

EKONOMİ VE KENTLEŞME
ECONOMY AND URBANIZATION

4

ULUSLARARASI
KENT
ARAŞTIRMALARI
KONGRESİ

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON URBAN STUDIES
16-18 EKİM 2019
OCTOBER, 16-18 2019

PROCEEDING BOOK
BİLDİRİLER KİTABI

**IV. ULUSLARARASI
KENT ARAŞTIRMALARI KONGRESİ**

16-17-18 Ekim 2019

Ankara

Bildiriler Kitabı

Editörler

Pınar obanyılmaz Öztürk

Emir Osmanoğlu

İdealkent Yayınları

TEPAV- Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı

Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi (4.: 2019: Ankara)

4. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi

1. Kent-Türkiye- Kongre 2. Kent ve Ekonomi – Türkiye-Kongreler I. Altunoğlu, Mustafa II. Geniş, Şerife III. Çelik, Zafer IV.Dizi: İdealkent Yayınları

Yayın Yönetmeni: Emir Osmanoğlu

Editörler: Emir Osmanoğlu, Pınar Çobanyılmaz Öztürk

Dizgi-Mizanpaj: Özgür Tülebağa

Kapak: Seda Tokuroğlu

ISBN: 978-605-68927-7-6

Tüm hakları saklıdır. Yayıncı izni olmadan, kısmen de olsa fotokopi, film vb. elektronik ve mekanik yöntemlerle çoğaltılamaz.

KAE - Kent Araştırmaları Enstitüsü

Nasuh Akar Mah. 1403. Cad. No.10/5. Balgat/Çankaya/ANKARA

Tel: +90 312 285 53 59 Faks: +90 312 285 53 59

TEPAV-Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı

Söğütözü, Söğütözü Cd. No:43, 06510 Çankaya/Ankara

Tel: +90 312 292 55 00 Faks: +90 312 292 5555

DÜZENLEME KURULU*

Aktan Acar, (TOBB ETÜ, Türkiye)
Asmin Kavas, (TEPAV, Türkiye)
Aysu Uğurlar, (Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Türkiye)
Ceyda Altunay Demir, (TEPAV, Türkiye)
Duygu Hazal Simser, ODTÜ, Türkiye
Elif Helvacı, (ADAMOR ve Kent Araştırmaları Enstitüsü, Türkiye)
Emir Osmanoğlu, (Kent Araştırmaları Enstitüsü, Türkiye)
Hasan Bozgeyikli, (Selçuk Üniversitesi, Türkiye)
Hazel Özge Doğan, (ADAMOR ve Kent Araştırmaları Enstitüsü, Türkiye)
Kamile Batur, (Viyana Teknik Üniversitesi, Avusturya)
Leyla Alkan, (Gazi Üniversitesi, Türkiye)
Mustafa Altunoğlu, (Anadolu Üniversitesi, Türkiye)
Orçun İmga, (Polis Akademisi, Türkiye)
Özgür Demir, (TEPAV, Türkiye)
Pınar Çobanyılmaz Öztürk, (ADAMOR ve Kent Araştırmaları Enstitüsü, Türkiye)
Seda Tokuroğlu, (ADAMOR ve Kent Araştırmaları Enstitüsü, Türkiye)
Selda Bal, (ADAMOR ve Kent Araştırmaları Enstitüsü, Türkiye)
Selvet Çetin, (Kent Araştırmaları Enstitüsü, Türkiye)
Şara Yalçın, (TEPAV, Türkiye)
Şerife Geniş, (Adnan Menderes Üniversitesi, Türkiye)
Tarkan Zengin, (Türkiye Yazarlar Birliği, Türkiye)
Yakup Peker, (TEPAV, Türkiye)
Yusuf Sunar, (ADAMOR ve Kent Araştırmaları Enstitüsü, Türkiye)
Zafer Çelik, (Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Türkiye)

ONUR KURULU*

Prof. Dr. Güven Sak
Prof. Dr. İlhan Tekeli
Prof. Dr. Şükrü Karatepe

BİLİM KURULU*

A.Kemal Bayram, (Marmara Üniversitesi, Türkiye)
Abdurrahman Mohammed, (Antalya Bilim Üniversitesi, Türkiye)

Aksu Akçaoğlu, (Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Türkiye)
Alev Erkilet, (İstinye Üniversitesi, Türkiye)
Alim Arlı, (İstanbul Şehir Üniversitesi, Türkiye)
Aliye Ahu Akgün, (İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye)
Aslı Akay, (Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Türkiye)
Ayşe Çağlar, (Max Planck Enstitüsü, Almanya)
Ayşe Çolpan Kavuncu, (Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Türkiye)
Betül Duman, (Yıldız Teknik Üniversitesi, Türkiye)
Burak Büyükcivelek, (ODTÜ, Türkiye)
Coşkun Taştan, (Polis Akademisi, Türkiye)
Çiğdem Varol, (Gazi Üniversitesi, Türkiye)
Derya Oktay, (Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Türkiye)
Didem Kılıçkırın, (Kadir Has Üniversitesi, Türkiye)
Eduardo Mosquera Adell, (Sevilla Üniversitesi, İspanya)
Elif Alkay, (İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye)
Emel Özcanlı Akın, (Atılım Üniversitesi, Türkiye)
Emine Ferhan Gezici Korten, (İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye)
Emine Köseoğlu, (Fatih Sultan Mehmet Üniversitesi, Türkiye)
Erbay Arıkboğa, (Marmara Üniversitesi, Türkiye)
Faranak Miraftap, (Illinois Urbana-Champaign Üniversitesi, ABD)
Filiz Kartal, (Ankara Üniversitesi, Türkiye)
Fuat Güllüpınar, (Anadolu Üniversitesi, Türkiye)
Göktuğ Morçöl, (Pennsylvania State Üniversitesi, ABD)
Gülden Erkut, (İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye)
Gülşen Özaydın, (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Türkiye)
H. Çağatay Keskinok, (ODTÜ, Türkiye)
H. İbrahim Düzenli, (Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, Türkiye)
H. Sevgi Zengin, (Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, Türkiye)
Hakan Olgun, (Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Türkiye)
Hatice Ayataç, (İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye)
İftekhar Amin, (Dallas Kuzey Teksas Üniversitesi, ABD)
İbrahim Yenen, (Kastamonu Üniversitesi, Türkiye)
İclal Dinçer, (Yıldız Teknik Üniversitesi, Türkiye)
İlkay Özdemir, (Karadeniz Teknik Üniversitesi, Türkiye)
İnci Basa, (ODTÜ, Türkiye)
İsmail Bircan, (Atılım Üniversitesi, Türkiye)
İsmet Kılınçaslan, (emekli)
Judit Bodnár, (Orta Avrupa Üniversitesi, Macaristan)
Kemal Görmez, (Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Türkiye)

Kerem Yavuz Arslanlı,(İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye)
Köksal Alver, (İstanbul Üniversitesi, Türkiye)
Lütfi Sunar, (İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Türkiye)
Markus Ottersbach, (TH Köln Üniversitesi, Almanya)
Mehmet Tunçer, (Çankaya Üniversitesi, Türkiye)
Michael Goldman, (Minnesota Üniversitesi, ABD)
Murat Erdoğan, (Türk-Alman Üniversitesi, Türkiye)
Murat Gül, (İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye)
Murat Güvenç, (Kadir Has Üniversitesi, Türkiye)
Murat Şeker, (İstanbul Üniversitesi, Türkiye)
Murat Şentürk, (İstanbul Üniversitesi, Türkiye)
Müge Akkar Ercan, (ODTÜ, Türkiye)
Necibe Aydan Sat, (Gazi Üniversitesi, Türkiye)
Neslihan Demirtaş-Milz, (Regensburg Üniversitesi, Almanya)
Ö. Burcu Özdemir Sarı, (ODTÜ, Türkiye)
Ömer Faruk Gençkaya, (Marmara Üniversitesi, Türkiye)
Özlem Sert, (Hacettepe Üniversitesi, Türkiye)
Petra Wiedemann, (TH Köln Üniversitesi, Almanya)
Petra Y. Kuppinger,(Monmouth Koleji, ABD)
Ruşen Keleş, (Ankara Üniversitesi, Emekli, Türkiye)
Savaş Zafer Şahin, (Atılım Üniversitesi, Türkiye)
Serap Kayasü, (ODTÜ, Türkiye)
Sevinç Bahar Yenigül, (Gazi Üniversitesi, Türkiye)
Stanley R. Ingman, (Kuzey Teksas Üniversitesi, ABD)
Şebnem Hoskara, (Teksas Üniversitesi San Antonio, ABD)
Şükrü Karatepe, (TCCB, Türkiye)
Tayyibe Nur Çağlar, (TOBB ETÜ, Türkiye)
Tolga Levent, (Mersin Üniversitesi, Türkiye)
Tolga İslam, (Yıldız Teknik Üniversitesi, Türkiye)
Tuna Kuyucu (Boğaziçi Üniversitesi, Türkiye)
Ulaş Sunata, (Bahçeşehir Üniversitesi, Türkiye)
Yeşeren Eliçin Arıkan, (Galatasaray Üniversitesi, Türkiye)
Zeynep Yılmaz Bayram, (Karadeniz Teknik Üniversitesi, Türkiye)

*İsme göre alfabetik sırada

İçindekiler

- 15 *Zafer Şahin*
Takdim
- 17 *Büşra Durmaz - Serap Kayasü*
Ankara'da Yer Seçen Yaratıcı Endüstrilerin Üretim Dinamiklerini ve İlişki Ağlarını Sorgulamak, ve Bu Endüstrilerin Mekan Üzerindeki Etkilerini Değerlendirmek
Questioning the Production Dynamics and Relationship Networks of Creative Industries that Choose Their Location in Ankara, and Evaluating the Effects of These Industries on Space
- 34 *Burcu Yanar - Gülden Erkut*
Belirsizliği Yönetmek: Belediyelerin Suriyeli Mültecilere Yönelik Politikalarında İstanbul Örneği
Managing Uncertainty: Istanbul Case in Municipalities' Policies towards Syrian Refugees
- 62 *Hayriye Oya Saf*
Kırsal Kalkınmaya Etkisi Bağlamında Tarihi Kent Merkezlerinde Turizm Yoğunluğunun Kırsal Alana Yayılmasının Kentsel Gelişim ve Koruma Açısından Önemi: Foça Kozbeyli Örneği
In the Context of Impact on Rural Development, Importance of Spreading Tourism Density in Rural Areas in Historic City Centers in terms of Urban Development and Conservation: The Case of Foça Kozbeyli
- 84 *Yonca Altımdal - Yusuf Ali Karatay*
Emekten Dansa: Bizim Fest Zeytinli
City and Tourism Economy
- 100 *Gamze Kazancı*
What is the Relationship Between Social Inclusion and Transport Planning Practices?
- 116 *Mehmet Fatih Acun - Özge Yalçın Ercoşkun*
Malatya Trambüs Sisteminin Ulaşım ve Çevreye Olan Etkisi
Impact of Malatya Trambus System on Transportation and Environment
- 137 *Yohane V.A. Phiri - Kemal Aydın - Allan Adell Mkandawire - Hasan Reza Parham*
Urban Planning and Urban Disaster Resilience: Effects of Poor Urban Planning and Development in the Cities of Malawi
- 169 *Çiğdem Tuğaç*
Kentlerde İklim Değişikliğine Uyum ve Ekonomik Boyutu
Adaptation to Climate Change in Cities and Its Economic Dimension
- 185 *Zehra Güngördü*
Kent Merkezinde Zorunlu Göç Edenlerin Rolü: Hatay Örneği
The Role Of Forced Migrants in The City Center: The Case of Hatay
- 205 *Ayşegül Kanbak*
Mekânsal Koşulların Getirdiği Hak İhlalleri: Dilovası Fatih Mahallesi Örneği
Violations of Rights Arising From Spatial Conditions; Dilovası Example

- 220 Esen Burcu Özcan
Mekanın İmkansızlığı Kısıkcında İnsanın Tutamamak: Rize'nin Kentsel Kalkınma Sürecinde Göç Kaynaklı Engeller
Migration Barriers for the Urban Development Process of Rize
- 241 Setenay Demir - Fitnat Cimşit Koş
21. Yy Mimarlığında Beden Odaklı Performatif Kamusal Arayüzler
Body Oriented Performative Public Interfaces In 21st Century Architecture
- 269 Büşra Ağaç - Fitnat Cimşit Koş
Responsive Interfaces Through Public Spaces In The 21st Century: A Case Study Of Şişhane Park
21.Yüzyılda Kamusal Alanlarda Duyarlı Arayüzler: Şişhane Park Örneği
- 292 Ecem Kutluay
Coffee Houses as The New Shared Working Spaces in Cities
Yeni Ortak Çalışma Mekanları Olarak Kahve Dükkanları
- 307 Aygöl Tatlı - Z. Ezgi Haliloğlu Kahraman
Türkiye'de İmar Ve Af Yasalarının Gelişimi
The Evolution Of Zoning And Amnesty Laws In Turkey
- 318 Selçuk Korucuk – Erhan Nur Öztürk
Kentlerde Güzergah Belirleme İçin Kullanılan Faktörlerin Önceliklendirilmesi: Karaman İli Örneği
Priority Of Factors Used In Route Determination In Cities: The Case Of Karaman Province
- 328 Nihan Yücel - Fulya Solmaz - Semra Erpolat Taşabat
TOPSIS ile Raylı Sistem Proje Seçimi: İstanbul Örneği
Selection of Rail System Project with TOPSIS: A Case Study For Istanbul
- 337 Fatih Eren - Hilal Öztürk Tecim
Kentsel Karar Alma Süreçlerinde Halk Katılımı ve Sosyal Adalet İlişkisinin Çözümlemesi
Analysis of the Relationship between Public Participation and Social Justice in Urban Decision Making Processes
- 363 Duygu Kaşdoğan - Ahmet Barbak
İzmir Büyükşehir Belediyesinin Yerel Yönetim Modelinde Katılımcılık ve Yönetişim: Körfez Projeleri Üzerinden Bir İnceleme
Participation and Governance in the Local Government Model of Izmir Metropolitan Municipality: An Examination through Gulf Projects
- 384 Aysun Yaralı Akkaya - Mustafa Nariç
Yerel Demokrasinin Kentte Uygulanabilirliği: Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Örneği
The Applicability of Local Democracy in The City: The Case of Malatya Metropolitan Locak Council
- 408 Aynur Can - M. Ebru Erdönmez - Hasan Taşçı
A Model Study On Sustainable And Integrated Urban Governance Istanbul Esenler Şehir Düşünce Merkezi / Center Of Urban Intelligence (Cui)

- 419 Pelin Gürol Öngören - Murat Sönmez - Keşer Özkul
Şeker Endüstrisinin Kentsel Gelişime Etkisi
Effects of Sugar Industry on Urban Development
- 433 Aysu Uğur
Kültür Turizmine Dijital Katkılar: Plato-Kent ve Sosyal Medyada Kent İmgesi
Digital Contributions to Cultural Tourism: Plato-City and Urban Image on Social Media
- 449 Fırat Acar
Sermaye ve Kentin Karşılıklı Yeniden Üretimi: Gaziantep Karataş Alt-Kentinde İnşaat Sektörü ve Konut Üretim Süreçleri
- 473 Halil Ecer - M. Rağıp Kalelioğlu
Kentsel Dönüşümün Toplumsal Yansıması: Gaziantep Örneği
Social Reflection of Urban Transformation: In Case Of Gaziantep
- 493 Can Orhan - G. Pelin Sarioğlu-Erdoğdu
Mapping the Urban Transformation in İstanbul: Gaziosmanpaşa and Eyüpsultan Districts
İstanbul'daki Kentsel Dönüşümü Haritalamak: Gaziosmanpaşa ve Eyüpsultan İlçeleri
- 514 Onur Uzer - Songül Sallan Gül
Tarihi Kent Dokusunda Kentsel Dönüşüm Örneği Olarak Bursa Doğanbey Mahallesi: Yoksulluktan Kurtuluş mu? Refaha Kavuşmak mı?
Historic City Texture As an Example of Bursa Doğanbey Neighborhood is Salvation From Poverty? Have welfare?
- 535 Leyla Alkan Gökler
Ankara'da Yükselen Çok Katlı Lüks Konut Projeleri Üzerine Bir Değerlendirme
Evaluation of High-Rise Luxury Housing Projects in Ankara
- 556 N. Simla UYGAR - Sırma R. TURGUT
Kamusal Toprak, Ortaklaşa Mülkiyet – Kamusal Mekânın Kamusalılığı Üzerine Sosyalist Bir Tartışma
Public Land, Collective Ownership – A Socialist Debate on Publicity of Public Space
- 572 Tülay Zıvalı Turhan –Hatice Ayataç
A Characterization of Public Space: The Conceptual Transformation in Sarajevo
Kamusal Alanın Niteliği: Saraybosna'nın Kavramsal Değişimi
- 595 Gökçe Çalkoçlu - F. Cânâ Bilsel
Bir Kamu-Özel Ortaklığı Projesi Çevresinde Medya Temsilleri ve Tartışmalı Söylemler: İzmir Basmane Çukuru Örneği
Media Representations and Controversial Discourses Around a Public-Private Partnership Project: The Case of Basmane Pit in Izmir
- 616 Semiray Yücebaş - Mesut Yücebaş
Yerel Basında Kamil Ocak Stadyumunun Yıkılışı: Yıkılan Tarih mi, Yerel Basın mı?
Demolition Of Kamil Ocak Stadium In Local Press: Is It The Demolition Of History Or Local Press?

- 652 Berna Arsoy - Berkay Yalçınkaya
Türkiye’de Demiryolu İstasyonları: Milli İktisattan Neoliberalizme Dönüşen Kentsel Mekân
*Railway Stations in Turkey:
Urban Space Transformed From National Economics to Neoliberalism*
- 668 Ali Kemal Arkun
Türkiye’de Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Modeli Ve Değerlendirme Sistemi Geliştirmek
Sustainable Urban Design In Turkey And Model Developing An Assessment System
- 698 Zeynep Murat - Sinan Akyüz
Tasarım Yaklaşımları Açısından Sokakların Ele Alınmış Biçimlerinin Tarihsel Süreçleri, Ankara Sakarya Caddesi ve Çevresi Örneği
The Historical Processes of Streets in Terms of Design Approaches, the Case of Ankara Sakarya Street
- 728 Ali Ercan Özgür – Emircan Kürküt
Responsible New Urban Design: Child-friendly Budgeting
Sorumlu Yeni Kentsel Tasarım: Çocuk Dostu Bütçeleme
- 745 Yıldız Aksoy
Yeşil Alanların Mekânsal ve Zamansal Değişiminin İncelenmesi Üzerine Bir Araştırma İstanbul İli Sarıyer İlçesi Örneği
A Study on the Research of Spatial and Temporal Changes of Green Areas
- 756 Erdal Kondakçı – Şehnaz Cenani – Gülen Çağdaş
Decision Support Model Proposal to Increase Urban Green Spaces in The Context of Accessibility
Kentsel Yeşil Alanların Ulaşılabilirlik Bağlamında Artırılması İçin Karar Destek Modeli Önerisi
- 783 Sena Işıklar Bengi
Kentte Devletin Ayak İzi: Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi
State’s Footprint in the City: People’s Garden at Atatürk Cultural and Conventional Centre
- 796 Murat Özdemir - Hatice Ayataç - Enver Cenani İnce
Şehirlerin Nüfus Kapasitelerinin Belirlenmesine Yönelik Bir Metodolojik Yaklaşım Önerisi
A Methodological Approach for Determining The Population Capacity of Cities
- 812 Funda Külerü - Burak Yardımcı
Türkiye’de Kırsal Hizmetlerin Sunumuna Sayısal Bir Bakış: Kırsal Hizmet Yüklü Endeksi
A Computational Survey About Rural Service Delivery In Turkey: Rural Service Burden Index
- 822 Volkan İdris Sarı - Fatih Gökyurt - Tayyar Doğan
Teknolojik Devrimin Kentlere Getirmiş Olduğu Fırsat ve Tehditler: Akıllı Kentler Üzerinden Bir Analiz
Measuring Urbanization Level in Turkish Districts
- 850 Özgür Demirkan - Selin Karabrahimoğlu
Kolektif Bellek Anlatıları Üzerinden Aksu-Seka Fabrikasını Yeniden Okumak
Re-Reading The Aksu-Seka Factory through Collective Memory Narratives

- 879 Mutlu Kaya - Cevdet Yılmaz
Kent ve Demiryolu; Ayancık-Zingal Örneği (Sinop)
Urban and Railway; Sample Of Ayancık-Zingal (Sinop)
- 892 Melih Kamaoğlu – Kübra Sağlam
Değişen Turizm Koşullarının Yapılı Çevre Üzerindeki Etkisinin Değerlendirilmesi: Hamsiköy Mahallesi
Assessment of the Impact of Changing Tourism Conditions on the Built Environment: Hamsiköy Neighborhood
- 910 Murat Küçük
Yeni Mardinler Üretmek ve Tüketmek: Mardin'in Turistikleşmesi Üzerine Bir Değerlendirme
To Product and Consume New Mardins: An Analysis on Touristification of Mardin
- 928 Özge Erbaş
Turkish Megaprojects' Finance and Their Relationship with the Turkish Sovereign Wealth Fund: A Case Study of Yavuz Sultan Selim Bridge and Istanbul Airport
- 942 Pelin Tatlı - Gökhan Hüseyin Erkan
Büyük Ölçekli Projelerin Oluşturdukları Belirsizliklerin Orta Ölçekli Bir Kent Üzerinden Yorumlanması: Trabzon Kaşüstü Kavşağı Projesinde Oluşan Belirsizlikler
Interpretation of the Uncertainties of Large-Scale Projects on a Mid-Sized City: Uncertainties in Kaşüstü Junction Project in Trabzon
- 969 Melek Pınar Uz Baki
Architecture As (A)Part Of Capitalism
Kapitalizmin Parçası/Karşıtı Olarak Mimarlık
- 987 Zeynep Soysal - F. Cânâ Bilsel
Architecture and the Question of Urbanity in the Formation of the New Central Business District of Izmir
Mimarlık Üzerinden Üretilen Kentselliğin İzmir'deki Yeni Merkezi İş Alanı Örneğindeki Yansıması
- 1008 Hakan Ilıkoba - İpek Akpınar
21.Yüzyılda Türkiye'de Dayanışma Mimarlığı
Solidarity Architecture in the 21st Century in Turkey
- 1029 Zeynep Nur Özmen
Türkiye'de Kent Ve Kentli Hakkı Kavramlarının Gelişim Süreci Ve Kentleşme Hareketleri
Development Process Of Urban And Urban Right Concepts In Turkey And Urbanization Movements
- 1053 Yavuz Yıldırım
Neoliberalizmin Ötesinde Kent: Siyasal Olanı Kentsel Alandan Kurmak
The City Beyond Neoliberalism: Constituting The Political from Urban Space
- 1064 Aziz Cumhuri Kocalar
Doğal Alanlarda ve Tarımsal Arazilerde Yapılaşma-İmar Kararları ve Uygulamaları ile Niğde
Niğde with the Building-Development Decisions and Applications in the Agricultural Lands and Natural Areas

- 1080 Sevinç Bahar Yeniğül - Mehmet Zülfi Camkurt
Kırdan Kente Tarımsal İstihdamın Yeniden Örgütlenmesi
Reorganization of Agricultural Recruitment from Rural to Urban Areas
- 1096 Özer Karakayacı - Kübra Koçer
Üretim Örgütlenmesinin Mekâm Olarak Gıda Tedarik Zinciri
Food Supply Chain as a Place of Production Organization
- 1111 Tuna Batuhan - İsmail Kodaz
On Birinci Kalkınma Planında Kentleşme ve Çevre Politikaları
Urbanization and Environmental Policies in the Eleventh Development Plan
- 1134 Ayşe Özcan - Serap Pelin Türkoğlu
Türkiye’de Düşük Karbonlu Kentleşme Açısından Bölgesel Eğilimler: Tercih Seçim İndeksi (PSI) Yöntemi İle Kentsel Yönetim Performansının Ölçümü
Regional Trends In Terms Of Low-Carbon Urbanization In Turkey: Measuring Urban Management Performance By Using Preference Selection Index (Pst) Method
- 1152 Burcin Demirbilek - Elif Ekinci
Social Learning Through İnteraction İn Turkish WFD İmplementation
- 1167 Elif Nazlı Malkoç
Soylulaştırma ve Bir Karşı Şehircilik Deneyimi Olarak İstanbul Fener Senti
İstanbul Fener District as an Experience of Gentrification and Counter-Urbanism
- 1185 Gözde Orhan – Yonca Güneş Yücel
Between City and Village: Rural Gentrification in the West of Turkey
- 1195 Ahmet Suvar Aslan - Ebru Harman Aslan
Soylulaştırmada Yeni Bir Katman Olarak Ev Paylaşım Ekonomisi: Cihangir Örneği
Home Sharing Economy as a New Layer in Gentrification: The Case of Cihangir
- 1217 Erhan Öncü - Ayça Öncü Yıldız
Türkiye Kentlerindeki Neoliberal Yapının Yaşamsal Unsuru Olarak Bireysel Toplu Taşıma İşleticileri
Para-transit Owner Operators as a Vital Component of Neoliberal Urban Structure in Turkey
- 1242 Esin Özdemir
Kent Plancısının Teknokrattan Siyasal Olana Doğru Değişen Rolü: Türkiye Örneğinden Dersler
Changing Role of Urban Planners from a Technocrat to a Political One: Lessons from the Turkish Case
- 1267 Fatih Eren - Khalid Urfan
Yalıçiftlik Beldesi’nin Kentsel Gelişiminde Gayrimenkul Sektörünün ve Mekansal Planların Yönlendirici Gücü
The Guiding Power of the Real Estate Sector and Spatial Plans in the Urban Development of Yalıçiftlik Town
- 1283 Selçuk Dinçer – Erhan Örselli
Akıllı Kentlerin İnsan Boyutu: Akıllı Yönetişim ve Akıllı İnsan Üzerine Bir Analiz
Media Representations and Controversial Discourses Around a Public-Private Partnership Project: The Case of Basmane Pit in Izmir

- 1299 *Veysel Babahanoğlu - Zekeriya Bilici - Erhan Örselli*
Teknolojik Devrimin Kentlere Getirmiş Olduğu Fırsat ve Tehditler: Akıllı Kentler Üzerinden Bir Analiz
Smart Opportunities and Threats of Technological Movement to Cities: An Analysis on Smart Cities
- 1316 *Selen Karadoğan*
Expo: Ekonomik-Mekânsal Bağlamda Bir İnceleme
Expo: An Inquiry Through Economic-Spatial Context
- 1336 *Yasemin Bahçekapılı*
Sosyo-ekonomik Ayrışmanın Mekan Üzerindeki Etkisi: Karaköy Örneği
The Effect of Socio-Economic Segregation on Space: Karakoy Sample
- 1358 *Duygun Ruben*
Türkiye’de Sosyal Konutun Neoliberalleşmesi: Kayaşehir Örneği
Neoliberalization of Social Housing in Turkey: The Case of Kayaşehir
- 1388 *Fikret Zorlu – Elif Kızılay*
Raylı Sistemlerin Hedeflerini Saptıran Etkenler: Adana Örneği
Factors That Deviate the Objectives of Urban Rail Systems: Adana Case

Takdim

Neoliberal ekonomi politikaları 20. yüzyılın son on yılından itibaren etkin bir şekilde ülkeler tarafından benimsenmeye ve uygulanmaya başlamıştır. Neoliberal politikalar, kentsel süreçleri ve kentsel mekânları derinden etkilemiştir. Dünyada üretimin Batı ve Kuzeyden Doğu ve Güneye doğru kaymaya başlaması, dünyanın bir tarafında sanayisizleşme sürecine, dünyanın diğer tarafında ise hızlı bir sanayileşmeye neden olmuştur. Batı ve Kuzey ülkelerinde eski sanayi merkezleri finans, sanat ve kültür merkezleri haline gelmekte, dünyanın gelişmekte olan bölgelerinde ise hızlı bir endüstrileşme süreci görülmektedir. Bu süreçler, kentsel mekânda önemli dönüşümlere neden olmaktadır. Bu dönüşümler sonucunda kamusal yapılar ve arazilerin nasıl kullanılacağı, konut ihtiyacına yönelik taleplerin nasıl karşılanacağı, konut piyasalarının durumu ve mega projeler olarak tanımlanan büyük ölçekli kentsel altyapı yatırımlarının ve kentsel alanda üretilen rantın dağıtımının nasıl gerçekleştirileceği, tüm bu süreçlerin yasal ve yönetsel olarak nasıl meşrulaştırılacağı, toplumsal ve çevresel etkilerin neler olduğu hususlarının tartışılması ve araştırılması bir zorunluluktur. Daha açık ifade ile kentlerin deneyimlediği bu yeni süreçlerin kent ve ekonomi bağlamında tartışmaya açılması gerekmektedir. Bu çerçevede *IV. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi*, gündelik yaşamımızda etkilerini derinden hissettiğimiz kent ve ekonomi ilişkisini kongre teması olarak belirlemiştir. Bu amaçla 16-18 Ekim 2019 tarihinde TEPAV ev sahipliğinde Ankara'da Kent Araştırmaları Enstitüsü ve İdealkent olarak 4. Kent Araştırmaları Kongresini TEPAV ve TOBB-ETÜ ile birlikte gerçekleştirdik.

İlkini 2015 yılında Anadolu Üniversitesi ile birlikte düzenlediğimiz Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresini *Günümüz Kentinde Sorunlar* temasını merkeze alarak gerçekleştirmiştik. 2. Kongre *Küresel ve Yerel Arasında Kentler* teması etrafında İstanbul Teknik Üniversitesi ile birlikte düzenlenmişti. 2018 yılında 3. Kongremizi ise *Sürdürülebilir Kentler ve Yerel Yönetimler* teması ekseninde Strazburg'da gerçekleştirmiştik. Bu yıl dördüncüsünü düzenlediğimiz *IV. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresinin* teması ise *Ekonomi ve Kentleşme*'dir.

Yaklaşık bir yıl süren planlamalar, hazırlıklar ve çalışmalar sonucunda 16-18 Ekim tarihleri arasında 250 bilim insanı, politika yapıcı ve farklı aktörlerin katılımı ile 40 farklı oturumda kentleşme ve ekonomi teması çerçevesinde

kentler, kentleşme, kentsel meseleler çok farklı perspektiflerden tartışıldı. Bu tartışmaların kentleşme alanının gelişmesine, kentlerin sorunlarının çözümüne, politika yapımcıların çalışmalarına katkısının olacağını ummaktayız. Böylelikle kent araştırmalarının yeni araştırma ve tartışma alanlarını açmasına ve bu alandaki araştırmaların artarak çoğalmasına katkı sunmasını temenni etmekteyiz.

Kongre birçok kişinin yoğun çalışma ve katkısı ile birlikte gerçekleştirildi. Burada Kongrenin organizasyon sürecinde katkıları olan kişilere özel teşekkür etmek istiyorum.

İlk olarak Kent Araştırmaları Enstitüsü ve İdealkent olarak 4. Kent Araştırmaları Kongresini TEPAV ve TOBB-ETÜ ile birlikte düzenleme teklifini götürdüğümüzde bizi memnuniyetle karşılayan, Kongrenin TEPAV yerleşkesinde yapılması konusunda desteğini esirgemeyen, bu konuda bizlere TEPAV'ın tüm imkânlarını sunan, TEPAV İcra Direktörü ve TOBB-ETÜ Rektörü Sayın Prof. Dr. Güven Sak Beyefendiye; Kongrenin planlanması için uğraşan, özellikle kongre öncesi son haftalarda mesai saatleri dışında, hafta içi akşamları ve hafta sonları yoğun bir şekilde çalışarak bu organizasyonun en iyi şekilde gerçekleşmesi için uğraş veren Kent Araştırmaları Enstitüsü ve İdeal-Kent'ten Pınar Çobanyılmaz Öztürk Hanıma, Emir Osmanoğlu ve Yusuf Sunar Beylere, TEPAV'dan Asmin Kavas Bilgiç ve Şara Agun Yalçın Demir Hanımlara ve Özgür Demir Bey'e; TOBB-ETÜ üniversitesinden Aktan Acar Beye şükranlarımı sunuyorum.

Ayrıca, Kongrenin gerçekleşmesi için destek sunan Bem-Bir-Sen Başkanı Sayın Levent Uslu Bey'e, Ankara Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Gürsel Baran Bey'e, Ankara Kent Konseyi Başkanı Halil İbrahim Yılmaz Bey'e ve Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Mansur Yavaş Bey'e teşekkürlerimizi sunuyorum.

4. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresinde sunulan bildirilerin bilimsel ve akademik tartışmalara kaynak bir metin haline gelmesi için *Bildiriler Kitabı* hazırlamaya karar verdik. *Bildiriler Kitabı*'nda yer alan çalışmaların kentleşme alanı için yeni tartışmaları başlatmasını ve kentsel sorunların çözümüne katkı sunmasını umuyorum. Bu vesile ile *Bildiriler Kitabı*'nın hazırlanmasında emeği geçen Pınar Çobanyılmaz Öztürk ve Özgür Tülebağa'ya teşekkürlerimi sunuyorum.

Kongre Düzenleme Kurulu Adına

Doç. Dr. Zafer Çelik

Bildiriler/Proceedings

Bildiriler/Proceedings



Ankara'da Yer Seçen Yaratıcı Endüstrilerin Üretim Dinamiklerini ve İlişki Ağlarını Sorgulamak, ve Bu Endüstrilerin Mekan Üzerindeki Etkilerini Değerlendirmek

Büşra Durmaz

ODTÜ

durmaz.busra88@gmail.com

Serap Kayasü

ODTÜ

kayasu@metu.edu.tr

Öz

Ekonomik sektörler kentin kalkınmasında ve mekanın şekillenmesinde önemli bir role sahiptir. Dolayısıyla üretim biçiminin değişmesi kent mekanını ve kentin kalkınmasını doğrudan ve dolaylı şekilde etkilemektedir. 1970'lere kadar baskın olan fordist üretim biçimi yaşanan bunalımlar sonucunda, yerini esnek üretim ve uzmanlaşmaya dayanan post fordist üretim biçimine bırakmıştır. Dijital teknolojilerin ve bilgisayarlı üretimin yaygın kullanılması bu yeni post fordist dönemin en belirgin özelliklerindedir. Bilgi ve yaratıcılığa dayanan bu yeni post fordist düzende kalkınma da bu becerileri kullanabilen sektörler üzerinden ilerleyecektir. Başka bir ifade ile günümüzde kalkınmayı sağlayacak sektörler "yaratıcı sektörler" üzerinden tartışılmaktadır. Yaratıcılık öncelikle fikir ve düşüncelerin gücünden oluşmaktadır. Bilim ve sanat ile sıkı sıkıya bağlıdır. Reklamcılık, mimari, moda, tasarım, müzik, film, araştırma geliştirme (AR-GE), yazılım yaratıcı sektörlerden bazılarıdır. Bu çalışmada amaçlanan, Ankara'da yer seçen yaratıcı endüstrilerin; bilim boyutuna vurgu yapılarak, üretim dinamikleri ve ilişki ağlarını sorgulamak ve bu endüstrilerin mekanda yarattığı etkileri değerlendirmektir.

Anahtar Kelimeler: *Yaratıcı endüstriler, üretim dinamikleri, mekan, Ankara*



Questioning the Production Dynamics and Relationship Networks of Creative Industries that Choose Their Location in Ankara, and Evaluating the Effects of These Industries on Space

Büşra Durmaz
METU

Serap Kayasü
METU

Abstract

Economic sectors play a significant role for the development of the city and shaping the space. Therefore, changing the mode of production affects urban space and the development of the city directly and indirectly. As a result of the crises, the fordist mode of production, which was dominant until the 1970s, was replaced by post-fordist mode of production based on flexible production and specialization. The widespread use of digital technologies and computerized production is one of the most prominent features of this new post fordist era. In this new post-fordist period based on knowledge and creativity, development will advance through sectors that can use these skills. In other words, the sectors that will provide development today are being discussed through "creative sectors". Creativity primarily consists of the power of ideas and thoughts. It is closely connected with science and art. Advertising, architecture, fashion, design, music, film, Research and Development (R&D), and software are some of the creative sectors. The aim of this research is to question production dynamics and relationship networks by giving a special emphasis on the science dimension, and to evaluate the impact of those industries on space.

Keywords: *Creative Industries, production dynamics, space, Ankara*

Giriş

Kentin kalkınması ve kent mekanının oluşumu süreçlerinde en önemli rol, kentteki ekonomik sektörlerle aittir. Ekonomik sektörlerdeki üretim dokusunun değişimi kent mekanını ve kentin kalkınmasını etkiler. Günümüzde dünya metropollerinde yaratıcı sektörlerin, kalkınmayı sağlayan temel sektörler olduğu tartışması öne çıkmaktadır. Florida (2002) geniş etki uyandıran çalışmasında, dünyanın önde giden metropollerinin bilgi ve iletişim teknolojileri ile sanat altyapısını kullanan yaratıcı sektörlerin önemini vurgulamaktadır.

Üretimin kent kalkınması ve mekanına etkisi 3 dönemde incelenebilir (Hii,2006). Bu anlamda1970 öncesi dönem “Yönetimsel Kent”, 1970-90 arası dönem “Rekabetçi Kent”, 80 sonrası dönem “Yaratıcı Kent” olarak tanımlanır. Belirlenen göstergelerle son dönemde yaratıcılığın kentler üzerindeki artan etkisi ve önemi öne çıkarılmıştır. Bu çalışmanın amacı yaratıcı sektörlerin bilim boyutunun ele alınarak Ankara'nın kalkınmasına ve Ankara kent mekanına etkilerini incelemektir. Ankara başkent olması nedeniyle savunma sanayinin merkezi olmakla beraber barındırdığı üniversiteler nedeniyle de bilim alanında öne çıkmaktadır. Bu ve benzeri dinamikler Ankara'yı yaratıcı sektörlerin incelenmesi için çekici bir şehir durumuna getirmektedir. İlgili ekonomik sektörün tüm alt sektörlerinin incelenmesi uzun vadeli bir hedef olsa da, öncelikli stratejik önem taşıyan alt sektörlerin ele alınması gereklidir. Bunun için öncelikle ayrıntılı ön literatür taraması yapılmıştır. Literatür taraması devam ederken diğer taraftan seçilen saha çalışması üzerinden çalışmalara başlanmıştır. Yaratıcı sektörler sınıfına giren firmalarla ön anket yapılmış ve yaratıcı sınıf olarak tabir edilen kişilerle derinlemesine görüşmeler yapılmaya başlanmıştır.

Günümüzde Yaratıcı Endüstrilerin Artan Önemi

Yaratıcı ekonomilerin günümüzde baskın güç olmasının sebepleri sosyal ve ekonomik açılardan irdelenebilir. İlk olarak sosyal açıdan bakıldığında Amerikalı psikolog Abraham Maslow'un ihtiyaçlar piramidi bu konuda açıklayıcı olacaktır. Moslow(1943), insan ihtiyaçlarını hiyerarşik olarak sıralamıştır. Hava, su ve yiyecek gibi fiziksel ihtiyaçlar karşılandıktan sonra güvenlik ihtiyacı gelir. Sosyal ihtiyaçlar ise üçüncü sırada yer

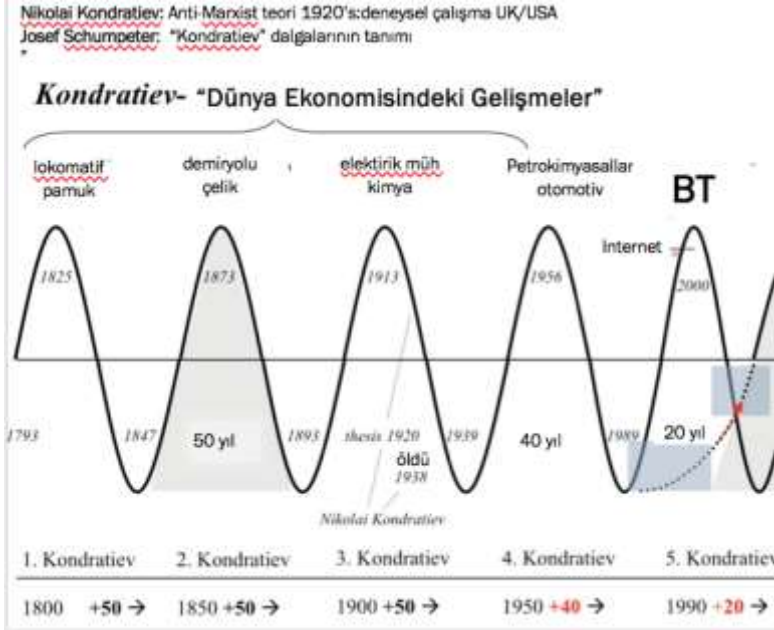
almaktadır. Bu temel ihtiyaçlar karşılandıktan sonra sevgi, ilgi, arkadaşlık duygularını barındıran sosyal ihtiyaçlar gelir. Sosyal ve duygusal ihtiyaçlar da karşılandıktan sonra insanoğlu kişisel gelişim ve entelektüel keşfe başlamaktadır. Son olarak ise piramidin en üstünde yaratıcılık, ahlak, gibi duyguların ihtiyaçları vardır (Şekil 1). Yaratıcılık ve yaratıcı ekonomi tam olarak bu son basamakta devreye girmektedir. İnsanlar var olanla yetinmeyip yaratıcılıklarını ve kabiliyetlerini geliştirip kişisel ve varoluşsal amaçlarını tamamlamaya ve önyargılardan uzak bir kabullenme ihtiyacına girmektedirler. Bu yüzden günümüzde yaratıcılık konusu birçok ihtiyacı karşılanmış olan insanlar için önemli bir hale gelmektedir. Burada anlatılmak istenen basamakların sırası ile takip edilmesi gerekliliği değil, insanların sırası ile önem attıkları genel duygulardır. Bunun yanında bazı çalışmalar göstermiştir ki kimi insanlar giyim ve yiyecekte çok dışarıda vakit harcıyıp eğlenmeye ve kendini toplumda göstermeye daha çok para harcar olmuşlardır. Bu da piramidin üst basamaklarında yer alan duyguların önemine yapılan bir vurgu olmaktadır.



