecektir.</p> <p>Güzergâhın, (Denizli - Acıpayam) ayr. - Tavas arası, asfalt yenileme programındadır.</p> <p>2. Denizli - Acıpayam - Çameli - Fethiye yolu 3 ayrı proje halinde programdadır.</p> <p>I - Denizli - Acıpayam :</p> <p>Uzunluğu 62 km. yaklaşık proje bedeli 173 500 000 TL. dir. 1979 yılı için 10 milyon TL. ayrılmış ve yapım - onarım çalışmalarının 1983 yılında tamamlanması programlanmıştır.</p> <p>II - Ayr. - Çameli - Muğla HD :</p> <p>Uzunluğu 74 km. yaklaşık proje bedeli 100 milyon TL. dir. 1979 yılı için 18 milyon TL. ödenek ayrılmış ve yapım - onarım çalışmalarının 1981 yılında tamamlanması programlanmıştır.</p>	<p>III - Fethiye ayr. - Üzümlü - Çameli HD :</p> <p>Uzunluğu 37 km. yaklaşık proje bedeli 65 milyon TL. dir. 1979 yılı için 15 milyon TL. ayrılmış ve yapım - onarım çalışmalarının 1983 yılında tamamlanması programlanmıştır.</p> <p>3. Denizli - Tavas ayrımı - Acıpayam yolu, «Denizli - Acıpayam» proje adı ile 1979 yatırım programındadır.</p> <p>Program bilgileri 2 nci maddede verilen bu yolda etüt proje çalışmaları sürdürülmektedir. 1979 yılında projesi biten kesimlerde yapım çalışmalarına devam edilecektir. Yol inşaatının 1983 yılında tamamlanması programlanmıştır.</p> <p>4. Denizli - Kızılhisar - Tefenni - Korkuteli - Antalya yolunun Acıpayam - Tefenni arası çok arızalı bir kesimden geçtiğinden ağ değişikliği yapılmış, Acıpayam ilçesi, Çavdır ve Söğüt üzerinden Korkuteli'ye bağlanmıştır.</p> <p>Bu güzergâhla ilgili olarak 1979 yatırım programında 3 ayrı proje yer almaktadır.</p> <p>I - 2. Bl. Hd. - Çavdır - Söğüt :</p> <p>Uzunluğu 42 km. yaklaşık proje bedeli 98 milyon TL. dir. 1979 yılı için 20 milyon TL. ödenek ayrılmış ve yapım - onarım çalışmalarının 1981 yılında tamamlanması programlanmıştır.</p> <p>II - Korkuteli - Kızılcaadağ - Burdur il Hd. :</p> <p>Uzunluğu 41 km. yaklaşık proje bedeli 80 milyon TL. dir. 1979 yılı için 25 672 000 TL. ödenek ayrılmış ve yapım - onarım çalışmalarının 1981 yılında bitirilmesi programlanmıştır.</p> <p>III - Tefenni - Çavdır :</p> <p>Uzunluğu 36 km. yaklaşık proje bedeli 100 milyon TL. dir. 1979 yılı için 1 000 000 TL. ödenek ayrılmış ve yapım - onarım çalışmalarının 1981 yılında bitirilmesi programlanmıştır.</p> <p>Ayrıca, il yolları ağına devredilen Korkuteli - Tefenni yolunun ise 17 km. lik kısmının 1979 yılında asfaltlanması programlanmıştır.</p> <p>5. Denizli - Dinar yolundaki sekiz eşdüzey kavşakta üst geçit yapılması konusunda gerekli hazırlık çalışmaları devam etmektedir.</p> <p>Bu geçitlerden dördünün plankotesi hazırlanmıştır. Diğer ilgili kuruluş yetkilileri ile birleşik çalışmalar yapılmakta ve projeleri hazırlanmaktadır. Geri kalan dört geçit için plankote çalışmalarına devam edilmektedir.</p> <p>Denizli - Dinar yolunun Denizli - Çardak arası aynı proje adı ile 1979 yılı yatırım programındadır.</p> <p>Uzunluğu 38 km. yaklaşık proje bedeli 80 milyon TL. olan bu yola 1979 yılı için 30 milyon TL. ödenek</p>		

I: Denizli Acıpayam yolu'nun 1983 yılında tamamlanması planlanmış ve günümüzde bu yol 2x2 bölünmüş Devlet yolu olarak hizmetini sürdürmektedir.