Şekil 1. Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisi (Kaynak: Maslow, 1943)

Yaratıcı endüstrilerin önemli hale gelmesinin ikinci sebebi ekonomideki değişimlerdir. Bu değerlendirme yapılırken "Kondratiev Dalgaları" olarak bilinen ekonomik büyümedeki dalgalanmalar ele alınmıştır. Ekonomideki bu dalgalanmalar konusunda ilk çalışmalar Kondratiev (1925) tarafından yapılmış daha sonra başta Schumpeter (1939) olmak üzere ekonomistler tarafından geliştirilmiştir. Bu

teorisyenlere göre ekonomideki değişimler dalgalar halinde gelişmektedir. Her durağan dönemde; sebebi doğal afet, savaş gibi meydana gelen olağanüstü olaylar da olabilir, yeni bir icat ve yenilik, teknolojik devrim yada üretim sistemlerinde yapılan bir değişiklik ile birlikte ekonomi tekrar yükselişe geçmektedir. Bu döngü yaklaşık 50 sene sürmektedir. Bu teoriye göre iktisadi gerilemenin olduğu dönemlerde keşiflerin arttığı ve teknolojik konularda devrim yaşandığı görülmektedir. İlk dalgada finans ve tarım konusunda devrim yaşanmıştır. İkinci dalgadaki gelişmeler endüstriyel alandadır. Üçüncü dalga teknik devrim olarak adlandırılmaktadır. Otomotivin icadı bu dalgaya tekabül etmektedir. 4. Dalga bilgi ve telekomünikasyon konusundaki gelişmelerden kaynaklanmaktadır, internetin icadı bu dalganın en büyük sebebidir. Bilgi teknolojilerindeki yeni gelişmelerin ise 5. Dalganın konusu olacağı öngörülmektedir. Buradan da anlaşılacağı üzere yeni dalgayı yaratacak insanların çoğu yüksek Ar-Ge bileşenlerine sahip, yüksek vasıflı kişilerdir. Bu kişilerin istihdam edeceği sektörler de yaratıcı sektörler olacaktır. Artık son dalgada, yaratıcı sektörlerin ekonomideki tetikleyici etki olduğu sonucuna varılmıştır (Şekil 2).



Şekil 2. Kondratiev Dalgaları (Kaynak: commons.wikimedia.org)

Bu bölümde yaratıcı endüstrilerin niçin önemli hale geldiği sosyal ve ekonomik boyutu ele alınarak irdelenmiştir. Çalışmanın devam eden bölümünde ise yaratıcılık kavramının nereden geldiğini ve nerelere evirildiği konuları tartışılacaktır.

Yaratıcılık Konseptinin Değerlendirilmesi

Bilgi teknolojilerinin gelişimi ve evrimi ile birlikte yaratıcılık kavramının popülaritesi artmıştır. Bu yaratıcılık ekonomik kültürel, sosyal alanları kapsamaktadır. Eski yöntemler, katı hiyerarşik yönetimler ve liderler rekabet ortamında artık yarışmamaktadırlar. Yerini daha esnek, dirençli, uyum kapasitesi yüksek ortamlara bırakmışlardır. Bu yüzden yaratıcılık konseptini irdelemek önemli hale gelmiştir. Yaratıcılık yeni bir şey üretebilme kabiliyetidir. Bir veya birden fazla insanın bir araya gelerek özgün, orjinal ve anlamlı bir fikir yada icat ortaya çıkarmasıdır. Yaratıcılık konusundaki kabiliyetimiz kişiliğimiz ile ilgilidir. Aslında her insanın özünde yaratıcılık vardır, eğer bunu iş yaşamına ve ticaret ortamına aktarabiliyorsa birkaç adım öteye gidebilmiş demektir (Howkins2011). Yaratıcılık konsepti değerlendirilirken sırası ile “Yaratıcı Kent”, “Yaratıcı Sınıf”, “Yaratıcı Endüstriler” kavramları ele alınacaktır.

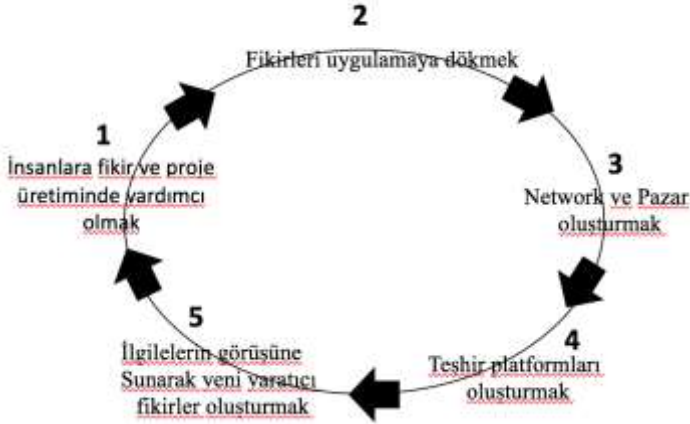
Yaratıcı Kent

Yaratıcı kent denilince akla kentte meydana gelen temel değişiklikler gelmektedir. Bu özelliğe sahip şehirler tipik durumlarından evrilip paradigma değişikliğine uğramışlardır. Silikon Vadisi, Los Angeles, Barselona, Emilia Romagna'nın çevresindeki Üçüncü İtalya, Tokyo ya da Bangalore'yi çevreleyen ileri teknoloji bölgeleri yaratıcı mekanlara verilebilecek örneklerdendir. Yaratıcılık denilince akla yalnızca yüksek teknoloji kullanımı ya da sanatçıların özel alanı olduğu fikri gelmemelidir. Sosyal ve politik alandaki yaratıcı ve yenilikçi uygulamalar da kapsama dahildir. Diğer bir soru kentlerin ya da bölgelerin nasıl yaratıcı hale getirileceğidir. Bu konuda hükümetin rolü ve STK'lar ve işletmecilerle olan ilişkileri kurduğu resmi ve gayri resmi bağlantılar kritik öneme sahiptir. Bunun yanında önemli soru yaratıcılığın nasıl örgütlenebileceği ve yaratıcı insanların nasıl yönetilebileceğidir. Bunu cevaplayabilmek için “creative milieu” yaratıcı ortam kavramını irdelemek gerekmektedir. Şikago'daki South Shore Bank (bankacılık hizmetleri anlamında),

Almanya'da Ruhr'daki Emscher Park (kentsel gelişim için ekolojik yaklaşımlar ortaya çıktığı için), Berlin'deki Aşk Festivali (sanat mekanizmaları için) ve yaratıcı kullanımlarını tetikleyen Helsinki'de olduğu gibi kentsel gelişim teknolojisi ve Tilburg'da olduğu gibi yeni yönetim biçimleri farklı alanlarda yaratılan "creative milieu" yaratıcı ortamlardan birkaçına örnek olarak verilebilir. Yaratıcı ortamın özellikleri şu şekilde sıralanmıştır:

- Birbirleri ile iletişim kurma kapasitesine ve ihtiyacını sahip insanların, orjinal veengin bilgilerini üretebildikleri yerler
- Deneyimlerin gerçekleştirilebilmesi için, sıkı kurallar silsilesi olmadan sağlam finansal temele sahip olmak
- Kültürel, bilimsel ve teknolojik alanlardaki gelecekteki değişikliklerle ilgili karmaşıklık ve belirsizlikle başa çıkma kapasitesinin mevcut olduğu yerler
- Farklılık ve çeşitliliğe olanak sağlayan bir çevre
- Resmi olmayan ve spontan görüşmelere açık bir ortam
- Özellikle bilim ve sanat alanındaki gelişmeleri birbirine bağlayan çok disiplinli ve dinamik , sinerjik bir ortam

Bununla ilişkili olarak Landry (2000) yaratıcılığı kent ile ilişkilendiren, kentsel yaratıcılık döngüsü konseptini geliştirmiştir. Bu döngü 5 aşamadan oluşmaktadır. Döngünün ilk aşamasında; insanlara proje fikirlerini ve projelerini geliştirebilmek için yardımcı olmak gelir. İkinci olarak fikirleri gerçeğe dönüştürme aşamasına geçilir. Daha sonra fikirler ve projeler için ağ oluşturma, dolaşım ve pazarlama kısmına geçilir. Bir sonraki, aşamada fikirler ve projelerin sergilenebileceği ucuz kiralık alanlar ve sergi salonları sağlama gelir. Son aşamada ise üretilen fikir ve projelerin sonuçlarını şehre yaymak, ilgilenenlerle buluşturmak ve bunları yeni fikirlerin üretilmesi için tartışmak gelir (Şekil3) (Landry,2000).



Şekil 3. Kentsel Yaratıcılık Döngüsü (Kaynak: Landry,2000)

Yaratıcı Sınıf

Yaratıcı sınıf argümanının kökenlerine dönersek, ekonomi teorisine bakmamız gerekmektedir. Florida'nın çalışmalarını da temel alan Glasser'e (2000) göre çalışanların eğitim seviyesi ile kentin ekonomik büyümesi arasında bir bağ vardır. Florida çalışmaları bir adım öteye götürmektedir ve yüksek teknoloji endüstrilerinin bulunduğu bölgelerin çalışanları çektiğini onlara cazip geldiğini öne sürmektedir. Böylece yüksek nitelikli işgücünü çeken şehirler ekonomik büyümede önde olacaklardır. Florida'nın hipotezine göre bu yaratıcı sınıf aynı zamanda yüksek hoşgörüye sahip mekanları tercih etmektedirler (Pratt,2008).

Richard Florida(2002), yaratıcı sınıf kavramının oluşumunu inceleyen en önde gelen yazarlardan biridir. Florida'nın yaratıcı sınıf üzerindeki çalışmasında, şehirleri "yaratıcı" yapan en önemli özelliklerin ne olduğunu tartışması vardır ve yaratıcılığı ölçmeye ve sıralamaya yarayan kimi değişkenler belirlenmiştir. Bu değişkenler 3T olarak da adlandırılan Technology(Teknoloji), Talent (Yetenek) ve Tolarenca (Töleranstır)'dır. Bu özellikler yaratıcı şehir ya da insan yaratmazlar, bunlar yaratıcı insanları ortama çeken cazibe unsurları olarak adlandırılırlar.

Yaratıcı sınıf meslekleri; sanatçılardan ve yazılım tasarımcılarından ("süper yaratıcı çekirdek") yönetim ve yasal uzmanlara ("yaratıcı profesyoneller") kadar değişen sınıflar olarak tanımlanır. İlk grup "süper yaratıcı çekirdek" ABD işlerinin yaklaşık yüzde 12'sini oluşturur. Küçük

bir altküme oluşturan sanat, tasarım ve medya çalışanları ile çok çeşitli mesleklerini (örneğin, bilim, mühendislik, eğitim, bilgisayar programlama, araştırma) içerir. Florida, bu gruba ait olanları yaratıcı sürece tamamen dahil olarak görmektedir. Süper Yaratıcı Çekirdek, ticari ürünler ve tüketim malları yaratarak yenilikçi olarak kabul edilir. Üyelerinin birincil iş işlevi yaratıcı ve yenilikçi olmaktadır. İkinci grubu oluşturan yaratıcı profesyoneller ise klasik bilgi tabanlı çalışanlardır ve sağlık, işletme ve finans, hukuk sektörü ve eğitim alanlarında çalışanları içermektedir. Sorunları çözmek için karmaşık bilgi birikimlerini kullanırlar ve yüksek derecede eğitime sahiptirler. Bunun yanında bu iki ana yaratıcı insan grubuna ek olarak, genellikle çok daha küçük olan Bohemyalı grup da yaratıcı sınıfa dahil edilir (Florida, 2002).

Florida, bu mesleklerin mobil, yüksek teknoloji ve yüksek büyüme performansına sahip firmaların çekildiği "mıknatıslar" olduğunu savunmaktadır. Bunun yanında, bu kritik meslekleri sahip insanları çeken asıl şeyin hoşgörülü ya da liberal toplulukların ve çalışma ortamlarının var olması ve bohem tüketim alışkanlıklarının olduğu alanların gerekliliğinden bahsetmektedir.

Yaratıcı Endüstriler

Yaratıcı endüstriler son yıllarda sürekli artan bir ilgiye sahiptir (UNCTAD, 2010). İngiltere'de gerçekleştirilen girişimlerden başlayarak (DCMS, 1998), birçok çalışma ekonomik büyümeye ve örgütsel tasarıma olan katkılarını değerlendirmiştir. Literatür ilk başta yaratıcı sınıfın rolü ve yeteneklerin önemi üzerine odaklanmıştır (Scott, 2006; Florida, 2002; Caves, 2000). Günümüzde ilgi, bölgesel kalkınma stratejileri olarak görülen yaratıcı atmosferin ağların, yaratıcı kümelerinin ve yaratıcı şehirlerin kurulmasına odaklanmıştır. Yaratıcı endüstrilerin potansiyelleri arasında ekonomik zenginlik fırsatları, yerel düzeyde büyüme ve iş yaratma olanakları sayılabilir.

Aynı zamanda, internet ve bilgi ve iletişim teknolojileri (BİT) sayesinde yaratıcı endüstriler daha fazla önem arz etmeye başlamıştır. Kültürel değişim de bu sektörler için önemi artırmaktadır, dijital ekonominin gelişmesi ve Amazon, Google veya Facebook gibi baskın ekonomik aktörlerin ortaya çıkması ile de desteklemektedir. Aslında BİT'ler her türlü ekonomik veya sosyal aktivitenin destekleyicisidir ve bireysel yaşamda ve toplumda derin dönüşümlerin temelidir. İnternet gelişimi

aynı zamanda “yaratıcı” süreç ve bilgi sistemlerine önem veren bilginin ve yenilikçi ekonominin genişlemesine de katkıda bulunmuştur. Bu gelişmede yaratıcı endüstriler öncüdür ve geleneksel endüstriler için sürekli artan bir ilham kaynağı olmaktadır (Benghozi, P. J., & Salvador, E.,2016).

Çoğunluğu KOBİ'lerden, yeni başlayanlar ve girişimcilerden oluşan yaratıcı endüstriler, esas olarak, yaratıcı ve kültürel girdilere dayanan pazarlanabilir çıktılarının (mal, hizmet ve faaliyetler) oluşturulması ve sağlanmasıyla ilgilenmektedir. Yaratıcı sektörler yaratıcılık, problem çözme, takım çalışması gibi aktarılabilir beceriler geliştiren en girişimci sektörler arasındadır. Bu sektör, AB'deki diğer tüm alanlarda yenilik ve büyümenin itici gücü olarak rol oynamaktadır. Yaratıcı endüstrilerdeki yenilik, içerik ve teknoloji arasındaki karmaşık bir ilişki, sanatçı ve bilim insanı arasındaki işbirliğinden kaynaklanmaktadır. Yaratıcı endüstriler doğası gereği disiplinler arasıdır, bir yandan kültürü, diğer yandan ekonomiyi birleştirir. Yaratıcı endüstrilerin gelişmesinin arkasındaki en önemli faktörlerden biri sektörler arası işbirliğidir. Yaratıcı endüstrilerin öğrenme laboratuvarları, yaratıcı merkezler, ortak çalışma alanları, ağ programları, sosyal ve kültürel kümeler ve ağlar kurarak çeşitli yaratıcı yetenekleri, disiplinleri ve becerileri fiziksel olarak bir araya getirdikleri bilinmektedir. (https://rekabetcisektorler.sanayi.gov.tr/media/dokumanlar/cisop_guideline_12_200519_02.pdf)

Reklamcılık, tasarım, mimari, oyun ve oyuncak endüstrisi, el sanatları, sahne sanatları, tv ve radyo, ayıncılık, yazılım ve Ar-Ge faaliyetleri yaratıcı sektörler arasında sayılabilir.

Yaratıcı Endüstrilerin Kentsel Mekansal Yapılanma Süreçleri

İktisadi anlamda yaratıcı sektörlerin önemini vurguladıktan sonra bu sektörlerin mekana ve mekanın dönüşümüne nasıl bir etkisi olduğu bu aşamada değerlendirilecektir. İlk olarak yaratıcı sektörler nasıl bir mekanda yer seçmek ister ya da nasıl bir mekanda yaratıcı fikirler, inovasyon geliştirilir bu konu hakkındaki ikili görüşe yer verilecektir. Glaeser'e göre(2000) yenilikçilik ve ekonomik gelişim için uygun olan ortam konusunda iki farklı konsept vardır. Bunlardan ilki uzmanlaşma (specialization) ikincisi ise çeşitlilik(diversity)'dir. Bilginin yaratılması ve yayılmasında bu iki dışsallık türünün de rol aldığı belirtilmektedir. Aslında bu tartışma çok eskiye dayanmaktadır. Marshall(1890),

çalışmalarında uzmanlaşmanın ve bir aradalığın öneminden ve faydalarından bahsetmektedir, kümelenme ekonomisine vurgu yapmaktadır. Marshall'a göre, bir aradalık ve yakınlık bilgi endüstrileri için bilgi aktarımını destekler, girdi ve çıktılarının taşınma maliyetini düşürür ve firmaların daha verimli bir işgücü piyasasından faydalanmasını sağlar. Jacobs (1969) ise çeşitliliğin yeniliklerin ana sebebi olduğuna vurgu yapmaktadır. Uzmanlık yerine çeşitliliği ekonomik büyümeye yol açan bir mekanizma olarak görmektedir. Bilgi yayılımlarının en önemli kaynaklarının, firmanın faaliyet gösterdiği sektörün dışında olduğunu savunmaktadır ve çeşitli endüstrilerdeki bilgi aktarımının yeniliği ürettiğine vurgu yapmaktadır. Bunun yanında Jacobs iş birliğinden ziyade rekabetin ekonomik büyümeyi teşvik edici gücünden bahseder. Bu teşvik sayesinde firmaların yaratıcılık kapasitesini artırdığı ve firmaların teknolojik ilerlemesine katkı sağladığı görüşündedir. Bunun yanında hem Marshall hem Jacobs firmaların bir aradalığının ve yığılmasının coğrafi ve mekânsal etkilerini kabul etmektedirler. Onların farklı düştüğü konu bu yığılmanın ya da başka bir deyişle kümelenmenin içerdiği firmalar arasındaki uzmanlaşma ve farklılık konusundadır. MAR, bilginin aynı sektördeki firmalardan yayıldığını iddia ederken, Jacobs sektör çeşitliliğinin bilgi yayılımı ve üretimi konusunda etkili olduğunu savunmaktadır. Aslında bu konuyu şu şekilde ele almak ve sınıflamak mümkün olabilir. Geleneksel ve daha standart üretime sahip, düşük teknoloji, düşük Ar-Ge yoğunluğu olan şirketlerin aynı konuda uzman olan firmaların bir aradalığından maliyet avantajları da gözetildiğinde daha fazla yararlanacakları beklenebilir. Yani başka bir deyişle düşük seviyeli teknoloji kullanan sektörler Marshall'ın öne sürdüğü dışsallıklardan daha fazla yarar sağlayabilirler. Ulaşım maliyetlerinin düşüklüğü, mal ve hizmete daha hızlı ulaşım, işgücü bulma kolaylığı gibi. Bunun yanında yüksek teknoloji kullanan ve yoğun Ar-Ge çalışmalarında bulunan firmalar esas üretimin yapıldığı alanların dışına çıkarak daha çok çeşitliliğe sahip olan kentsel alanları tercih etmektedir. Bu konudaki çalışmaların çoğunun da gösterdiği gibi farklı ve çeşitliliğe sahip ortamlarda yenilikçi fikirler daha fazla ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında, orta seviyede teknoloji kullanan sektörler ise hem Marshall hem Jacobs'un dışsallıklarından olumlu etkilenmektedirler. Peki sonuç olarak bu ikili ayırım ve sınıflama niçin yapılmıştır ve kalkınmaya ne gibi bir katkı sağlayacaktır? Aslında bu araştırmanın kamu politikaları açısından yararlı olduğu düşünülmektedir.

Belirli bir endüstrinin ve bölgenin başarılı bir şekilde geliştirilmesi için ihtiyaç duyulan dışsallıkların uzmanlaşma mı çeşitlilik mi gerektirdiği konusu bölgesel kalkınma stratejilerini ve tasarımı doğrudan etkilemektedir. Beaudry ve Schifffauerova(2008) çalışmasında düşük teknoloji endüstrilerin olduğu bölgelerde, daha fazla üretkenliği sağlamak için bölgesel politikaların, dar kapsamlı ve özelleşmiş faaliyetlere teşvik edecek şekilde geliştirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Öte yandan bu çalışma, yüksek teknoloji bölgelerinde geliştirilecek olan politikalar için gelecekteki ekonomik kalkınmayı sağlamak adına çeşitli ekonomik faaliyetlerin yaratılması gerektiğini savunmaktadır.

Benzer tartışmalar Lorenzen ve Frederiksen (2007) tarafından da yapılmıştır. Firmaların bir araya gelerek toplu halde bulunmaları ve iş üretebilmeleri literatürde kümelenme olarak tanımlanmaktadır. Kümelenmeyi yerleşme ve kentleşme ekonomileri üzerinden tartışmaktadırlar. İlk başta neden tüm şehirlerin eşit derecede önemli olmadığını sorgulamaktadırlar. Çalışmalarında belli büyüklükteki birçok şehirde bazı kültürel ürün inovasyonların olduğunu, fakat sadece bazı şehirlerde sürekli yüksek yenilik yaratma potansiyelinin varlığını tartışmaktadırlar. Kentsel olmayan bölgeler genellikle firmaların toplandığı, bir kümelenme içerirken, şehir bölgesi büyüdükçe, sosyal ve ekonomik aktivitelerin artması ile beraber bu bölgeler birden fazla küme içerebilmektedirler. Kentsel olmayan kümelenmeler esas olarak, belirli firmaların ve belirli bir iş gücü havuzunun bulunduğu uzmanlaşmış yerleşirme (localization) ekonomileri pozitif dışsallıklarından yararlanırken, bir kentsel kümelenme, konumundan dolayı diğer kümelerle de etkileşime girebilmektedirler bu tür ilişki ağlarının bulunduğu kümeler de kentleşme (urbanization) ekonomilerinin pozitif dışsallıklarından yararlanmaktadır. Örneğin çok çeşitli kollardaki iş gücüne, kurumlara ve altyapıya ulaşabilmektedirler (Şekil4).

	YERELLEŞME (LOCALIZATION) EKONOMİLERİ: Uzmanlaşma kaynaklı dışsallıklar (externalities from specialization)	KENTLEŞME(URBANIZATION) EKONOMİLERİ: Çeşitlilikten kaynaklı dışsallıklar (externalities from diversity)
sanayi	<ul style="list-style-type: none"> Sabit dışsallıklar: birbiri ile ilişkili bilgi tabanları arasındaki koordinasyon (esnek uzmanlaşma)→ <ul style="list-style-type: none"> Ürün esnekliği ve çeşitlilik Dinamik dışsallıklar: <u>bilginin ilgili firmalar arasında dağılımı</u>→ <ul style="list-style-type: none"> Kademeli <u>inovasyon</u> Rekabet <ul style="list-style-type: none"> Etkinlik 	<ul style="list-style-type: none"> Sabit dışsallıklar: birbiri ile ilişkili olmayan bilgi tabanları arasındaki koordinasyon (geçici işbirliği)→ <ul style="list-style-type: none"> Yeni ürün Dinamik dışsallıklar: bilginin farklı firmalar arasında dağılımı→ <ul style="list-style-type: none"> Radikal <u>inovasyon</u> Firmalar arası girişimcilik sermayesi→ <ul style="list-style-type: none"> Yeni girişimler(<u>Start-ups</u>) ve gelişme Farklı endüstri alanları tarafından terk edilmiş boş alanlar→ <ul style="list-style-type: none"> Yeni girişim ve ilerleme
İş gücü	<ul style="list-style-type: none"> Geniş, ve derin bilgi birikimine sahip işgücü <ul style="list-style-type: none"> Kalite 	<ul style="list-style-type: none"> Kapsamı dar fakat çeşitli bilgi dağılımına sahip iş gücü <ul style="list-style-type: none"> Bilginin yayılımı ve girişimcilik
Kurumlar ve altyapı	<ul style="list-style-type: none"> Teknik alanda uzmanlaşmış ikincil eğitim seviyesi, teknik hizmetler, sanayi hizmetleri <ul style="list-style-type: none"> Derinleşmiş, kalıplaşmış bilgi ve yetenek Odak noktaları, kongreler→ <ul style="list-style-type: none"> Düşük işlem <u>meeliveti</u>, hızlı teslim Etkili iletişim 	<ul style="list-style-type: none"> Üniversite eğitimi, araştırma geliştirme <ul style="list-style-type: none"> Derin ve geniş bilgi birikimi ve yetenek <u>Pipelines: Havalanları</u> <ul style="list-style-type: none"> Küresel bilgi ve fikir Farklı kullanım alanlarına sahip konutlar, kültürel etkinlikler, tolerans <ul style="list-style-type: none"> Küresel yeteneği cezbetme Yapılı çevre <ul style="list-style-type: none"> <u>Buzz</u>(kulaktan kulağa yayılım)

Şekil 4. Yerelleşme ve kentleşme ekonomilerinin dışsallıklarının karşılaştırılması
(Kaynak:Lorenzen & Frederiksen,2007)

Yaratıcı endüstrilerden ve coğrafi olarak mekanda bulunma çeşitliliklerinden ve mekana olan etkilerinden bahsettikten sonra yaratıcı endüstrilerin kapsamındaki tartışmalara yer verilecektir.

Birçok ülke, yaratıcılığın ve endüstrilerinin, yaratıcı hayal gücünü tüm biçimlerde benimsemesi konusunda hemfikirdir. Ancak İngiltere ve Avustralya da dahil olmak üzere birkaçı “yaratıcı endüstriler” terimini sanat ve kültürel endüstrilerle sınırlandırmakta ve bilim ve patent endüstrilerini Ar-Ge faaliyetleri gibi sektörleri kapsama alanına alan teknoloji ve bilim boyutunu hariç tutmaktadır. Bu durum, sanat ve bilimlerini birbirinden uzak tutma konusundaki tarihsel eğilimin üzücü bir uzantısıdır. Oysa Rogers’a(1984) göre yaratıcılık evrensel bir yetenektir.

“Herkesin yaratıcılığı vardır. Einstein ve Darwin gibi bilim adamlarının yaratıcı olmadığını söyleyemezsiniz. Picasso ile Einstein arasında yaratıcılık konusunda hiçbir ayırım yapamazsınız. Bilim adamının daha az sanatsal olduğunu söyleyebilirsiniz, ama bu farklı bir mesele. İş dünyasında çalışan sanatçı ve bilim insanı ikisinin de eşdeğer biçimde yaratıcı olduğunu düşünüyorum.”

Bu bağlamda Kratke(2011) de hem yerelleşme, kentleşme tartışmalarını içeren hem de yaratıcı endüstrilerin bilim ve sanat boyutunu içeren bir çalışma yapmıştır. Çalışmasında yaratıcı endüstriler ve yaratıcı şehirler hakkındaki tartışmanın, belirli bir yaratıcı alt sektör seçimine odaklandığından bahseder. Ancak, bu alt sektörlerin tanımına itiraz edildiğini vurgular. Mevcut çalışmaların çoğu “yaratıcı endüstriler” terimini sanat, medya ve kültürel endüstrilerle sınırlandırmakta olduğunu söyler. Fakat bunun yanı sıra, araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin de doğaya özgü yaratıcı olduğunu vurgular ve birçok ekonomide, özellikle ekonominin bilgi yoğun alt sektörlerinde Ar-Ge faaliyetlerinin öneminden bahseder.

Daha önce de belirtildiği gibi yaratıcı mesleklerin coğrafi kümelenmesini yorumlamak için ekonomik coğrafyanın iki temel teorik kavramını kullanılmaktadır: (1) “yerelleşme ekonomileri”, yani uzmanlıktan elde edilen ekonomik dışsallıklar, ve (2) “kentleşme ekonomileri”, yani çeşitlilikten kaynaklanan ekonomik dışsallıklar. Teknolojik yaratıcılık ve araştırma, ağırlıklı olarak imalat sektörlerinin yenilikçi kapasitesine, bilgi ağlarına ve ağa bağlı firmaların ve araştırma kurumlarının bilgi tabanları arasındaki yayılmaya dayanır. Fakat yine de büyükşehir bölgelerinde bu firmalar, bilgi kaynaklarını diğer endüstrilerden birleştirmelerini sağlayan çeşitlendirilmiş (urbanization) bir ekonomik yapıdan da yararlanmaktadır. Sanatsal yaratıcılık ve kültür endüstrileri ise hem uzmanlık hem de çeşitlilikten kaynaklanan dışsallıklardan faydalanmaktadır. Fakat bununla birlikte, kendine has özellikleri nedeniyle, sanatsal olarak yaratıcı çalışma kentleşme ekonomilerinden, daha fazla fayda sağlamaktadır. Ayrıca, büyük şehirler ve metropoller, farklı alt sektörlerin ve kümelenmelerin birlikte konumlandırılmasıyla karakterize edilir, böylece bir kentsel kümelenme aktörleri, diğer yerel kümelenmelerle birlikte konumlandırmadan kaynaklanan yığılma ekonomilerinden yararlanabilir. Sonuç olarak, büyük şehirlerin ve büyükşehir bölgelerinin yaratıcı başkentinin

yerelleşme ve kentleşme ekonomilerinin etkileşimli etkilerine dayandığını söylenebilir (şekil 5) (Kratke, 2011).



Şekil 5. Yaratıcılık ve yerelleşme/kentleşme ekonomileri ilişkisi (Kaynak: Kratke, 2011)

Bu bölümde yaratıcı endüstrilerin teknoloji bilim ve kültür sanat boyutlarına yer verilmiştir ve coğrafi alandaki konumlanmaları üzerine bir tartışma yapılmıştır. Bir sonraki aşamada Türkiye’de bu alanda yapılan tartışmalar eksiklikler ve bu çalışmanın literatüre olan katkısı değerlendirilecektir.

Yaratıcı Endüstriler ve Türkiye

Türkiye’de yaratıcı endüstriler ile ilgili çalışmalar yapılmaktadır fakat bu çalışmaların çoğu yaratıcı endüstrilerin kültür ve sanat boyutuna dikkati çekmektedir. Oysa daha önce de belirtildiği gibi yaratıcı endüstrilerin bilim ve teknoloji ayağı en az kültür ve sanat kadar önemlidir ve ekonomiye katkı sağlamaktadır.

Yeni yaratıcı endüstriler arasında da bilgisayar oyunu ve yazılım endüstrileri Türkiye’de öne çıkmaktadır. Bilim ve teknoloji alanında öne çıkan yeni yaratıcı endüstriler İstanbul’dan ziyade Ankara’da yoğunlaşmaktadır. İstanbul ve Ankara illerinde yaratıcı endüstrilerde çalışan kişi sayısı Türkiye’nin ilgili endüstrilerdeki toplam iş gücünün yaklaşık olarak %64’üne tekabül etmektedir. Her iki ilde de reklamcılık ve piyasa araştırması, basım ve kayıtlı medyanın çoğaltılması, bilgisayar programcılığı, danışmanlık ve yayıncılık sektörleri son dönemde gelişerek artış eğilimi göstermektedir. Ankara, İstanbul’a göre geleneksel olmayan ve yeni yaratıcı endüstrilere daha fazla odaklanmaktadır

(Vardar, 2017). Bunun yanında Ankara, üniversite-sanayi iş birliklerinde Türkiye'de önemli bir merkezdir. Bunun en çarpıcı örnekleri savunma, sağlık teknolojileri ve iş ve inşaat makineleri sektörlerindeki iş birliklerinde görülmektedir. Türkiye'nin en önemli nano ve biyoteknoloji araştırma merkezlerinin bulunduğu Ankara aynı zamanda teknokentler bünyesinde kurulmuş ve doğrudan sektör ihtiyaçlarına cevap veren platformlara da sahiptir. (Ankara Bölge Planı, 2014-2023). Dolayısı ile bu çalışmada yaratıcı endüstrilerin teknoloji ve bilim ayağına değinilecektir ve potansiyel olarak görülen Ankara İli'nde çalışmalar yürütülecektir.

Tartışma ve Sonuç

Son yıllarda ekonominin tetikleyici gücü olarak yaratıcı sektörler görülmektedir. Yurt dışı literatüründe çok sayıda çalışma varken Türkiye'de bu konudaki analizlerin yetersizliği saptanmıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda yaratıcı sektörlerin kültür ve sanat boyutunun daha çok İstanbul'da, teknoloji ve bilim boyutunun ise daha çok Ankara'da yoğunlaştığı tespit edilmiştir. Bu tespit ve değerlendirmeden sonra Ankara'nın ayrıntılı mekânsal analizi yapılarak özellikle bilim ve teknoloji konusunda çalışmalar yapan yaratıcı sektörlerin Ankara'da nerelerde yer seçtiği saptanmıştır. Aynı zamanda anket çalışmaları ile bu sektördeki ilişki ağları tespit edilmeye çalışılmıştır. Bunun yanında, sektörde çalışan yaratıcı sınıfı oluşturan kişilerle derinlemesine görüşmeler yapılarak çalışma kapsamı ayrıntılandırılmıştır. Bu ayrıntılı analizin sonucuna ve devamına ise yapılan diğer çalışmalarda yer verilecektir. Bu sayede, yaratıcı sektörler, ilişki ağları ve mekan üzerindeki etkileri değerlendirmesi ile literatürde bu konuda bulunan eksikliğe katkı yapılması planlanmaktadır.

Kaynakça

- Beaudry, C., ve Schiffauerova, A. (2009). Who's right, Marshall or Jacobs? The localization versus urbanization debate. *Research policy*, 38(2), 318-337.
- Benghozi, P. J., ve Salvador, E. (2016). How and where the R&D takes place in creative industries? Digital investment strategies of the book publishing sector. *Technology Analysis & Strategic Management*, 28(5), 568-582.

- Caves, R. E. (2000). *Creative industries: Contracts between art and commerce* (No. 20). Harvard University Press.
- DCMS (1998). *Bigger picture*. London:Department for Culture, Media and Sport, Film Policy Review Group,.
- Florida, R. L. (2002). *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Basic Civitas Books.
- Gleaser, E. L. (2000). *The economies of urban and regional growth*.
- Scott, A.J. and Storper, M. (2009) Rethinking human capital, creativity and urban growth. *Journal of Economic Geography*, 9 (2), 147-167.
- Hii, Y. (2006). *Building the creative city: New industry formation in liberty village, Toronto*. Doctoral dissertation, University of British Columbia.
- Howkins, J. (2002). *The creative economy: How people make money from ideas*. Penguin UK.
- Jacobs, J., 1969. *The economies of cities*. New York:Random House.
- Kondratiev, N. D. (1925). *The major economic cycles*.
- Landry, C. (2012). *The creative city: A toolkit for urban innovators*. Routledge.
- Lorenzen, M., ve Frederiksen, L. (2008). *Why do cultural industries cluster? Localization, urbanization, products and projects*. Creative cities, cultural clusters and local economic development, 155-179.
- Marshall, A. (1890). *Principles of economics*. Vol. 1.
- Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. *Psychological review*, 50(4), 370.
- Pratt, A. C. (2008). Creative cities: the cultural industries and the creative class. *Geografiska annaler: series B, human geography*, 90(2), 107-117.
- Rogers, E., and Larsen K. J. (1984). *Silicon valley fever* (Basic Books, New York,).
- Schumpeter, J. A. (1939). *Business cycles*. (Vol. 1, p. 161-74). New York: McGraw-Hill.
- Scott, A. J. (2006). Creative cities: Conceptual issues and policy questions. *Journal of urban affairs*, 28(1), 1-17.
- UNCTAD (2010). Creative economy: A feasible development option. *Creative Economy Report 2010*. United Nations Conference on Trade and Development.
- Vardar, S. (2017). Yaratıcı endüstriler. *Kalkınmada Anahtar Verimlilik*,338.



Belirsizliği Yönetmek: Belediyelerin Suriyeli Mültecilere Yönelik Politikalarında İstanbul Örneği

Burcu Yanar

İstanbul Teknik Üniversitesi
burcu.yanar@gmail.com

Gülden Erkut

İstanbul Teknik Üniversitesi
gerkut@gmail.com

Öz

Suriye’de 2011 yılında başlayan savaşla birlikte milyonlarca insan ülkelerinden göç etmek zorunda kalmıştır. Komşu ülkelerden biri olan Türkiye ise sürecin başından bu yana mültecilere yönelik “açık kapı” politikası yürütmüş ve dünyada en fazla Suriyeli mültecinin barındığı ülke olmuştur. Türkiye’de kentsel alanlarda yaşayan 3 milyondan fazla Suriyeli mültecinin toplumsal hayata katılımı ve kentsel alanda ortaya çıkan sorunların çözümü için merkezi kurumların politikalarının yanı sıra yerel yönetimlerin de sürece dâhil olma zorunluluğu ve sorumluluğu ortaya çıkmıştır. Bildiri; yerel yönetimlerin Suriyeli mültecilerin göçü sürecindeki rollerini ortaya koymayı amaçlayan tez araştırmasının bulgularına dayanmaktadır. Araştırma; belediyelerin süreç içinde nasıl konumlandıklarını ve süreçteki rollerini tespit etmeyi amaçlamaktadır. Araştırmanın örneklem çerçevesi; İstanbul’un 39 ilçesi içinde mültecilerin yoğun olarak yaşadığı 12 ilçeden olmuştur. İlçe belediyelerinin ilgili birimleri ile irtibata geçilmiş; 9 belediye (Bağcılar, Küçükçekmece, Zeytinburnu, Fatih, Sultangazi, Avcılar, Sultanbeyli, Şişli ve Beylikdüzü) ile yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Belediyelerin sürece katılımı zaman içerisinde, el yordamıyla ve kişisel inisiyatiflerle gerçekteşmiştir. Bu durumun nedeni göç sürecinin hala bütüncül ve sistematik bir altyapısının oluşturulmamış olmasıdır. Belediyeler farklı yaklaşımlara sahip olsalar da süreç içinde ortaklaştıkları en önemli konu idari ve mali açıdan yaşadıkları belirsizlik olmuştur. Bu durum belediyelerin göç sürecinde aktif rol al(a)mamalarına neden olmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yerel Yönetimler, Suriyeli Mülteciler, Yönetim, Politika



Managing Uncertainty: Istanbul Case in Municipalities' Policies towards Syrian Refugees

Burcu Yanar
İstanbul Teknik University

Glden Erkut
İstanbul Teknik University

Abstract

Millions of people had to immigrate into other countries from Syria with the start of the war in 2011. Turkey has conducted an "open door" policy towards refugees since the beginning of the migration process. Due to more than 3 million Syrian refugees living in urban areas, the local governments have to involve in the immigration process to ensure the participation of refugees in social life and to address problems that arise in urban areas. The paper is based on the research findings of the thesis aimed at revealing the role of local governments in the migration process of Syrian refugees. Research aims to determine how municipalities are located in the process and their role. The sample frame of the study consisted of 12 districts in the 39 districts of Istanbul where refugees live intensively. The relevant units of the district municipalities were contacted and semi-structured interviews were conducted with 9 municipalities (Bağcılar, Kucukcekmece, Zeytinburnu, Fatih, Sultangazi, Avcılar, Sultanbeyli, Sisli and Beylikduzu). Municipalities' participation in the process has taken place over time, through manual and personal initiatives. The reason for this situation is that a holistic and systematic infrastructure has not been created about the migration process. Although the interviewed municipalities have different approaches, the most important issue they have shared in the process has been their uncertainty in administrative and financial terms. This situation causes municipalities (could) not to take an active role in the migration process.

Keywords: Local Governments, Syrian Refugees, Governance, Policy

Giriş

Göç, günümüz modern dünyasını ve toplumları şekillendiren temel bir olgudur. Tarihsel süreç boyunca insanlar, ekonomik ve politik açıdan onlar için en uygun olan yerlere göç etmişlerdir (Wallerstein, 2006). Castles ve Miller (2008) göçün yeni bir kavram olmadığını ancak 16.yüzyıldan bu yana yeni bir karakter kazandığını ifade etmiştir. Göçler çağı olarak tanımladıkları bu yeni dönemin en önemli farkı küresel kapasitesi, politik, ekonomik ve sosyal alandaki büyük etkisidir.

Savaş ve politik istikrarsızlık nedeniyle göç etmek zorunda kalan milyonlarca insana yönelik ülkelerin uluslararası ve ulusal politikaları, günümüz dünyasının en önemli tartışma konusudur. Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal İşler Departmanı (UN DESA)'nın verilerine göre 2000-2017 yılları arasında uluslararası göçmenlerin sayısı yaklaşık iki katına çıkmış ve 257.7 milyona ulaşmıştır. Zorunlu göçmenlerin sayısı ise 15.8 milyondan 25.9 milyona çıkmıştır. Dünya üzerindeki mültecilerin %68'i; Suriye, Afganistan, Güney Sudan, Myanmar ve Somali ülkelerinin vatandaşlarıdır (Url-1).

Wallerstein, 1974 yılında ortaya koyduğu dünya sistemleri teorisinde; küreselleşme ve sermayenin pazar alanının genişlemesinin kaçınılmaz olarak göç etmeye yatkın bir nüfus yarattığını ifade etmiştir. Teoriye göre; çeper ve yarı-çeper ülkelerdeki nüfus; siyasi, ekonomik ve kültürel açıdan bağımlı oldukları merkez ülkelere doğru göç etmektedir. Merkez ve çeper ülkeler arasındaki eşitsizlik arttıkça göç hareketi de süreklileşmekte; göç, uluslararası sermayenin yatırımlarının yoğunlaştığı küresel şehirlere yönelmektedir. Küresel pazar alanı ve hegemonyasını korumak isteyen merkez ülkeler aynı zamanda politik ve askeri müdahaleler (Massey vd, 2014) ile mülteci akınlarına neden olabilmektedir.

Suriye'de 2011'in Mart ayında başlayan savaş, mevcut iktidara yönelik halk protestoları olarak ortaya çıkmış, ancak daha sonra ABD, Rusya, Fransa ve İngiltere gibi emperyalist ülkelerin ve bunların yanı sıra Türkiye, İsrail, Ürdün, Suudi Arabistan öncülüğünde Körfez monarşileri gibi bölgesel ülkelerin kendi iktidar alanlarını güçlendirmek için Suriye'ye yönelik müdahalesine ve bir vekalet savaşına¹ dönüşmüştür. Yapılan müdahalelerle savaşa birçok aktör dahil olmuş, süreç daha da

1 Vekalet savaş; herhangi bir ülke ve/veya bölgede devletlerin vekil güçlerinin (örgüt, rejim, grup vs.) birbirleriyle mücadele ettiği savaş türüdür. Ülkeler fiili olarak savaşa girmez, vekil güçler savaşır.

karmaşıklaşmıştır. Savaşla birlikte 6 milyondan fazla insanın göç etmesi uluslararası göç hukuku ve güvenlik politikaları tartışmalarını daha da şiddetlendirmiştir. Ancak dünya çapında ülkelerin hiçbiri göç sürecine yönelik uluslararası sorumlulukları sahiplenen bütünlüklü stratejiler geliştirmemiş; mülteciler çoğu zaman siyasi pazarlıkların öznelere olmuştur. Bu durum; göçün ilk olarak yöneldiği komşu ülkeler açısından karmaşık ve kontrol edilemeyen bir süreç ortaya çıkarmıştır. Suriye'nin komşu ülkelerinden biri olan Türkiye de uluslararası göç politikalarından en fazla etkilenen ülkelerin başında gelmektedir ve dünyada en fazla Suriyeli mültecinin bulunduğu ülke olmuştur. Türkiye, Suriyeli mültecilerin akını ile birlikte "açık kapı" politikasını benimsemiş ancak sınır kapılarının açılması, beraberinde göçe yönelik sistemli politikalar belirleme iradesini getirememiştir. 2013 yılında çıkarılan Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu (YUKK) ve 2014 yılında çıkarılan Geçici Koruma Yönetmeliği ile "geçici koruma altındaki yabancılar" olarak tanımlanan Suriyeli mültecilere yönelik hem yasal mevzuat hem de politikalar geçicilik üzerine kurgulanmıştır².

Türkiye'de yaklaşık 4 milyon Suriyeli mültecinin %98'inden fazlası kentsel alanlarda yaşamaktadır. Savaşın ilk yıllarında yoğunluklu olarak Suriye'ye sınır olan illere (Şanlıurfa, Kilis, Hatay, Gaziantep) ve buradaki kamplara göç olurken, savaşın uzaması ve iş imkanları nedeniyle başta İstanbul olmak üzere İzmir, Bursa, Konya, Adana ve Mersin gibi büyükşehirlere göç artmıştır. Mülteciler, ucuz kira ve kayıt dışı çalışma olanaklarına sahip olan kentin yoksul mahallelerine yönelmiştir. Bazı ilçelerin nüfusunun artması; kentin altyapısı üzerindeki baskının da artmasına neden olmuştur. Temel insani haklar olan barınma, beslenme, sağlık, eğitim konularında da ihtiyaçlar artmıştır. Savaşın travmatik etkilerine yönelik mültecilere psikolojik destek sağlanması, her türlü istismara karşı kadınlara ve çocuklara yönelik özel politikaların üretilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Kentsel alanda yaşanan problemlerle ve ortaya çıkan ihtiyaçlarla ilk olarak yerel yönetimler yüzleşmektedir. Bu nedenle göç sürecinin yönetimi; uluslararası ve ulusal düzeydeki politikaların yanı sıra yerel düzeyde de politika üretme ve sürece dahil olma gerekliliğini ortaya koymaktadır. Özellikle mültecilerin ve Türkiye

² Türkiye'de son dönemde tartışılan en önemli konulardan biri Suriye'nin kuzeyinde kurulmak istenen "güvenli bölge"dir. Türkiye, ABD ve Birleşmiş Milletlere yönelik yaptığı çağırıda güvenli bölgeye mülteciler şehri kurmak istediğini ve Türkiye'deki mültecileri bu alanlara taşımak istediğini belirtmiş ve destek istemiştir.

halklarının karşılıklı toplumsal uyumunun ve barışın sağlanmasında yerel yönetimlere büyük sorumluluklar düşmektedir.

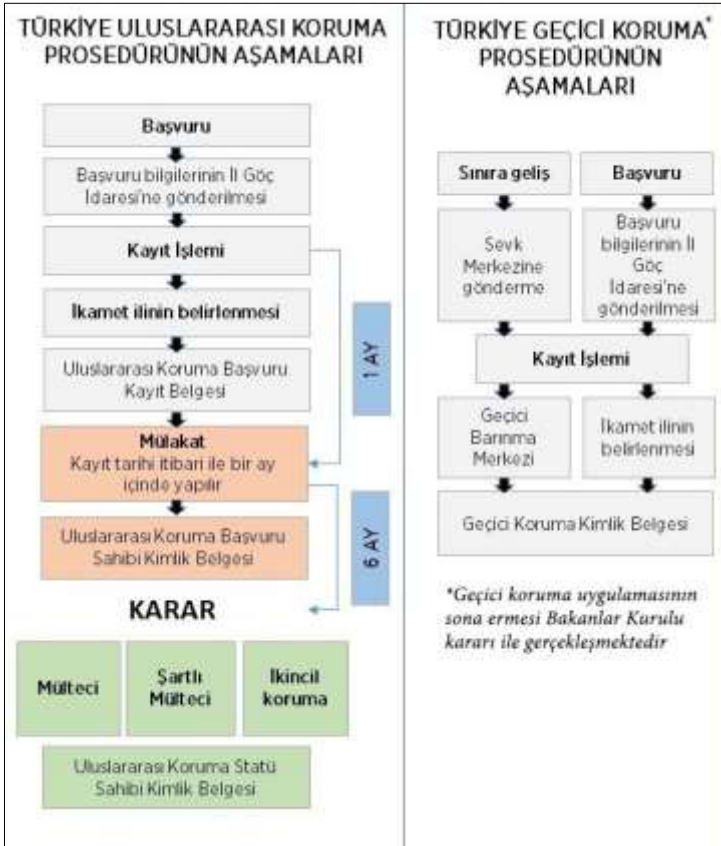
Bildiri; “Yerel yönetimler, Suriyeli mültecilerin göç sürecinin neresinde?” sorusuna odaklanan tez araştırmasının bulgularına dayanmaktadır. Araştırma, yerel yönetimlerin Suriyeli mültecilerin göçü sürecindeki rollerini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Ortaya konan araştırma sorusu ve amaç çerçevesinde belediyelerin mültecilere yönelik algıları, politikaları, uygulamaları ve beklentileri incelenmektedir. Araştırma sahası, Suriyeli mültecilerin yoğunluklu olarak yaşadığı İstanbul’dur.

Uluslararası Mülteci Hukuku Çerçevesinde Türkiye’de Yasal Durum

Uluslararası göç hukukunda üç temel sözleşme İnsan Hakları Evrensel Beyanname, Mültecilerin Statüsüne ilişkin Sözleşme ve Protokol (Cenevre Sözleşmesi) ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi’dir. 1951 yılında imzalanan Cenevre Sözleşmesi’ne göre “haklı bir zulüm korkusu” sebebiyle başka bir ülkede bulunan ve kendi ülkesinde ya da zulüm görme korkusu yaşadığı ülkede yaşamak istemeyen kişiler “mülteci (refugee)” olarak tanımlanmaktadır. Sığınmacılar (asylum seekers) ise mültecilik başvurusunun sonucunu bekleyen henüz mülteci statüsü alamamış kişileri ifade etmektedir (Perruchoud ve Cross, 2013). Sözleşmenin 33.maddesine göre hiçbir Taraf Devlet, tehdit altında bulunan bir sığınmacıyı geri gönderemez ya da kendi ülkesine iade edemez. Sözleşmeyi imzalayan devletler “geri göndermeme (non-refoulement)” ilkesine çekince koyamazlar. Türkiye, Cenevre Sözleşmesi’ne taraf ülkelerden biridir ancak mülteci statüsü sadece Avrupa ülkelerinden gelenlere tanınmıştır. Bunun yanı sıra Türkiye hukuk sisteminde “sığınmacı” kavramı yoktur.

Suriyeli mültecilerin yoğun göçünün ardından hukuki alandaki belirsizliği ortadan kaldırmak için 2013’te “Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu (YUKK)”, 2014’te “Geçici Koruma Yönetmeliği” ve 2016’da “Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik” çıkarılmıştır. YUKK kapsamında İçişleri Bakanlığı’na bağlı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü (GİGM) kurulmuştur. Kanun’da uluslararası koruma statüleri “mülteci”, “şartlı mülteci” ve “ikincil koruma” şeklinde ifade edilmiştir. Suriyeli mültecilerin tabi olduğu statü ise “geçici koruma” statüsüdür. YUKK’un 91.maddesinde zorunlu göç

sebepleri dolayısıyla ülkesinden ayrılan ve geri dönemeyen, kitlesel olarak Türkiye sınırına gelen kişilere “geçici koruma” statüsü verildiği ifade edilmiştir. Geçici koruma altında bulunan kişilerin uzun dönem ikamet iznine geçiş hakkı, uluslararası koruma statülerine ve Türkiye vatandaşlığına başvuru hakkı bulunmamaktadır. Geçici koruma uygulamasının sona ermesi Bakanlar Kurulu kararı ile gerçekleşmektedir.



Şekil 1. Türkiye’de uluslararası koruma ve geçici koruma prosedür aşamaları (Yanar, 2019)

Türkiye’de belediyelerin tabi olduğu 5393 sayılı Belediye Kanunu’nda ise mültecilerle ilgili özel bir tanımlama yoktur. Kanun’a göre, belediyeler, “belde sakinlerinin mahalli müşterek nitelikteki ihtiyaçlarını karşılamak” üzerine kurulmuş kurumlardır ve altyapı, çevre sağlığı, acil yardım, konut, sosyal hizmet, yardım vb. hizmetleri yerine getirmekle

yükümlüdür. Mültecilerle ilgili çalışma yapan belediyeler Kanun'un 13.maddesinde yer alan "Hemşehri Hukuku" maddesinden yola çıkarak faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. Bu maddeye göre herkes "ikamet ettiği beldenin hemşehrisi"dir ve belediye "hemşehrililer arasındaki sosyal ve kültürel ilişkilerin geliştirilmesi ve kültürel değerlerin korunması" konularında çalışma yapmakla yükümlüdür. Ancak belediyelerin bu maddeyi değerlendirme ve yorumlama biçimleri birbirinden farklıdır. Belediyelerin bir kısmı "seçmen" olmayan mültecilere yönelik hizmet etme konusunda istekli davranmamaktadır. Çalışma yürüten bazı belediyeler ise bu maddenin mültecilere yönelik hizmette yeterli olmadığını söylemektedir.

Suriyeli Mültecilere Yönelik Uluslararası Ve Ulusal Politikalar

Suriye'deki savaş nedeniyle göç etmek zorunda kalan 13 milyon insanın 6 milyondan fazlası Suriye içinde başka bir bölgeye, 5 milyondan fazlası komşu ülkelere, yaklaşık bir milyon insan ise Avrupa ülkelerine göç etmiştir (Pew Araştırma Merkezi, 2017).



Şekil 2. Dünya üzerindeki Suriyeli mülteci nüfusu-2017 (Pew Research Center, 2017).

Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği (BMMYK)'nın 2019 yılı verilerine göre Suriyeli mültecilerin en fazla göç ettiği ülkeler sırasıyla Türkiye, Lübnan, Ürdün, Irak ve Mısır'dır (Tablo 1).

Tablo 1. Suriyeli mültecilerin komşu ülkelerdeki nüfusları ve nüfusa oranları.

Göç alan ülkeler	Suriyeli mülteci nüfusu	Toplam nüfusa oranı (%)
Türkiye	3.682.434 ³	4.4
Lübnan	946.291	13.4
Ürdün	670.238	6.3
Irak	253.085	0.6
Mısır	132.165	0.1

Suriyeli mültecilere yönelik BM ve Avrupa Birliği (AB) politikaları, mültecilerin komşu ülkelerde kalmasını sağlamaya yönelik olmuştur. BM, uluslararası alanda göç hareketinin artması ile mültecilere ve göçe yönelik çeşitli deklarasyonlar ve mutabakatlar hazırlamıştır. New York Mülteci ve Göçmenler Deklarasyonu, Göç ve Mülteciler için Küresel Mutabakat gibi çalışmaların ortak hedefi iş birliği ve ev sahibi ülkenin üzerindeki baskıyı hafifletmek olarak vurgulanmıştır. Ancak bu çalışmalara yönelik en önemli eleştiri yeni bir politika üretmemeleri ve Taraf ülkelere yaptırım uygulamamaları olmuştur. Bir diğer önemli anlaşma, Türkiye ve Avrupa Birliği arasında 2013 yılında imzalanan “İzinsiz İkamet Eden Kişilerin Geri Kabulüne İlişkin Anlaşma”dır. Buna göre Türkiye ve AB üye devletleri ülkelerindeki “üçüncü ülke vatandaşları” veya “vatansız” kişileri karşılıklı olarak geri iade edebilecektir (Mat ve Özdan, 2017). İki taraflı gibi görünen anlaşma aslında mültecilerin göç yolu üzerinde bulunan Türkiye’de kalmalarını sağlamaktır.

Avrupa’ya mülteci akınını durdurma amacıyla yapılan ortaklıklarla komşu ülkelere fonlar sağlanmıştır. BM’nin bölgedeki ülkelerin dayanıklılığını arttırmaya yönelik çalışmalara fon sağladığı Bölgesel Mülteci ve Dayanıklılık Planı’nın (3RP) mülteci ve dayanıklılık olmak üzere iki bileşeni vardır ve bölgedeki ülkelere bu çerçevede fon sağlanmaktadır. Türkiye açısından önemli bir diğer fon kaynağı olan ve 2015 yılında başlayan AB ve Türkiye arasındaki Göç Eylem Planı⁴ ile bir dizi ortak eylem planı hazırlanmıştır. Türkiye’de mültecilere eğitim, sağlık, istihdam, sosyal yardım alanlarına yönelik yapılan yatırımların çoğu Göç Eylem Planı’nın uluslararası fonlar aracılığı ile sağladığı “Mülteciler için Mali Yardım Programı (FRIT)” tarafından

³ GİGM internet sitesinde geçici koruma kapsamında bulunan Suriyeli mültecilere ait verileri yayınlamakta ve sıklıkla güncellemektedir. Türkiye’deki Suriyeli mültecilerin sayısına ilişkin veri 7.11.2019 tarihine ait veridir.

⁴ Eylem planının üç ana konusu; göç dalgasının nedenlerinin araştırılması, Suriyeli mültecilerin ve ev sahibi Türkiye’nin desteklenmesi ve AB’ye yönelik düzensiz göçün önüne geçilmesidir (Türkiye-AB Ortak Eylem Planı, 2015).

gerçekleştirilmektedir. FRIT çerçevesinde iki temel yardım başlığı bulunmaktadır. Bunlardan biri insani yardım, diğeri kalkınma yardımlarıdır.

Türkiye'nin göçle ilgili politika programına bakıldığında ilk olarak Kalkınma Planı karşımıza çıkmaktadır. Türkiye'nin her beş yılda bir iktisadi ve sosyal hedeflerini belirleyen Kalkınma Planlarının sonuncusu 2019-2023 yılları için hazırlanan 11.Kalkınma Planı'dır. Planın hedefleri ve politikalarından biri "Nitelikli insan, güçlü toplum"dur. Bu hedef çerçevesinde belirlenen ana temalardan biri de dış göçtür. Amaç; "insan haklarına uyumlu, insan onuruna yakışır, güvenli, düzenli, veriye dayalı ve kontrol edilebilir dış göç yönetimi" olarak ifade edilmiştir. Bu doğrultuda; göç yönetiminde kurumsal yapının güçlendirilmesi ve mültecilerin sosyal hayata uyumunun artırılması politikaları belirlenmiştir. "Geçici koruma" altındaki kişilere yönelik çeşitli politikalar planda yer almaktadır. Plan, göçe yönelik politika üretme konusunda 10.Kalkınma Planı'na göre daha net ve ayrıntılıdır.

Göçün, şehirleşme alanındaki etkilerine yönelik politika üreten çalışmalardan biri 2017 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gerçekleşen Şehircilik Şurası'dır. Dört komisyondan biri olan "Şehirleşme, Göç ve Uyum" komisyonunda Türkiye'nin kısa ve uzun vadeli kentsel politikalar geliştirmesi gerektiği vurgulanmıştır. Politika önerileri genel olarak 4 başlıkta toplanmıştır. Göçe dair verilerin toplanması ve değerlendirmesi, sosyal uyumun sağlanması, kurumsal örgütlenme ve iş birliği ve şehir planlama alanında yapılacak çalışmalardır. Politika önerileri olarak; Türkiye Belediyeler Birliği'nin yerel yönetimler arası iş birliğini güçlendirecek bir yapı oluşturması, mahalle ölçeğinde sosyal projeler yapılması, kurumsal kapasitenin geliştirilmesi, belediyelerde "Göç ve Uyum Birimleri"nin kurulması ve mülteciler için barınma alanlarının oluşturulması fikirleri sunulmuştur.

Yöntem

Araştırma sahası, Türkiye'de en fazla Suriyeli mültecinin yaşadığı İstanbul'dur. Araştırma kapsamında; öncelikle belediyelerin yol haritası olan stratejik planları (2015-2019) incelenmiş; daha sonrasında mülakat tekniği ile bilgi toplanmıştır.

Tablo 2. İstanbul ilçelerindeki Suriyeli mülteci sayısı (Erdoğan, 2017) (TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, 2017)

İlçe	Suriyeli mülteci sayısı (2015)	Suriyeli mülteci sayısı (2017)	Oransal sıralama (2017)	İlçe nüfusuna oranı (%) (2017)
Küçükçekmece	28.776	38.278	8	5,02
Bağcılar	27.164	37.643	9	4,97
Sultangazi	22.688	31.426	6	6,02
Fatih	25.013	30.747	4	7,33
Esenyurt	19.938	29.177	15	3,92
Başakşehir	19.068	26.424	3	7,48
Zeytinburnu	14.880	25.000	1	8,63
Esenler	13.131	22.678	10	4,93
Sultanbeyli	15.871	20.192	5	6,27
Avcılar	12.964	19.554	12	4,59
Arnavutköy	12.489	17.838	2	7,55
Bahçelievler	11.710	17.710	19	2,94
Gaziosmanpaşa	12.835	17.709	16	3,53
Şişli	9.805	15.269	7	5,57
Ümraniye	11.737	14.858	23	2,15
Kağthane	10.934	14.216	18	3,24
Güngören	9.792	12.727	13	4,21
Sancaktepe	8.434	12.072	17	3,41
Beyoğlu	9.221	11.841	11	4,88
Bayrampaşa	7.304	11.004	14	4,04
Eyüp	7.836	10.779	20	2,87
Beylikdüzü	2.963	6.728	21	2,40
Büyükçekmece	4.089	5.555	21	2,40
Pendik	3.711	4.951	30	0,72
Tuzla	2.006	2.794	25	1,19
Silivri	1.527	2.375	23	1,43
Çekmeköy	1.119	2.309	27	0,99
Maltepe	1.621	2.230	34	0,45
Bakırköy	2.028	2.191	28	0,98
Üsküdar	1.565	1.987	35	0,36
Beykoz	1.324	1.947	29	0,77
Kartal	1.401	1.773	36	0,38
Sarıyer	1.304	1.754	32	0,50
Ataşehir	1.010	1.436	39	0,03
Kadıköy	575	650	37	0,13
Çatalca	318	428	31	0,63
Beşiktaş	260	277	38	0,14
Adalar	123	167	26	1,06
Şile	85	166	33	0,49
Toplam	338.619	478.850		3,26

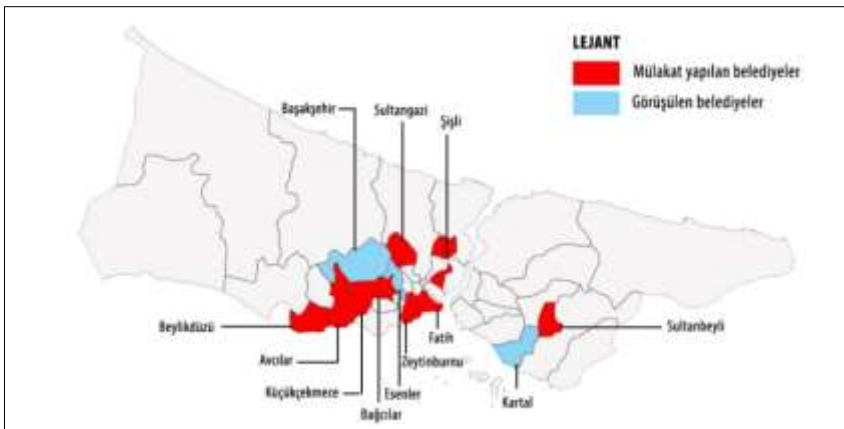
GİGM, kamuoyuna şehirler bazında güncel veri sunmakta ancak ilçe bazında nüfus verisi sunmamaktadır. Bu nedenle bu araştırmada;

TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi tarafından hazırlanan “Kent Mülteciliği ve Planlama Açısından Yerel Sorumluluklar Değerlendirme Raporu” ve Murat Erdoğan tarafından hazırlanan “Kopuş”tan “Uyuma”a Kent Mültecileri Suriyeli Mülteciler ve Belediyelerin Süreç Yönetimi: İstanbul Örneği başlıklı çalışmadaki ilçe bazındaki verilerden yararlanılmıştır.

Örnekleme

Araştırmanın örneklem çerçevesi; İstanbul’un 39 ilçesi içinde mültecilerin yoğunlukla yaşadığı 12 ilçeden ve görece daha az mültecinin yaşadığı 1 ilçeden oluşmuştur. İlçe belediyelerinin ilgili birimleri ile irtibata geçilmiş; 3 belediyenin (Başakşehir, Kartal, Esenler) herhangi bir çalışması olmaması nedeniyle yetkili kişilerden randevu alınamamıştır. Bu nedenle mültecilerin yoğunlukla yaşadığı 9 belediye (Bağcılar, Küçükçekmece, Zeytinburnu, Fatih, Sultangazi, Avcılar, Sultanbeyli, Şişli ve Beylikdüzü) ile yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Örnekleme grubu oluşturulurken siyasi parti dağılımının dengeli olmasına dikkat edilmiştir. Analiz birimi olarak belediyelerin mültecilerle ilgilenen birimleri seçilmiş ve bu birimlerdeki yetkililerle görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Mülakat yapılan belediyelerin ortalama olarak belirttikleri ilçelerindeki Suriyeli mülteci nüfusunun (kayıtlı ve kayıtsız) İstanbul’daki Suriyeli mülteci nüfusuna oranı %51’dir.



Şekil 3. Mülakat yapılan ve görüşülen belediyelerin haritası (Yanar,2019).

Mülakat, belediyelerin göç ya da sosyal yardım birimlerinde görevli olan kişilerle yapılmıştır. Bazı belediyelerde mültecilere özel bir birim kurulmuşken bazı belediyeler mevcut birimleri aracılığı ile mültecilerle iletişim kurmaktadır. Belirlenen 9 belediyede toplam 11 kişi ile mülakat yapılmıştır (Tablo 3).

Tablo 3. Mülakat yapılan birim ve mülakat tarihleri (Yanar, 2019).

Belediye	Görüşülen birim	Görüşmeci	Mülakat tarihi
Sultanbeyli	Strateji Geliştirme Müdürlüğü	Görüşmeci 1	22.04.2019
Şişli	Göç Hizmetleri Birimi	Görüşmeci 2	14.05.2019
Bağcılar	Dış İlişkiler ve Proje Birimi	Görüşmeci 3	14.05.2019
Avcılar	Göç Birimi	Görüşmeci 4	15.05.2019
Küçükçekmece	Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü	Görüşmeci 5	15.05.2019
	Mülteci Masası	Görüşmeci 6	15.05.2019
	Kente Uyum Birimi	Görüşmeci 7	16.05.2019
Zeytinburnu	Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü	Görüşmeci 8	16.05.2019
Fatih	Mülteci Danışma Merkezi	Görüşmeci 9	17.05.2019
	Halkla İlişkiler Müdürlüğü	Görüşmeci 10	17.05.2019
Sultangazi	Göç Birimi	Görüşmeci 11	24.05.2019
Beylikdüzü			

Belediye	Parti	2017 Yılı Suriyeli Mülteci Sayısı	Mülakatta Belirtilen Suriyeli Mülteci Sayısı	Suriyeli Mültecilerin İstanbul'daki Mülteci Nüfusuna Oran
1. GRUP				
Sultanbeyli*	AKP	20.192	23.196	9657 (2017 verisi güncel)
Bağcılar*	AKP	37.643	60.000	
Sultangazi*	AKP	31.426	52.500	
Küçükçekmece*	CHP	38.278	35.000	
Zeytinburnu*	AKP	25.000	40.000	
2. GRUP				
Fatih*	AKP	30.747	-	9651 (güncel veriler güncel)
Beylikdüzü*	CHP	6.728	15.000	
Şişli*	CHP	15.269	9.000	
3. GRUP				
Avcılar*	CHP	19.554	-	9660 (güncel veriler güncel)
Kartal	CHP	1.773	-	
Esenler	AKP	22.678	-	
Başakşehir	AKP	26.424	-	

*Denetimden önce mülakat yapılan belediyeler

Şekil 4. Mülakat yapılan ve görüşülen belediyeler (Yanar, 2019).

Mülakat; belediyelerin mültecilere yönelik birimlerinin insani yardım ve sosyal uyum çerçevesinde yaptıkları çalışmalara, bu çalışmalara

mültecilerin nasıl eriştiklerine, iş birliklerine, yaşanan sorunlara ve önerilere odaklanmaktadır.

Bulgular

Belediyelerin Stratejik Planlarında Göç Ve Mültecilik

Stratejik plan, geleceğe yönelik hedeflerin ve faaliyetlerin belirlendiği bir yol haritasıdır. Türkiye’de 2003 yılında çıkarılan “Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu”nda stratejik planın tanımı “kamu idarelerinin orta ve uzun vadeli amaçlarını, temel ilke ve politikalarını, hedef ve önceliklerini, performans ölçütlerini, bunlara ulaşmak için izlenecek yöntemler ile kaynak dağılımlarını içeren plan” olarak ifade edilmiştir. Belediyelerin yerel seçimler yapıldıktan itibaren altı ay içerisinde stratejik plan hazırlama yükümlülüğü bulunmaktadır (Belediye Kanunu, 2005).

Belediyeler, faaliyet kalemlerini ve bütçelerini stratejik planlarına göre belirlerler. Bu nedenle, göç ve mültecilere yönelik üretilen politikaların stratejik planlarda yer alması uygulanması açısından önemlidir. Çalışma kapsamında belediyeler, 2015-2019 yılı için hazırladıkları stratejik planlarına göre 3 ana gruba ayrılmıştır:

- 1.Grup: Stratejik planlarında mültecilerden bahseden ancak göç ya da mültecilere yönelik herhangi bir stratejisi olmayan belediyeler: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Küçükçekmece, Bağcılar, Sultangazi, Zeytinburnu, Sancaktepe, Beyoğlu, Bayrampaşa, Büyükçekmece, Pendik, Tuzla, Çekmeköy, Üsküdar ve Ataşehir Belediyesi, Sultanbeyli Belediyesi
- 2.Grup: Göç ya da mültecilerle ilgili stratejik planlarında hedefleri olan belediyeler: Fatih, Esenyurt, Şişli, Beylikdüzü, Maltepe ve Kadıköy Belediyesi
- 3.Grup: Stratejik planlarında göç ya da mültecilerden bahsetmeyen ve herhangi bir stratejik hedefi olmayan belediyeler: Başakşehir, Esenler, Avcılar, Arnavutköy, Bahçelievler, Gaziosmanpaşa, Ümraniye, Kağıthane, Güngören, Eyüp, Silivri, Bakırköy, Beykoz, Kartal, Sarıyer, Çatalca ve Beşiktaş Belediyesi

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ile Zeytinburnu, Sultanbeyli, Sultangazi, Küçükçekmece, Bağcılar, Fatih ve Avcılar Belediyeleri stratejik planları için hazırladıkları GZFT analizlerinde “göç”ü tehdit başlığı

altında değerlendirmişlerdir. Şişli Belediyesi ise “göç alma olgusunun görece düşüklüğü”nü fırsat olarak ifade etmiştir.

Belediyelerin tamamı dezavantajlı gruplara yönelik “sosyal barış ve toplumsal huzurun sağlanması”, “kentli dayanışması ve toplumsal paylaşım”, “toplumsal sorunların azaltılması”, “sosyal yapıyı güçlendirme” gibi çeşitli stratejik hedefler ve projeler belirlemişlerdir. Ancak bu belediyelerin bir kısmı planlarında göçe ve mülteciliğe dair özel hedefler belirlemişlerdir.

Fatih Belediyesi, “zorunlu göç mağdurları”nu hedef kitle olarak belirlemiş, sosyal entegrasyonu sağlayacak iş birliklerinin geliştirileceğini ifade etmiştir. Ancak belediye ile yapılan mülakatta görüşmeci, mültecilere yönelik herhangi bir çalışmalarının olmadığını; sadece STK'lara etkinlikleri için zaman zaman yer tahsis ettiklerini ifade etmiştir. İlçede STK'ların çok aktif olduğunu bu nedenle kendilerine herhangi bir ihtiyaç başvurusunun yapılmadığını söylemiştir (Görüşmeci 8, kişisel görüşme, 16 Mayıs 2019). Şişli Belediyesi ise “göçmen”lere asgari düzeyde yaşamlarını sürdürebilecekleri yardımların yapılacağını belirtmiştir. Hemşehri hukukundan bahseden ve sığınmacı, mülteci tanımlarını kullanan tek belediye Beylikdüzü Belediyesi'dir. Planda, mülteciler ve yerel halk için sosyal örgütlenmenin ve sosyal destek hizmetinin sağlanması, kardeşliği artırıcı sosyal projelerin üretilmesi ve uyum süreçlerinin oluşturulması planlanmıştır.

Zeytinburnu ve Sultanbeyli Belediyeleri, stratejik planlarında göç veya mültecilere yönelik herhangi bir amaç/hedef belirlememiş olsa da göç sürecinde diğer belediyelere göre kurumsal olarak en kapsamlı ve sistematik çalışmayı yürütmektedirler.

Belediyelerin Gözünden Suriyeli Mülteciler

Politikacıların söylemleri ve yasal düzenlemeler ile Suriyeli mültecilerin ülkelerine geri döneceği beklentisi günden güne artmaktadır. Bu durum mülteciler, yerel halk ve kamu kurumları için belirsiz bir durum oluşturmakta ve toplumsal gerilimi tırmandırmaktadır. Bu nedenle bu bölümde; politika üretme noktasında artık yüzleşilmesi gereken ve kritik bir soruya dönüşen mültecilerin kalıcı mı geçici mi olduğu tartışması belediyelerin gözünden yapılmak istenmiştir. Mülakat yapılan görüşmecilerin tamamı Suriye'de her şeyin normale dönmesi durumunda dahi mültecilerin büyük bir çoğunluğunun (özellikle gençlerin) geri

dönemeyeceğini vurgulamışlardır. Belediyeler ortalama %20-30 arasında bir geri dönüş beklemektedir.

Belediyelerin mültecilere yönelik çalışma yapması konusunda ise iki farklı görüş ortaya çıkmaktadır. Belediyelerin bir kısmı (Zeytinburnu, Sultanbeyli, Sultangazi, Küçükçekmece, Beylikdüzü, Şişli, Avcılar) yerel yönetimlerin sürece dahil olmasının kaçınılmaz olduğunu ve mültecilerle ilgili politikaların üretilmesi gerektiğini söylemiştir. Mültecilerin yoğun olarak yaşadığı Fatih, Esenler, Başakşehir Belediyeleri mültecilere yönelik herhangi bir çalışmalarının olmadığını beyan etmiştir. Özel bir birimi olmayan ancak mültecilere yönelik çalışmalar yapan Bağcılar Belediyesi'nde yapılan mülakatta ise görüşmeci, sosyal belediyeçilik kavramının öncelikli alanları olmadığını ve göçmenlere yönelik hizmetle hükümlü olmadıklarını belirtmiştir (Görüşmeci 3, kişisel görüşme, 14 Mayıs 2019). Belediye başkanı Lokman Çağırıcı (2018) ise Uluslararası Göç, Uyum ve Yerel Yönetimler Sempozyumu'nda belediyeler de dahil herkesin göç sürecinde sorumluluğu olduğunu ifade etmiştir. Belediyelerin birbirinden farklı yaklaşımlarının yanı sıra aynı belediyede de farklı değerlendirmeler görülebilmektedir.

Mülakat yapılan her belediye yerel halk ve mültecilere eşit şartlarda hizmet verdiklerini vurgulamıştır. Bu noktanın özellikle vurgulanmasının nedeni belediyelerin yerel halktan aldıkları "mültecilere ayrıcalık yapıyor" tepkisidir. Örneğin; Küçükçekmece Belediyesi, idari anlamda bir sorun yaşamadıklarını ancak "oy veren" insanların kendi vergilerinden mültecilere hizmet edilmesini olumsuz karşıladıklarını belirtmiştir (Görüşmeci 5, kişisel görüşme, 15 Mayıs 2019).

İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu ise toplumsal vicdanla süreci yöneteceklerini ifade etmiş; mültecileri kendi kaderlerine terk etmeyeceklerini söylemiştir. Ülkede mültecilere yönelik net ve sağlıklı bir politika ve uygulamanın olmadığını belirten İmamoğlu, İBB'nin temel politikasının "uluslararası camiayı harekete geçirmek ve iş birliğini geliştirmek" olarak açıklamıştır ("CHP'nin Uluslararası Suriye", 2019).

Hizmet Sağlama Araçları Ve Finansman

Belediyeler hizmetlerini ilgili müdürlük ya da bu müdürlüğe bağlı oluşturulan özel bir birim vasıtasıyla sağlamaktadır. Burada diğer belediyelerden farklılaşarak; örnek bir çalışma sergileyen Sultanbeyli Belediyesi, Mülteciler ve Sığınmacılar Yardımlaşma ve Dayanışma

Derneği (Mülteciler Derneği)'ni kurmuştur. Dernek, Alman Uluslararası İşbirliği Kurumu'nun (GİZ) desteği ile kurulmuştur. Strateji Geliştirme Müdürlüğü derneğin bütün kurumsal işleyişini gerçekleştirmektedir (Görüşmeci 1, kişisel görüşme, 22 Nisan 2019).

Belediyelerin geneli Suriyeli mültecilerin göçü sonrası yeni bir yapı kurarken; Zeytinburnu Belediyesi 2009 yılında kurduğu "Kente Uyum Birimi" ile mültecilerle çalışmaktadır. Özel bir yapı kuran Sultangazi Belediyesi (Mülteci Danışma Merkezi), Beylikdüzü, Şişli ve Avcılar Belediyeleri (Göç Birimi); STK'lar ile yaptıkları protokoller aracılığıyla çalışmaktadır. Bu dört belediyenin ortak çalıştığı STK, Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi Vakfı (WALD)'dir. Bunun yanı sıra Şişli Belediyesi, Göçmen Dayanışma Derneği (GDD); Avcılar Belediyesi SGDD-ASAM ve Yuva Derneği ile çalışmaktadır. STK'larla çalışmayan Küçükçekmece Belediyesi, "Mülteciler Masası" adında kendi özel birimini oluşturmuştur. Bağcılar Belediyesi ise özel bir birimi kurmayı tercih etmediklerini söylemiştir. Belediye, Dış İlişkiler ve Proje Birimi ile Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü vasıtasıyla çalışma yürütmektedir.



Şekil 5. Mülakat yapılan belediyelerin hizmet sağlama araçları. (Yanar, 2019).

Belediyelerin, göç birimleri için ayırdıkları özel bir bütçeleri yoktur. Sosyal yardımlar belediyelerin kendi bütçelerinden sağlamaktadır. Sosyal

uyuma yönelik çalışmaların çoğu proje bazlıdır ve finansmanı STK'lar aracılığı ile karşılanmaktadır. Psikolog, avukat ve tercümanlık gibi hizmetleri de yine STK'lar sağlamaktadır.

Sunulan Hizmetler

Belediyelerin mültecilere yönelik hizmet sunma yaklaşımları birbirinden farklıdır. Belediyelerin bir kısmı sadece sosyal yardım yapmakta; sosyal uyuma yönelik çalışmaları göz ardı etmektedir.

İhtiyaçların Tespiti, Kayıt Edilmesi Ve Verilerin Güncelliği

Belediyelerin mültecilerle ilgili güncel verilere sahip olması; mültecilerin ihtiyaçlarını tespit edebilmesi ve sürece etkili müdahale edebilmesi açısından önemlidir. Elde edilen verilerin kayıt altına alınması ve güncelliğinin sağlanması da gerekmektedir.

Mültecilere yönelik demografik verilere sahip olan ve bunun güncelliğini sağlayan tek belediye Sultanbeyli Belediyesidir. Belediye, en büyük problemin veri yetersizliği olduğunu tespit etmiş; bu yüzden Suriyeli Kayıt Otomasyon Merkezi (SUKOM) online veri tabanını oluşturmuştur. Mültecilerin ihtiyaçları ve yardımlar SUKOM aracılığı ile takip edilebilmektedir. Bağcılar ve Küçükçekmece Belediyeleri'nin de bir veri tabanı bulunmakta ancak buradaki verilerin düzenli güncellenmesi yapılmamaktadır. Mültecilerle ilgili çalışma yürüten diğer belediyeler sadece iletişimde oldukları mültecilerin kayıtlarını tutmakta, ancak herhangi özel bir yazılımları bulunmamaktadır.

Sağlık Hizmetleri

Mültecilere yönelik sağlık hizmeti Sağlık Bakanlığı tarafından sağlanmaktadır. Belediyeler bu süreçte; mültecilerin sağlık hakkına erişiminde yaşadıkları sorunlara çözüm bulmaya çalışmakta ve gerektiğinde tercümanlık hizmeti vermektedir. Kimliği olmayan mültecilerin sağlık hizmetinden yararlanamıyor oluşları belediyelerin sıkça karşılaştığı bir sorundur.

Sultanbeyli'de Mülteciler Toplum Merkezi içinde Sağlık Bakanlığı'na bağlı Göçmen Sağlığı Merkezi bulunmaktadır. Küçükçekmece, Zeytinburnu, Sultangazi, Beylikdüzü, Şişli ve Avcılar Belediyeleri

mültecilerin sağlığa erişimi konusunda koordinasyon sağlamaktadır. Küçükçekmece Belediyesi mültecilere yönelik veri tabanında kişilerin sağlık durumlarına ilişkin bilgileri de bulundurmaktadır (Görüşmeci 6, kişisel görüşme, 15 Mayıs 2019).