II: Ayr (Çameli ayrımı)-Çameli yolu: uzunluğu 74 km, yaklaşık proje bebeli 100 milyon TL, olup 1979 yılı için 18 milyon Tl ödenek ayrılmış ve 1981 yılında tamamlanması planlanmıştır. Bu yolun Ayr. (Aynes Kavşağı) - Çameli arasındaki, Dedebağ-Aliveren Çameli yolu kısmı ancak 2017 yılında hizmete açılabilmiştir. Ayr. (Aynes Kavşağı)-Dedebağ arası yol çalışmaları halen devam etmektedir.

Şekil 5'te Çameli-Fethiye yolu ile ilgili olarak meclis başkanlığına verilen soru önergesi bulunmaktadır. Verilen cevapta 1990 yılında projelerin tamamlanmadığı belirtilmektedir.

T.B.M.M.

B : 68

1 . 4 . 2004

O : 2

**DENİZLİ MİLLETVEKİLİ  
SAYIN MUSTAFA GAZALCI  
T.B.M.M. 7/2119 ESAS SAYILI  
YAZILI SORU ÖNERGESİNE  
DAİR SORULAR VE CEVAPLAR**

**SORULAR :**

- 1- 7 Mart 2004 tarihinde bu yolun yapımının başlanması için bir tören yapılacağı doğru mudur?
- 2- Bu yolla ilgili size yönelttiğim soruya 17 Nisan 2003 tarih ve B.09.0.ÖKM.0.00.00.00/554 sayı ile verdiğiniz yazılı yanıtta "ÇAMELİ-FETHİYE: 81 km. uzunluğundaki yolun projesi mevcuttur. Söz konusu yol Yatırım Programında yer almamaktadır. Yatırım Programına alınarak yeterli ödenek sağlanması durumunda yapım çalışmalarına başlanabilecektir" diye belirtmişsiniz. Bu durum değişmiş midir?
- 3- 29 Ocak 2004 tarih ve B091TCK0140/04 sayılı Denizli Valiliği'ne gönderdiğiniz yazıyla "Karayolları Genel Müdürlüğüne yapılacak olan bölünmüş yol inşaatında uygulanacak usul ve esaslar hakkındaki 5003 sayılı Kanun gereği"ne göre yapılacağı belirtilmektedir. Bu durum doğru mudur?
- 4- Acıpayam-Çameli-Fethiye yol yapım başlama töreni Yerel Seçimlerin hemen öncesine gelmesi bir rastlantı mıdır? Yoksa propaganda amacı mı taşımaktadır?
- 5- Yerel Seçimlerden sonra yol tamamlanuncaya kadar çalışmalar aralıksız sürecek midir?
- 6- Yaklaşık olarak bu yolun bitirilme tarihi nedir?

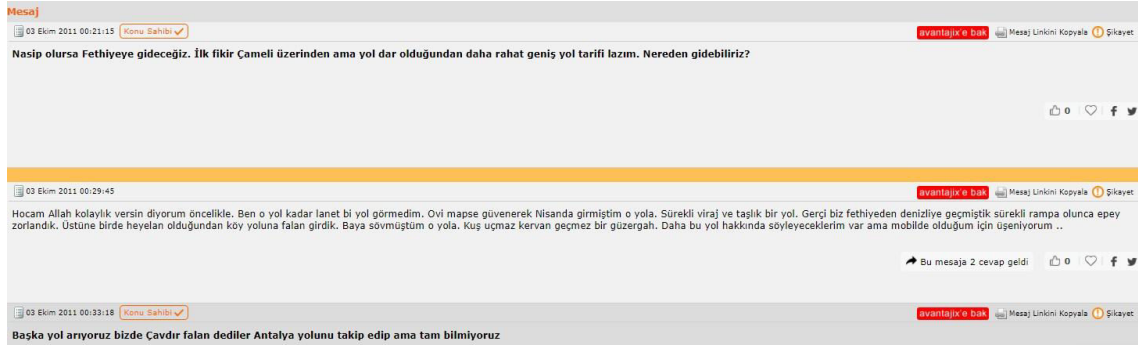
**CEVAPLAR :**

Karayolları 2. Bölge ve kısmen 13.Bölge Müdürlüğü hudutları içerisinde bulunan Acıpayam-Çameli-Fethiye yolu işinin projesi 1990'lı yıllarda tamamlanmış olup, bu tarihten sonra 0+000 ile 10+400 arasında kamulaştırması olan kesimlerde kamulaştırma çalışmaları da tamamlanmıştır. Mart 2004 tarihinden itibaren yolun trafiğe açık tutulabilmesi için Acil Eylem Planı kapsamında birleştirilmiş makine parkı ile belirtilen kesimlerde çalışmalara başlanılmıştır. Yukarıda belirtilen kesimlerde sanat yapıları ihalesi 13 Nisan 2004 tarihinde yapılacaktır. Program ödeneği global projeler ödeneğinden karşılanacaktır.

Şekil 5. Çameli-Fethiye Yolu projelerinin durumu



2022 yılı itibari ile Dedebağ-Çameli-Kirazlıyayla arası hariç bu yol hala tümüyle tamamlanamamıştır. Her ne kadar, Denizli'den Fethiye'ye gidecek otomobil yolcuları için Denizli-Çameli-Fethiye güzergahı en kısa yol olarak gözükse de, il yolunun yol geometrik standartlarının düşük olması, işletme hızının Çameli-Fethiye arsında 50 km/sa'ler civarına düşmesi bu yolun kullanım tercihini azaltmaktadır. Konu ile ilgili olarak bazı yorumlar Şekil 6'da verilmiştir. Şekil'den görülebileceği üzere, Çameli-Fethiye yolunun geometrisi hakkındaki olumsuz yorumlar bu yolun tercih edilmeme nedenlerinin başında gelmektedir.

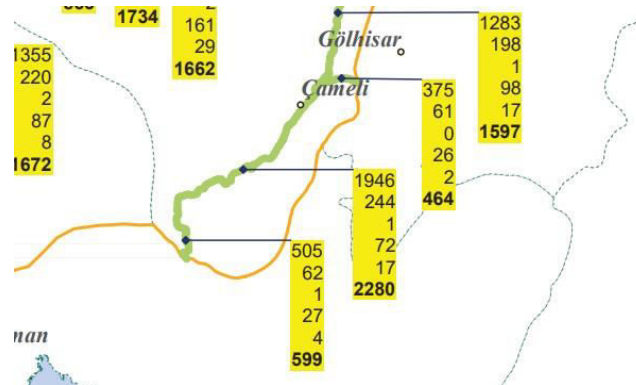


Şekil 6. Çameli-Fethiye yolu ile ilgili bazı yorumlar<sup>3</sup>

### Çameli-Fethiye Yolunun Önemi

Yaklaşık 170 bin nüfus ile Muğla iline bağlı Fethiye ilçesi ülkemizin ve dünyanın turizm merkezlerinden birisidir. Turizm amaçlı olarak Denizli bölgesinin denize en yakın kıyılarından birisi Fethiye ilçesidir. Denizli merkezde yaşayan vatandaşların bir kısmının Fethiye ilçesinde yazlıklarının olduğu bilinmektedir. Denizli'den Fethiye'ye gidecek ve/veya Fethiye'den Denizli'ye dönecek otomobil sahipleri, tercihlerinin Denizli-Acıpayam-Çavdır-Söğüt-Seydikemer-Fethiye yolu olarak kullanılmaktadır. Oysa bu güzergâhı kullanan yolcuların Denizli-Çameli-Fethiye güzergâhını tercih etmelerinin sağlanması, Çameli ilçesinin ekonomik kalkınmasına katkı sağlayacaktır. Bu noktada aşağıdaki analizler yapılmıştır.

Bilindiği üzere- Çameli yolu 2017 yılında yeni güzergâhında il yolu olarak hizmete başlamıştır. Şekil 7'de Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından yapılan 2019 yılı Yıllık Ortalama Günlük (YOGT) sayımı verilmiştir (KGM 2022).