Rehabilitasyon Ve Psikolojik Destek Hizmeti

Belediyelerin bir kısmı; savaş ve göçün travmatik etkilerine yönelik mültecilere psikolojik destek hizmeti vermektedir. Bu hizmetin sağlanması STK'lar aktif rol almaktadır. Şişli, Avcılar, Beylikdüzü, Sultangazi Belediyeleri STK'larla yaptıkları protokoller çerçevesinde birimlerinde psikolog bulundurmaktadırlar. Bağcılar'da ise bu hizmet WALD tarafından sağlanmaktadır. Sultanbeyli Belediyesi, Mülteciler Derneği'nde bulunan özel birimi ile; Zeytinburnu Belediyesi ise AKDEM aracılığıyla kendi bünyesinde hizmet vermektedir.

Sultanbeyli'de bulunan Fiziksel Rehabilitasyon ve Psikolojik Destek Merkezi'nde 6 fizyoterapist, 4 sosyal çalışmacı, 3 psikolog, 2 klinik psikolog, 2 psikiyatır (biri Suriyeli) ve bir ortopedist bulunmaktadır (Url-2).

Eğitim Hizmeti

Milli Eğitim Bakanlığı ve YÖK, mültecilere yönelik eğitim hizmetinden sorumlu olan kurumlardır. Belediyeler dönem dönem Türkçe dil kursları vermekte ya da Halk Eğitim Merkezleri'ndeki kurslara yönlendirme yapmaktadır.

Mülteci çocukların derslerine yönelik kurs veren belediyeler; Sultanbeyli, Sultangazi, Zeytinburnu, Beylikdüzü ve Şişli Belediyeleri'dir. Sultanbeyli hariç diğer belediyelerin çocuklara yönelik çalışmaları proje bazlı gerçekteşmektedir. Sultanbeyli Belediyesi ise 2015 yılında Mülteciler Türkçe Eğitim Merkezi'ni (MÜTEM) kurmuştur. Merkezde Yabancı Öğrenci Sınavı'na yönelik kurslar, yetişkinler ve çocuklar için Türkçe dil kursları, okul derslerine yönelik kurslar, anaokulu ve rehberlik hizmeti verilmektedir.

Sosyal Yardım Ve Sosyal Hizmetler

İhtiyacı olan mültecilerin temel gereksinimleri belediyeler tarafından sağlanmaktadır. Yapılan mülakatlarda her görüşmeci; mültecilere ve vatandaşlara aynı hizmeti sunduklarını özellikle ifade etmiştir. Mülakat yapılan belediyeler içinde sadece Fatih Belediyesi sosyal yardım hizmetlerinin olmadığını ifade etmiştir.

Mültecilerin yaşamlarını kolaylaştırmak ve dezavantajlı grupları korumak için sosyal hizmetlerin sağlanması, yereldeki en önemli aktörler olan belediyelerin temel görevlerindedir. Sultanbeyli Belediyesi bu çerçevede dernek bünyesinde Koruma/Himaye Birimi oluşturmuştur. Koruma Birimi'nin amacı riskli durumlara karşı mültecileri bilgilendirmek ve yönlendirmektir. Sosyal Hizmet Birimi ise dezavantajlı gruplara yönelik çalışmalar yürütmektedir (Mülteciler Derneği, 2018). Zeytinburnu, Sultangazi, Beylikdüzü, Şişli ve Avılar Belediyeleri erken yaşta evlilik, taciz, Şiddet, kadın sağlığı ve üreme konularında çeşitli seminerler düzenlemekte; çocuklarla etkinlikler yapmaktadırlar. Ayrıca mültecilere sosyal danışmanlık hizmeti sunmaktadır.

Çalışma Yaşamına Yönelik Destekler

Mültecilerin alışma izinleri Geçici Koruma Sağlanan Yabancıların alışma İzinlerine Dair Yönetmelik ile düzenlenmiştir. Çalışma yaşamına dair mültecilere bilgilendirici ve yönlendirici çalışmalar yapan belediyeler; Sultanbeyli, Zeytinburnu, Bağılar ve Küçükçekmece Belediyeleri'dir.

Sultanbeyli Belediyesi iş bulma, işe yerleştirme ve iş kurma konularında ücretsiz destek sunmakta; inşaat, bilgisayar, dikiş atyeleri gibi atyeler düzenleyerek iş edindirme kursları vermektedir (Mülteciler Derneği, 2018).

Bağılar Belediyesi, Suriyeli kadın ve gençlere yönelik meslek edindirme kursları vermektedir. Halk Eğitim Merkezleri vasıtasıyla mülteciler sertifika almakta; belediye ise mültecilerin istihdamı konusunda danışmanlık yapmaktadır.

Küçükçekmece ve Zeytinburnu Belediyeleri de STK'lar ile proje bazlı çalışmalar yapmıştır. Zeytinburnu Belediyesi AKDEM vasıtasıyla kadınlara yönelik el işi kursları vermekte ve bunları kermes düzenleyerek satmaktadır (Görüşmeci 7, kişisel görüşme, 16 Mayıs 2019).

Karşılıklı Sosyal Uyum Çalışmaları

Güvenli ve etkili göç yönetimi sağlanması, ancak karşılıklı sosyal uyum politikaları geliştirilmesi ile mümkün olabilir. Sadece Suriyeli mültecilerin “entegre” olduğu bir uyum çalışmasından ziyade toplumun tamamının sürecin içine dahil edildiği çalışmaların yapılması gerekmektedir. Mültecilerle çalışma yürüten belediyeler, çoğunlukla STK’ların düzenlediği proje bazlı etkinliklerde Suriyeli ve Türkiyeli kent sakinlerini bir araya getirmeye çalışmaktadır.

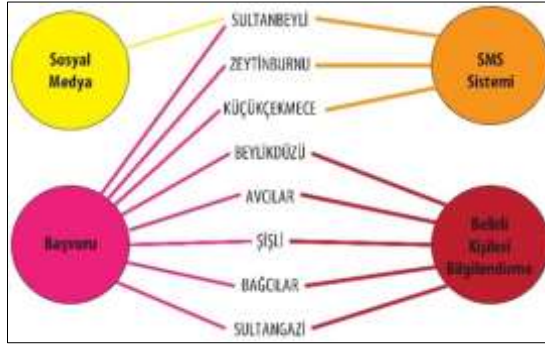
Sultanbeyli Belediyesi, Toplum Merkezi’nde oluşturduğu “Sosyal Uyum Birimi” ile iki halkı birbirine yakınlaştırmak ve varolan önyargıları ortadan kaldırmak istediğini ifade etmiştir (Görüşmeci 1, kişisel görüşme, 22 Nisan 2019). Zeytinburnu Belediyesi ise 2015 yılında kurduğu “Göçmen Kadınlar Kulübü” ile kadınların bir araya geldiği ve el becerilerini geliştirdiği bir alan yaratmıştır. Sultangazi, Beylikdüzü ve Şişli Belediyeleri de protokollerinin bulunduğu STK’lar ile özellikle kadınlara ve çocuklarla yönelik etkinlikler düzenlemektedir. Bağcılar Belediyesi, Bilgi Evleri’nde Suriyeli ve Türkiyeli çocukları fen, müzik, resim ve zekâ oyunları atölyelerinde bir araya getirmektedir. Küçükçekmece Belediyesi ise zaman zaman sosyal uyum projeleri düzenlediklerini, ancak mevcutta herhangi bir projelerinin bulunmadığını ifade etmiştir (Görüşmeci 6, kişisel görüşme, 15 Mayıs 2019).

	Sultanbeyli	Bağcılar	Sultangazi	Küçükçekmece	Zeytinburnu	Fatih	Beylikdüzü	Şişli	Avclar
Mültecilerin ihtiyaç tespiti çalışması									
Kayıt için özel yazılar									
Verilerin güncellenmesi çalışması									
Sağlık hizmeti için koordinasyon sağlanması									
Beha değerlendirme ve psikolojik destek									
Tercümanlık hizmeti									
Hukuki destek									
Türkçe dil eğitimi									
Çocuklara derslerde destek									
İnsani yardım (gıda, kıyafet, yakacak vb.)									
Sosyal hizmet (çocuk, kadın, yaşlı, engellilere yönelik çalışmalar)									
Çalışma yaşamına yönelik destekler									
Sosyal uyum çalışmaları									

Şekil 6. Mülakat yapılan belediyelerin hizmet sağlama araçları. (Yanar, 2019).

Sunulan Hizmetlere Erişim

Belediyeler, sundukları hizmetlerden ve yaptıkları etkinliklerinden mültecileri haberdar ederken farklı yöntemler kullanmaktadırlar. Mültecilere yönelik çalışma yapan belediyelerin hepsi mültecilerin başvurularını kabul etmektedir. Sosyal medya araçlarını etkili bir biçimde kullanan sadece Sultanbeyli Belediyesi'dir. Mülteciler Derneği'ne ait internet sitesi, facebook, twitter vb. sosyal medya araçları vardır. Bunun yanı sıra Sultanbeyli, Küçükçekmece ve Zeytinburnu SMS sistemi ile mültecileri bilgilendirmektedir. Sultangazi, Zeytinburnu, Beylikdüzü, Şişli, Bağcılar ve Avcılar Belediyeleri bir etkinlik düzenlemeleri durumunda sadece iletişimde oldukları kişilere haber vermektedir.



Şekil 7. Sunulan hizmetlere ulaşma araçları (Yanar, 2019).

İş Birlikleri

Belediyelerin iş birliği içinde bulunduğu kurumlar ve iş birliğine bakış açılarında farklılıklar vardır. Bağcılar ve Küçükçekmece Belediyeleri STK'lar ile çalışmaya temkinli yaklaştıklarını ifade etmiştir. Sultanbeyli, Sultangazi, Zeytinburnu, Beylikdüzü, Şişli ve Avcılar Belediyeleri mevcut durumda STK'larla birlikte çalışmakta ve iş birliğinin geliştirilmesini istemektedir. STK'lar içinde en aktif kurum ise WALD'dır. WALD, UNHCR ile birlikte yürüttüğü 2017 yılında başlayan "Mülteci Koruma Masası" projesi ile Şişli, Avcılar, Beylikdüzü, Sancaktepe, Gaziosmanpaşa, Pendik, Sultangazi Belediyelerinde faaliyet yürütmektedir (Url-3). Fatih Belediyesi, etkinlikler için STK'lara yer tahsis ettiklerini belirtmiştir

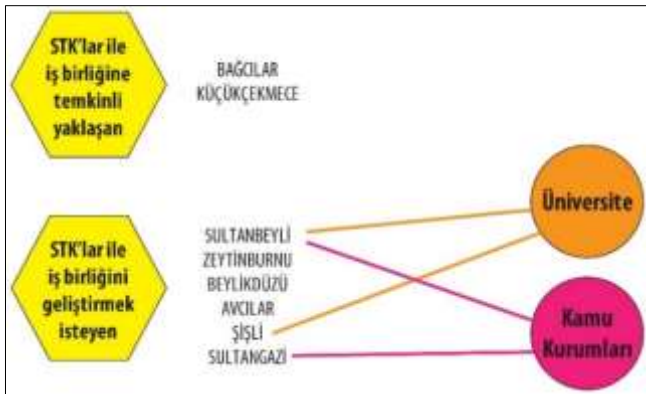
(Görüşmeci 8, kişisel görüşme, 16 Mayıs 2019). Mülteciler hayır kurumlarına yönlendirilmektedir (Woods ve Kayalı, 2017).



Şekil 8. Yoğunluklu olarak iletişimde olunan kurumlar (Yanar, 2019).

Akademisyenlerin araştırmaları ya da projeleri kapsamında Zeytinburnu, Şişli ve Sultanbeyli Belediyeleri üniversitelerle iş birliği yapmaktadır.

Belediyelerin kendi aralarında ya da İBB ile herhangi bir iş birlikleri yoktur. Kamu kurumları ile iletişim birbirinden farklıdır ve düzenli bir iş birliği mevcut değildir. Özellikle İl Göç İdaresi ile iletişimin çok az olduğu ifade edilmiştir. Sosyal yardımlar için kaymakamlık, istismar ya da şiddet vakalarında Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı ile iletişim kurulmaktadır. Kamu kurumlarıyla en fazla iletişim ve iş birliği halinde olan belediyeler Sultanbeyli ve Sultangazi Belediyeleri'dir. Sultangazi Belediyesi kamu kurumlarıyla düzenli toplantılar yapmak için özellikle çaba sarf ettiklerini belirtmiştir.



Şekil 9. Belediyelerin STK, üniversite ve kamu kurumları ile ilişki ağı (Yanar, 2019).

Yaşamlan Sorunlar Ve Öneriler

Hem mültecilerin hem de belediyelerin yaşadığı en büyük sorun belirsizliktir. Makro politikalardaki belirsizlik nedeniyle bazı belediyeler, göç sürecine dahil olmaktan kaçınmaktadır. İdari açıdan belediyelerin hangi sorumlulukları üstleneceği ve uygulamak istedikleri politikaları hangi yasal zeminde yapacakları net değildir. Yasal durum ve bütçenin belirsiz olması, belediyelerin başlıca sorunudur. Bağcılar Belediyesi'ndeki görüşmeci bu durumu "belediyeler kelle koltukta görev yapıyor" diyerek ifade etmiştir.

Belediyeler, göçe yönelik çalışmalarını belirli bir bütçe programı kapsamında yapmamaktadır. Daha çok STK'lara sağlanan fonlar aracılığı ile çalışmalar yürütölmektedirler. STK'ların fonlarının bittiği ve bu kurumların kapandığı durumlarda belediyelerin çalışmalarını nasıl devam ettireceği de belirsizdir.

Belediyelerde, ilçe sınırları içinde bulunan mültecilerle ilgili güncel veriler yoktur. Göç İdaresi, belediyelere güncel veri sunmamakta, Sultanbeyli Belediyesi hariç diğer belediyelerin de güncel verileri elde etmeye dair herhangi bir çalışması ya da çabası bulunmamaktadır. Nasıl bir durumla karşı karşıya olduklarını bilmeyen belediyeler, politika üretme noktasında da eksik kalmaktadır.

Belediyelerin yaşadığı en büyük sorunlardan bir diğeri belediyeler arası koordinasyonu ve kurumlar arası iş birliğini sağlayacak bir yapının olmamasıdır. Mülteciler kent içinde sürekli yer değiştirmektedir. Bu yüzden yapılan yardımların veya çalışmaların sonuçlarının takip edilmesi koordinasyonsuzluk nedeniyle imkansızlaşmaktadır.

Mültecilerin yaşadığı sorunlarla, ilk olarak belediyelerdeki ilgili personel karşı karşıya kalmaktadır. Mültecilerin de belediyeler gibi en büyük sorunu gelecekte ne olacağını bilmemeleridir. Bununla birlikte nefret söylemlerinin artması ve toplumun mültecilere yönelik yanlış algıları, mültecilerin sosyal hayatlarının zarar görmesine ve kısıtlanmasına neden olmaktadır.

Bir diğeri sorun, işsizlik ve mültecilerin düşük ücretlere sigortasız çalıştırılmalarıdır. Kimliği olmayan ya da İstanbul'a kayıtlı olmayan mültecilerin sağlık ve eğitim hizmetlerinden yararlanamaması da belediyelerin sıklıkla karşılaştığı sorunlardandır.



Şekil 10. Belediyelerin ve mültecilerin yaşadığı sorunlar şeması (Yanar, 2019).

Belediyelerin ve mültecilerin yaşadığı sorunlar, çözüm önerilerini şekillendirmektedir. En büyük beklenti, mültecilerin durumuna dair netliğin sağlanması ve bununla beraber belediyelerin idari ve mali yapısının bir an önce netleştirilmesidir. Mültecilere yönelik söylemlerin netlik kazanması karşılıklı sosyal uyum politikalarının oluşturulmasının ve uygulanmasının da temelini oluşturmaktadır. Belediyeler sosyal uyuma yönelik ilçe bazlı çalışmaların yetersiz kaldığını, Türkiye’de mülteci barındıran belediyelerin tamamının sürece müdahil olduğu bir sosyal uyum stratejisinin oluşturulması gerektiğini ifade etmiştir. Bu süreçte belediyelerin rolünün, sosyal uyum politikaları üreten ve gerçekleştiren uygulayıcılar olması gerektiği belirtilmiştir.

Ortak bir veri tabanı oluşturulması ve bu veri tabanına sahada aktif çalışan kuruluşlar, STK’lar, üniversiteler ve belediyelerin ulaşması gerektiği vurgulanmıştır. Böylelikle beraber çalışma kültürü gelişecek; aynı zamanda ihtiyaçlar daha kolay tespit edilebilecektir.

Tüm bu süreci etkili yürütebilmek ve kurumlar arası iş birliğini sağlamak için bir koordinasyon mekanizmasının kurulması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Belediyeler arası süreci koordine edecek kurumun İBB olabileceği ifade edilmiştir.



Şekil 11. Belediyeler tarafından belirtilen öneriler şeması (Yanar, 2019).

Tartışma ve Sonuç

Araştırma, Suriyeli mültecilerin göçü sürecinde belediyelerin rollerini ve politikalarını ortaya koymayı amaçlamıştır. Bu çerçevede; İstanbul örneğinde, belediyelerin mültecilere yönelik yaklaşımları, hizmet sağlama araçları ve çalışmaları incelenmiş; yaşadıkları sorunlar ve çözüm önerileri tespit edilmiştir.

Uluslararası alanda mültecilerin siyasi bir koz olarak kullanılması ve Türkiye’de Suriyeli mültecilerin kalıcı olduğu tartışmasının henüz tamamlanmamış olması yerel yönetimlerin mültecilere yönelik bütünlüklü ve sistematik bir politika belirlenmesinin önünde engel teşkil etmektedir. İdari ve mali açıdan belediyelerin yaşadığı belirsizlik, kurumlar arası koordinasyon ve iş birliğinin zayıf olması sürecin yönetimini daha da zorlaştırmaktadır. Bu nedenle belediyelerin sürece katılımı zaman içerisinde el yordamıyla ve kişisel inisiyatiflerle gerçekleşmiştir.

Mültecilerin göçü sonrasında özel bir birim oluşturan belediyelerin yanı sıra Fatih, Esenler, Başakşehir ve Kartal gibi hiçbir çalışma yürütmeyen belediyeler de vardır. Faaliyet yürüten belediyelerin bir kısmı ise ilçelerinde yaşayan mülteci nüfusunun yoğunluğu nedeniyle istemeyerek de olsa sürece dahil olmuştur. Görüşülen belediyeler içinde Sultanbeyli ve Zeytinburnu Belediyeleri etkili ve örnek olacak bir göç süreci yürütmeye çalışmaktadır.

Belediyelerin mültecilerle ilgili özel bir birimi olsun ya da olmasın kendilerine ait bütçeleri yoktur. Bu nedenle yapılan çalışmaların finansmanı ilişkide oldukları STK'lar aracılığı ile sağlanmaktadır. Belediyelerin STK'larla kurduğu proje bazlı ilişki ve uzun dönemi hedefleyen çözümler üretilememesi önemli bir başlıktır.

Belediyeler, Suriye'de her şeyin normale dönmesi durumunda; mültecilerin çok az bir kısmının geri dönmeyi düşündüklerini belirtmiştir. Mültecilerin kalıcılığına dair bu ortak düşünce; belediyelerin etkili politikalar üretme sorumluluğunu bir kez daha ortaya koymaktadır.

Nefret söylemlerini engellemek ve mültecilere yönelik yanlış algıları kırmak toplumsal barışın sağlanması açısından çok önemli bir noktada durmaktadır. Belediyeler, karşılıklı sosyal uyum çalışmalarının önemli bir parçasıdır ve bu süreçte daha etkili rol alabilmelerinin önü açılmalıdır.

Sonuç olarak; belediyeler yerel halk ve mültecilerle bire bir ilişki kuran yapılar olmaları sebebiyle göç sürecinin vazgeçilmez aktörleridir. İnsani yardımın yanı sıra mültecilerin dayanıklılığını arttırmak için çalışmaların yapılması yerel yönetimlerin de sorumluluklarıdır. Bu dayanıklılık ancak mülteciler adil ekonomik fırsatların yaratılması ve karşılıklı sosyal uyum süreçlerinin sağlanması ile mümkün olabilecektir.

Kaynakça

- Belediye Kanunu. (2005). *T. C. Resmi Gazete*, Sayı:25874, 13 Temmuz 2005.
- Birleşmiş Milletler. (1951). *Mültecilerin Statüsüne ilişkin Sözleşme*. <http://www.multeci.org.tr/wp-content/uploads/2016/12/1951-Cenevre-Sozlesmesi-1.pdf> adresinden erişilmiştir.
- Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komiserliği. (2019). *Total Persons of Concern by Country of Asylum*. <https://data2.unhcr.org/en/situations/syria> adresinden erişilmiştir.
- Castles, S., Miller, M. J., Bal, B. U. ve Akbulut, İ. (2008). *Göçler çağı: Modern dünyada uluslararası göç hareketleri*. İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- CHP'nin Uluslararası Suriye Konferansı başladı. (2019, 28 Eylül). *Sözcü*. <https://www.sozcu.com.tr/2019/gundem/chpnin-uluslararası-suriye-konferansi-basladi-canli-yayin-5358671/> adresinden erişilmiştir.
- Erdoğan, M. M. (2017). *"Kopuş"tan "uyum"a kent mültecileri Suriyeli mülteciler ve belediyelerin süreç yönetimi: İstanbul örneği*, İstanbul:Marmara Belediyeler Birliği Kültür Yayınları.
- Geçici Koruma Sağlanan Yabancıların Çalışma İzinlerine Dair Yönetmelik. (2016). *T. C. Resmi Gazete*, 29594, 15 Ocak 2016.

- Massey, D. S., Arango, J., Hugo, G., Kouaouci, A., Pellegrino, A. ve Taylor, J. E. (2014). Uluslararası göç kuramlarının bir değerlendirmesi. *Göç Dergisi*, 1(1), 11-46.
- Mat, T.Y. ve Özdan, S. (2018). AB ile Türkiye arasındaki Geri Kabul Anlaşması'nın İnsan Hakları Açısından Değerlendirilmesi. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 24(1), 36-49.
- Mülteciler Derneği. (2018). *Mülteciler Derneği Hizmet Rehberi*. Erişim adresi: <https://multeciler.org.tr/wp-content/uploads/2018/11/multeciler-dernegi-hizmet-rehberi-TR-ENG.pdf>
- Perruchoud, R. ve Cross, J. R. (2013). *Uluslararası göç hukuku göç terimleri sözlüğü*. Uluslararası Göç Örgütü Yayınları.
- Pew Research Center. (2017). *Most displaced Syrians are in the Middle East, and about a million are in Europe*. <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2018/01/29/where-displaced-syrians-have-resettled/> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Avcılar Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. Avcılar Belediyesi web sayfasından erişildi: <http://www.avcilar.bel.tr/CMS/Files/stratejik2015.pdf>
- T.C. Bağcılar Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. Bağcılar Belediyesi web sayfasından erişildi: <http://www.bagcilar.bel.tr/stratejikplan>
- T.C. Beylikdüzü Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. Beylikdüzü Belediyesi web sayfasından erişildi: <https://www.beylikduzu.istanbul/icerik/stratejik-plan-ve-raporlar>
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Şehircilik Şurası Genel Sekreterliği. (2017). *Şehircilik Şurası Komisyon Raporları*. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/sehirciliksurasi/icerikler/kom-syonraporlar-son-20180226140426.pdf> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Fatih Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. Fatih Belediyesi web sayfasından erişildi: <http://www.fatih.bel.tr/stratejik-plan-1482>
- T.C. İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi web sayfasından erişildi: http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/StratejikPlanlamaMd/Documents/2010_2014/stratejikplan15_19.pdf
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2019, Temmuz). *On birinci Kalkınma Planı 2019-2023*. Erişim adresi: <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>
- T.C. Küçükçekmece Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. Küçükçekmece Belediyesi web sayfasından erişildi: <http://kucukcekmece.istanbul/Content/dosya/695/stratejik-plan-71533-804693.pdf>
- T.C. Sultanbeyli Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. Sultanbeyli Belediyesi web sayfasından erişildi: <http://www.sultanbeyli.istanbul/duyurular/raporlar-ve-planlar>

- T.C. Sultangazi Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. Sultangazi Belediyesi web sayfasından erişildi: https://sultangazi.bel.tr/ups/files/stratejik_plan/2015-2019%20ARASI%20STRATEJ%C4%B0K%20PLAN.pdf
- T.C. Şişli Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. Şişli Belediyesi web sayfasından erişildi: <https://www.sisli.bel.tr/uploads/StratejikPlan2015-2019.pdf>
- T.C. Zeytinburnu Belediyesi. (2014). *2015-2019 Stratejik Plan*. Zeytinburnu Belediyesi web sayfasından erişildi: <http://www.zeytinburnu.istanbul/Document/FileManager/Zeytinburnu2015-2019StratejikPlani.pdf>
- TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi. (2017). *Suriyeli Yeni Komşularımız, İstanbul Örneği-Kent Mülteciliği ve Planlama Açısından Yerel Sorumlulukları Değerlendirme Raporu*. (Rapor No. 358353.) sayfasından erişildi: https://issuu.com/sehirplancilariodasiistanbul/docs/kent_multeciligi_planlama_acisindan
- AB Bakanlığı. (2015, 15 Ekim). *Türkiye-AB Ortak Eylem Planı*. Erişim adresi: https://www.ab.gov.tr/files/AB_Iliskileri/15_ekim_2015_turkiye_ab_ortak_eylem_plani_.pdf
- MBB. (2018). *Uluslararası göç, uyum ve yerel yönetimler sempozyumu*. İstanbul: Bağcılar Belediyesi Kültür Yayınları
- Wallerstein, I. (2006). *Göç: Tepkiye tepki mi?..* Erişim adresi: <http://www.sendika63.org/2006/05/goc-tepkiye-tepki-miimmanuel-wallerstein>
- Woods, A. ve Kayalı, N. (2017). *Suriyeli topluluklarla etkileşim: İstanbul'daki yerel yönetimlerin rolü*. İstanbul Politikalar Merkezi
- Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu. (2013). *T. C. Resmi Gazete*, sayı:28615, 11 Nisan 2013.
- Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik. (2016). *T. C. Resmi Gazete*, sayı:29656. 17 Mart 2016.
- Yanar, B. (2019). *Yerel yönetimlerin Suriyeli mültecilere yönelik politikaları: İstanbul örneği*. Yüksek lisans tezi. Ulusal Tez Merkezi. (559259)
- Göç Veri Portalı. (2019) *Göç veri Portalı* 11.03.2019 tarihinde https://migrationdataportal.org/?i=stock_refug_abs_&t=2017 adresinden erişilmiştir.
- Mülteciler Derneği. (2019). *Rehabilitasyon ve psikolojik destek merkezi*. 25.04.2019. <https://multeciler.org.tr/rehabilitasyon-ve-psikolojik-destek-merkezi/> adresinden erişilmiştir.
- Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi Vakfı. (2019). *Yerel yönetimlerde mülteci koruma masaları projesi* 22.05.2019 tarihinde <http://www.wald.org.tr/tr/projeler/yerel-yonetimlerde-multeci-koruma-masalari-projesi/> adresinden erişilmiştir.



Kırsal Kalkınmaya Etkisi Bağlamında Tarihi Kent Merkezlerinde Turizm Yoğunluğunun Kırsal Alana Yayılmasının Kentsel Gelişim ve Koruma Açısından Önemi: Foça Kozbeyli Örneği

Hayriye Oya Saf
Mersin University
oyasaf@mersin.edu.tr

Öz

Kırsal alanın ülke ekonomisine katkısının arttırılması ve kırsal toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesi amacıyla hem bölgeler hem de kır-kent arasındaki gelişmişlik farklarının azaltılması, kırsal alanda bulunan mevcut çevresel değerlerin ve doğal kaynakların korunması, geliştirilmesi ve sürdürülebilir gelişiminin sağlanması adına tarım-turizm işbirliği önem taşımaktadır. Turizm açısından önemli tarihi kent merkezlerinde, turistik faaliyetlerin kırsal alana yayılması ve kent merkezindeki diğer faaliyetlerle desteklenmesi, destinasyonların taşıma kapasitesine olan baskının azaltılması adına önem taşımaktadır. Kent merkezinin taşıma kapasitesi dikkate alındığında Foça tarihi kent merkezinde turizmin kırsal alanlara yayılması da yukarıda açıklanan nedenlerle gereklidir. Foça'nın kırsal alanlarında tarım aktivitelerinin yoğunluğu, tarımsal üretimin verimliliği ve ürün çeşitliliği göz önüne alınarak eko-turizm destinasyonları belirlenmiştir. Kozbeyli gerek tarihi özellikleri, gerekse doğal ve tarımsal potansiyelleri dikkate alındığında zincirin ana halkası olma durumundadır. Bu alışmada, Mersin Üniversitesi Mimarlık Bölümü, birinci sınıf öğrencilerinin Kozbeyli Köyü'nde yaptığı, Eko-Turizm Konseptli iftlik ve Turizm Tesisi Tasarımı projeleri kapsamında sunulan konsept önerileri kırsal kalkınma açısından, belirlenen kriterler özelinde değerlendirilmiştir

Anahtar Kelimeler: Kırsal Kalkınma, Eko-turizm, Eko-iftlik, Kozbeyli, Foça.



In the Context of Impact on Rural Development, Importance of Spreading Tourism Density in Rural Areas in Historic City Centers in terms of Urban Development and Conservation: The Case of Foça Kozbeyli

Hayriye Oya Saf
Mersin University

Abstract

In order to increase the contribution of rural area to the national economy and to improve the quality of life of rural society to reduce development disparities between rural and urban areas and to protect, develop and sustain sustainable development of existing environmental values and natural resources agriculture-tourism cooperation is important. Important historical tourism centers, spreading tourist activities in rural areas and supporting them with other activities in the city center is important for reducing the pressure on the carrying capacity of destinations. Considering the carrying capacity of the city center, the spread of tourism in rural areas in the historical city center of Foça is also necessary for the reasons explained above. In the rural areas of Foça, eco-tourism destinations were determined considering the intensity of agricultural activities, productivity of agricultural production and product diversity. Kozbeyli is the main link of the chain considering its historical characteristics and natural and agricultural potentials. In this study, the concept proposals presented in the scope of Eco-Tourism Concept Farm and Tourism Facility Design projects made by first year students of the Department of Architecture of Mersin University in Kozbeyli Village were evaluated according to the criteria determined in terms of rural development.

Keywords: Rural Development, Eco-tourism, Eco-farm, Kozbeyli, Foça.

Giriş

Kentsel koruma açısından bakıldığında, tarihi kentlerde bölgenin taşıma kapasitesi dikkate alınmadan yapılan turistik faaliyetler, tarihi çevrelerin, yapıların ve doğal kaynakların tahrip olmasına neden olmaktadır. Özellikle küçük ölçekli yerleşimlerde kitle turizminin yarattığı tahribat oldukça fazladır. Turizm açısından önemli tarihi kent merkezlerinde, turistik faaliyetlerin kırsal alana yayılması ve kent merkezindeki diğer faaliyetlerle desteklenmesi, merkeze olan baskının azaltılması adına önemlidir. Türkiye Turizm Stratejisi 2023’de alternatif turizm türlerine vurgu yapılmıştır. Çevreye ve doğaya duyarlı, sürdürülebilir turizm türlerinin benimsenmesi öncelikli hedefler arasındadır. Kırsal turizm ve eko-turizm kavramları bu bağlamda önem taşımaktadır. Kırsal alanların etnik ve coğrafi karakteri, tarihi, kültürel yapısı ve kırsal doğasından kaynaklanan gizemi turistlere farklı bir çekicilik sunmaktadır (Çeken vd., 2007, s. 2). Etkinlik anlamında sunulan farklı alternatifler, modern gezginler olarak tanımlanan yeni turist profilleri açısından kırsal bölgelerin çekiciliğini daha da arttırmaktadır.

Kırsal turizm ya da diğer adıyla eko-turizm aynı zamanda sürdürülebilir kırsal kalkınmanın önemli bir aracı olarak kabul edilmektedir. Kırsal turizm hem kırsal kalkınma anlayışına hizmet etmekte, hem de kalkınmayı sürdürülebilir kılmada etkili bir rol üstlenmektedir (Kuşat, 2014, s.66).

Kırsal Kalkınma

Kırsal kalkınma politikalarının genel amacı, kırsalda yaşayan insanların ekonomik ve sosyo-kültürel olanaklarını geliştirmektir. Tarım odaklı olarak bakıldığında, kırsal kalkınmada *yörelere sahip oldukları doğal kaynakları en iyi biçimde değerlendirmek, tarımın gelişmesini sağlamak ve verimliliği arttırmak, kırsal alandaki nüfusu harekete geçirmek ve bilinçli bir şekilde örgütlenmesini sağlamak, kırsal alandaki altyapı sorununu gidermek ve kalifiye işgücü yetiştirmek* öncelikli amaçlar arasında yer almaktadır (Çeken vd., 2007, s. 4-5). Küreselleşme olgusuyla birlikte, ekonomik, siyasal, teknolojik, hukuki ve kültürel değişimlerin sonucunda; kırsal alanların kalkındırılmasında kırsal turizm kavramı öncelikli konular arasına girmeye başlamıştır (Çeken vd., 2007, s. 1). Tarım-turizm işbirliği bu noktada, kırsal alanların ekonomiye olan katkısının artırılması, kırsal

toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesi, hem bölgeler hem de kırsal-kent arasındaki gelişmişlik farklarının azaltılması, mevcuttaki çevresel değerlerin ve doğal kaynakların korunması, sürdürülebilir gelişiminin sağlanması adına önem taşımaktadır (Çeken vd., 2007, s. 5).

Kuşat (2014), Moseley (2003)'e referansla kırsal kalkınmanın üç farklı açıdan değerlendirilebileceğini belirtmektedir. Kırsal kalkınma kırsal alanlarda yaşayanların ve mekânların yaşamsallığı bağlamında; eğitim, sağlık, barınma, kültürel miras, kamu hizmetleri ve imkânları, liderlik ve yönetim kapasitesi gibi tüm unsurları kapsayan oldukça geniş bir kavramdır. Kırsal kalkınmada süreç; ekonomik, sosyo-kültürel ve çevresel hedeflere sürdürülebilir bir şekilde entegre olacak şekilde işlemektedir. Ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel değişikliklerde elde edilen sürdürülebilirlik sayesinde, kırsal kalkınma uzun vadede refah yaratan bir değer haline gelmektedir (Kuşat, 2014, s. 69).

Kırsal kalkınmada sürdürülebilirlik öncelikli kavramlardan biridir. Sürdürülebilir kalkınmanın önünde yer alan en önemli engel ise doğanın aşırı kullanılmasıdır. Doğanın kendini yenilemesine izin verilmelidir. Eğer bu gerçekleşmezse gelecek nesiller için açlık ve kıtlık söz konusu olacaktır ve birçok sektör bundan olumsuz etkilenecektir. Turizm sektörünün doğa, kültür vb. gibi kendiliğinden yenilenme olasılığı zayıf olan değerlere aşırı bağımlılığı; bu etkilenmenin derecesini arttıracaktır (Kuşat, 2014, s.66). Bu nedenle kırsal turizmin iyi organize edilmesi gerekmektedir. Aksi durumda aşırı doğal kaynak kullanımı ile birlikte olumsuz çevresel etkiler oluşacaktır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2006, s.55). Kırsal turizm, iyi yönetildiğinde hem sürdürülebilir yerel kalkınma sağlamakta, hem de doğal ekosistemlerin korunmasını sağlamaktadır (Ross ve Wall, 1999, s.123). Soykan (2000)'a göre ekonomilerin kırsal kalkınma için kırsal turizme yönelmelerinde amaç çoğu zaman deniz kıyılarında artan yoğun baskıyı kırsal alanlara çekmektir. Turizme sunacakları ortamların kısıtlılığı nedeniyle bazen kentlerde kırsal alanlardaki mevcut kaynak potansiyelini değerlendirmek ve yeni fırsatlar yaratmak amacıyla da kırsal turizme yönelmek söz konusu olabilmektedir. *Nitekim, kent insanının pahalı kalabalık ve dejenere olmuş kıyı mekânları yerine tatilini kırsalda geçirme isteği her geçen gün artmaktadır.* (Soykan, 2000, s. 21).

Kırsal Turizm

Kuşat (2014)'a göre; kırsal turizm, yörenin ekonomik, sosyo-politik, kültürel, tarihi, coğrafi ve beşeri yapısına uygun olarak gelişmesi teşvik edilen bir turizm türüdür (Kuşat, 2014, s. 67). İngiliz Turizm Konseyi (2001)'ne göre ise; kırsal turizm sürdürülebilir turizm içerisinde yer alan bir strateji olarak görülmektedir ve insanların sosyo-kültürel ihtiyaçlarını karşılayan, yapılı ve doğal çevreyi ekolojik açıdan geliştiren ve koruyan, turizm destinasyonlarından ekonomik fayda sağlayan bir turizm türü olarak tanımlanmaktadır (Countryside Agency and English Tourism Council, 2001, s. 11).

Avrupa Birliği (EC) (1999) tarafından yapılan tanıma göre; kırsal turizm, turistlere küçük ölçekli işletmelerde konaklama, yeme-içme vb. hizmetlerin sunulduğu, küçük yerleşimlerde gerçekleştirilen ve tarımsal ya da yerel değerlerle bir arada hoşça zaman geçirmeyi amaç edinen faaliyetler bütünüdür (EC, 1999, s. 151).

Kırsal alanlarda gerçekleştirilen her turizm türüne kırsal turizm demek yanlış olabilir. Chambers (2004) bu bakış açısıyla kırsal turizmde sürekli bir insan varlığının bulunması gerektiğini belirtmektedir. Yerel insan, yerel kültür bu anlamda önemlidir ve kentsel olmayan tüm turizm faaliyetlerinden kırsal turizmi ayıran tek özellik insan mevcudiyetidir (Chambers, 2004, s. 180). Kırsal turizmde bazen kırsal alan ve özellikleri ön plana çıkarılırken; bazen de turistlerin yerden beklentileri, yani turizm faaliyetleri ön plana çıkmaktadır (Kuşat, 2014, s. 68). Turistlerin beklentilerinin yörenin genel özelliklerini bozmaması gerekmektedir, bu nedenle arz-talep dengesine dikkat edilmelidir.

Kırsal turizmi bir kırsal kalkınma alternatifi olarak ortaya çıkaran bazı özellikler bulunmaktadır. Kuşat (2014)'a göre; bu bağlamda aşağıdaki özelliklere dikkat edilmelidir;

- Kırsal alanlarda yok olup gitme eğiliminde olan geleneksel değerler saptanmalı, hem yöre halkına, hem de ülkeye kazandırılması için çalışılmalıdır. Kaynak israfından kaçınılması gerekir.
- Kırsal turizm sayesinde hizmet sektöründe canlanma beklenebilir. Özellikle ulaştırma sağlık, eğitim gibi sektörler bu canlanmada öne çıkacaklardır ve toplum bu sayede ihtiyaç duyduğu ve beklediği hizmete kavuşacaktır.
- Kırsal turizm bir yandan mevcut iş kollarının gelişmesini ve daha aktif hale gelmesini sağlayacak, bir yandan da kırsal alanda yeni iş

kollarının oluşmasına hizmet edecektir. Bu sayede kırsal işletmelerin sürekliliği sağlanacaktır.

- Kırsal alanda atıl vaziyette bulunan tarihi değerler korumaya alınarak yok olmaktan kurtarılmış ve turizme kazandırılmış olacaktır.
- Kırsal kesimde kadın istihdamının artması sağlanacak, kırsal turizme kattığı yüksek değerle, toplum içerisinde olması gereken değere sahip olmaya başlayacaktır (Kuşat, 2014, s.72).

Kuşat (2014) Cech (2004, s.146-147)'e referansla kırsal turizmle kalkınmada ortaklıkların çeşitli avantaj ve dezavantajlar getirdiğinden bahsetmektedir. Avantajlar; daha büyük kitlelerin ve farklı sektörlerden girişimcilerin kırsal alana çekilmesi, kırsalın marka olması ve kurumsal bir kimlik kazanması olarak belirtilirken; kişisel çatışmaların artması, bölgedeki yetersiz yönetim, kaynakların boşa harcanması, dezavantaj olarak kabul edilmektedir (Kuşat, 2014, s. 74). Tüm avantaj ve dezavantajları dikkate alınarak, kırsal turizmin doğru organize edilmesine çalışılmalıdır. Bu sayede hem sürdürülebilir fiziki çevreler yaratılacak, hem de kalkınmada sürdürülebilirliğe ulaşılarak sosyo-kültürel ve ekonomik açıdan kent-kır dengesizliğinin önüne geçilecektir.