Şekil 7. Çameli yolu YOGT sayım noktaları

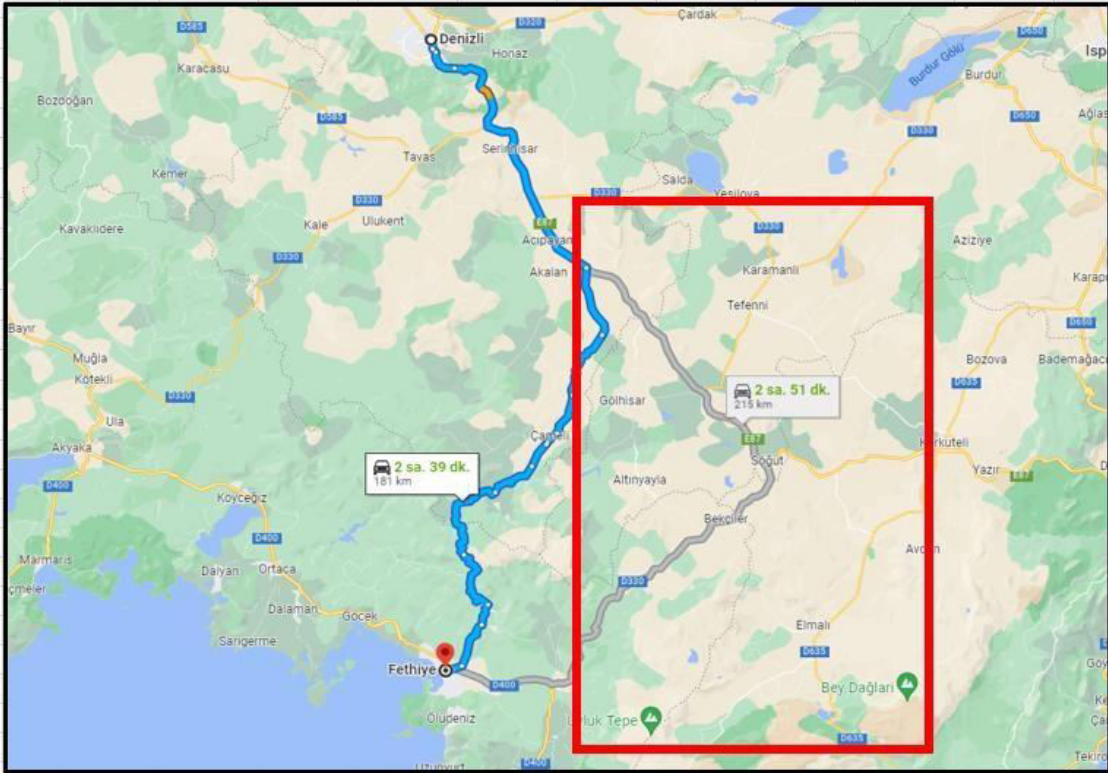
<sup>3</sup> <https://forum.donanimhaber.com/beyler-denizli-fethiye-yolunu-bilen-gelsin--53286702>

Tablo 1’de Aynes-Kavşağı-Çameli yolunun açılmadan önceki ve açıldıktan sonraki trafik değişimi görülmektedir. 2016 yılında, Dedebağ- Çameli arasındaki YOGT değeri 1141 taşıt/gün iken bu değer yeni yolun açılması ile birlikte %11 artışla 1597 taşıt/gün değerine çıkmıştır. Çameli-Fethiye yönünde ise trafik hacmi %23 civarında artmıştır Ancak bu trafik ilçe içi trafik olarak görülebilir. Çünkü-Çameli-Fethiye sınırında trafik hacminde ciddi bir değişim görülmemiştir. Gölhisar yolunda ise trafik hacmi 500 taşıt/gün civarındadır. Bunların yanında, Denizli-Fethiye arasında kullanılan Söğüt-Seydikemer arasındaki D350-1 nolu Devlet yolundaki trafik hacmi 2016 yılında 5967 taşıt/gün iken 2019 yılında %29 artışla 7722 taşıt/güne çıkmıştır (KGM, 2022).