Amaç

Bu çalışmanın amacı Foça kentinin turizm potansiyelinin incelenmesi ve turizmin kırsal alanlara yayılmasının gerekliliğinin kentsel koruma bağlamında nedenleriyle ortaya konulmasıdır. Bu noktada Kozbeyli bölgesinde belirlenmiş olan arazide gerçekleştirilen proje çalışması süreci değerlendirilmiştir. Sürecin değerlendirilmesinde kırsal kalkınma bağlamında belirlenen parametreler kullanılmış ve sunulan projelerin kırsal kalkınma bağlamında köye getiri potansiyelleri ortaya konulmuştur.

Yöntem

Bu çalışma kapsamında Mersin Üniversitesi Mimarlık Bölümü birinci sınıf öğrencilerinin Kozbeyli Köyü'nde yaptığı çalışmalar değerlendirilerek, "Eko-Turizm Konseptli Çiftlik ve Turizm Tesisi Tasarımı" projesi kapsamında sunulan konsept önerilerinin kırsal kalkınma açısından, yöre halkıyla kurdukları ilişki, geleneksel yapı stokuna yaklaşımları, yöresel

mimariye katkıları, yerel yapım tekniği ve malzeme kullanımları, tarım odaklı aktivite önerileri, permakültür ve organik tarım faaliyetleri, yerel mutfak aktiviteleri önerileri, yerel ürünlerin markalaştırılması ve aracısız satışına yönelik öneriler, hayvancılık odaklı aktiviteler, yerel-geleneksel eğlence kültürünün sürdürülebilirliğine yönelik aktiviteler başlıkları altında değerlendirmeleri yapılmıştır. Toplam 26 öğrenci proje üretim sürecine katılmıştır. Değerlendirmeler proje stüdyosuna katılan tüm öğrenciler üzerinden başarı puanı gözetmeksizin yapılmıştır.

Bulgular

Foça Kent Merkezinde Turizmin Kırsal Alanlara Yayılmasının Önemi

Günümüzde kuzey Ege kıyılarından başlayıp batı Akdeniz'e kadar uzanan dış turizm bağlantılı kıyı turizmi, ortalama dört ile sekiz ay arasında değişen bir sezonda faaliyet göstermektedir. Sezon boyunca süren yoğun turist baskısı, sürdürülebilirlik ve kaynakların tüketimi adına birçok soruna yol açmaktadır. Bu noktada, ülkemiz kıyılarının hemen ardındaki iç bölgelerde; dağ, yayla, orman, su zenginlikleri ile tarımsal yapı ve yerel kültür göz önüne alınmalıdır. Bu bölgeler kırsal turizmin hemen her mevsim yapılabilmesi adına son derece elverişlidir. Kırsal turizm bu alanlarda, deniz turizminin alternatifi ya da tamamlayıcısı olabilir (Soykan, 2003, s. 3). Örneğin, Batı Anadolu'ya baktığımızda geleneksel konutları, sokakları, köy camii ve çeşmesiyle ve özgün kültürel değerleriyle bütünlük taşıyan köylerin turizm potansiyelleri oldukça yüksektir. Ege Bölgesi'nden Muğla, Kula, Milas, Foça, Bergama gibi yerleşmelerin yerel yapı malzemesi ve yerel tekniklerle inşa edilmiş geleneksel mimarideki evleri ile öne çıkan köylerinin kırsal turizm adına şansı oldukça fazladır (Soykan, 2003, s. 5).

Alan çalışması bağlamında Kozbeyli Köyü'ne geçilmeden önce, kısaca Foça kentinin turizm potansiyelinden ve turizmin kırsal alanlara yayılmasının gerekliliğinin nedenlerinden ve öneminden bahsetmekte yarar vardır. Foça Tatil Köyü'nün kapanması nedeniyle yatak sayısında meydana gelen ciddi azalmaya rağmen, günübirlik kullanımlar, ikinci konut kullanımları ve yapılan butik konsept otelleriyle ve farklılaşan turizm anlayışıyla günümüzde turizm potansiyeli her geçen gün artmaktadır. Bu bağlamda Foça'nın avantajlı yönlerinden biri İzmir'e karayoluyla 70 kilometre uzaklıkla olmasıdır. Havayolu-metro aktarma

hatlarıyla şehir dışı ulaşım açısından probleminin bulunmaması, deniz ulaşımı alternatifini barındırmasıdır. Foça'da turizm potansiyelini arttıran üç ana unsur öne çıkmaktadır. Bunlardan birisi kıyılarında ikincil konut yapılaşmalarının ve bazı turizm tesislerinin yer almasına karşın diğer turizm bölgelerine göre daha iyi korunmuş bir kıyı alanının olmasıdır. Bölgede yer alan Doğal, Arkeolojik ve Kentsel Sit alanlarının bunda önemli bir rolü vardır. İkincisi ve yine doğal çevre ile ilgili olan Akdeniz Keşiş Foku (*Monachus monachus*)'dur. Akdeniz Foku üreme, yemlenme ve barınma alanlarının Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmesi de alanın bakir yapısının devamlılığı açısından önemlidir. Üçüncüsü ise tarihi ve kültürel değerleridir. Doğal, Arkeolojik ve Kentsel Sit alanları ile korunan bu değerler, kentin özgün değerleri olarak önemlidir ve sürdürülebilirlikleri önem taşımaktadır. Ayrıca kırsal turizm gibi birçok farklı turizm potansiyelini de bünyesinde barındırmaktadır (Saf ve Türkoğlu, 2018, s. 527). Foça'da günümüze kadar geçen süreçte turizm sektörünün kent merkezinde odaklandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Kent merkezinin yukarı da belirtilen özellikleri nedeniyle taşıma kapasitesinin çok büyük bir gelişmeyi kaldırmasının mümkün olmadığı görülmektedir (Saf ve Türkoğlu, 2018, s. 527).

Foça'da Eko-Turizm'in Swot Analizi: Foça'da sürdürülebilir turizm bağlamında eko-turizm kurgusunun somutlaştırılması adına ekoloji, tarım, turizm ve ekonomi alt başlıklarına odaklanan GZFT(SWOT) analizleri yapılmıştır.

Odaklanılan bu alt başlıklardan ekoloji; eko-turizm kapsamında değerlendirilecek olan alanda öncelikli olarak var olan ekosistemleri ve hassasiyetlerini anlamak, doğal kaynakların potansiyellerini belirlemek ve çevresel sorunlara değinerek kurgulanacak eko-turizm modelinin kentsel kurgudaki tutarlılığını sağlamak adına üst ölçekte ele alınmıştır (Saf ve Türkoğlu, 2018, s. 531). Bu bağlamda Saf ve Türkoğlu (2018, s. 532) tarafından saptanan güçlü yönler; Özel Çevre Koruma Alanı olması nedeniyle bölgenin tarihi ve doğal dokusunun bozulmamış olması, denizlerinde zengin biyoçeşitliliğin var olması, yerel aktörlerin alanın ekolojik kimliğinin hassaslığı hakkında farkındalıklarının olması ve buna yönelik eylem planları geliştirmeleri, uygulamaları (Foça Belediyesi Akdeniz Foku Araştırma Merkezi, SAD, AFAG vb.), Özel Çevre Koruma Bölgesi Yönetim Planı'nın varlığıdır. Zayıf yönler olarak; bölgenin hassas bir deniz ekosistemine sahip olması, tur tekneleri ve amatör balıkçı

teknelerinin gezinti alanlarının denetimsizliği, teknelerin yanlış demirleme noktalarından dolayı deniz ekosistemine olumsuz etkisi ve Akdeniz foku dışında ekosistemi oluşturan diğer canlıların tanınırlığının az olması (deniz çayırları, kuş türleri vb.) söylenebilir. Özel Çevre Koruma Alanı olmasından kaynaklı sahip olduğu zengin biyoçeşitliliğin gözlemlenmesi ve sunumu ile ilgili çalışmalara elverişli olması, ekolojik farkındalık yaratmak ve eğitim adına yapılabilecek her türlü etkinliğe ev sahipliği yapabilecek potansiyelde olması, rekreasyon ve sportif faaliyet amaçlı kullanılabilir korunmuş yeşil alanların varlığı bölge ile ilgili saptanan fırsatlardır. Aliğa-YeniFoça arasına yapılması planlanan HES projesi, Foça civarında bulunan demir-çelik fabrikaları ve petro-kimya tesislerinin deniz kirliliğini ve ekosistemini tehdit etmesi, günübirlik ve bilinçsiz turist sayısının giderek artmasıyla kentin taşıma kapasitesinin üzerine çıkması sonucu ekosistemi tehdit eden unsurların oluşması ise karşılaşılabilecek olan tehditler olarak belirtilmektedir (Saf ve Türkoğlu, 2018, s. 532).

Tarım, turizm ve ekonomi başlıkları ise alanda yapılan gözlemler sonucu eko-turizm modeline uygunluğu öngörülen Foça'nın kırsal alanları bağlamında değerlendirilmiştir (Saf ve Türkoğlu, 2018, s. 531). Tarım bağlamında Saf ve Türkoğlu (2018, s. 532) tarafından saptanan güçlü yönler; tarımsal ürün çeşitliliği ve verimliliğinin yüksek olması (hububat, mısır, pamuk, domates, enginar, ıspanak, brokoli, enginar, yem bitkileri, zeytin, erik, şaraplık üzüm...), tarımsal ürünlerin işlenmesine yönelik geleneksel ve entegre tesislerin varlığı (9 zeytinyağı fabrikası, 2 çırçır fabrikası, 1 mantar üretim tesisi, Foça karası şarabı üretimi), organik tarım uygulamalarının yapılması ve tarım sektörü ile ilgilenen yerli halkın bilinçli olması, tarımda sulama probleminin olmayışı, tarım kooperatiflerinin olması (1 sulama kooperatifi, 1 zeytin üreticileri birliği, 2 kalkınma kooperatifi...)’dır. Zayıf yönler olarak; tarımsal üretimde zirai ilaçların kullanımı, tohum kalitesinin düşmesi, tarımdan elde edilen ürünlerin tanıtım eksikliği, bölgesel kurguda turizm gibi diğer sektörler ile entegre bir şekilde çalışmaması, toplam tarım alanlarının % 12 oranında artarken, ekilen tarla alanlarının yaklaşık %23 azalması söylenebilir. Klasik ve organik tarıma uygun arazilerinin çiftlik turizmi açısından elverişli bir şekilde değerlendirme potansiyelinin olması, Slow food, organik tarım, yeryüzü pazarı gibi tarımsal üretim bazlı gastronomik faaliyetlerin gelişmiş olması, tarımsal ürünlerin markalaşma potansiyelleri (Foça karası şarabı, zeytinyağı, domates salçası vb.), dört

mevsim gerçekleştirilen tarım uygulamalarının turizm ile entegre edildiğinde mevsimsel taşıma kapasitesini dengeleme potansiyeli, yerel halkın yeni tarım uygulamalarına karşı açık fikirli ve eğitilebilir olması bölge ile ilgili saptanan fırsatlardır. Tarımsal üretimin konvansiyonelliğinin artması, tarıma elverişli arazilerin boş bırakılması/ekilmemesi (2000 yılında), tarımla uğrasan hane sayısının azalması ise karşılaşılabilecek olan tehditler olarak belirtilmektedir (Saf ve Türkoğlu, 2018, s. 532).

Turizm ve Ekonomi bağlamında Saf ve Türkoğlu (2018, s. 532) tarafından saptanan güçlü yönler; ekonomik refah ve gelir düzeyinin ülke ortalamasının üstünde olması, başlıca gelir kaynaklarının tarım, turizm ve hayvancılığa bağlı olması, tarımdan elde edilen hammaddelerin katma değeri yüksek ürünleri dönüştürülmesi, ürünlerin pazarlanmasına yönelik ağların işlerliğinin olması, turizm faaliyetlerinin çeşitlenmesi adına farklı nitelikte alanlara sahip olması, özgün mimari, arkeolojik ve kültürel değerlere sahip olmasıdır. Zayıf yönler olarak; sektörler arası ekonomik işbirliğinin olmayışı, turizmde konaklama imkânlarının Foça ilçe merkezi ve sahil hattı ile sınırlı kalması, iç kesimlerde konaklamaya yönelik herhangi bir birimin olmayışı, turizmin faaliyetlerinin mevsimsel dağılımının orantılı olmayışı, gününbirlik turist baskısına maruz kalması, turizmle ilgili faaliyetlerin çoğunun ilçe merkezinde yoğunlaşması (yeme-içme, konaklama, eğlence, rekreasyon vb.), kentin özgün kırsal mimari kimliği ile yöreye özgü mimari yapıların turizmde kullanımına olanak tanınması, farklı mevsimlerde gerçekleştirilebilecek aktivite çeşitliliğinin olması, Foça'da bulunan deniz hudut kapısı ile sınır ötesi tarım/ticaret/turizm işbirliği çalışmalarına uygun olması, çeşitlendirilebilecek turizm potansiyeli ile birlikte yeni iş alanlarının oluşması sayesinde istihdam olanaklarının artması, Reha Midilli Turizm Fakültesi'nin ilçede geliştirilecek turizm politikalarında yerel halka destek olacak altyapıya sahip olması bölge ile ilgili saptanan fırsatlardır. Genç nüfusun iş imkânlarının azalması sonucu göç etmesi ile potansiyel iş gücü ve genç girişimcilerin azalması, yörenin mimari kimliğini yansıtan kule evler, Club Med tatil köyü gibi yapıların herhangi bir amaçla yeniden işlevlendirilmemesi sonucu yıkılmaya/ çürümeye/yok olmaya yüz tutmaları, turist niteliğinin gününbirlik ve sezonluk olması, turizm'den elde edilen gelirin azalması sonucu işletmecilerin memnuniyetsizliği ise karşılaşılabilecek olan tehditler olarak belirtilmektedir (Saf ve Türkoğlu, 2018, s. 532).

mahalleleri bulunmaktadır. Denizden yüksekliği 80 metredir. Kozbeyli'den İzmir'e 60 kilometrelik, Foça'ya ise 20 kilometrelik bir karayolu bağlantısı ile ulaşılmaktadır (Taşçı ve Pekdoğan, 2015, s. 659).

Kozbeyli'nin kuruluşu hakkında kesin veriler bulunmamaktadır. 14. yüzyılda Saruhanoğulları Beyliği döneminde Türkler tarafından kurulduğu düşünölmektedir. Köy ilk olarak Yolmuç adı verilen bölgede Işıkköy'den (Şihkebir/Büyükşeyhli) gelenler tarafından kurulmuştur. Köy kurulduğu dönemde konum olarak korsan saldırılarına karşı açık bir durumdadır. Bu nedenle burada yaşayan halk Kuzubey adındaki bir derebeyi önderliğinde, 150-200 yıl kadar sonra, korsan saldırılarından korunmak amacıyla Şaphane Dağı'nın ormanlık yamacına dayanmış olarak ve iki yanı uçurum olan bölgede, Gencerlik Ovası ile Çandarlı Körfezi'ne hakim bir noktada Kozbeyli Köyü'nü kurmuşlardır. Köyün adı da kurucusu olan Kuzubeyi'nden gelmektedir. Osmanlı Döneminde Aydın Vilayet 1891 (H 1307) Salname'sinde köyün adı Kozbeğli olarak geçmektedir. Türkler tarafından kurulan köye, 1800'lü yıllarda Rumların yerleştiği ve mübadeleye kadar Türkler ve Rumların beraber yaşadığı bilinmektedir. Birlikte yaşam, mimari açıdan da farklı yapıların oluşmasına neden olmuştur. (Taşçı ve Pekdoğan, 2018, s. 4).

Kozbeyli Bölgesi gerek tarihi özellikleri, gerekse doğal ve tarımsal potansiyelleri dikkate alındığında sunulan zincir destinasyonların ana halkası olma durumundadır. Son yıllarda Foça'da ilçe merkezi dışında ziyaret edilme oranı artan alanlardan biri olan Kozbeyli, bir kısmı restore edilmiş geleneksel konut mimarisi, Rum kültürünün bölgedeki izlerini yansıtan 2014 yılında Foça Belediyesi tarafından restore edilerek Türk-Yunan dostluğunun bir simgesi olarak ziyarete açılan Çapkınoğlu konağı-tavernası ve yöresel yemeklerin sunulduğu restoranları ile tanınmaktadır (Saf ve Türkoğlu, 2018, s. 536).



Şekil 2. Kozbeyli Köyü Kuşbakışı Görünüşü (Fotoğraf: Adem Alantar)



Şekil 3. Kozbeyli Köyü Vaziyet Planı ve Çalışma Alanı (Kaynak: Güney Harita)



Şekil 4. Kozbeyli Köyü Genel Görünüşü (Fotoğraf: Hayriye Oya Saf)



Şekil 5-6. Kozbeyli Köyü Genel Görünüşü (Fotoğraflar: Hayriye Oya Saf)



Şekil 7-8-9. Geleneksel Kozbeyli Evleri (Fotoğraflar: Hayriye Oya Saf)



Şekil 10-11-12. Geleneksel Kozbeyli Evleri (Fotoğraflar: Hayriye Oya Saf)

Proje Konusu:Eko turizmin bir faaliyet dalı olan eko turizm otel ya da çiftlikleri turizm gelirlerinin artmasında ve kırsal turizmin gelişiminde önemli bir yere sahiptir (Tekin ve Kasalak, 2014, s. 132). Günümüzde tarım sektöründe ürün üretmeye yönelik çiftçilik maliyetlerinde ciddi artışlar meydana gelmiştir. Elde edilen kârların istenilen düzeylerde olmaması ve ekonomik dalgalanmalardan sıklıkla etkilenmesi nedeniyle pek çok çiftçi ailede genç nesiller kendilerine tarım dışında çalışabilecekleri iş alanları aramaktadırlar. Bu durum aynı zamanda bir istihdam sorunu olarak da karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle eko turizm girişimciliğinin kırsal alanlarda faaliyet göstermesi o bölgelerdeki gençlere yeni iş olanakları sağlamaktadır. Çiftliklerin, ekolojik otele dönüştürülmesi kolaylıkla gerçekleştirilebilmektedir. Avrupa ülkelerinde sıklıkla kullanılmaya başlanmış olan kerpiç, ahşap ya da taş ağırlıklı konaklama yapılarının ülkemizde yapılması kırsal alanda çok fazla maliyet gerektirmeyecektir (Tekin ve Kasalak, 2014, s. 135).

Kırsal turizm içerisinde girişimcilik faaliyeti gerçekleştiren kişiler kırsal girişimci ya da eko turizm girişimcisi olarak ifade edilmektedirler (Tekin ve Kasalak, 2014, s. 131). Kırsal turizm bağlamında farklı amaçlarla kullanılan girişimcilik modelleri görülmektedir. Bunlar; hobi bahçeleri tesisi, yöresel lokanta işletmeciliği, at biniciliği tesisi, paintball tesisi, macera parkı tesisi, rafting (lastik bot ve kano işletmeciliği), kırsal pansiyon, ekolojik otel ve çiftlik tesisleri, sportif olta balıkçılığı tesisi ve sertifikalı, kontrollü avlak sahası işletmeciliğidir (Zurnacı, 2012, s. 67). Bu girişimcilik türleri arasında günümüzde en çok; kırsal pansiyon, ekolojik otel ve çiftlik girişimciliği ilgi çekmekte ve bu tesislerin sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Pezikoğlu (2012), Holland vd. (2003, s. 5-6)'ne referansla çiftlik turizmini; ana faaliyeti kırsal alanda konaklama olan ve ziyaretçinin yürüyüş, tekne gezisi gibi faaliyetleri de yapabildiği, çiftlik işlerinde çalışılabilen faaliyetleri içeren bir turizm türü olarak tanımlamaktadır (Pezikoğlu, 2012, s. 86).

Çiftlik turizmi, çevre kalitesini sürdürmek, turistik bölgelerin yaşam kalitelerini yükseltmek, kaliteli ziyaretçi deneyimi gerçekleştirilmesini sağlamak, kalkınmada eşitliği teşvik, turizmin ekonomiye ve çevreye katkılarını sağlamak ve geliştirmek gibi amaçlar taşımaktadır. Kültür varlıklarının korunması, yerel dokuyla uyuşmayan modern mimari yapılar yerine; koruma altına alınmış geleneksel yapılarda hizmet veren konaklama tesislerinin tercih edilmesi söz konusu olmaktadır (Kaypak, 2012, s. 21). Modern mimarlık ürünlerinde ise sürdürülebilir yapılar yeni

çiftlik önerilerinde tercih edilmektedir. Çiftlik turizminde doğal kaynakların kullanımındaki temel ilke, koruma-kullanma dengesinin sağlanmasıdır. Bu dengenin sağlanması, turizm sektörü için önemlidir. Turizm projelerinde yer alan grupların her biri, farklı ve çoğunlukla birbiriyle çelişen beklentilere sahiptir. Bu nedenle turizm planlaması yapılırken, farklı grupların beklentilerine karşılık verebilen bazı düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak bu düzenlemeler yapılırken eko turizmin özüne ters düşmeyecek şekilde olmasına dikkat edilmelidir. Eko turizm ile ilgilenen girişimciler, ekolojik sürdürülebilirlik konusunda herhangi bir kaygı taşımıyorlarsa, konuya tüketici kalıplarıyla bakılıyor demektir. Bu bağlamda ticari beklentilerin ekolojik sürdürülebilirlik konusunda problem yaratmaması gerekmektedir. *“Yerel halkın tam bir proje katılımcısı ve yararlanıcısı olmasını sağlamak için, korunan alan içindeki ve civarındaki alan kullanım uyumsuzluğunun kesin olarak çözümlenmesi gereklidir (Kaypak, 2012, s. 23).”* Bu nedenle eko turizm, kitle turizmi gibi kısa zamanda çok kazanç sağlamayı hedefleyen modern turistik yapılaşmayı öngörmemektedir. Planlı ve bilinçli yapılan eko turizm faaliyetleri söz konusudur. *“Turizm konaklama işletmeciliğinde uygulamaya konulan “ISO 9000 Kalite Standardı, ISO 14000 Çevre Yönetim Sistemi Standardı” unsurları da dikkate alınmalıdır. Çünkü turizm ürün ve hizmet sunumunda çevre normunu dikkate almayan işletmelerin turizm pazarında tutunabilmeleri artık çok daha güç olacaktır (Kaypak, 2012, s. 24).”*

Turizmin kırsal alana yayılmasında çiftlik turizmi ve ekolojik çiftlikler önemli bir yer tutmaktadır. Mimari tasarıma giriş dersi proje stüdyosunda; geleneksel yapım teknikleri üzerine çalışmalar yapılmasının ardından “Eko-Turizm Konseptli Çiftlik ve Turizm Tesisi Tasarımı” konusu öğrencilere final projesi olarak verilmiştir. Öğrenciler kırsal girişimci rolünü üstlenerek, kırsal turizmi ve sürdürülebilir kırsal kalkınmayı dikkate alarak proje çalışmalarını gerçekleştirmişlerdir. Bu çalışma kapsamında kırsal girişimci rolünü üstlenen Mersin Üniversitesi Mimarlık Bölümü birinci sınıf öğrencilerinin Kozbeyli Köyü’nde yaptığı çalışmalar değerlendirilmiş ve “Eko-Turizm Konseptli Çiftlik ve Turizm Tesisi Tasarımı” projesi kapsamında sunulan konsept önerilerinin kırsal kalkınma açısından değerlendirmeleri yapılmıştır. Toplam 26 öğrenci proje üretim sürecine katılmıştır. Değerlendirmeler proje stüdyosuna katılan tüm öğrenciler üzerinden başarı puanı gözetmeksizin yapılmıştır. Konsept kararlarının kırsal kalkınmaya yaptığı vurgu ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Tartışma

Değerlendirme sonuçlarına geçilmeden önce “Eko-Turizm Konseptli Çiftlik ve Turizm Tesisi Tasarımı” projesi kapsamında sunulan konsept önerilerinden bahsetmekte yarar vardır. Toplam 26 öğrenci proje belirlenen aynı alan için proje önerileri geliştirmiştir. Sunulan konseptler:

- Kültürlerin kaynaşması temasıyla, yılın tamamına yayılan bir kamp önerisi, yerli ve yabancı öğrencilere yönelik kamp faaliyetleri, düzenlenen aktivitelerle köylere yapılan geziler, tarımsal üretim faaliyetleri, çevre temizlik aktiviteleri, organik tarım eğitimi ve uygulama çalışmaları, kültürel kaynaşma faaliyetleri, yöre kültürünü yerinde tanımaya yönelik etkinlikler,
- Köy hayatı ve kültürü; müze köy
- Geleneksel mutfak kültürünün tanıtılması, Slow food festivali, mutfak atölyeleri, organik tarım,
- Vegan mutfak ve organik tarım
- Organik yaşam ve permakültür
- Organik tarım
- Zeytincilik; zeytin türleri (hurma, çekeşte, çizme) hazırlık atölyeleri, satış ve pazarlama,
- Zeytinyağı ile geleneksel yöntemle sabun üretimi ve satışı, atölyeler ve tarımsal faaliyetler
- Bağcılık; şarap üretimi ve satışı
- Bağcılık; şarap üretimi ve geleneksel eğlence kültürünün tanıtılması
- Sanat ve tarım
- Bitki çayları üretimi ve pazarlaması ve bunu destekleyen permakültür aktiviteleri ve uygulamaları,
- Çiçek yetiştiriciliği; kuru çiçek, aromatik yağlar ve organik parfüm üretimi, pazarlama ve satış
- Halıcılık, bitkisel boya, organik yün üretimi
- Arıcılık; organik bal üretimi, püren, hayıt ve karabaş otu yetiştiriciliği,
- Büyükbaş ve küçükbaş hayvan besiciliği; hayvansal gıda pazarlama
- Keçi besiciliği, keçi yününden el yapımı eşyaların, keçi sütü-yoğurdu ve peynirinin üretimi ve pazarlaması,

- Permakültür eğitim çiftliği, sertifika programları, organik tarım,
- Ekolojik okullar; çocuklar için doğa içinde eğitim ve tarım,
- Greenpeace köyü, köy halkına çevre eğitimi verilmesi
- Aromatik yağ, medikal ve aromatik bitki üretimi
- Psikolojik rehabilitasyon merkezi, doğa ile tedavi
- Atlarla rehabilitasyon, at besiciliği, rehabilitasyon merkezi
- Down sendromlular için tarım ile terapi merkezi
- Hacemat uygulama merkezi, bitkilerle tedavi
- Maket gemi yapımı ve ahşap işleri atölyesi ve sanayi tipi ağaç üretimi şeklinde olmuştur.



Şekil 13-14-15-16-17-18. Arazi maketi ve Proje Çalışmalarından Örnekler

Konseptlerin, kültürel etkileşim ve kültürel yaşam, organik tarım ve permakültür, hayvancılık, eğitim ve sağlık temalarında gruplandırılmaları mümkündür. Çalışma kapsamında öğrencilerden geleneksel yapım tekniklerini kullanmaları, geliştirmeleri, organik tarım ve permakültür konusuna mutlaka yer ayırmaları istenmiştir. Ancak kırsal alanı markalaştırma adına yönecekleri temaları kendileri belirlemişlerdir. Projelerde kırsal kalkınmaya önem verilmesi ve yerel halkın projelere dahil olmasının beklendiği de öğrencilere özellikle iletilmiştir. Bu çalışma kapsamında üretilen 26 proje belirlenen kriterlere uyumları açısından değerlendirilmiştir. Kriterler;

- Yöre halkıyla kurdukları ilişki,
- Geleneksel yapı stokuna yaklaşımları,
- Yöresel mimariye katkıları,
- Yerel yapım tekniği ve malzeme kullanımları,
- Tarım odaklı aktivite önerileri-permakültür ve organik tarım faaliyetleri,
- Yerel mutfak aktiviteleri önerileri,
- Yerel ürünlerin markalaştırılması ve aracısız satışına yönelik öneriler,
- Hayvancılık odaklı aktiviteler,
- Yerel-geleneksel eğlence kültürünün sürdürülebilirliğine yönelik aktiviteler başlıkları altında toplanmaktadır.

Değerlendirme sunulan konsept önerilerinin parametreleri hangi oranda sağladığı üzerinden yapılmıştır.

Kırsal Kalkınma Parametreleri Açısından Değerlendirme



Grafik 1. Kırsal Kalkınma Parametreleri Açısından Değerlendirme Sonuçları

Sonuç

Sonuç olarak, Kozbeyli köyü gerek tarihi özellikleri, gerekse doğal ve tarımsal potansiyelleri bakımından Foça kent merkezinin turizm yoğunluğunun azaltılması adına önem taşımaktadır. Bölgenin tarihi

dokusunun iyileştirilmesi ve yöreye özgü mimari ile yapılacak yeni ekolojik çiftliklerin varlığı bölgenin turizm potansiyelini arttıracaktır. Ancak tüm bunlar yapılırken kırsal kalkınma öncelikli olmalı, yerel halkın katılımı dikkate alınarak bir turizm planlama çalışmasına gidilmelidir. Mevcut tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin terk edilmemesi ve bölgenin kırsal niteliğini kaybetmemesi bu bağlamda önemlidir.

Konsept kararlarında kırsal kalkınma ile kurdukları bağlantı konusunda öğrencilerin yerel yapım tekniği ve malzeme kullanımları, yöresel mimariye katkı, geleneksel malzeme kullanımları, yerel halkla kurduğu ilişki, tarım odaklı aktivite önerileri-permakültür ve organik tarım faaliyetleri ve yeni ekonomik faaliyet alanları yaratma konularında fikirlerini konseptlerine yansıtma konusunda daha başarılı oldukları görülmektedir. Kırsal alanı markalaştırma konusu öğrenciler için önemli olmuştur. Bu bağlamda yeni ekonomik faaliyet alanları yaratılarak eğitim, sağlık turizmi, sanat, eğlence kültürü gibi konular mimari programlarda yer almıştır. Hayvancılık sektörünün köy genelinde terk edilmeye başlaması nedeniyle iki öğrencinin özellikle bu konuya dikkat çekmesi kırsal alanın mevcut kimliğini kaybetmemesine verdikleri önemi göstermektedir. Genel yapı stokuna ve kırsal dokuya yaklaşımları açısından temkinli bir noktada durdukları söylenebilir. Geleneksel yapım tekniklerini projelerinde uyguladıkları gibi, sürdürülebilir modern yapı denemeleri yaparak yöresel mimariye katkı sağlayan ve onu yorumlamaya çalışan öğrencilerin de olduğu görülmektedir. Ancak tüm öğrenciler bu konulara eğilmişlerdir. Kültürel faaliyetler, müze-köy denemesi, mutfak kültürü üzerine çalışmalar, festivaller ve gösteri mekânları ile odak yaratma kaygısı yine konseptlerde öne çıkan başlıklardan olmuştur. Çevredeki sanayi kuruluşlarına tepkisel yaklaşımda bulunup, alana çevreciler için bir köy kurma fikri ile de turizmin doğal kaynakları yok etmemesine verdikleri önemi, mevcut problemlerin ortadan kaldırılması gerektiğini ve yaptıkları girişimin halkı çevre konusunda bilinçlendirme ile başlayacağını ortaya koymuşlardır.

Kırsal kalkınma politikalarının ve uygulanacak programların en önemli özelliklerinden biri merkezi yönetim, yerel yönetimler, üretici kuruluşları, özel sektör kuruluşları ve gönüllü kuruluşlar arasında işbirliği ile yürütülmek durumunda olmalarıdır. Bu konu tek başına herhangi bir kuruluşun üstesinden gelebileceği bir konu değildir. Yine bu bağlamda sürdürülebilir kırsal turizm uygulamaları da disiplinler arası çalışmaların sonucunda ortaya konulmalıdır. Kırsal alanların sadece bir

durak noktası olmanın dışında bir kırsal turizm destinasyonu olması sağlanmalıdır. Kırsal alanlarda turizm faaliyetlerinin gelişmesi sonucu mevcut doğal ve sit alanlarının bozulmaması, yöre halkının sahip olduğu kültürel yapının yozlaşmaması ve tarihsel değerlerin yok olmaması için hem yöre halkı hem de yerli ve yabancı turistler azami dikkati göstermelidirler. Kırsal turizm geleneksel mimari tarzının korunmasını olumlu yönde etkilemektedir. Yeni yapılaşmalar bağlamında mimarlara da önemli roller düşmektedir. Alternatif turizm türlerinin gerektirdiği yeni yapı stoklarının oluşturulmasında turizm yapıları için sürdürülebilir yaklaşımlardan vazgeçilmemeli, kentsel doku ile uyumlu, ekolojik yapıların yapılmasına özen gösterilmelidir.

References

- Cech, K. M. (2004). *regional cooperation in rural theme trails*. (D. Hall, I. Kirckpatrick, and M. Mitchell, Der.), *Rural Tourism and Sustainable Business, Aspects of Tourism*: 26 içinde (s. 137-148). Great Britain: Cromwell Press.
- Chambers, D. (2004). The development of tourism businesses in rural communities: The case of the Maroons of Jamaica.(D.Hall, , I. Kirckpatrick, And M. Mitchell, Der.), *Rural Tourism and Sustainable Business, Aspects of Tourism*: 26 içinde (s. 180-200). Great Britain: Cromwell Press.
- Countryside Agency and English Tourism Council (2001). *Working for the countryside a strategy for Rural England, 2001-2005*. Cheltenham: Countryside Agency.
- Çeken, H., Karadağ, L. ve Taner, D. (2007). Kırsal kalkınmada yeni bir yaklaşım kırsal turizm ve Türkiye'ye Yönelik teorik bir çalışma. *Artvin Çoruh Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 8 (1), 1-14. Erişim adresi: <http://ofd.artvin.edu.tr/tr/download/article-file/25721>
- European Commission (EC) (1999). *Towards quality rural tourism*. Brussels: Enterprise Directorate General Tourism Unit.
- Holland, J. M. Burian and L. Dixey. (2003). Tourism in poor rural areas, diversifying the product and expanding the benefits in rural Uganda and Cezh Republic. *PPT Working Paper, No:12*, 39.
- Kaypak, Ş. (2012). Ekolojik turizm ve sürdürülebilir kırsal kalkınma. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 14 (22), 11-29 Erişim adresi: https://www.tkd.gov.tr/Content/File/Yayin/Dergi/Tkd_kirsal-kalkinma-sayi-16131985992997418766.pdf

- Köroğlu, A. ve Köroğlu, Ö. (2006, Kasım). Kırsal turizmin yöre kalkınmasındaki rolü: Buldan yöresi kırsal turizm potansiyeli. *Buldun Sempozyumu Bildiri Kitabı*, s. 233-242. Erişim adresi: <http://buldansempozyumu.pau.edu.tr/kitap/6.oturum/3.pdf>
- Kuşat, N. (2014) Sürdürülebilir kırsal kalkınma için bir alternatif olarak kırsal turizm ve Türkiye’de uygulanabilirliği. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10(2), 65-88. ISSN: 1306-2174. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/download/article-file/69424>
- Pezikoğlu, F. (2012). Sürdürülebilir tarım ve kırsal kalkınma kavramı içinde tarım-turizm-kırsal alan ilişkisi ve sonuçları. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 14 (22), 83-92. Erişim adresi: <http://dergi.kmu.edu.tr/userfiles/file/haziran2012/83-92.pdf>
- Ross, S. ve Wall, G. (1999). Ecotourism: Towards congruence between theory and practice. *Tourism Management*, 20, 123.
- Saf, H.O. ve Türkoğlu, H.G. (2018, Nisan) In the context of sustainable tourism, eco-tourism planning in Foça. *ICOCEE 3. International Conference on Civil and Environmental Engineering Bildiri Kitabı*, s.524-539.
- Soykan, F. (2000). Kırsal turizm ve Avrupa’da kazanılan deneyim. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 11, 21-33. Erişim adresi: <https://www.anatoliajournal.com/atad/depo/dergiler/Cilt11 Sayi1 Yil2000 1 304940862.pdf>
- Soykan, F. (2003). Kırsal turizm ve Türkiye turizmi için önemi. *Ege Coğrafya Dergisi*, 12, 1-11. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/56810>
- Taşçı, B., Pekdoğan, T. (2015, Mayıs). Sürdürülebilirlik bağlamında kırsal alanlarda geleneksel konut mimarisinin irdelenmesi: Kozbeyli örneği. *2nd International Sustainable Buildings Symposium ISBS Bildiri Kitabı*, s.658-664. Erişim adresi: <http://isbs2015.gazi.edu.tr/belgeler/bildiriler/658-664.pdf>
- Taşçı, B., Pekdoğan, T. (2018). Kozbeyli kırsal yerleşiminde geleneksel konut mimarisinin ekolojik sürdürülebilirlik bağlamında incelenmesi. *Türk Bilim Araştırma Vakfı, TÜBAV Bilim*, 11(1), 1-18. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/447786>
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2006), *Türkiye turizm stratejisi*. Ankara: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını, s.55.
- Tekin, M. ve Kasalak M.A. (2014). Ekoturizm girişimciliğinin bölgesel kalkınmadaki rolü. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 32, 129-136. Erişim adresi: <http://www.mahmuttekin.com.tr/userfiles/content/files/Ekoturizm%20Giri%C5%9Fimcili%C4%9Finin%20B%C3%B6lgesel%20Kalk%C4%B1madaki%20Rol%C3%BC.pdf>



Emekten Dansa: Bizim Fest Zeytinli

Yonca Altındal
Balıkesir Üniversitesi
yoncaaltindal@balikesir.edu.tr

Yusuf Ali Karatay
Balıkesir Üniversitesi
ylkaratay@gmail.com

Öz

Kent, toplumların değişimlerinin mekânsal düzlemdeki en belirgin göstergesidir. Fiziksel anlamının dışında ekonomik, toplumsal, kültürel ve politik içerimleri de barındıran kent, bu bağlamda yaşamsal anlamda da pek çok önemli gündelik pratiğin yerine getirilebilmesini önemli hale getirmektedir. Birçok kentimiz farklı politikalar kullanılarak canlandırılmaya, geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bu politikalar ışığında değerlendirdiğimiz Balıkesir iline bağlı Edremit ilçesinde bulunan Zeytinli mahallesi turizm ile beslenmiş olup birçok farklı aktivite ile güçlendirilmeye çalışılmaktadır. Tarih boyunca bu bölgenin en önemli geçim kaynakları tarım ve hayvancılık olup özellikle zeytincilik bölgenin en baskın ticari faaliyetidir. Fakat özellikle çağın getirdiği doğal olan ilerleme aksiyonu bu bölgeye de turizmi getirmiş bölgenin de buna elverişli olması bu değişimin gerçekleşmesini kolaylaştırmıştır. Burada devreye girişimci insanlar giriyor ve o bölgeye yapılabilecek yatırımları değerlendirdikten sonra bölgenin gelişimine katkı sağlayacak planları uygulamaya çalışılmaktadır. Bizim ele aldığımız bölgede ise yapılmakta olan bir festival mevcut. Bu festival çevresel faktörler değerlendirildiğinde konsept olarak 'rock festivali' yapılması tercih edilmiş ve uygulamaya başlandığı ilk yıllardan itibaren büyük beğeni toplamış ve önemli katılım sayılarına ulaşmıştır. Fakat aynı zamanda bölge kendi kültürünü de devam ettirmekte ve bu festivale entegre etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Zeytin, kent, tarım, turizm, festival



City and Tourism Economy

Yonca Altındal
Balıkesir University

Yusuf Ali Karatay
Balıkesir University

Abstract

The aim of this study is to examine the particular ways in which the notions of 'discourse' and 'media representations' operate in the production and legitimization of urban development projects and their relation to urban opposition by problematizing the unresolved case of Basmane Pit in Izmir as an urban issue. The urban plot which was partially privatized in the past has once again settled on the city's agenda with the new high-rise project proposal. However, the project was widely criticized and protested by professional chambers and NGOs. In this context, the conflicting discourses of different actors were examined as they are reflected in the media. To critically evaluate the urban conflict and explore the representations of this conflict in the supportive and oppositional discourses of the involved actors; as a method, this study formulated a discourse analysis on the media texts. The findings illustrated the ways in which influential actors reinforced various definitions and perceptions by using certain words and also the dualities formed within the use of certain notions. As a result of the analysis, a discussion is raised on today's media which became a vehicle for both legitimization and protest.

Keywords: *public-private partnership projects, urban politics, urban opposition, media representations, discourse analysis*

Giriş

Daima geçiş süreçleri sancılı olur fakat bazı durumlarda mevcut durumun elverişli olması ile bu geçiş sürecindeki adaptasyon nispeten daha kolay olmuştur. Dünya genelinde farklı kültürler farklı süreçlerden geçse de ülkemiz bu süreci diğer gelişmekte olan ülkeler gibi biraz geç yaşamıştır. Elbette bu şehirlerin küresel kent-bölgeye evrilme süreçleriyle ilk kategorideki şehirlerin geçirdiği evreler arasında önemli farklar vardır. Fark, büyük ölçüde bu ülkelerin kapitalistleşme ve kentleşme süreçlerinin özgün karakteriyle ilişkilidir. Türkiye örneği üzerinden açacağımız gibi, en gelişkin ülkelere kıyasla kapitalist üretim ve ticaret ilişkileriyle daha geç tarihlerde eklenmiş toplumsal formasyonlarda kentleşme süreçleri az sayıdaki kentsel yerleşimin ülkenin kalanına kıyasla aşırı derecede büyüyen nüfusu ve iktisadî kaynakları eşitsiz biçimde kendisine çekmesi sonucunu doğurmuştur (Keyman, Keyder, Genç, Badur ve Dilek, 2017, s.19).