Tablo 1. Aynes-Kavşağı-Çameli yolunun açılmadan önceki ve açıldıktan sonraki trafik değişimi

Dilim No	Uzunluk (km)	Başlangıç Tanımı	Son tanımı	2016	2019	Artış oranı
2	28 (33)	Dedebağ	Çameli	1441	1597	11
3	31	Çameli	Karabayır	1857	2280	23
4	10	Karabayır	Muğla il sınırı	448	599	34
0	6	Gölhisar-Çameli	Çameli	457	464	2

Çameli ilçesinin hareketliliğinin artırılması ve ekonomiye olumlu katkı vermesi açısından Denizli-Acıpayam-Çameli-Fethiye yolunun geometrik standartlarının yükseltilerek işletme hızına bağlı olarak seyahat Sürelerinin azaltılmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Bu kapsamda, Denizli-Acıpayam-Çavdır-Söğüt-Fethiye güzergâhını kullanan yolcuların Çameli güzergâhına saptırılması uygun olacaktır. Denizli-Fethiye arası yol güzergâhları Şekil 8’de verilmiştir.



Şekil 8. Denizli-Fethiye arası yol güzergâhları



Tablo 2’de Denizli-Fethiye arası güzergâh özellikleri verilmiş olup, Denizli-Söğüt-Fethiye güzergâhı 215 km uzunluğunda olup seyahat süresi 2 saat 51 dk’dır. Çameli Fethiye güzergâhı 181 km uzunluğunda olup ortalama hız 68 km/saat civarındadır.

Tablo 2. Güzergâh özellikleri

Denizli-Söğüt-Fethiye Güzergahı					
Güzergah Uzunluğu (km)					215
Seyahat Süresi (dk)	Otomobil	OYTT	Otobüs	Kamyon	Treyler
	171	177	184	184	193
Ortalama Hız (km/sa)	Otomobil	OYTT	Otobüs	Kamyon	Treyler
	75	73	70	70	67
Yıllık Ortalama Günlük Trafik (YOGT)	Otomobil	OYTT	Otobüs	Kamyon	Treyler
	6.344	507	33	352	486
Alternatif Güzergah (Denizli-Çameli-Fethiye)					
Güzergah Uzunluğu (km)					181
Seyahat Süresi (dk)	Otomobil	OYTT	Otobüs	Kamyon	Treyler
	160	167	175	181	194
Ortalama Hız (km/sa)	Otomobil	OYTT	Otobüs	Kamyon	Treyler
	68	65	62	60	56
Not: Mevcut otomobil hızı 68 km/sa					

Yukarıdaki veriler kullanılarak, alternatif güzergâh olarak adlandırılan Denizli-Çameli-Fethiye yolunun geometrik özelliklerinin iyileştirilmesi sonucu güzergâh 1’den ne kadar bir trafik sapacağı 3 senaryo altında değerlendirilmiştir. Senaryolar Tablo 3’te verilmiştir.

Tablo 3. Denizli-Çameli-Fethiye yolu tercih edilme durumu senaryoları

Senaryo 1: Denizli-Çameli-Fethiye Güzergahında Ortalama Hızın 75 km/sa olması durumu
Senaryo 2: Denizli-Çameli-Fethiye Güzergahında Ortalama Hızın 85 km/sa olması durumu
Senaryo 3: Denizli-Çameli-Fethiye Güzergahında Ortalama Hızın 95 km/sa olması durumu

Denizli-Çameli-Fethiye güzergâhının geometrik koşullarının iyileştirilmesi ile artacak olan ortalama hıza bağlı Denizli-Söğüt-Fethiye güzergâhından ne kadar bir sapma olacağı “sapma eğrileri” yardımıyla hesaplanmıştır. Tablo 4’te senaryolara bağlı hesaplanan sapma miktarları verilmiştir. Ortalama hızın 75 km/sa olması durumunda Çameli güzergâhına otomobillerin yaklaşık %68’i, hızın 85 km/sa olması durumunda otomobillerin %79’u ve bölünmüş yol olması durumunda ise otomobillerin yaklaşık %85’ Çameli güzergâhını kullanacaktır. Trafik hacminin artması, Çameli ilçesi ve hinterlandındaki ekonomik hareketliliğin olumlu yönde etkilenmesine neden olacağı açıktır. Benzer şekilde, diğer taşıt türlerinden de Çameli güzergâhına ciddi saptamaların olacağı hesaplanmıştır.