Kentler gelişirken birçok faktörün etkisi vardır ve bu faktörlerin önemi yadsınamaz bir gerçektir. Genel anlamda başlangıçta kentler su ve tarım üzerine kurulmuşken sanayi devrimiyle birlikte sanayi bazlı kentler gelişmiş daha sonrasında kentler tek tip olmaktan ziyade çevresel ve tarihsel kimliklerine göre farklılaşmıştır. Bu farklılaşma birçok kent tipini doğurmuş ve kentler sadece üretim mekanları olmaktan ziyade sadece tüketim mekânı bazlı olabilmektedir.

Küresel kent ya da küresel kent-bölgesi dendiğinde akla ilk gelen örnekler New York, Londra ya da Paris gibi gelişkin kapitalist ülkelerin metropollerini olsa da bu mekânsal olgular yalnızca en zengin ülkelere ve bu ülkelerin tarihsel olarak en büyük kentlerine özgü değildir. Aslında sayısal olarak bugün dünya üzerindeki küresel kent-bölgelerinin çoğunluğu gelişmekte olan ülkelere aittir. Sao Paulo, Buenos Aires, Mexico City gibi Güney Amerika şehirlerinden İstanbul, Şangay, Seul, Bangkok gibi Uzak Asya şehirlerinden Tahran ya da Johannesburg'a bir dizi kent yakın zamanda bu kategoriye eklenmiştir.

Bu çalışma bir bakıma gelişen bir şehri mercek altına almakta ve bölgeye yapılan eklemelerin buradaki toplumsal yapıyı nasıl etkilediği ve buradaki toplumsal yapıdan nasıl etkilendiğini göstermeye çalışmaktadır. Burada gerçekleşen iletişim bir bakıma yörenin gelişmesine katkı sağlamaktadır fakat insanlar burayı tercih ederken öncelikli amaçları

yöreye katkı sağlamaktan ziyade kendi anlarını yaşamaktır. Öncelikli olarak kent olgusunu açıklayarak, farklı ölçeklerde nasıl şekillendiğini anlatıp konu aldığımız festivalle ilişkisini açıklayacaktır. Festivalin bölgeye etkisi ve bölgenin bu festivale etkisi irdelenmiştir.

Kentleşme Dinamiği

Kent, toplumların değişimlerinin mekânsal düzlemdeki en belirgin göstergesidir. Bu özelleşmiş alan insan aktivasyonunun yoğun şekilde meydana geldiği mekandır. Sadece fiziksel bir alan tanımından ziyade birçok farklı unsuru da içerisinde barındırmakta ve yaşatmaktadır. Bugün artık akademik dünyanın sınırlarını aşmış popüler söz dağarcığımızın giren “kent çağı” (urban age) tabirinin de işaret ettiği gibi, her birimizin hayatlarını biçimlendiren dinamikler kentlerde mayalanıp, yine kentler üzerinden kürenin dört bir yanına yayılmaktadır (Burdett ve Sudjic, 2006, s.72).

Artık Dünya nüfusunun büyük çoğunluğu kentlerde yaşamakta oluşu yadsınamaz bir gerçektir. Bu durum kentleri daha önemli bir konuma taşımakla beraber bu duruma sebep olan göç gerçeği de göz ardı edilmemelidir. Kentlerin özellikle göç sırasında devinim göstermeleri bu boyutlardan öncelikle ekonomik temelli değerlendirilmeyi gerekli kılmaktadır. Tarım bu noktada kilit rol almaktadır. Bunu şöyle açıklayabiliriz başlangıçta kırsal alanlarda tarım bir çekim unsur olmasına karşın teknolojinin gelişmesi ve yaygınlaşması nedeniyle bu alanda insan ihtiyacını minimize etmiştir. Sonuçta oluşan tabloda çekim noktası kırsal alandan kente kaymış, insanlar da bu sebeple güvenli alanlarını terk ederek kente yerleşmeye ve bu yeni mekânda kendi ilişkilerini inşa etmeye başlamışlardır.

Kırsal alanda tarım ve hayvancılık gibi işlerle uğraşan insanlar şehrin temel dinamiklerine uyum sağlamaya çalışmıştır. Ancak, kentleri bu denli önemli kılan dinamikleri basitçe demografik bir olguya indirgemek hatalı olur. Kentler, 1970’lerden bugüne olgunlaşarak gelen karmaşık ekonomik, siyasal ve kültürel süreçlerin –küreselleşme– merkezinde yer aldıkları için bugün mercek altındadırlar. Buna göre bu şehirler, yerler (territories) arasındaki para, nüfus, bilgi ve mal akışlarının sıklaştığı bir dünyada ekonomik ilişkilerin kilit noktalarını teşkil ederler (Sassen, 1991, s.124).

Küreselleşme kentleşme dinamiğinde önemli bir kilit taşıdır. Altındal’a göre “küreselleşme özellikle ulaşım haberleşme ve bilgi teknolojisinde ki

gelişmeler sonucunda mekânsal uzaklıklardan kaynaklanan farklılıkların ortadan kalktığı ekonomik, politik ve kültürel bir süreçtir. Küreselleşmenin ne olduğu ve ya ne olmadığı konusunda bugüne kadar çok söz söylenmiş ve bundan sonra da söylenecektir'' (Altındal, 2010a, s:57). Genel anlamda günümüzde küreselleşme bir kenti tanımlamakta ve şekillendirmektedir.

Dünyada Kent Olgusuna Bakış

Tarih boyunca kentler, kültür ve medeniyetlerin doğduğu, geliştiği ve yayıldığı yerler olmuştur. Medeniyetlerin çoğu zaman kentlerde ortaya çıktığı ve kentlerin çökmesi ile birlikte medeniyetlerin de çöktüğü görülmektedir (Pustu, 2007, s.129). İnsanlık tarihinde iki büyük kırılma noktası olduğu varsayılır; bunlardan biri 4.000 yıl önce gerçekleşmiş olup bu zaman diliminde evrimsel açıdan bir sıçrama olduğu varsayılmaktadır. Sözü geçen tarihte insanlar yerleşik hayata geçmeye başlamışlar ve kendi aralarında küçük topluluklar kurmuşlardır. Bu topluluklar bir bakıma günümüz kentlerinin en ilkel halidir. İkinci kırılma noktası ise yaklaşık 200 yıl önce gerçekleşmiş olup sebebi sanayi devrimidir. Bu tarihte kent kavramı yeniden yazılmış olup daha sonrasında farklılaşmalarla birçok kent tipolojisinin oluşumuna ön ayak olmuştur.

Günümüzde, kentlerin ortaya çıkışı konusunda farklı görüşler vardır. Egemen görüş, şehir uygarlığının birkaç bin yıl önceden Akdeniz – Ortadoğu havzasında, maden bilgisinin gelişmesi ve bazı coğrafi, ekonomik ve kültürel şartların bir araya gelmesi (Yörük, 2006, s.47) ile doğduğu ve şehir yönetimlerinin ilk örneklerinin bu bölgede görüldüğü şeklindedir. İnsanlık son 200 yılda önceki 3.800 yıldakinden daha çok ilerleme kaydetmiştir. Burada en efektif faktörlerden biri ekonomidir. Bu zaman diliminde kentleşme, modernleşme, küreselleşme gibi kavramlar ekonomi çerçevesinde şekillenmiştir. Özellikle 1970'lerden itibaren kent kavramı önemli değişiklikler geçirmiştir.

Özellikle modernlik günümüzde kenti tanımlayan yegâne özellik olduğu söylenebilir. Giddens'e göre "modernlik, yapısal olarak küreselleştiricidir ve bu olgunun sarsıcı sonuçları modernliğin dönüşümsel karakterinin döngüselliliğiyle birleşerek risk ve tehlikenin yeni bir yapıya büründüğü bir olaylar evreni oluşturur (Giddens, 2000, s.14). Burada kenti tanımlayan modernlik bir bakıma çevresiyle

görecelidir ve modern kent çevresine kıyasla şekillenir. Modern kentin tam bir tanımı olmamakla birlikte insanların o kent için kendi kıyaslama mekanizmalarıyla oluşturdukları bir algı olarak kabul edilmektedir.

Dünya ekonomisinde son 35 yılda yaşanan köklü değişim ve dönüşüm süreci bölgeler arasındaki mal ve hizmet, sermaye ve nüfus hareketlerinde de önemli değişimlere neden olmuştur. 'Küresel Kuzey' olarak adlandırılan sanayileşmiş batılı ülkeler bilgi teknolojilerine dayalı üretim yapıları, gelişmiş işgücü ve sermaye piyasaları ile dünya ekonomisine yön vermektedir. Bu ülke kentleri de uluslararası politikaların ve ekonomik kararların şekillenmesinde önemli merkezler olarak ön plana çıkmaktadır. Uluslararası sistemde etki ve çekim merkezleri olan bu kentler dünya kenti olarak nitelendirilmekte, dünyanın diğer bölge ekonomilerine etki edebilmektedir.

Türkiye'de Kent Olgusu

Anadolu coğrafyasından imparatorluk başkenti dışında birkaç liman ve ticaret kenti bir nebze gelişmiş olmakla beraber bu gelişmişlik İstanbul kadar olmamıştır. Bu tip kentler de özellikle 19. Yüzyılın ikinci yarısında hızlı bir ilerleme kaydetmiştir. İzmir, Trabzon, Bursa, Mersin, Kayseri gibi kentlerin gelişmesiyle Osmanlı dünya ticaretine adapte olmaya çalışmış ve bu kentler ekonomik işlevler üslenmiştir. Bu kentlerin seçimi doğal akışta gerçekleşmiş olup buralarda üretilen ürünlerin ve ya dünyaya açılan limanların etkisi söz konusudur. Fakat her ne kadar bu kentler dönüşen ekonomik yapıya eklenilse de İzmir dışında tam anlamıyla batılı bir kent yapısı söz konusu olamamıştır. Cumhuriyet sonrası bu ve birkaç diğer kent batılı tarzda geliştirilmeye çalışılmış olsa da bu nispeten geç kalınmış bir çaba olmuştur. Keyder'e göre Cumhuriyet'in ilanından sonraki süreçte de Anadolu'da İstanbul ve İzmir dışında büyük şehir sayılabilecek büyüklükte bir şehir yoktur. Üstelik her iki kent de 1910'lardan itibaren hızla nüfus yitirmişler, bu dönemdeki nüfus seviyelerine ancak İkinci Dünya Savaşı sonrasında ulaşmışlardır. Erken Cumhuriyet dönemindeki genel manzara, başkent ilan edilmesinin ardından istisnai bir büyüme kaydeden Ankara örneği dışında mevcut kentlerin neredeyse tamamının hem nüfus hem de sermaye bakımından kan kaybettiğini göstermektedir. 1950'lere gelene kadar Türkiye, nüfusun büyük çoğunluğu kırsal alanlarda bulunan, mevcut kentsel yerleşimlerin ise durağan bir yapı arz ettiği bir ülkedir (Keyder, 2000, s.36).

Kentleşme, çoğu kez sanıldığıının tersine, köylerden kentlere nüfus akınlarını anlatan, salt bir nüfus devinimi değildir. Kentleşmeyi, toplumsal, ekonomik ve kültürel boyutları içinde, çok daha geniş bir değişim olarak algılamak uygun olur. Bu nedenle, geniş anlamında kentleşmeyi, sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında, artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insanların davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci olarak tanımlıyoruz (Keleş, 1995, s.1). Kentleşme ve modernleşme halk tarafından daima yanlış anlaşılmuş; politikacılar tarafındansa daima manipüle edilmiş kavramlardır. Bu kavramların sürekli tekrarı ve çözüm yerine günü kotarma çabaları durumu daha da zor noktalara tımandırmaktadır.

Türkiye özelinde de kentlerin yapısı ya kırsaldan tam kopamamış ya kırsal ile bağıını kısmen koruyan ya da bütünüyle kentin temel dinamikleriyle var olan parçalı bir görünüme sahiptir. Kapitalist üretim ve ticaret ilişkilerinin ortaya çıkıp kısmi de olsa olgunlaşmaya başladığı ilk evrede kentleşme düzeyi son derece sınırlı kalmıştır. Hızla sanayileşmeye dönük politikaların devreye girip kırdan kente göçün hızlandığı bir sonraki evrede az sayıdaki gelişim odağının nüfusu ve yatırımları kendisine çektiği eşitsiz bir kentleşme aşaması tecrübe edilmiştir. Nüfusun büyük çoğunluğunun ülkenin batısındaki büyük kentlere yığıldığı bu evrenin sonuçlarının bütünüyle olmasa da belirli bir ölçüde dengelenmeye başlaması ise 1980 sonrasına denk gelmiştir. Altındal'a göre Türkiye kentleşmesi örneğinde, kente yerleşmek amacıyla gelenlerin, beraberlerinde köylerini de getirdikleri, kültürlerinden beklenen ödünü vermedikleri, eski özel yaşam tarzlarını değiştirmedikleri gerçeği göz önüne alındığında, henüz gerçekleşmeyen bir beklenti olarak ortada kalmış görünmektedir (Altındal, 2010b, s.61).

Tarımsal üretimde temel esas ürünün ne kadar ve kim için üretildiği olmuş bu olgunun zamanla geleneksel kırsal düşünce yapısı dışına çıkması toplumsal kabulleri etkilemiştir. Böylelikle kırsal için üretilen ürünün amacı tarım yapılamayan zamanlar için erzak depolamaktan maddi kazanca evrilmiştir. Sonuç olarak kente göçmese bile kırsalda yaşayan insanlar kent ekonomisini etkilemiş ve kendilerini kent pazarına dahil etmişlerdir. Böylelikle o kentin egemen ekonomik içerimlerinin varlığı adeta o kentin tanımlanabilmesiyle ilişkili hale gelmektedir.

Balıkesir'in Kent Yapısına Sosyolojik Bakış

Anadolu'nun batısında Mysia bölgesinde kurulmuş olan Balıkesir kentinin, önemli kara ulaşım ağları üzerinde uğrak yer olması, Bandırma iskelesi ile Marmara Denizi'ne, Edremit ve Ayvalık iskeleleri ile Ege Denizi'ne bağlı olması nedenleriyle tarih boyunca canlı bir ticaret hayat yaşadığı, önemli bir üretim ve ticaret kent olduğu bilinmektedir (Su, 1937, s.53). Tarihte çok önemli kavimlere ev sahipliği yapmış olan Balıkesir'in, ilk yerleşim yerinin kesin yeri bilinmemekle birlikte, günümüzde Kepsut köyü civarında olduğu ve daha sonra Atatürk Parkının yakınlarına taşındığı düşünülmektedir (Ünlüyol, 1995, s.19). Şu anda şehir merkezi Atatürk Parkı çevresinde gelişmiştir. Cumhuriyet döneminin başlarında şehir Çamlık Tepesiyle- Tren Garı arasında yerleşmiş sonrasında yapılaşma tam ters istikamette devam etmiştir. Şehir Yeni İzmir Yolu ile eski ve yeni kent olarak ikiye bölünmektedir. Genel olarak şehir bu aks üzerine gelişmeye devam etmektedir. Güney'e göre 2000'li yıllara kadar tek merkezli yapısını koruyan, 'arada kent' olarak anılan Balıkesir, 21.yüzyılda ülke genelindeki değişimlere eşgüdümlü olarak yeni bir çehre kazanmak için atlımlar yapmaya başlamıştır. 2005 senesinde İstasyonun yanında bulunan Otobüs Terminalinin kentin kuzeydoğusundaki Ayşe Bacı Köyü mevkiine taşınması ve uzun yıllardır Çarşı merkezine bitişik olarak konumlanan toplu taşıma merkezinin eski Otobüs Terminalinin bulunduğu bölgeye yeniden yapılanarak taşınması, kent ticari merkezinin bu istikamete yayılmasının temellerini oluşturmuştur (Güney, 2018, s:390)

Balıkesir Marmara Bölgesi'nin Güney Marmara Bölümü'nde hem Marmara hem de Ege Denizi'ne kıyısı bulunmaktadır. Yüzölçümü bakımından (14.299 km²) Türkiye'nin en büyük 12. ilidir. Doğusunda Bursa ve Kütahya, güneyinde Manisa ve İzmir, batısında ise Çanakkale yer almaktadır. Ayvalık ilçesinin konumunu düşündüğümüzde aynı zamanda Yunanistan'ın Midilli Adası'na da komşudur. Topraklarının %46'sını ormanlar oluşturmaktadır. (ktb.gov.tr)

Balıkesir'de 637 km devlet yolu ve 607 km il yolu olmak üzere toplam 1244 km karayolu ağı bulunmaktadır. Birisi Ege, yedisi Marmara Denizinde toplam 8 iskele ve liman tesisi bulunmaktadır. En aktif limanlar TCDD Bandırma Limanı, BAGFAŞ Limanı ve Saraylar Belediye İskelesidir. Bandırma ile İstanbul-Yenikapı arasında İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) tarafından seferler düzenlenmektedir. Balıkesir ilinde iki adet havaalanı bulunmaktadır. 1997'de açılan Balıkesir Körfez Havaalanı

yıllık 120.000 yolcu kapasitelidir. Yaz aylarında faaldır. Yurtiçi uçuş yapılmaktadır. 1998'de sivil hava trafiğine açılan Balıkesir Merkez Havaalanı ise yıllık 100.000 yolcu kapasitelidir. Balıkesir, Ankara'yı İzmir'e bağlayan demiryolu üzerindedir. Gökköy Lojistik Köyü inşaatının 2013 sonunda bitirilmesi hedeflenmektedir. Balıkesir ilindeki demiryolu uzunluğu, 276 km ile Türkiye demiryolu hattının yüzde 3,2'sine tekabül etmektedir. (kgm.gov.tr)

Balıkesir kentinin başlıca geçim kaynağı tarım ve tarıma dayalı sanayidir. Tarımsal üretim bakımından Manyas, Gönen, Balıkesir, Edremit, Havran, Burhaniye ovaları bulunmaktadır. Kentin Edremit bölgesinde ise özellikle zeytin üretimi yoğun olarak yapılmaktadır. Zeytin ve zeytinyağı tarih boyunca özellikle Akdeniz ve Ege bölgesindeki değeri yükselmiş, zamanla bu tarımsal öneminin yerine aynı zamanda turizm faaliyetleri de eklenmiş ve bu bölgeler çok daha tanınır hale gelmiştir. Üretim mekânı olarak kabul edilen Balıkesir'in Edremit ilçesine bağlı Zeytinli bölgesi ise, tam da bu noktada adını temel tarımsal kaynağından alan ve son dönemlerde gittikçe bilinen hale gelen bir yer haline gelmiştir.

Zeytinli, Edremit İlçesine bağlı bir mahalledir. Akçay ile Edremit arasındadır. 1990'lı yıllarda Akçay'ın bir tatil mahallesi olarak yurtdışında bilinir hale gelmesiyle birlikte, Zeytinli de deniz turizmi önem kazanmış ve ilerlemiştir. Zeytinli beldesi ismini yörenin en önemli ekonomik faaliyeti olan "zeytin" den alır. Asıl Zeytinli mahallesi Kazdağı eteklerindedir fakat yörede turizmin gelişmesiyle mahalle denize doğru gelişmiş ve bugünkü bandı oluşturmuştur. Beldenin denizinin çevresine göre daha az taşlı olması, suyunun daha temiz olması ve daha az deniz kestanesi bulunması gibi nedenler burayı daha tercih edilir kılmıştır ve zaman içerisinde daha popüler hale gelmiştir. (balikesir.gov.tr)

Bir bakıma Balıkesir kenti birçok merkezin odak noktasında bulunmaktadır. Hem ulaşım yollarının sık geçtiği hem de tarihsel olarak kritik bir değere sahiptir. Birçok önemli şehrin bağlantı noktası olan Balıkesir bir bakıma 'yol üstü' diyebiliriz fakat çevre şehirlerin baskınlığı söz konusu iken Balıkesir gelişme açısından gölgede kalmıştır. Bunlar göz ardı edildiğinde Balıkesir geçmişten getirdiği tarım ve hayvancılık dışında enerji ve turizmde de önemli bir noktaya ulaşmıştır. Birçok yatırımın merkezinde yer almaktadır.

Zeytinin Kentteki Anlamı

Zeytinin ilk ziraatının yapıldığı ve zeytin ürünlerinin ilk kullanıldığı ülkeler Akdeniz kıyısında yer alan ülkelerdir. Zeytin Akdeniz ülkelerine özgü bir ürün olup, tarihi 8000 yıl öncesine dayanmaktadır. Ülkemizde de çok eski dönemlerden beri zeytinin kültürü yapılmaktadır (Sezer ve Kırmanlı, 1999, s:35). Arkeolojik veriler incelendiğinde zeytinin insanlar için kutsal değer taşıdığı görülmektedir (Arslan, 1999, s.85). Eski Batı Anadolu medeniyetleri zeytine “sıvı altın” adı verilmiştir. Zeytin ağacı yeniden dirilişin, ölümsüzlüğün simgesi olarak tanınmış, yarışmalarda, büyük ödül alanlar zeytin dalı ile ödüllendirilmiştir. Çeşitli efsanelerde de zeytin dalı yer almıştır (Ünsal, 2007, s.28). Zeytin tarih boyunca değişik kültürlerde barışın ve umudun temsilcisi olmuş, zeytin ağacı ve meyvesi kutsal olarak kabul edilmiştir. Anadolu’da, Hititler ve diğer Anadolu medeniyetlerinde zeytinyağının birçok yemekte kullanıldığı görülmektedir (Tezcan, 2000, s:24).

Zeytinin adı kutsal kitaplardan gelmektedir. İbranice “zeyt” sözcüğü Arapçada “ez-zeyt” e dönüşmüş ve bu söz Türkçede zeytin olarak kullanılmıştır. Batı’da kullanılan “olive” sözcüğünün kökeni olan “ela” sözcüğünün temelinde ise eski bir Anadolu halkı olan Luwiler’in etkisi büyüktür. Luwiler zeytine “ela” diyorlardı. Bugünkü Aliğa Körfezi’nin bulunduğu yere antik çağda “Elaeia Körfezi” yani Zeytindağı Körfezi deniliyordu. Bugün İspanyolcada bulunan “elaara”, Latince “olea” ve ya “olivum” sözcüklerinin ve en genel adı ile “olive”nin kökeninde aslında hep Luwiler vardır (Atilla, 2003, s.17).

Türklerin zeytinle tanışması ancak Anadolu’ya gelmesiyle gerçekleşmiş. Anadolu’ya göç öncesinde, zeytinyağının Türkler tarafından bilindiğine dair fazla kanıt yoktur. Ancak Harzemşahlar çağında yazılmış Arapça Türkçe sözlük Mukadimet’ül edeb’de “zeytun yağı” sözünün geçtiği belirtilir. Buna rağmen bu durum zeytinyağının o dönemlerde Türkler tarafından üretimi ve tüketimi yaygın olmayan bir yağ çeşidi olduğu gerçeğini değiştirmez (Şavkay, 2000, s.310). Yine de Türk kültürüne ve mutfağına girmesi ve türkler tarafından benimsenmesi zaman almıştır. Bu dönem içerisinde zeytin ve zeytinyağı kültürü Anadolu’nun özellikle batı ve güney bölümlerinde yaşayan gayrimüslim halk tarafından devam ettirilmiştir. Türklerin tereyağı alışkanlığının zeytinyağının kullanımına uzun süre geçit vermediği ve zeytinyağının 19.

yüzyıla kadar çok az yemek tarifinde yer aldığı bilinmektedir (Akın ve Lambraki, 2004, s.20).

Zeytin ve zeytinyağı besleyici yönü çok kuvvetli olan, çağın hastalıkları kabul edilen kalp hastalıkları ve diyabet gibi hastalıklara karşı koruyucu etkisi bulunan önemli bir besin maddesidir. Son yıllarda Akdeniz diyeti üzerinde yapılan araştırmalar da zeytinin sağlık açısından önemini ortaya koymuştur. Zeytin ve zeytinyağı günümüz Batı Anadolu mutfağında oldukça fazla kullanılmaktadır (Küçükkömürler ve Ekmen, 2009, s.818). Türkiye özelinde 20. yy. ortalarında kabul edilen Marshall Yardımları kapsamında Amerika'dan ihraç edilen mısır ürünleri ile birlikte zeytinyağı geri planda kalsa da tekrar değer kazanması çok uzun sürmemiştir. Özellikle günümüzde değeri daha da fazla anlaşılmış olmakla birlikte mutfakta, kozmetikte ve diğer birçok alanda yoğun olarak kullanılmaktadır.

Genel anlamda zeytinin bir besinden çok halk için kutsal bir obje olduğu söylenebilir. Birçok şekilde insan yaşamını etkilemiş ve sözlü kültüre yerleşmiştir. Türkü, deyiş, atasözü, bilmece ve manilere de zeytin ile ilgili ifadeler yaygın bir şekilde yer almaktadır. Zeytin ve zeytin ağacına fazlasıyla anlam ve mesaj yüklenmiş ve halk arasında sürekli vurgulanmıştır. En bilinen anlamlardan biri 'zeytin dalı' barışı ve dostluğu sembolize etmiş ve iki taraf arasında daima sükuneti sağlamıştır. Sonuç olarak zeytin temel gıda maddesi olmasından ziyade ona sahip olan ve değer veren halklar için daima sembolik bir nesne olmuştur. Neredeyse insanlık tarihi kadar eski olup ilk keşfedildiği dönemden günümüze kadar tarihimize eşlik etmiştir.

Emeğin Dönüşümü

Genel olarak festivaller döneme, mekâna, katılımcı tipine vs. göre şekillendirilir. Bu tip bir değerlendirme ve risk analizi yapılmadığı takdirde yapılan festivalin istenen etkiyi yaratmaması söz konusudur. Festivaller düzenlenirken daima öncelik yapılan işin amacına uygun sonuçlar vermesi ve devam ettirilme isteği uyandırmasıdır. Festival olgusu dünya genelinde insanları bir araya getiren ve ortak bir eğlence unsuru sunan keyifli bir aktivitedir. Festival denince akla ilk müzik, dans, gösteri gibi kavramlar gelmektedir.

Türkiye'de festival, şenlik, fuar, panayır hemen hemen aynı anlamlarda kullanılmakta ve tümüne ise etkinlik denilmektedir.

Türkiye’de ulusal ve uluslararası düzeyde 1000’in üzerinde etkinlik düzenlenmektedir. Ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilen etkinlikler etkinliğin gerçekleştiği bölgenin çekiciliğini artırmakta ve bu çekiciliklere etkinlik (olay) çekiciliği denilmektedir. Festivaller de bu etkinlik çekiciliklerinden sadece birisidir.

Festival kavramı, Türk Dil Kurumu’nun Büyük Türkçe sözlüğüne göre; “dönemi, yapıldığı çevre, katılanların sayısı veya niteliği programla belirtilen ve özel önemi olan sanat gösterisi; belli bir sanat dalında oyun ve filmlerin sunulması ve gösterilmesi sonunda ödül veya derece verilmesi biçiminde düzenlenen ulusal veya uluslararası gösteri dizisi, şenlik; bir bölgenin en ünlü ürünü için yapılan gösteri, şenlik; düzensiz toplantı, curcuna” şeklinde tanımlanmaktadır (TDK, 2012). Şenlik kavramı ise, “şen olma durumu, kalabalık, bayram kalabalığı, ev önündeki bahçe, bostan, kalabalık, topluluk” anlamları ile karşılık bulurken, İngilizcedeki festival sözcüğünün karşıtı olarak ise çeşitli sözlüklere göre şu anlamlar görülmektedir;

Gösterim sanatları sözlüğüne göre “Çeşitli oyunların ve sanat ürünlerinin halk Önünde belli bir düzen ve sıra içinde topluca değerlendirilmesi ve sonunda ödül verilmesi ile ortaya çıkan gösteriler kümesi.”

Halkbilim Terimleri sözlüğüne göre “Bir toplumun kendini her tür kötü dış ve iç etkenlerden korumak, bol ürün elde etmek, barış ve güvence içinde yaşamak amacıyla bir mevsimden ötekine, bir yaşam çağından sonrakine ve toplumsal bir yaşantıdan başka bir yaşantıya geçme ya da tarihsel, dinsel, söylensel olay, kişi, varlık ve yüce varlıkları anma sırasında topluca yemek yiyerek, oynayarak, bağırarak, iş görerek yaptığı geleneksel eğlenim türü” (TDK, 1978) olarak açıklanmıştır.

Zeytinli tarihinden gelen tarımın yanına 1900’lerde turizmi de eklemiş ve bir bakıma başlıca tarım ürünü olan zeytin bir turizm nesnesi olarak kullanılmıştır. Turizmin bölgede canlanması ve bölgenin popülerlik kazanması birçok yatırımcının da dikkatini çekmiş ve o güne kadar İstanbul dışında çok fazla organize edilmeyen ‘rock’ temalı bir festival ilk kez 2005 yılında ‘Zeytinli Rock Festivali’ adıyla düzenlenmiştir. Festival, Zeytinli Rock Festivali adıyla başlamış, 2017 yılından sonra ise Bizim Fest-Zeytinli adını almıştır. Ancak bu festival 2010-2014 yılları arasında birtakım organizasyon eksikliklerinden dolayı yapılamamıştır. Yine de birtakım aksilikler olsa da festival ve Zeytinli bugün oldukça bilinmekte ve yoğun talep edilen bir konuma getirmiştir.

Festivalde yer ve konsept seçimi çevreye ve ihtiyaca göre belirlenmiştir. Yer seçiminde yeni yeni popülerlik kazanan, kolay ulaşım sağlanan merkezi bir nokta olması Zeytinli'yi öne çıkarırken; ülke genelinde rock festivallerinin az yapılması da buraya olan talebi arttırmıştır. Ve ayrıca çevre il ve ilçelerde yapılan jazz ve klasik müzik temalı konserlere güçlü bir alternatif oluşturmuştur. Bunun yanı sıra zamanla bir kült halini almış ve bugün özellikle gençler için bir kültüre dönüşmüştür. Bugün özellikle 15-35 yaş arası kitle için bu organizasyon eksiklerine rağmen önemli bir noktadadır. Özellikle sosyal medya üzerinden popüleritesini korumakta ve kendisine fanatik bir grup oluşturmaktadır.

Bu festivalin yapılması, sadece ağırlıklı olarak genç insanların burayı tanınmasından öte yöre halkının dönemlik ekonomik gelirlerini arttırıcı bir değere de sahip olmasını sağlamıştır. Festival dönemlerini fırsata çeviren yöre halkı hem bölgenin tanıtımını yapmış hem de kendi ürettikleri ürünleri pazarlama fırsatı bulmuştur. Burada halkın tarihten gelen ekonomik alışkanlıklarının günlük ihtiyaçlara göre yeniden düzenlenmesi ve farklılaşmasını gözlemliyoruz. Festivalin devamlılığında yöre halkının bu organizasyona toleranslı yaklaşması da önemli bir etken olmuştur.

Festival de bölgenin gelişmesine katkı sağlamaktadır. Yapılan reklamlardan ziyade bölgeye gelen katılımcılar burayı tanımakta ve bir bakıma onlar da reklam kanalı oluşturmaktadır. Bölge bu şekilde bir devinim kazanmakta ve sadece festival için değil dönemsel turizm faaliyetleri için de halka arz olmaktadır. Bu sayede bölge gizli kalan tarihi ve doğal dokusunu sunma fırsatını bulmuştur. Balıkesir'in özellikle bu tarz reklam unsurlarına ihtiyacı olduğu düşünülebilir. Buradan sağladığı yararları kendi turizmini daha da yarışmacı bir yola sokabilir.

Bu festivalin de değişim ve dönüşüm geçirmesi, zamanla dönemsel popüleriteye uygun şekilde revize edilmesine ve farklı müzik türlerinin de daha yoğun olarak festivale dahil edilmesine yol açmıştır. Bugün festivalde rap, halk müziği, reggae vb. birçok tür eklenerek yelpaze genişlemiştir. Genç kitlenin bu festival için talebinin devam etmesinde bu durum önemli kilit noktalardan biridir. Sonuçta değişen müzik piyasasına entegre olması festivalin devamlılığını sağlamaktadır.

Sonuç

Tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapan bu beldenin en önemli geçim kaynağı olan zeytinden önce turizme ardından da bir festivale evrilmesi kentteki ekonomik yapının değişimini gözler önüne sermektedir. Burada olan küçük çaplı bölgesel değişim aslında ilk adımda şehir ölçeğinde daha sonra bölge ölçeğindeki yeni çağa uyum sağlama ve insanların tüketim mekanlarına yönelimini gözlemlemekte lokal bir test alanı oluşturmaktadır. Burada olan değişim ve uyum süreçleri bize ekonomik olarak bunun gerekliliğini hatırlatmakta ve fakat bunu yaparken aslında özün asgari ölçekte de olsa korunabileceğini ve kültürün devam ettirebileceğini göstermektedir.

Birçok antik ve mitolojik metinde yer almış olan zeytin burada da sembolik bir anlam taşımaktadır. Bölge için çok eski bir kültür olmakla beraber yerel bir semboldür. Bölge halkı yüzyıllar boyunca zeytini, zeytin ağacını ve birçok kısmını kutsal atfetmiştir. Bunları mitleri sözlü kültür aracılığıyla nesiller boyu aktarmış ve yoğun bir zeytin medeniyeti oluşturmuştur. Bunların ışığında burada yapılan festival aslında bir eğlence organizasyonu olmanın dışında birleştirici bir anlam da taşımaktadır. Zeytin temasıyla oluşturulmuş olan bu festival bir kültür ögesine dönüşmüş ve bu amaca hizmet etmektedir.

Burada festival önemli bir rol üstlenmektedir. Hem yöre halkına ek gelir kaynağı yaratmakta hem de genç nüfus için alternatif bir eğlence seçeneği sunmaktadır. Belli başlı organizasyon sorunları olmasına rağmen bu ve bunun gibi festivaller ekonomik açıdan bu bölgelerin canlı kalmasını sağlamaktadır. Medya gücü böyle festivallerde önemli rol oynar. Bu tip organizasyonlar yapılan etkinliği medyaya sunarken aynı zamanda o bölgenin de halka duyurulmasını ve organizasyon zamanları dışında da tercih edilmesini sağlar. Yani bir nevi bölge kendi reklamını yapmış olur. Burada iki taraf da fayda sağlayarak birbirlerinin gelişimine katkı sağlamış olurlar.

Festivalin bir başka faydası da geçmiş ile geleceği kompakt bir şekilde sunarak popüleritenin illaki kültürden bağımsız olması gerektiğini göstermektedir. Burada geçmişle sıkı sıkıya bağlantısı bulunan ve birçok hikayenin geçtiği bu yöre yeni ve popüler işlevlerle yeniden değer kazanmış fakat tamamen yozlaşmak yerine bir harman oluşturmuştur. Geçmişin ve geleceğin aynı anda yaşandığı mekan olarak Zeytinli bir mihenk taşı niteliğindedir.

Kaynakça

- Akın E., Lambraki M. (2004) *Aynı sofrada iki ülke Türk- Yunan Mutfağı*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayını, İstanbul.
- Altındal, Y. (2010a) Başkentte kasaba kültürü ile biçimlenmiş bir mekan: Tandoğan kapalı çarşısı. *Kent ve Toplum Dergisi*, 10.
- Arslan, P. (1999) *Zeytin - zeytinyağı sağlık açısından önemi. Türk mutfak kültürü üzerine araştırmalar*. Türk Halk Kültürünü Araştırma ve Tanıtma Vakfı Yayın, No:23, Ankara.
- Atila, A.N. (2003) Batı anadolu zeytinyağı kültürü. *Tariş Zeytin Kitaplığı-1*, İzmir.
- Bingöl, C. (2015) Bugünden geleceğe, Balıkesir' in vaad ettikleri. *Gelişen Kent Zirvesi*, Balıkesir.
- Burdett, R. ve Sudjic, D. (2006) *The endless city*. Londra: Phaidon.
- Giddens, A. (2000) *Toplumun Kuruluşu*. Cambridge, İngiltere.
- Güney, Y.İ. (2018) Balıkesir kent morfolojisi: Tarihsel bir okuma. II. *Kentsel Morfoloji Sempozyumu*, Balıkesir.
- Halkbilim Terimleri Sözlüğü (1978). Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- Keleş, R. (1995) *Kentleşme ve Türkçe*. Dilbilim Araştırmaları Dergisi, Cilt:6, Ankara.
- Keyder, Ç. (2000) *Arka plan: İstanbul: Küresel ile yerel arasında*. Çağlar Keyder (der.), Metis Yayınları, İstanbul.
- Keyman, E.F., Keyder, Ç., Genç, F., Badur, A., ve Dilek, P. (2017) Kent-bölge: Yerel kalkınmada yeni dinamikler Türkiye'nin kentlerinden kentlerin Türkiye'si'ne. *Türk Girişim Ve İş Dünyası Konfederasyonu*, İstanbul.
- Küçükkömürler, S. ve Ekmen, Z. (2009) *Barışın simgesi zeytin ve Anadolu Kültürü*. İstanbul.
- Pustu, Y. (2007) Küreselleşme sürecinde kent "Antik site'den dünya kentine. *Sayıştay Dergisi*, 60.
- Sassen, S. (1991) *Küresel kent*. Princeton Üniversitesi Yayınları, Princeton, NJ.
- Sezer, Ö. ve Kırmanlı A.N. (1999) *Kanada zeytinyağı pazar araştırması*. İstanbul Ticaret Odası Yayın No:75, İstanbul.
- Su, K. (1937) *XVII ve XVIII. Yüzyıllarda Balıkesir şehir hayatı*. Balıkesir Halkevi Yayınları, No: 14, İstanbul.
- Şavkay, T. (2000) *Osmanlı mutfağı*. Şekerbank Yayınları, İstanbul.
- Tezcan, M. (2000) *Türk yemek antropolojisi yazıları*. T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları No: 2515, Ankara.
- Türk Dil Kurumu Sözlüğü (2012) Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- Ünlüyol, A. (1995). *Şer'iyye sicillerine göre XVIII. asrın ilk yarısında Balıkesir*. (1700-1730). Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, yayınlanmamış doktora tezi, Bursa.
- Ünsal, A. (2007) *Ölmez ağacın peşinde Türkiye'de zeytin ve zeytinyağı*. Yapı Kredi Yayınları 6. Baskı, İstanbul.

Yörükan, A. (2006) *Şehir sosyolojisinin ve insan ekolojisinin teorik temelleri*. Nobel Yayınları, Ankara.



What is the Relationship Between Social Inclusion and Transport Planning Practices?

Gamze Kazancı
İstanbul Technical University
kazancig17@itu.edu.tr

Abstract

This paper argued the concept of social exclusion as it depends to transport, and this search needed to preferable address social exclusion. Insufficient transport sometimes promotes to social exclusion, particularly for people who live in an automobile dependent society and are physically disabled such as elderly, low income or unable to own and drive a personal automobile. According to Comprehensive Performance Analysis, the relationship between social exclusion or inclusion and transport planning practices could be understood. Therefore, the indicators of this methods were used. After that, a survey was designed to be applied. Actually, this paper only describes the conditions for conducting a survey in terms of area selection and survey questions about social inclusion and transport planning practices. According to these indicators, the survey questions were determined. After determining the survey questions, the survey area should be selected. İstanbul could be used for doing survey for some reasons that were explained in text. After the survey, some proposals and strategies were improved. As a result, it was determined that social exclusion is related to transport planning practices. Moreover, further research is needed to understand better about the problem and potential solutions.

Keywords: social inclusion, social exclusion, transport planning practice

Introduction

The transportation system, that has been a crucial element to be shaped the city's macroform from past to present, has begun to provide a much wider range of mobility opportunities to people. Mobility is one of the main elements of urbanization leading to the fact that each supply for mobility demand affects urban population mobility, the land use structure, spatial dimensions of the city. In addition, it enables persons to participate in society. This demonstrates that mobility can have close relationship with accessibility. Accessing to basic services, public transportation systems and individual's needs are main rights in transport planning system. Therefore, there has been dispute whether transport planning system and social sciences can be dealt with together in cities.

In the beginning of 1990's, approximately 15% of the world's population was living in cities and according to the statistics of the United Nations, the urban population ratio in 2010 was 50.5%. Indeed, it has been expected up to 75% in 2050 (UN-DESA, 2014, p. 7). This was an output of intensive urbanization process all around the world. In this process, urban areas have an impact on the quality of urban life making it more likely to increase the demand for mobility and transportation. Increased private car ownership and underdevelopment public transport solutions also affect the economy of cities and lead to local and global environmental problems, which can lead to social exclusion. Due to changing transportation demands some people who are especially vulnerable groups such as disabled, child and elderly affect dramatically. According to these, in the beginnings of 21st century, social exclusion or inclusion has emerged in transport related debates generally stimulated by policy makers rather than by transport professionals. Despite insufficient policy framework around transport provision in relation to social inclusion or exclusion, there has been some debates in order to understand the social aspects of transport in the research sphere (Rajé, 2017, p.3).