Tablo 4. Senaryolara bağlı sapma oranları

Denizli-Söğüt Fethiye Güzergahından Denizli-Çameli-Fethiye Güzergahına Sapma Oranları			
TÜR	SENARYO-1 (75 km/sa)	SENARYO-2 (85 km/sa)	SENARYO-3 (95 km/sa)
Otomobil	68%	79%	85%
OYTT	68%	77%	83%
Otobüs	57%	60%	63%
Kamyon	71%	78%	83%
Treyler	68%	77%	83%

## Sonuç ve Öneriler

Bu çalışmada, ulaştırma sistemlerinin ekonomik etkileri araştırılarak, Çameli ilçesindeki göçün durdurulabilmesi ya da tersine çevrilebilmesi için karayolu bağlantılarının öneminden bahsedilmiştir. Çalışmada aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

1. Çameli ilçesi Denizli ilinin en uzak ilçelerinden birisi olup 2000’li yıllardan itibaren ciddi oranda göç vererek nüfus kaybı yaşamaktadır. Kentin sosyo-ekonomik yapısına bakıldığı zaman göreceli olarak Denizli ilinin diğer ilçelerine göre zayıf konumdadır. Bunların nedenlerinin en başında ekonomik yapısı güçlü olan ilçelerin Devlet yolu erişimi olduğu, zayıf olanların ise İl yolları üzerinde olmasıdır.
2. Çameli; Denizli’nin diğer ilçeleri ile karşılaştırıldığında en zayıf karayolu bağlantısına sahip ilçelerden birisi konumundadır. Ancak, ilçenin önünde karayolu bağlantılarının güçlendirilmesi anlamında ciddi bir fırsat bulunmaktadır. Bu fırsat, ilçenin bir turizm ve tarım merkezi olan Fethiye ilçesi olup karayolu bağlantısının geometrik özellikleri düşük standartlı olduğu için yol kullanıcıları tarafından tercih edilmemektedir. 1950’li yıllardan itibaren, yukarıda belgeleri verildiği üzere, yatırım planları içerisinde bulunan Çameli Fethiye yolu 2022 yılı itibari ile hala bitirilememiştir.
3. İlçedeki ekonomik hareketliliğin artırılabilmesi için Denizli (Acıpayam yol ayrımından itibaren) Çameli Fethiye yolunun geometrik standartlarının yükseltilerek seyahat süresinin azaltılması ve mevcut 68km/sa ortalama hızın kısa vadede 75 orta vadede 85 ve uzun vadede 95 km /saate çıkarılması gerekmektedir. Seyahat süresinin düşürülmesi ve ortalama hızın artırılması ile Denizli-Söğüt-Fethiye güzergâhı kullanan otomobil sahiplerinin yaklaşık %80’in Çameli güzergâhını kullanacakları için İlçenin ekonomisine olumlu katkı sağlayacaklardır.
4. Dedebağ-Aliveren-Çameli yolunun 2017 yılında hizmete açılması ile 4 yıllık süreçte ortalama trafik hacmi%11 artmış olup, bu trafiğin sapan trafik değil doğan trafik olduğu bulunmuştur.
5. Kentin gelişebilmesi ve göçün durdurulabilmesi için üç yönde (Çameli-Denizli; Çameli-Fethiye; Çameli-Göhlisar) karayolu aksının güçlendirilmesi zorunluluk haline gelmiştir.
6. Yukarıda sıralanan önerilerin hayata geçirilmesinin ardından Çameli’nin gerek tarım/hayvancılık ürünlerinin gerekse de yayla turizmi imkanlarının bölge ve yurt geneline tanıtılması ve sunulması kolaylaşacaktır. Böylelikle yörenin ekonomik kalkınması noktasında önemli yol katedilmesi mümkün olabilecektir.

## Kaynaklar

Adıgüzel, F., Torođlu, E., Kaya., ö, (2015). Kentsel Gelişme İle Ulaşım İlişkisi: Adana Örneği. *Turkish Studies International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 10/6 Spring 2015, p. 27-46 DOI Number: http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.8109 ISSN: 1308-2140, Ankara-Turkey.*

KGM, (2022), Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik ve Ulaşım Bilgileri.

Ministry of Transport, (2016), Contribution of transport to economic development Economic development and transport Project, New Zeland.

Topçuoğlu, Ö., Bozkurt, E., Efeođlu, R., Yazıcılar., F. G., (2022); Türkiye’de Lojistik Sektörünün Ekonomiye Katkısı: Bir Etkinlik Analizi

Youtube Link: <https://www.youtube.com/watch?v=SeAIPXkP8U>