This paper has highlighted a variety of approaches against to social exclusion. This proposal paper engages with different users providing useful insights into the experiences of vulnerable groups. Besides, social inclusion and transportation planning issues were discussed by survey method.

Methodology

From a methodological perspective, the paper provides selection by doing survey from a variable range of disciplinary areas, including sociology, gender studies, accessibility planning, and transport studies. Surveys are determining in order to collect data for whole region to find out their basic problems and needs, which are incurred because of unavailability of basic transportation services and infrastructure. This shows that the extent to which the topic of transport policy and social inclusion lends itself to, and clearly benefits from, a cross-disciplinary examination.

The relationship between social exclusion or inclusion and transport planning practices can be understood to use Comprehensive Performance Analysis (CPA) method which applies least& cost planning. It measures accessibility rather than vehicle traffic, which needs to make survey. Furthermore, CPA method concentrates to consumer surplus analysis and safety, comfort and cost off walking and cycling that are sub-headings of non-motorized travel impact. An advantage of CPA method is the possibility to take notice the distinctive perceptions of divergent age and/or social groups living in the same areas and using the same transportation modes such as bus and metro station, that may not be possible with top-down approaches. These findings are a prod that from bottom to top like subjective experience should be as important as objective indicators when planning for a socially inclusive transport system. By this means, the indicators of this methods may be beneficial in order to select proper survey areas. In addition, the variable survey areas will be selectable whether transportation is related to social inclusion or exclusion. The aim of this survey is what are the factors of exclusion and who affects this problem such as elderly or poor people. On the other hand, thanks to proper survey areas transport planning practices will be thought more detail in city planning perspective.

For the reasons mentioned above, comprehensive performance analysis is examined in detail to be chosen survey areas. In order to do comprehensive performance analysis, the indicators of this should be known (Litman, 2003, p. 12). These are crucial part of CPA.

- **Land use accessibility**----- Basic services should be walkable.
- **Electronic accessibility**---Internet services should be provided for everyone.
- **Commute speed**-----Travel time should be considered.

- **Transport diversity**-----Different transport modes should be supported.
- **Transit service**-----The transition from one stop to others should be calculated.
- **Non-motorized transport**---The quality of walking and cycling conditions should be enhanced.
- **Affordability**-----Transport costs should be calculated according to household expenditure and income especially poor, elderly and disadvantages groups.
- **Mobility for people with disabilities**--- Quality of transport facilities and services for people with disabilities, such as wheelchair users and people with visual impairments.
- **Citizen involvement**-----Transport plans should be organized with people.

Mobility rate is a key word among indicators that can be seen above. Especially, mobility rate and mobility options are highly related to social exclusion or inclusion. Since mobility is essential part of CPA, survey areas should be specific in this aspect. Therefore, transportation nodes can become even more important particularly developing countries like Turkey (Gulati et al., 2007, p. 97; Castella et al., 2005, p. 317; Porter, 2007, p. 255). According to İstanbul Transportation Master Plan (2011), İstanbul is the best in terms of the rate of journey in daily life. Therefore, the node areas of İstanbul could be used for doing survey. On the other hand, according to American Public Transportation Association (2007), in order to use transportation studies almost thousand (1000) surveys should be done these critical areas. These can be compartmented to evaluate impacts on vulnerable groups that are the best candidates for social exclusion. For example, the indicators outcome can be compared between higher and lower income households, physically able and disabled people (child, elderly) and between members of minority populations and the general population.

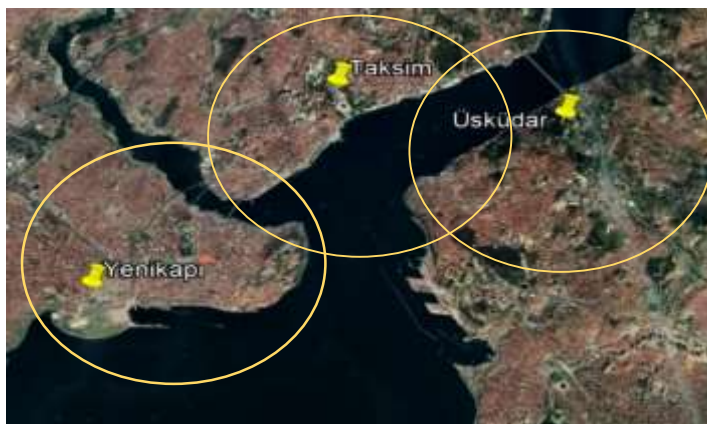


Figure 1. Survey Areas (Source: Google Earth)

As it can be seen above, Yenikapı, Üsküdar and Taksim could be selected as survey areas because these are interchange stations, so there are variety of people in terms of variety such as elderly, disabled, blue & white collar workers etc. Especially, human density increases in pick hours. Due to popular spatial perception Taksim, Üsküdar and Yenikapı are more used at weekend and holiday. In addition to this, both metro, Marmaray, highway and bus stops are located there. On the other hand, when these areas where European and Asia sides include to survey can be selected, entire city can be understandable. Future studies that designate the survey as a method should pay attention to site selection decisions.

After determining the survey areas, the survey questions should be selected. According to these indicators, questions that are related to use survey area selection can be determined. In this way, survey should consist of two part. The first part of survey is more general questions like age, education, income level to understand the general socio-economic structure of community. Also, the second part of the survey is related to geographic access to service, travelling safety, physical environment and travel periods to understand the relationship between transport and social exclusion or inclusion. These provide to understand route and fare structures, vehicles in use and their characteristics, nature of regulatory and institutional issues. Additionally, they used to evaluate vehicle speed and average passenger journey distance and waiting time and frequency of service and waiting time (level of service). Last but not least, they can be used to understand comfort, time and fare. In this way, understanding the social structures as well as the geographical, cultural and economic

factors that shape transport systems in developing countries may be easier.

As a result of, the methodological framework forms three part. The first part is definition of comprehensive performance analysis and its indicators, the second part is selection of survey areas. Accordingly, Taksim, Yenikapı and Üsküdar where are located in İstanbul could be selected to understand the relation between social inclusion and transport planning practices. The last part is survey which includes the aim and questions.

Literature Review

Social exclusion, a broader concept which usually implies that some people or households are not just poor, but that they have additionally lost the ability to both literally and metaphorically connect with many of the jobs, services, and facilities that they need to participate fully in society (Church, Frost and Sullivan, 2000). A number of researchers have identified different dimensional frameworks to show those areas where social exclusion potentially has an impact. Moreover, according to Burchardt et al. (1999), "*Social exclusion is a process, which causes individuals or groups, who are geographically resident in a society, not to participate in the normal activities of citizens in that society*". Moreover, they described some activity areas that are consumption activity, savings activity, production activity and political activity, which can be seen social exclusion. In other words, these activities can be seen as social exclusion areas. Then, the ability of a group or individual to participate across these dimensions can be affected by a number of factors.

As it can be seen below, Church, Frost and Sullivan (2000) has identified seven categories where transport access can have an impact.

- Physical exclusion
- Geographical exclusion
- Exclusion from facilities
- Economic exclusion
- Time based exclusion
- Fear based exclusion
- Space exclusion

Importantly these are influenced by the nature of time space organization in household's nature of the transport system, nature of time-space organization off the facilities and opportunities that individuals are seeking to access (Hine, 2007). In addition, social exclusion is related to limited participation of life. Ignorance, poverty, language barriers, racism, classism and transportation problems can limit people's ability to participate in some activities.

On the other hand, climate change is precious danger of social exclusion. In terms of transport planning perspective, the impacts of the climate change that can be both natural climate change and anthropogenic climate change increase vulnerable groups in cities. Especially, this can be seen frequently in under-developed or developing countries like Turkey. For example, when sea level rises, many coastal cities and citizens can suffer a loss, which demonstrates that current vulnerable groups increase with adding new sufferer.

Social inclusion; however, refers to people's ability to participate adequately in society, including education, employment, public services, social and recreational activities. That is, social inclusion is the opposite term of social exclusion. Social inclusion which is related to transportation should contain basic mobility which can be thought such as emergency services (police, fire, ambulances, etc.), health care, basic food and clothing, education and employment (commuting), public services, and the certain amount of social and recreational activities. That is, it can also be thought as a social mobility. The mobility is heading of transportation planning practices. Therefore, transportation planning principles should relate to social mobility and social inclusion.

Transport Planning Goals

Thanks to social inclusion, accessibility, equity and economic development which are related to transport planning goals can be achieved. Accessibility, transport equity and economic productivity are discussed under this title. First of all, transport demand, mobility, transport modes, user information, integration, affordability, land use factors and transport network connectivity are the factors that affects the accessibility (Litman, 2017, p. 10). According to these factors, today; however, car is seen as one single accessible way. Also, almost all transportation plans are prepared according to automobiles because there

is addiction to them. In terms of car use, accessibility depends on the time available for participation in flexible activities and associated travel. It can be related to social inclusion and accessibility.

Secondly, transport equity transportation offers advantages and disadvantages related to individual's budget, and influences people's opportunities to access goods, services and activities. Even Adam Smith, the patriarch of market economic theory, wrote in 1776, "When the toll upon carriages of luxury coaches, post chaises, etc. is made somewhat higher in proportion to their weight than upon carriages of necessary use, such as carts and waggons, the indolence and vanity of the rich is made to contribute in a very easy manner to relief of the poor, by rendering cheaper the transportation of heavy goods to all the different parts of the country" (Litman, 2003, p. 11). A lot of transportation policy judgment are evaluated with regard to equity influence, and equity can be seen a primary goal of transport policies, projects and decisions. Nonetheless, when analyzing the transport equity, people do not think the same. Therefore, according to Litman (2003), there are three usual layers of equity related to transport, described below, and these are interpreted, evaluated and applied in many different ways.

a) *Fairness:* This type of equity is related to the rate of fairness of benefit and cost analysis on people that are comparable in wealth and ability. That is, it interests the distribution of affects between individuals and same society considered equal in ability and need. According to this description, equal individuals and groups must be treated the same amount of benefits and costs. It means that public policies and strategies especially with transport related should avoid favoring one individual or group over others, and that users should "get what they pay for and pay for what they get" from taxes if not subsidies are specifically justified.

b) *Income and Social Classes:* This type of equity focuses on the allocation of costs between income and social classes (Litman, 2003, p.4). According to this description, transport is more equitable if it provides a lot of benefit at the least cost to disadvantaged groups such as poor, so compensating for overall social inequity. In addition to this, transportation system should support different modes for disadvantages such as lower income group.

c) *Mobility Need and Ability:* This can be called as vertical equity. It presumes that everyone should enjoy at least a basic level of access, even if people with special needs require extra resources (Litman,2003, p.4). This concept can be applied difficultly because there are no standards to be accepted for transport need. However, vertical equity by need/ability focuses on two important issues: access for physically disabled people and support for transit and special mobility services. In order to doing this, inclusive design principles are very crucial for disabled and disadvantages people to be mobile.

Last dimension of transport planning goals is economic productivity. Social inclusion influences economic productivity and development aims as well as equity. Thanks to social inclusion, since the labor force is produced well productivity in economy increases. For instance, physical stationaries which prohibit an individual from obtaining an optimal education or employment decrease overall economic productivity and improvement. On the other hand, social exclusion which leads to some problems such as crime, alcoholism and drug addiction. This reduce economic productivity directly by dropping employment, and indirectly by enhancing demand on social and security services. Therefore, it can be said that social inclusion for young people, unemployed and underemployed people, and people who are at risk for social problems such as outsider people, can have a particularly high value to society by increasing economic productivity due to increasing labor force.

Furthermore, social inclusion programs can be justified to help reduce dependency on social assistance and unemployment programs, and as ways to help undeveloped geographic regions and blighted communities. The fact that social inclusion can help achieve economic productivity as well as equity goals broadens the potential support. For example, social inclusion evaluation can be applied to economic development planning, and economic development funding can be used to support some social inclusion programs, such as those that help overcome barriers to education and employment by otherwise capable people (Litman, 2003, p. 6).

Evaluating Transport Social Inclusion

Contemporary transport policy and planning development process tend to interested in certain impacts of government costs, travel time, vehicle

operating costs and crash rates. Because these impacts are transformed into quantify difficultly, more qualitative evaluation techniques might be needed. There are a lot of useful ways to measure and determine social inclusion. These techniques suitable for use in transport planning are discussed as factors affecting social inclusion, automobile dependency and affordability.

First of all, several transport-related factors influence a social inclusion. According to Litman (2003); these are access needs, location and land use, mobility option, mobility substitutes. In the beginning, access needs substitutes consist of basic needs such as school, work areas and hospitals especially for elderly people and parents with children. Location and land use perspective include accessible location and destination. In addition, quality, quantity and affordability of travel options are precursor conditions of mobility choices. On the other, mobility choices with improving telecommunications and delivery services can be seen more efficient.

Table 1. The indicators of transport social inclusion (Source: Litman, 2003)

Transport Ability	Transport Need
Non-drivers is related to people do not access motor vehicle or do not have driving license.	Automobile dependency is related to vehicle addiction.
Low-income is related to financial limitation.	Caregivers are related to non-driving dependents (such as children).
Disabled is related to limited mobility options.	Commuters are related to compulsory daily trip (such as work).

As it can be seen above, some attributes which affect transport social exclusion. Non drivers, low income and disabled that are related to transport ability and commuter, caregivers and automobile dependency that are related to transport need can be categorized.

Secondly, social exclusion is increased by automobile dependency because it reduces non automobile travel options and increases total transport costs. Though it seems to be increased wealth and tends to decrease social exclusion for individuals, these tend to be more selfenclosed. Therefore, social exclusion at community level by making many groups activities relatively disadvantaged. On the other hand, people with non- automobile are more advantages than other who have automobile in terms of socialized because these use public transport and

some interactions can occur. Of course, land use patterns also affect the automobile dependency (Schwanen and Lucas, 2011, p. 22). As a result of these, there are two ways to be ensured social inclusion. The first one is accommodating automobile dependency by developing mobility choices for non-drivers such as subsidizing special mobility services. The second one is decreasing the overall degree of car dependency and developing accessibility such as low distances to school or hospitals. These are related to automotive dependency and social inclusion.

The last dynamics of evaluating transport social inclusion is affordability. Transportation affordability means accessing to basic goods and activities (medical care, basic shopping, education, work and socializing), which typically means that households spend less than 20% of budgets on transport and less than 45% on transport and housing combined. This is a critical equity objective because it influences the cost burdens and opportunities available to disadvantaged people such as elderly or poor.

Therefore, this can affect social exclusion. If people earn few money, some amount of this money can be spent to transportation costs, and people do not want to go out. However, if public transportation facilities improve, social inclusion will be provided easily because affordability of transportation will increase.

Expected Findings

After the definition of proper survey areas and literature review about social inclusion and transport planning goals, the evaluation criteria should be determined. According to Litman (2003), transport social inclusion index can be used for evaluating social inclusion for transportation planning practices. Mobility need, land-use accessibility, physical and communication ability, automobile access, mobility options and financial wealth are key fields of social inclusion that are related to transport planning.

First of all, mobility need can be explained number of essential trips outside the home like school, work, medical requirements a person like children and elderly people or etc. must make. Second, average travel distance to usual destination based on connectivity is related to land-use accessibility. For example, whether public services such as school, food store and park are accessible within 0.5 kilometer of Taksim, Yenikapı and

Üsküdar where are considered survey areas. Third, physical and communication ability can be considered as a walkable potential of person, speak and read the local context and having internet services. Automobile access; on the other hand, an individuals of ability to use an automobile. Driving license, car-sharing or vehicle rental areas are indicators of this. In contrast to automobile access, mobility options can be defined as a number of non-automobile mobility options for local travel. Pedestrian ways, cycling, public transportation and taxi services can be seen as its performance indicators. Lastly, paying for transport services is related to financial wealth title of transport related social inclusion. Actually, it is mostly related to personal income level. As a result, when the table considered, these index rates each factor from 0 (worst) to 5 (best), resulting in a total rating from 0 to 30. The results indicate the degree to which an individual or group experiences significant social exclusion due to transport-related constrains.

For instance, the survey was done in Taksim, Yenikapı and Üsküdar and performance indicators which are explained above were examined. There can be some expected findings. According to study that is conducted by Victoria Transport Policy Institute in 2003, low income, geographically isolated, inadequate transport options and physically, mentally or communication challenges may be the factors of social exclusion of transport planning practices. Therefore, in order to provide social inclusion of transport planning practices counting reasons should be decreased in cities. A combination of these factors which often overlap contribute to social exclusion. When people come across with challenges, they can feel likely to be excluded from important activities and opportunities. According to adequate levels of social inclusion, there are currently no widely accepted standards. For this reason, each community should decide its own standards and develop its own development methods. Some indicators that are people experience as transport-related social exclusion can be seen below. In addition, not everybody in each category faces severe social exclusion under all circumstances, but the more these factors apply to an individual or group, the greater degree of social exclusion they are likely to experience.

- Households which do not have an automobile (sometimes called zero-vehicle households).
- People who do not own a driving license.

- People too young to driving car, or being elderly (i.e., over 70 years of age).
- People with significant physical or mental disabilities i.e.
- vulnerable groups.
- People who have low-income households.
- People who are unemployed or underemployed.
- People on social assistance and other programs to help disadvantaged groups.

Recent immigrants who are from especially developing countries, who tend to face language barriers, social isolation, poverty, unemployment, and low rates of vehicle ownership and drivers' licensing.

Contrary to above; on the other hand, one of the main goals of "Sustainable Cities and Communities" which is a part of United Nations Sustainable Development Goals is "to provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons by 2030". This demonstrates transport planning practices should provide equal for all who are living in cities.

Proposals and Strategies

Social exclusion has related to transport planning practices. Therefore, proposals and solutions should be related to social inclusion indexes. As mentioned previous part, commute speed, land-use accessibility, citizen involvement, transport diversity, electronic accessibility, transit service, non-motorized transport, affordability are important factors.

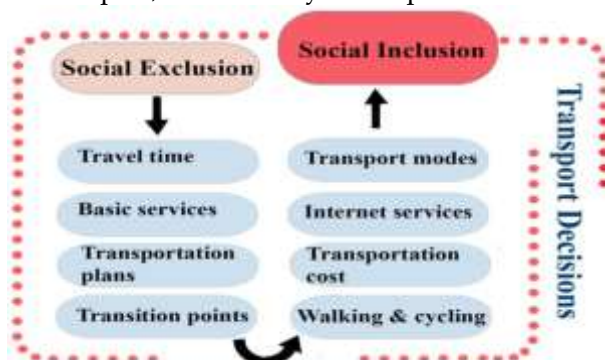


Figure 2. From social exclusion to social inclusion (Source: Prepared by the author)

As it can be seen above, these are proposal of the transition from social exclusion to social inclusion in terms of transportation decisions.

According to transition layer;

- Travel time should be considered.
- Basic services should be designed according to walkable distances.
- Transportation plans should be organized with people.
- Different transport modes should be supported.
- Internet services should be provided at public transportation services.
- The transition from one stop to others should be calculated.
- The quality of walking and cycling conditions should be enhanced.
- Transport costs should be calculated according to household expenditure and income especially poor, elderly and disadvantages groups.

In addition to above, need based transport, taxis, service routes, subsidies and concessions, non-transport solutions and community initiatives can also be seen as solutions (Gaffron, Hine and Mitchell, 2001, p. 103). That is, transport strategies should be found to improve social inclusion. When these are achieved, sustainable transportation planning can be done. Therefore, social inclusion in terms of transport planning can be achieved. For example, in terms of automobile dependency;

- Transport planning and their projects budgets organizes to correct current policies that favor automobile oriented road and parking improvements at the expense of other travel modes.
- Land use planning redevelops to design more accessible land use.
- Pricing reforms increasing the rate of automobile costs.
- In terms of land-use accessibility;
- Infill, clustered and mixed use development should be improved under the smart city approaches.
- Location-efficient development, which means locating more affordable housing and employment in accessible area, and reducing parking needs for citizens located in accessible neighborhoods that own fewer than average vehicles.
- Policies that encourage or require public facilities to be designed where they are most accessible, particularly for vulnerable groups such as elderly and children (Litman, 2003, p. 21).

This paper has tried to investigate the relations between social inclusion and transport by exploring the theoretical groundings of the term social inclusion and exclusion. Furthermore, it has highlighted that survey area selection criteria's have been determined through İstanbul case in order to achieve social inclusion related to transport planning practices. As a result, in terms of social inclusion and transport, it is not simply the provision and use of the transport system but also participation in the processes which determine the operation and management of the system that is important. This has variety combinations such as land-use decisions, non-motorized transportation, affordability and citizen involvement. On the other hand, climate change is a significant threat of inclusive transportation practices. If climate change impacts increase in cities, vulnerable groups can increase, and social exclusion rate in transportation system can grow. This last aspect of the transport and social inclusion debate shows the most crucial challenge for experts. Therefore, there is a need for new rules, tools and practices to adapt climate change for participating users.

References

- American Public Transportation Association. (2007). *A profile of public transportation passenger demographics and travel characteristics reported in on-board surveys*. Washington.
- Burchardt, T., Grand, J.L. and Piachaud, D. (1999). Social exclusion in Britain 1991–1995. *Social Policy Administration*, 33, 227–244.
- Castella, J. C., Manh, P. H., Kam, S. P., Villano, L. and Tronche, N. R. (2005). Analysis of village accessibility and its impact on land use dynamics in a mountainous province of northern Vietnam. *Applied Geography*, 25, 308-326.
- Church, A., Frost, M. and Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transportation Policy*, 7, 195–205.
- Gaffron, P., Hine, J., and Mitchell, F. (2001). The role of transport in social exclusion in urban Scotland. *Scottish Executive Central Research Unit*, 93-124.
- Gulati, A., Minot, N., Delgado, C. and Bora, S. (2007). *Growth in high-value agriculture in Asia and the emergence of vertical links with farmers*, 7, 91-108.
- Hine, J. (2007). *Transport disadvantage and social exclusion. Presentation to international conference on public transport and urban citizenship*: Dublin, UK.
- Litman, T. (2003). Social inclusion as a transport planning issue in Canada. *Victoria Transport Policy Institute*. 1-25.

- Litman, T. (2017). *Generated traffic and induced travel*. Victoria Transport Policy Institute, 2-16.
- Porter, G. (2007). Transport planning in sub-Saharan Africa. *Progress in development studies.*, 7, 251-257.
- Rajé, F. (2017). *Transport, demand management and social inclusion: The need for ethnic perspectives*, 1-19. Routledge.
- Schwanen, T. and Lucas, K. (2011). Understanding auto motives. In *Auto motives: Understanding car use behaviours*, 3-38. Emerald Group Publishing Limited.
- Smith, A. (1776). An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations, *The Adam Smith Institute*, 560-563.
- United Nations of Department of Economic and Social Affairs (UN-DESA). (2014). *World urbanization prospect: The 2014 revision*. New York.
- Victoria Transport Policy Institute. (2003). *Online TDM encyclopedia*.



Malatya Trambüs Sisteminin Ulaşım ve Çevreye Olan Etkisi

Mehmet Fatih Acun
Gazi Üniversitesi
m.fatihacun@gmail.com

Özge Yalçın Ercoskun
Gazi Üniversitesi
ozgeyal@gazi.edu.tr

Öz

Sanayi Devrimin başlangıcı ile kentler, hızlı bir büyüme sürecine girmişlerdir. Kentlerde ortaya çıkan fiziksel büyümeler, nüfus artışı ve gelişen teknoloji ile birlikte motorlu araçların artması, çevrenin bozulmasına, kaynakların kirlenmesine neden olmaktadır. Toplu ulaşım yöntemi seçimi, konunun uzmanları tarafından analizler sonucu çıkan bilimsel verilere göre, yönlendirme ve şehrin imar planına, varsa ulaşım ana planına, nüfus ve yolculuk durumuna ve yolculuk tahminlerine göre planlanmalıdır. Malatya kenti bu sistemler içinde elektrik ile çalışan Trambüs sistemini seçmiştir. Trambüs'ün kullandığı elektrikli sürüş sistemi, enerji tasarrufu sağlamakta ve çevreci ulaşım planı ile farklılık yaratmaktadır. Bu çalışmada Trambüs sisteminin, araç ve çalışma sistemi özetlenmektedir. Malatya kent merkezi nazım imar planı üzerinden; kamu kurumları, sosyal tesisler, rekreasyon alanları, eğitim alanları, konut alanları, gelişme alanları, sanayi alanları ve eğlence yerleri tespit edilip Trambüs durakları arasındaki mesafeler hesaplanarak erişebilirliği etüt edilmektedir. Ayrıca Trambüs hattı tespit edilerek yol üzerindeki trafik yoğunluklarına göre ulaşılabilirliğine bakılmaktadır. Tüm bu sentezlerden sonra Malatya Trambüs sisteminde çevre duyarlılığı, çalışma prensibi, ulaşımında yolcu taşıma kapasitesi, yolcu memnuniyeti ve Malatya kent içi trafiğine çözümleri araştırılmaktadır. Trafik sorununa fayda sağlayıp sağlayamayacağına ilişkin görüşler ortaya konulmaktadır. Basında çıkan haberler derlenmekte, yolcu görüşleri alınmaktadır. Kenti içi trafiğine, yakıt tüketimine göre olumlu ve olumsuz etkileri tespit edilerek diğer kentlere örnek olabilecek değerlendirmeler yapılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Malatya, Trambüs, Toplu Taşıma, Ulaşım, Çevre



Impact of Malatya Trambus System on Transportation and Environment

Mehmet Fatih Acun
Gazi University

Özge Yalçın Ercoşkun
Gazi University

Abstract

With the beginning of the Industrial Revolution, cities entered a period of rapid growth. The physical growth in cities, population growth and the increase in motor vehicles combined with the developing technology, causes the deterioration of the environment, pollution of resources. At this point, public transportation has become the most important quality in the cities. The choice of public transportation method should be planned according to the scientific data obtained from the experts by the subject, according to the orientation and zoning plan of the city, transportation master plan, if any, population and journey status and the travel estimates. The city of Malatya has chosen the Trambus system that works with electricity in these systems. In this study, vehicle and working system of Trambus system are summarized. Malatya city center via master plan: public institutions, social facilities, recreation areas, education areas, housing Areas, development areas, industrial areas and recreational areas are determined and the distances between Trambus stops are calculated and their accessibility is studied. In addition, the Trambus line is determined and its accessibility is examined according to the traffic density on the road. After all these syntheses, environmental sensitivity, working principle, passenger carrying capacity in transportation, passenger satisfaction and solutions to Malatya city traffic are investigated in Malatya Trambus system. Opinions about whether it can benefit traffic problems are put forward. News in the press are compiled and passenger opinions are received. Positive and negative effects are determined according to intra-city traffic and fuel consumption and evaluations that can be an example for other cities are made.

Keywords: Malatya, Trambus, Public Transportation, Transport, Environment

Giriş

Ulaşım sistemleri günümüzde karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu olmak üzere dört farklı kategorideki araçlarla yapılmakla beraber, şehir içi ulaşım denize kıyısı olmayan bölgelerde genelde karayolu-demiryolu ulaşımı ve entegrasyonları temelinde yapılmaktadır.

Şehirleşme, nüfus artışı, ekonomik canlanma, şehirleşme, sanayileşme, gelir düzeyinin artması gibi sebeplerle hızlanmakta, insanlar artık şehirlerde daha çok yaşamaktadırlar. Şehirde yaşayan nüfusun artması ve ekonomik durumlarının önceye göre iyileşmesi ile beraber yaşam alanları, yollar aynı hızla büyümemekte, trafik sıkışıklığı, hava kirliliği gibi ciddi problemler hızla artmaktadır. Lakin bunu yaparken de yine her geçen gün artan değer olan zamanı en iyi şekilde insanların lehine çevirmek ve ileriki nesillere temiz ve yaşanabilir bir dünya bırakmanın çabası içinde çözümler bulmak olmalıdır.

Finansal ve çevresel etki yönünden giderek artan baskılar ile birçok yeni karayolu ulaşımı projesinde elektrikli ulaşım sistemleri detaylı ele alınmaya başlanmış ve lastik tekerlek üzerinde elektrikli tahrik sistemleri ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu opsiyonların içinde en yapılabilir olanı trolleybüs sistemleridir. Şangay şehri yaklaşık 100 yıldır kesintisiz olarak trolleybüs işletmektedir.

Trolleybüs işletme giderleri büyük ölçüde elektrik fiyatlarına bağlıdır. Birçok şehir daha iyi performans, daha çevre dostu ve herhangi bir birincil enerji kaynağından elde edilebilir elektrik kullanımı gibi üstün özellikleri için daha yüksek ilk maliyet bedelini ödeyerek trolleybüs sistemlerini tercih etmektedir.

Trolleybüslerin dezavantajı elektrifikasyon sistemlerinin ilk kurulum ve bakım maliyetleridir. Geçici rota değiştirme yeteneği aracın tasarımına bağlıdır: bir yardımcı motor ile trolleybüsler havai hat teması olmaksızın birkaç blok seyahat edebilir. En ciddi olumsuzluk ise trolleybüs maliyetlerinin normal otobüslere göre yaklaşık yüzde 50-80 daha yüksek olmasıdır. Ancak, yaklaşık yüzde 100 daha uzun ömürlü olmaları bu farkı büyük oranda dengeler.

Trolleybüs Sistemlerinin Tarihçesi

İlk trolleybüs 1882 yılında Berlin'in banliyö bölgelerinde ortaya çıkmıştır (Şekil 1). O zamanlar Raysız Tramvay olarak adlandırılan sistem tramvay sistemine göre çok daha düşük yatırım ve işletme maliyeti ve esnekliği getirmişti. İlk düzenli trolleybüs hattı 1890 yılında Dakota (US) şehrinde işletmeye açılmıştır. Kötü yol koşulları ve pnömomatik sistemlerin seviyesi sebebi ile ilk yıllarda hızlı yayılamayan trolleybüs sistemleri gerçek genişlemesini 1930'lardan sonra göstermiş ve birçok eski Sovyetler Birliği, Batı Avrupa ve Amerika şehrinde yayılmıştır.



Şekil 1 Berlin'de Werner Von Siemens tarafından Electromote adı verilmiş olan ilk trolleybüs (Kaynak: <http://en.wikipedia.org/wiki/Trolleybus>)

Türkiye'de ise Trolleybüsler ilk olarak İzmir'e akabinde İstanbul ve Ankara'da kullanılmıştır.

28 Temmuz 1954'te "Türkiye'de ilk kez" Konak-Güzelyalı hattında trolleybüs çalışmaya başlamıştır (Şekil 2). 11 metre boyunda, yaklaşık 100 kişi taşıyabilen bu araçlara ek olarak 25 Ağustos 1954 tarihinde bu kez Alman Atlas şilebi 10 trolleybüs daha getirildi.



Şekil 2 İzmir’de kullanılan ilk Trolleybüsler (Kaynak: <http://web.deu.edu.tr/berent/trolleybus/trolleybus3.html>)

Vuchic kitabında, trolleybüs sistemlerinin geçmişini kısaca özetleyip yüksek ilk yatırım maliyeti ve kavşaklardaki görüntü kirliliği gibi sebeplerle trolleybüslerin birçok şehirde kullanımdan kalktığını veya azaldığını anlatmaktadır. Londra şehrinde II. Dünya Savaşı döneminde 1500 Trolleybüs kullanılmakta olduğu belirtilen kaynakta 1970’lerden sonra yaşanan gelişmelerin Trolleybüslere karşı olumlu yönde bir tutum değişikliğine neden olduğu belirtilmektedir. 2000 li yıllarda bu tutum değişikliği birçok yeni yatırımın başlamasının önünü açmış ve birçok şehir yeni trolleybüs hatları açmış veya yeni sistemler kurmuştur.

Bugün trolleybüs sistemleri Rusya ve Doğu Avrupa ülkelerinde araç sayısı, taşınan yolcu sayısı ve ulaşımdaki payı açısından tramvay sistemleri ile eşit paya sahiptir. 86 EU şehrinde trolleybüsler temel taşımacılık modu olarak hizmet vermektedir ve birçok şehirde de genişleme planları yapılmaktadır. İtalya ve İsviçre toplam 29 trolleybüs firması ile birinci sınıf teknoloji kullanmaktadır. Avrupa birliğinde en yaygın sistem Atina şehrindedir. Olimpiyat oyunlarında sistem genişletilmiş ve sonrasında da sisteme üç hat daha ilave edilmiştir. Riga, Vilnius, Kaunas, Budapeşte ve Tallinn şehirleri geçtiğimiz yıllarda Trolleybüs sistemlerini yenilemişlerdir.

İngiltere’de Leeds şehri detaylı araştırmalarla mevcut teknolojileri ve sistemleri maliyet ve genel etkileri açısından kıyaslamış ve tercihinin yeni nesil ulaştırma sistemi olan modern trolleybüs sistemi olması gerektiğine karar vermiştir (Şekil 3). İngiliz Ulaşım Bakanlığı 14 km’lik trolleybüs sistemine 5 Temmuz 2012 tarihinde onay vererek süreci başlatmıştır.



Şekil 3: Leeds şehrinde yapımı planlanan trolleybüs sistemi (Kaynak:

<https://road.cc/content/news/131280-missed-opportunity-leeds-cycling-campaign-aims-throw-spoke-citys-trolleybus>)

Bir Ulaşım Aracı Olarak Trambüs

Otobüs sektörü hep raylı sistemlerin kapasitesine ulaşmak için yeni dizaynlar geliştirmişlerdir. Tram on Tyres, Tramon Wheels, Metrobüs, Trambüs vs. raylı sistemlerin benzeri olduğunu gösterecek isimler kullanmışlardır.

Trambüs kelimesi sadece Türkiye’de kullanılan bir kelime olup yurtdışındaki karşılığı Trolleybüs’dür. Reklam ve pazarlama açısından Trambüs kelimesi Türkiye’de tramvay ve otobüs olarak kullanılan yabancı tram ve bus kelimelerinin birleştirilmesiyle oluşmuştur. Trambüs kelime manası olarak tram (Sözlük manası; Elektrikle çalışan ve belli hat üzerinde aldığı giden toplu taşıma aracı) ile bus (motorlu karayolu yolcu taşıma aracı) kelimesinin birleştirilmesi ile oluşturulmuştur.

Trambüs aracının; çelik, kataforez kaplamalı yüksek dayanıklı şasi özelliği aracın artı özellikleri olarak sıralanmaktadır. Trambüs aracında çift tahrikli sürüş sistemi entegre edilmiştir (Şekil 4).

Toplam ağırlığı 40 tona yaklaşan konvansiyonel araçlara göre enerji tasarrufunda yaklaşık olarak %75’e avantaj sağlamaktadır. Günümüzde kullanılan diğer toplu taşıma araçları ile karşılaştırıldığında Trambüs;

yolcu kapasitesi, enerji tüketimi, çevreye duyarlılık ve modern yüzü ile bir adım öne çıkmaktadır. Konvansiyonel araçlara göre daha uzun bakım periyodu ile işletme maliyetlerinde; düşük bakım gideri ve kesintisiz hizmet avantajı sağlamaktadır. Trambüs'ün yüksek performansı ve verimliliği, hem operatörler, hem sürücüler, hem de yolcular için ideal taşımacılık çözümlerini bir araya getirmektedir.

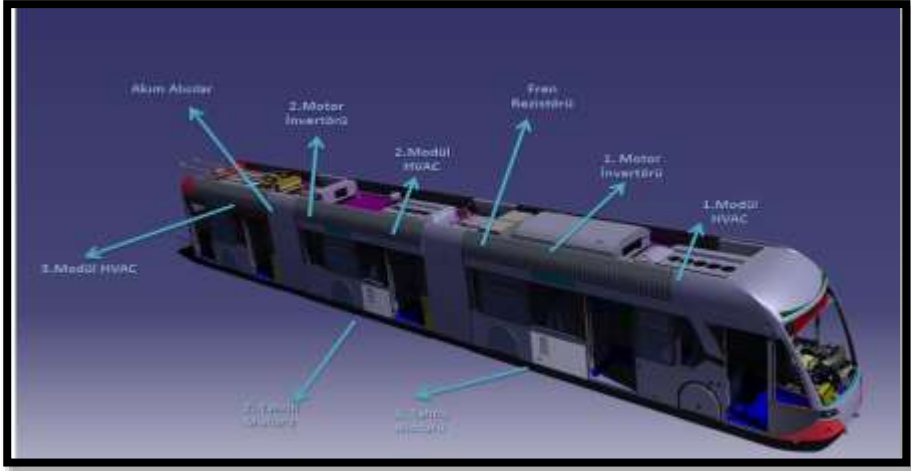
Trambüs profil görüntüsü



Şekil 4: Trambüs profil görüntüsü

Trambüs sistemleri; bazı özellikleri ile tramvay ve metrobüs sistemleriyle benzerlik göstermektedir. Trambüsler karma trafik ve tahsisli yollarda sinyalizasyon öncelikli olarak çalışabilir.

Çeşitli uzunluklarda üretilen trolleybüs araçları 12-18-21-24-30 metre uzunluklarında olabilmektedir (Şekil 5). 30 metrelik araçlar ile yaklaşık 275 kişilik (6 kişi/m²) araç kapasitesi sağlanabilmekte, uygulanabilecek sık sefer aralıkları ile bir yönde saatte 15.000 yolcu taşınabilmektedir.



Şekil 5 Trambüs aracı (Kaynak: Malatya Trambüs Projesi)

Tahrik Sistemi ve Eğim

Özellikle eğimin %6'dan fazla olduğu kısımlarda raylı sistemler zorlanabileceğinden yüksek eğimli bölgelerde Trambüs sistemleri daha avantajlıdır ve %12-15 eğimleri rahatlıkla çıkmaktadırlar. Tramvay-Metro-Trambüs araçları ile klasik otobüsler arasındaki en önemli fark birden fazla akstan tahrikli olmalarıdır.

Klasik otobüslerde birden fazla dizel motorun devrini kontrol etmek mümkün olmadığı için tek motorla tek akstan tahrik verilmektedir. Ayrıca kış şartlarında tekerlek ve asfalt arasındaki sürtünme katsayısının düşmesinden dolayı oluşan tekerlek patinajı problemi, çift tahrik verebilme kabiliyeti sayesinde ya azaltılmakta ya da tamamen ortadan kaldırılmaktadır.

Elektrikli motorlarda raylı sistemlerde olduğu gibi birden fazla motor beraber sürülebilir ve kontrol edilebilir olduğundan birden fazla akstan tahrik verilebilmekte ve aktarma organları fazla zorlanmamaktadırlar.

Yakıt Tasarrufu

Kullanılan enerji maliyetleri açısından; özellikle petrol fiyatları düşünülecek olursa trambüsler, fosil yakıtlı sistemlerden daha avantajlı olmaktadır. Trambüs'ün yakıt tüketimi ise konvansiyonel dizel araçların yakıt maliyetine göre 4-5'te biri (%20-25'i kadar) olmaktadır (Tablo 1).

Tablo 1.Yakıt Türüne Göre Enerji Tüketim Karşılaştırması

	18 m Otobüs	18 m Otobüs	18 m Trolleybüs	25 m Trolleybüs	32 m Tramvay
Yakıt Tipi	Dizel	CNG	Elektrik	Elektrik	Elektrik
100 km'de Tüketilen Enerji	60 LT	65 M3	200 KW	300 KW	500 KW
100 km'de Tüketim Bedeli (TL)	382,2 TL	260 TL	80 TL	120 TL	200 TL
Aylık Tüketim (10000 Km)	6000 LT	6500 M3	20000 KW	30000 KW	50000 KW
Aylık Tüketim Bedeli(TL)	38.220 TL	26.000 TL	8.000 TL	12.000 TL	20.000 TL
Yıllık Tüketim (100000 Km)	60000 LT	65000 M3	200000 KW	300000 KW	500000 KW
Yıllık Tüketim Bedeli (TL)	382.200 TL	260.000 TL	80.000 TL	120.000 TL	200.000 TL
Dizel: 6,37 tl		Cng: 4.00 tl		Elektrik: 0,40 tl	

Kullanılan enerji maliyetleri açısından; özellikle petrol fiyatları düşünülecek olursa trambüsler, fosil yakıtlı sistemlerden daha avantajlı olmaktadır. Trambüs'ün yakıt tüketimi ise konvansiyonel dizel araçların yakıt maliyetine göre 4-5'te biri (%20-25'i kadar) olmaktadır.

Toplam Sahip Olma Maliyeti, Bakım Giderleri Ve Araç Ömürleri

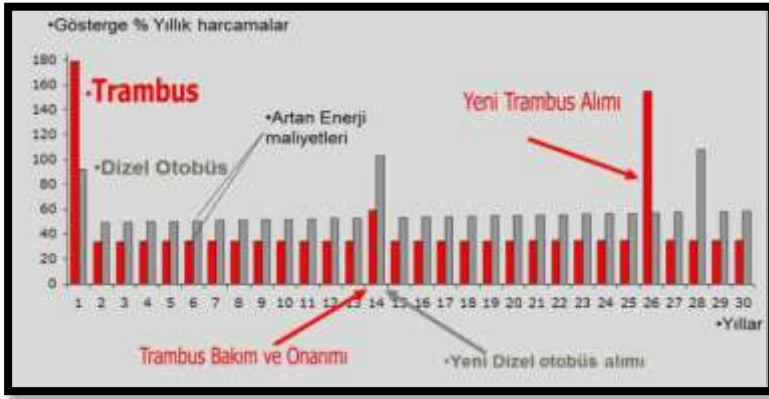
İlk bakışta düşük maliyetli olarak gözüken projeler, işletim ömrü dikkate alınarak toplam maliyetlere bakıldığında öngörülmeven yakıt, bakım, işletme gibi ek giderler ile daha yüksek bütçelere neden olabilmektedir (Tablo 2).

Tablo 2: Km için Dizel ve Elektrik kullanımına bağlı maliyet analizi, Kaynak: Mehmet Zeki Hedekoğlu)

	Trambüs	Dizel Otobüs
Araç Sayısı	12	12
Araç Maliyeti	600.000 €	250.000 €
Toplam Araç Maliyeti	7.200.000 €	3.000.000 €
Güzergah Uzunluğu	12,5	
Altyapı Maliyeti	10.625.000 €	0 €
Yakıt Tüketimi	250Kw/100Km	60Lt/100Km
Araç Uzunluğu	18 Metre	18 Metre
Yolcu Sayısı	20.000	20.000
Araç Ömrü	26 yıl	13 yıl
Toplam Maliyet	17.825.000 €	6.250.000 €

Trambüs sistemleri, yapılacak yatırımın tipine göre raylı sisteme göre 3-5 kat daha uygun bütçeli olabilmekle beraber araç fiyatları genelde klasik dizel otobüslerden daha maliyetlidir. Trambüslerde ilk yatırım maliyetleri otobüslere göre düşük olmamakla beraber araçların bakım giderleri, hizmet ömürleri, yakıt maliyetleri gibi değerler dikkate alındığında uygulanan sisteme göre orta uzun vadede yapılan yatırımı kara dönüştürmektedir.

Trambüs sistemlerinin bakım giderleri, her model ve tipe göre değişmekle beraber operatörlerden alınan değerlere göre dizel otobüslerin bakım giderlerine yakındırlar. Yani işletmeci için ek gider getirmemekle beraber bakım aralıkları daha uzun olduğundan da tercih edilmektedirler. Özellikle elektrik sistemlerin ömrünün daha uzun olması ve daha az sarsıntı gibi etkenlerden dolayı araç ömürleri dizel araçlara göre daha uzundur (Şekil 6).



Şekil 6: Trambüs Bakım gideri ve araç ömür grafiği (Uruk & Tamgacı, 2015)

Trambüslerin araç ömrü yaklaşık olarak 26 yıl civarındadır. Dizel araçlarda bu ömür 14 yıl olarak kabul edilmektedir. Ömür süreleri kullanım, bakım ve yol durumuna göre değişiklik gösterebilir. Trambüsler, yolu karayolu araçları ile beraber kullanılacağından işletmeye ek bir gider getirmemesi beklenmektedir.

Sistem Yedekliliği

Trambüs sistemleri eski sistemlere göre elektrik trafolarında yedek besleme, trafolar arası ring sistemleri ile elektrik kesintisinden Metro ve tramvaylar gibi istisnai durum hariç etkilenmezler. Acil durumlarda ise jeneratör veya batarya sistemi devreye girerek belli bir mesafe yedek güç ile kat edilir. Yani hem hattın elektrik besleme sisteminde hem de araç üzerinde yedeklilik olduğu için Trambüs sistemi toplu taşımada sürdürülebilirlik ve süreklilik sağlar.

Çalışma Sistemi

26 araç, 86 personel ile 05:20 ile 00:30 arası hizmet vermektedir. Günlük ortalama 120 tur ile 300 km yapmakta, parkur süresi 90 dakika sürmektedir. Sefer aralığı ise 10 dakikadır.

Malatya da şehir içinde gerçekleştirilen ilk elektrikli entegre projesi olan Trambüs projesi 37,4 km uzunluğunda bir hatta geçmektedir (Şekil 7). Söz konusu hat üzerinde önemli kurumlar bulunmaktadır. Maşti(Otogar), Yeşilyurt Belediyesi, Devlet Hastanesi, Malatya Kongre ve Kültür Merkezi, Alış-veriş Merkezi, Malatya Büyükşehir Belediyesi, Tren Garı, Adliye, Maliye, Turgut Özal Tıp Merkezi ve İnönü Üniversitesi hat üzerindeki önemli kurumlardan bazılarıdır. Söz konusu hat son zamanlarda Malatya Organize Sanayi Bölgesine kadar uzatılmıştır. Hat üzerinde toplam 54 istasyon bulunmaktadır.



Şekil 7. Malatya Trambüs sistemi

Trambüs Sisteminin Çevreye Etkisi

Günümüzde en büyük problemlerin başında gaz salımları gelmektedir. Bu salımları sıfıra indirmek ve geleceğe yaşanabilir bir dünya bırakmak tüm dünyada kabul görmüş ve teknolojinin gelişimine yön veren hayati faktör olmuştur. Trambüsler elektrik motoru kullandığından, dizel motora göre daha sessiz, şehir içinde sıfır emisyon üreten araçlardır. Sistemin trafo ihtiyacı hesaplanırken gelecekte 1,5-2 dakika aralıklarla trolleybüs araçlarının sefer yapabileceği ve bu hattın tramvaya dönüştürülebileceği düşünülmüş (Şekil 8) ve bu yüzden hat üstünde ortalama 2,5 km aralıklarla trafolar yerleştirilmiştir.



Şekil 8: Malatya trolleybüs güzergahı trafo yerleşimi ve depo binası (Kaynak: Malatya Ulaştırma Daire Başkanlığı)

Motorlu otobüsler, özellikle dizel otobüsler, önemli miktarlarda kirlenici emisyon üretirler. Hidroelektrik enerji ile çalışan trolleybüs sistemlerinde ise hiç emisyon bulunmaz. Sık otobüs seferleri olan sokaklarda yoğun bulunan kirlenici emisyonlar yayalar ve yolcular için tehlike oluşturmaktadır. Bu özellikle yoğun yaya trafiği olan şehir merkezi alanlarında böyledir. Clark Üniversitesinden Hattis'e göre metreküp başına 1 mikrogram dizel egzozuna düzenli maruz kalınması milyon nüfus başına 230-350 ek kanser vakasına neden olmaktadır. Yoğun dizel otobüslerinin işlediği güzergahlarda genellikle bu değerden kat kat daha yüksek konsantrasyonlarda egzoz gazı bulunmaktadır.

Trolleybüsler sokak seviyesinde hiçbir emisyon üretmez ve bu yüzden dizel otobüslere göre yayalar ve yolcular üzerinde doğrudan sağlık etkisi bulunmaz. Tica yapmış olduğu bir çalışmanın neticesinde elde etmiş olduğu zararlı emisyon değerlerini Tablo 3'te yayınlamıştır. Tablodaki değerler incelendiği zaman zararlı madde salımlarının tümünde trolleybüs sistemleri en az değerleri vermektedir. Eğer, trolleybüs sisteminin elektrik

enerjisi hidroelektrik veya yenilenebilir kaynaklardan sağlanıyorsa global emisyon değerleri sifıra çok yakın değerlere inmektedir.

Tablo 3: Körüklü otobüs ve trolleybüsün zararlı salınım karşılaştırması (Kaynak: Slavan Tica, International Journal for Traffic and Transport Engineering)

Değerler	Yerel Zararlı Salınım		Global Zararlı Salınım		
	Körüklü Otobüs (g/km)	Körüklü Trolleybüs (g/km)	Körüklü Otobüs (g/km)	Körüklü Trolleybüs (g/km)*	Körüklü Trolleybüs (g/km)**
SO ₂	1,07	0	1,7	0,86	0,43
NO ₂	23,6	0	24,2	1,31	0,66
CO	0,47	0	4,8	0,61	0,31
CO ₂	1204	0	1314	912	456
Partikül	0,47	0	0,5	0,25	0,13

*Fosil yakıtlı elektrik **Hidroelektrik santralinden elde edilen elektrik

Hattın yapımında toplamda 1576 adet 6 farklı tipte direk ve 80.200 m enerji tel kullanılmıştır. Hat; 3 ana beslemeli toplam 9 trafodan enerji sağlamaktadır. 2 ve 6 numaralı trafolar Keban Barajı'ndan, 9 numaralı trafo da Elbistan Termik Santral' den beslenerek, belirli bölgelerde enerji kesintisi yaşanması halinde araçların işletmeye devam etmesini sağlamaktadır. Fakat hatta bulunan elektrik direkleri ve elektrik telleri kent estetiği açısından güzel gözükmemekle birlikte aynı yolu paylaşan diğer araçlar içinde tehlike arz etmektedir.

Trambüs hattının bulunduğu yol güzergahı Malatya Çevreyolu üzerinde olduğundan dolayı kaza sayısı oldukça fazladır. Kaza yapan araçlardan herhangi biri Trambüs direklerini devirdiği takdirde Trambüs seferleri durmak zorunda kalacaktır. Trambüs'ün geçtiği güzergah üzerinde 5.50 metre azami yükseklik sınırı bulunmaktadır. Söz konusu kurala uymayan araçların Trambüs direklerine zarar verme olasılıkları yüksektir.

2014 yılında Malatya Çevre yolu üzerinde aman yüklü kamyonun trambüs direğinde bulunan katenerlerin tellerine takılması sonucu meydana gelen kazada, 72 katener kullanılamaz hale gelmiştir (Şekil 9). Kamyon sürücüsünün fark etmemesi nedeniyle tek tek kopan teller, 72 kateneri kullanılamaz hale getirmiştir.



Şekil 9: 2014 yılı kopan katenerler. (Kaynak: www.malatyaozhaber.com)

Trambüs'ün Kent İçi Trafığe Etkisi

Trambüs Güzergâhı

2010 yılında yaptırılmış olan Malatya Kent İçi Ulaşım Planı raporunda bu sorunlar detaylarıyla belirtilmiştir. Rapora göre, çözüm yollarının en başında gelen şehir içi ulaşımında çok sıkıntılı olan ve yoğun olarak kullanılan, İnönü Caddesi - Kışla Caddesi - Mehmet Buyruk Caddesi – Çöşnük Caddesi - Çevreyolu güzergâhı üzerinde çalışan toplu taşıma trafiğinin düzenlenmesi ve diğer araç yoğunluğunun alternatif yollara dağıtılması önerilmektedir. Ayrıca Maşti (Malatya şehirlerarası Otobüs Terminali) – İnönü Üniversitesi hattı arasına toplayıcı olacak şekilde ve yeterli kapasitede bir toplu taşıma hattının oluşturulması öngörülmektedir.

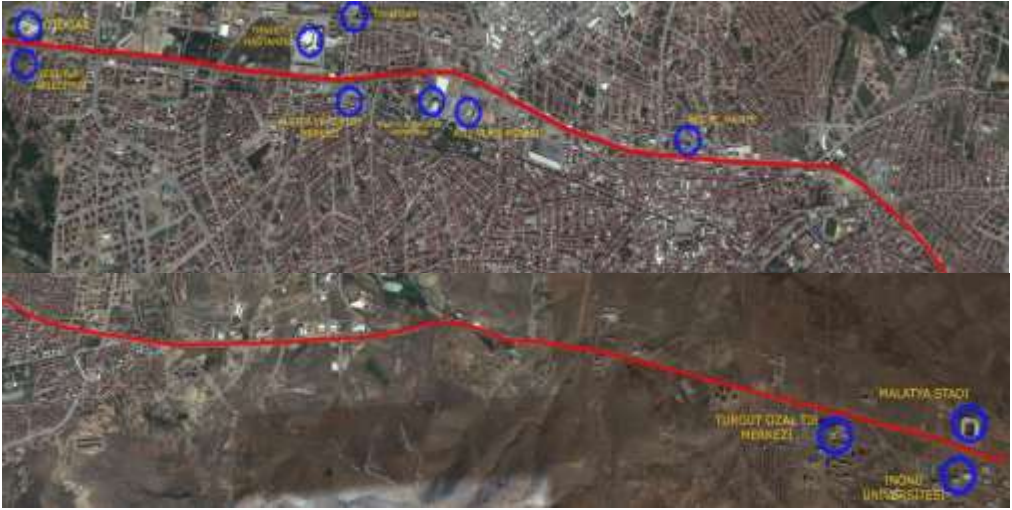
Güzergâh belirlenirken özellikle acil ihtiyaç duyulan ve acilen çözüme kavuşturulması gereken hatlar ön plana çıkarılmıştır. Malatya çevre yolu, artık kentin içinde kalmakta olup kenti güney ve kuzey olarak iki bölgeye ayırmaktadır. Kent bu yolun paralelinde doğu ve özellikle batı yönünde gelişim göstermektedir. Birçok işyeri, okul ve resmi kurum bu yol kenarında bulunmaktadır. Malatya şehirlerarası Terminali (MAŞTİ), Tapu Binası, 640 yatak kapasiteli Devlet Hastanesi, Kadın Doğum Hastanesi, Çocuk Hastanesi, Diş Hastanesi, Malatya Büyükşehir Belediyesi, Yeşilyurt Belediyesi, Malatya Kongre ve Kültür Merkezi, Emniyet Müdürlüğü,

Turgut Özal Araştırma Hastanesi, Üniversite, Malatya Stadyumu, Adliye, Tapu Binası, erkek ve kız yurtları gibi kamu kuruluşları, şehrin en çok kullanılan alışveriş merkezi Malatya Park, Malatya Kayısı Borsası ve irili ufaklı işyerleri bu güzergah üzerinde bulunmaktadır.

Malatya Çevre yolu üzeri hem şehirlerarası yolculuk hem şehir içi yolculuk hem de yoğun kamu kurumlarını kapsadığından dolayı trafik yükü oldukça ağırdır. Bu yüzden bu güzergâhta kurulacak bir toplu taşıma sisteminin çok kapsamlı bir ihtiyacı karşılayacağı bir gerçektir.

Yoğun olarak kullanılan güzergâha Trambüs elektrik direkleri eklenerek özel tahsisli yol yapılmaması toplu ulaşım kalitesini düşüreceği gibi, trafik problemini de arttıracaktır. Ayrıca yol üstünde birçok belediye otobüsleri, özel halk otobüsleri ve minibüsler de çalışmakta olduğu için her iki yönden yolun sağ tarafı yoğun olarak kullanılmakta bu yüzden Trambüs'ün geçişleri iyice yavaşlamaktadır.

Mevcut Trambüs hattı Malatya – Ankara yolu üzerinde bulunmaktadır. Söz konusu bu yol hem kent içi hem de şehirler arası bir güzergahtadır (Şekil 10).



Şekil 6 Trambüs Hattı üzerinde bulunan önemli merkezler

Şekil 10'da görüldüğü gibi Trambüs Hattı üzerinde Malatya Kenti için birçok önemli kurum, alışveriş merkezleri ve üniversite bulunmaktadır. Bunlardan bazıları Maşti(Otogar), Yeşilyurt Belediyesi, Devlet Hastanesi, Malatya Kongre ve Kültür Merkezi, Alış-veriş Merkezi, Malatya

Büyükşehir Belediyesi, Tren Garı, Adliye, Maliye, Turgut Özal Tıp Merkezi ve İnönü Üniversitesi hat üzerindeki önemli kurumlardan bazılarıdır. Söz konusu hat Malatya Organize Sanayi Bölgesine kadar uzatılmıştır. Bu güzergâhı kullanan yolcuların sayısı mevcut durumda yaklaşık 50000 civarındadır.

Şehrin ana omurgasını oluşturun çevreyolundan geçen bu hat, dikey hatlarla çok zayıf beslenmektedir. Çevre yoluna bağlanan yolların kapasitesi çok düşük olduğundan dikey hatlarda ciddi trafik sorunu oluşmaktadır.

Aylara Göre Yolcu Sayıları:

Malatya Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Hizmetleri (MOTAŞ) Genel Müdürlüğünün açıklamış olduğu raporda Nisan 2015 ile Ağustos 2017 tarihleri arasındaki verileri örneğe göre 29 aylık süre zarfında trambüs ile 73 bin 100 sefer yapıldığı ve bu seferlerde 15 milyon 715 bin 466 yolcu taşındığı belirtilmiştir. Aynı yolcu sayısının ise dizel bir otobüsle 219 bin 300 seferde gerçekleştirileceği ifade edilmektedir.

AYLAR	TOPLAM
Nisan	434.033
Mayıs	438.302
Haziran	318.563
Temmuz	249.308
Ağustos	300.822
Eylül	346.952
Aylık Ortalama	347.997
Hafta İçi Günlük Ortalama	13.894

Şekil 7 2015 yılına ait 6 aylık yolcu sayıları

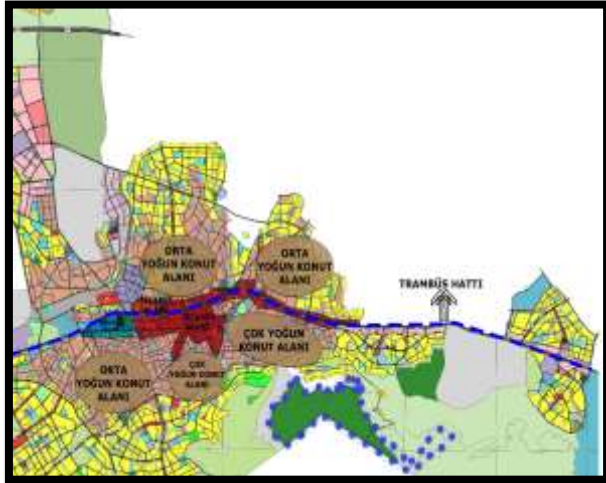
6 Aylık verilerin incelenmesi sonucu 2014-2015 Eğitim-Öğretim yılının sona ermesi ile birlikte, yolcu sayılarındaki düşüş Şekil 11’de açıkça görülmektedir. 2015-2016 Eğitim-Öğretim yılının başlaması ile birlikte Ekim ayının ilk haftasına kadar olan günlük yolculuk verileri incelenmiştir.

Gün	Yolcu Sayısı
28.09.2015	26.896
29.09.2015	28.106
30.09.2015	28.897
01.10.2015	27.417
02.10.2015	19.266
03.10.2015	9.410
04.10.2015	8.319
05.10.2015	30.637
06.10.2015	30.760
07.10.2015	28.303
08.10.2015	27.483
09.10.2015	23.547
10.10.2015	9.938
11.10.2015	8.717
Hafta İçi Ort.	27.131

Şekil 8 2015-2016 Eğitim-Öğretim Yılı'nın Başlaması İle Alınan Yolcu Sayıları

2015-2016 Eğitim- Öğretim yılının başlaması ile birlikte Haftaiçi yolcu sayısı yüzde 95 artmıştır. Bu verilerden anlaşılacağı üzere Trambüs'ü genelde Malatya İnönü Üniversitesi öğrencileri kullanmaktadır. Oysa ki güzergah üstünde birçok kamu kurumu olmasına rağmen diğer kullanıcılar pek kullanmamıştır (Şekil 12).

Trambüs Güzergahının İmar Planına Göre İncelenmesi



Şekil 13. Malatya Nazım İmar Planı

Malatya Nazım İmar Planına bakılacak olursa; Trambüs Güzergâhı üzerinde kamusal kurumlar, iş merkezleri, AVMler, otogar ve üniversite olmasına rağmen konut alanlarına yakın değildir (Şekil 13). Söz konusu Trambüs duraklarına ulaşabilmek için herhangi bir ring sistemi, bisiklet yolu-bisiklet parkı ve park et devam et sistemleri bulunmamaktadır. Konut alanlarından Trambüs alanına gitmek için herhangi bir alternatif olmadığı için çalışan kesim tarafından çok fazla kullanılmaktadır. Bu yüzden günün belirli saatleri (öğrencilerin okula gidiş ve dönüş saatleri) dışında pek kullanılmadığı gözlemlenmiştir.

Şekil 13'te görüleceği üzere Trambüs hattı kamu kurumları ve çeşitli iş yerlerinin yakınında geçmekte iken Konut Alanları ile Trambüs hattı ile ciddi mesafeler bulunmaktadır. Konut alanları ile Trambüs arasında herhangi bir ring ve toplu ulaşım aracı da bulunmamaktadır. Trambüs hattı ile Konut Alanları arasında ki bazı yolların yolların genişliği yetersiz ve güvenlik açısından da tartışmaya açıktır.

Trambüs hattı üzerinde özel tahsisli yol olmadığı için trafik sorununa herhangi bir çözüm bulamamıştır. Kentçi ve Şehirlerarası yol olduğu için trafik sıkışıklığına daha çok yol açmaktadır. Hatta hat çok kullanıldığından dolayı trafik kazalarının çok olması trafik sıkışıklığını daha da arttırmaktadır. Söz konusu Ankara- Kayseri yolu üzerinde 3 tane katlı kavşak olduğundan dolayı özel tahsisli yol yapmak daha da maliyetli ve zor olmuştur. Fakat gelişen teknoloji ve alternatif ulaşım planlaması ile söz konusu özel tahsisli yol açılabilir.

Ayrıca Trambüs hattının hızı çok düşük olduğu için ilk durak ve son durak arası zaman normal seyirde 90 dakika trafik sıkışıklığı yaşandığı zamanlarda ise 100-110 dakikayı bulmaktadır. Malatya-Elazığ arası uzaklık 70 dakika olduğunu düşünürsek Malatya gibi orta ölçekli büyüklükte bir kent için 90 dakika çok uzun bir süredir.

Sadece kadınların kullanabileceği Pembe Trambüsler Malatya Büyükşehir Belediyesince alınmıştır. Basında ve sosyal medyada oldukça yer bulan Pembe Trambüsler Hem olumlu hem de olumsuz görüşler yazılmıştır.

Malatya Trambüs Memnuniyet Anketi

Malatya Kent merkezinde Trambüs Durakları -Üniversite içi duraklar, Maşti Durağı (Otogar), Tren Garı yakın çevresi durakları, Hastane Durağı,

Adliye ve Kamu Kurumu durakları, Yeşilyurt Belediyesi Durağı, Konut Bölgeleri durakları bölgelerinde anket çalışmaları yapılmıştır.

Yaklaşık 120 kullanıcıya yapılan ankette eğitim seviyesi, cinsiyet, yaş, engel durumu dikkate alınmıştır.

Trambüs kullanıcılarına yapılmış olan ankete göre;

- Kullanıcıların önemli bir bölümü Öğrencilerden oluşmakta ve özel araçları bulunmamaktadır.
- Yolcuların geneli 6-10 kere Trambüs ile yolculuk yapmaktadır.
- Yolcuların hemen hemen hepsi bisiklet ile Trambüs'e binmemektedir.
- Trambüs sistemleri için var olan cep telefonu uygulamasından habersizlerdir.

Trambüs kullanıcılarına yapılmış olan memnuniyet anketine göre; kullanıcıların büyük bir bölümü ulaşılan noktalardan, güzergahtan, şehir içi trafikten, istenilen yere zamanında yetişmekten, engelli erişim sisteminden, ev/iş yerinden binilebilecek Trambüs durağına kadar olan erişim mesafesinden, aktarma kolaylığından, sabah ve akşam saatlerinde Trambüs duraklarına giden güzergahın güvenliğinden memnun olmadıklarını belirtmişlerdir.

Engelli olan vatandaşlar ise; durağa ulaşımın engellerine uygunluğundan memnun olmadıklarını belirtmişlerdir.

Kullanıcıların genel talepleri ise;

- Trambüs sefer sayıları arttırılmalı,
- Trambüs Hattı uzatılmalı,
- Trambüs istasyonlarına giden yollar genişletilmeli,
- Araçların zamanında gelmelerine daha fazla dikkat edilmelidir.

Sonuç

Trambüs sisteminin olumlu yönleri şu şekilde sıralanabilir:

- Sıfır emisyonlu şehir içi taşımacılık,
- Elektrikli çekiş sistemleri ile yüksek güvenilirlik,
- Düşük bakım maliyetleri,
- Önemli alt yapı maliyetleri gerektirmeme, Tramvaya göre ilk yatırım maliyetinin düşüklüğü,
- Yolcu başına düşen enerji açısından yüksek verimlilik,
- Sessiz ve güvenli yolculuk,

- Güçlü ama daha yumuşak ivmelenme ve frenleme,
- Hizmetin Sürekliliği,
- Yüksek yolculuk kalitesi,
- Yüksek mekanik güvenilirlik ve verimlilik,
- Yüksek manevra kabiliyeti,
- Uzun hizmet ömrü,
- Yüksek ivme ve tırmanma performansı,
- Düşük enerji tüketim maliyetidir.

Trambüs sisteminin olumsuz yönleri ise şu şekilde sıralanabilir:

- Özel Tahsisli yola sahip olmaması,
- Trafik sorununa çözüm bulamaması hatta fazladan Trafik yaratması,
- Entegre bir sisteminin olmaması (Ring Sistemi, Park Et devam et sistemi, Bağlantılı Bisiklet yolu ve Bisiklet parkı),
- Konut Alanlarına uzak olması,
- Hızının düşük olması,
- Malatya genelinde kullanılamaması,
- Raylı bir sisteminin olmaması,
- Yol üzerindeki elektrik direklerinin kent estetiğini bozmasıdır.

Türkiye’de daha önce İstanbul, Ankara ve İzmir’de kullanılmış ancak yoğun elektrik kesintilerinden dolayı yolda kalmaları ve karayolu trafiğini olumsuz etkilemeleri, karayolunu kullanan dizel araçların yatırımlarının daha hızlı ve kolay olması gibi nedenlerle sonraki yıllarda vazgeçilmiş bir sistemdir. Malatya’da sistemin kurulum kararı ve uygulamaya başlanması, kamuoyunda ciddi eleştirilerin oluşmasına sebep olmuştur. Dünyanın birçok kentinde hala kullanılmasına rağmen Türkiye’nin üç büyük kentinde yaşanan bu talihsiz süreç yüzünden yapım süreci boyunca eleştiriler devam etmiştir. Fakat günümüzde gelişen teknoloji ile birlikte elektrik kesintilerinin az olması ve entegre sistemlerle Trambüs elektrik kesintisinin sifıra yakın olması kullanımını avantajlı hale getirmiştir. Şu an dünyanın çeşitli şehirlerinde de halen kullanılmaktadır.

Trambüs sistemi Kentçi çevre kirliliğine büyük oranda çözüm bulabilmiştir. Yakıt noktasında ise %78-80 oranında tasarruf sağlamaktadır. Maliyet açısından ise dizel otobüslere göre daha uzun vadede çok daha az maliyetli bir sistemdir. Fakat Özel tahsisli yolunun olmaması, konut alanlarına uzak olması, entegre bir sisteminin

olması(park et-devam et, ring sistemi, bisiklet yolu vs.), hızının düşük olması, hafif raylı bir sistem olmaması, kentçi trafik sorununa kesin ve kalıcı çözüm bulamaması, yapılan anket sonucunda olumsuz olarak değerlendirilen sorunlara henüz çözüm bulamaması Trambüs Sisteminin eksi yönleridir. Buna rağmen çevreci bir sistem olan Trambüs sistemi sağlıklı ve çok yönlü bir ulaşım planlaması yapılarak çevreyi koruması ile birlikte trafik sorununa çözüm bulabilir.

Kaynakça

- A.Ş., M. (2018). *Aylık faaliyet raporları*. Malatya: Malatya Ulaşım Daire Başkanlığı.
- Andres, E. D. (2010). Modern trolleybuses on bus rapid transik: Key for electrification of public transport. *ANDESCON*, 15-17.
- Bozonkaya Group. (2015). *Trambüs Katalog*. Malatya: www.bozankaya.com.tr.
- Doğan, F. (2014). *Toplu taşımada trolleybüs sistemi ve Malatya örneği*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi.
- A.Ş., M. (2018). *Aylık faaliyet raporları*. Malatya: Malatya Ulaşım Daire Başkanlığı.
- Andres, E. D. (2010). Modern trolleybuses on bus rapid transik: Key for electrification of public transport. *ANDESCON*, 15-17.
- Birimi, Y. B. (2019). *1/5000 ölçekli nazım imar planı*. Malatya.
- BOZONKAYA Group. (2015). *Trambüs katalog*. Malatya www.bozankaya.com.tr
- Kaya, M. (2014). *Malatya Merkez Bölgesindeki Otobüs Hatlarının İyileştirilmesine Yönelik Bir Öneri*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi.
- S., K. (2011). Trolleybus working group core brief on technical evolution of trolleybus and panorama of the most promising trends. *UITP Bus Committe Meeting*, 91.
- Söyler, H., ve Tangacı, E. S. (2013). Toplu taşıma sistemleri ve yeni nesil trambüs. *Transist 2013 Bildiri Kitabı*, 75-88.
- Toplu taşımada trolleybüs sistemi ve Malatya örneği*. (2015). İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi.
- Uruk, S. ve Tamgacı, E. S. (2015). Malatya trambüs(trolleybüs) sisteminin incelenmesi. *TRANSİST-2015 Bildiri Kitabı*, 251-264.



Urban Planning and Urban Disaster Resilience: Effects of Poor Urban Planning and Development in the Cities of Malawi

Yohane V.A. Phiri Kocaeli University phiriyohane5@gmail.com	Kemal Aydin Kocaeli University kemal.aydin111@gmail.com	Allan Adell Mkandawire World Bank adellallan@gmail.com	Hasan Reza Parham Kocaeli University
---	---	--	---

Abstract

This paper argues that apart from urbanization being considered to have triggered multivariate level of environmental degradation and urban disasters; the relationship between the occurrence of urban disasters and poor urban planning is rather casual in Malawian cities. In a survey of 100 urban and physical planners, land surveyors and other professionals responsible for urban development in the four cities of Malawi (Blantyre, Lilongwe, Mzuzu and Zomba); a number of concerns regarding the relationship between urban planning and urban disaster occurrences were established. Of the 100 participants in the survey, 96% indicated that the major problem in Malawian cities deals with insufficient availability of resources, staff, and poor mainstreaming of local and national urban planning policies. Urban areas in the cities continue to include the extension of municipal boundaries without a clear-cut strategy to administer newly incorporated rural areas; acceptances of informal land delivery processes within cities, and a wrecked relationship between urban planning professionals and disaster resilient management officials, are additional reasons presented to result in the concern of poor practice of urban planning for building disaster resilience in Malawian cities. This paper hence calls upon all urban planners and at large all vital stakeholders to devise methodologies that will incorporate urban disaster resilience in the execution of urban planning programs and activities throughout Malawi.

Keywords: Urban planning, Urban Development, Urban Disaster Occurrences, DRR, Urban Disaster Resilience

Introduction

Today's societies are increasingly vulnerable to natural disasters. The frequent occurrence of these disasters is attributed to concentration of larger percentage of the world population in urban areas. Frequency of natural disasters like floods, landslides, heat waves, droughts and many more puts the lives of the residents in urban areas increasingly at a risk. Cities therefore need to consider the issue of rapid urbanization and the impact it has on the environment by streamlining related risks in their planning and management processes.

In this paper a critical analysis of the influence of poor urban planning practice on the development of urban disaster resilience is established in Malawian cities. The paper relates to the continued rampant of disaster occurrences in the four cities of Malawi; Blantyre, Lilongwe, Mzuzu and Zomba and aims at establishing the role of urban planning in realization of communities that are disaster resilient. Malawi, categorized within the developing block since its independence in 1964, shares nearly all the major characteristics as regards to urbanization and urban disaster occurrences of the developing countries. This paper examines why urban planning and development is rather a vital tool for achieving reduction in urban disaster risks or disaster occurrence in Malawi and how failure to adopt urban planning and development solutions contributes to occurrence of disasters. Conclusively, the paper also proposes solutions on how Malawi may adopt urban planning and development to alleviate urban disaster risks and disaster occurrences'.

Within the last four decades statistics have shown that disaster occurrences and their impact have been worsening; natural disasters have caused more than 3.3 million deaths and 2.3 trillion dollars in economic damages globally. Specifically, within the last three decades over 80% of developing countries have increasingly been impacted with aggregated disaster events casually affecting their development (Gecer, 2013, p.13). These effects are by products of global rapid urbanization that has resulted in land degradation, socio-economic poverty, global warming and many more trends which at large have resulted in the casual severity of natural disasters (RCC, 2011).

Schumacher, E.F. (1973), cited in Wamsler (2007) introduced a statement that forms the basis of most viable solutions to protecting individuals from disaster occurrences:

'Perhaps we cannot raise the winds. But each of us can put up the sail, so that when the wind comes we can catch it' – or, when it gets too strong, form wind breaks and cover the slopes.'-Schumacher, E.F. (1973)

The statement above clearly defines the need for urban planning and development as a basic tool for building resilience to the occurrence of natural disasters. Assche et al. (2014) define urban planning as a technical and political process involved with development. Thus, this entails activities like land use, planning permissions, protection and use of the environment. It further encompasses issues like consideration of public welfare in the design of the urban environment; living environment, air, water and infrastructure like transportation systems, communication and other vital networks. It is further argued that rather urban planning and development is an interdisciplinary field that majorly covers sectors like social sciences, engineering and design sciences (Mc Gill University; 2018).

Wamsler (2004) indicates that globally, over one billion people, mostly those that are settled in areas that are considered inhuman and dangerous, are the most acutely affected by the current worldwide rise occurrence in disasters. Disaster occurrences in the cities rather worsen the effects of the disaster compared to other environments. Often disasters will have unimaginable effects on those that live in communities that are poor or marginalized when they happen in cities in the developing world. The rate of urbanization in the developing countries and frequency of occurrence of disasters in urban areas cause years of development effort and labor to be devastated and eroded (Sanderson, 2000).

In 2015, the Third United Nations World Conference in Sendai-Japan adopted The Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030. Priority number three in the framework specifically outlines the need of implementing urban planning as a tool in building resilience to disasters (UNISDR, 2015). The priority outlines the need of investing in disasters risk reduction and precisely denotes that public and private investment in the prevention of disaster risks and reduction needs adoption and implementation of structural and non-structural measures. Structural and non-structural measures specifically imply the adoption of urban planning and development as a tool for building disaster resilience.

Purpose Statement

In 2015, over half of the 29 districts in Malawi were severely hit by floods resulting in destruction of the agricultural livelihood of the people. This occurrence left over 1.5 million individuals without food and over 336000 displaced with nowhere to live (World Bank, 2016). In 2017 national calendar, Malawi experienced a hunger disaster that followed the wide spread floods experienced in 2016 and over 6.5 million people were affected. In the national year 2018 a wide spread of flood occurrences had been experienced throughout the country. United Nations OCHA Report (2017) projected that due to the disasters that had continued to occur in early 2018 national year; over 836000 people would need food support in 2019 national calendar.

An interesting phenomenon in the flood occurrences in Malawi is the drastic change in disaster occurrence zones, as historically floods were deemed localized in the rural areas. Recently, the occurrence of these floods and in general natural disasters, has spread to urban areas of the country. In the 2018 rainy season, Davies (2018) reports of wide spread urban floods and storms in Malawi. This is one of the examples of wide spread disasters that occurred and affected lives of people in urban areas. In December 2017 and March 2018, Malawi's Department of Disaster Management Affairs (DoDMA) recorded and reported floods occurrence within Lilongwe City; the Capitol of Malawi. The disasters killed over 6 people, displaced 20000 and destroyed 12 houses in December 2017 and March 2018, the disaster occurrences displaced 1380 households leaving over 6500 individual's homeless (Davies, 2018). The situation is rhetorically similar to the causes of disasters in most parts of Africa, to be specific amongst the developing countries.

The common ground for the urban disaster occurrences in the developing countries, is considered to be lack of urban planning methodologies and encroachment of natural drainage areas by informal settlers within the cities. In 2017, the Minister responsible for disaster management in Malawi, ordered for demolition of informal settlements along the river banks of the capital city. Most of the townships within the city have faced reoccurrence of floods and mudslides which the minister condemned to be as a result of environmental degradation due to the infestation of informal settlements along the river banks (Davies, 2018).

A lot of questions originate from the preceding statements. What has the city management been doing in ensuring that urban planning and development is aligned to achieve structural and infrastructure development resilience to disaster occurrences? Should the country consider its urban planning and development strategies functional if disaster reoccurrences persist? These and many other unanswered questions highlight the need for urban planning and development in building disaster resilience in Malawi. It is the purpose of this study to lay out a foundation for study of the relationship between urban planning and development and building urban disasters resilience in the cities of Malawi and other neighboring countries.

Materials and Methods

The methodology presented below was used to come up with the desired outcomes of this paper as clearly highlighted in the purpose section above. Thus, the methodology helps the researchers to layout a clearly defined foundation of the current relationship between urban planning and development and urban disaster risks and occurrences resilience in Malawi focusing on its four cities.

Study Location

The research was conducted in Malawi with a special focus on the four cities; Lilongwe, Blantyre, Mzuzu and Zomba. Precisely the survey data used in this study was collected between August and December 2018; later entered into SPSS for analysis.

Population and sample selection

This study aims at establishing the role of urban planning towards realization of urban communities that are totally disaster resilient in the cities of Malawi. It is for this reason the population sample used in the study comprised of various urban and physical planners, land surveyors and other professionals responsible for urban development in the four cities of Malawi. This sample comprised of professionals from various sectors of stakeholders, both public and private, responsible for urban planning and development activities of cities in Malawi.

The sample was purposively and randomly selected. Thus, purposively the study was limited to include professionals in the field responsible with urban planning and development. A total of 100 randomly selected respondents were interviewed through google electronic questionnaires sent to them through emails.

Type of study

A descriptive cross-sectional study was employed in establishing the relationship of various variable in this paper. Thus, the study answers the question 'what is the current situation between urban planning and development and urban disaster resilience in the cities of Malawi'. And the answers are hence derived from the study of existing difference in the continued reoccurrences of disaster in the cities of Malawi.

The variables

A special conceptual framework was designed for this paper to realize its intended purpose and several variables were identified valuable to this course. The paper is centered on a discussion of independent, dependent, moderating and intervening variables with regards to the current relationship between urban planning and development and building urban disaster resilience.

The independent variable identified in this study was 'urban disaster resilience management actions' which could be moderated if the following things were done. Thus, if the following were carried out, the outcome or depend variable could be altered.

1. effective and redesigned urban planning and development policies
2. effective mainstreaming of local and national urban planning and disaster management policies
3. empowered operation capacity of city councils in terms of resources availability
4. well-coordinated and established relationships between urban planning and development officers and disaster management officials.

Intervening variables result in the alteration of intended outcomes between a relationship of independent and dependent variables. These rather help us explain the function of independent variables by explaining the role independent variables play in influencing the dependent variables. The intervening variables in this study were identified as levels of poor urban planning and development policy, poor mainstreaming of both local and national policies for development, and lack of capacity by city councils in Malawian cities.

Our dependent variable in this study was 'to establish the relationship that exists between urban planning and development and urban disaster risk resilience in the cities of Malawi.' The paper aimed at discussing the possible roles that urban planning and development has in enhancing adoption of urban disaster resilience. Therefore, primarily, as researchers our role was to establish how these dependent variables influence the independent variable. The clearly defined dependent variables were: availability of urban planning and development policies, existence of mainstreamed national and local policies in urban planning and disaster management and existence of positive and well developed relationships between urban planners and disaster management professionals.

Data collection

The data used in the study was purposively and randomly selected and analyzed using a software package, SPSS. Primary data collection methodology was employed in the study using questionnaires that were sent to the qualified respondents between August and December, 2018. The respondents were free to complete the questionnaires with the three month period and submit their completed questionnaire electronically as a google form.

Limitations of the study

One of major challenges faced was lack of commitment from a few of the participants such that new respondents had to be identified and interviewed electronically as per the design of the study. Additionally, Malawi currently does not have any professional bodies in the field of urban planning and development and disaster management. This meant the identification of participants had to be done through face to face

communication in all the four cities of Malawi. This led to financial hiccups that were eventually sorted out through support from various city council management in Malawi. It has to be noted that the limitations were controlled not to influence any outcome to be presented in this study.

The generalizability of the study

The results of this study are vital in many different ways, thus, to those in the academia and administration of both local and national institutions. Establishing the current relationship between urban planning and development and building disaster resilience in the cities of Malawi, lays out a foundation for further studies to several academicians in the field. Additionally, the paper forms a basis for review and design of several policies that govern the execution of various urban planning and development activities related to building urban disaster resilience in Malawi. It furthers puts out the foundation for development of new policies and standards to ensure maximum mainstreaming of local authority's and national policies towards realization of effective and efficient planning, development and urban disaster resilient cities. At large, the results may be usable in several neighboring countries that share similar characteristics with Malawi where the study was carried out.

Literature Review

Urbanization Patterns in Malawian cities

Data provides clear evidence that Malawi remains one of the fastest urbanizing countries in the world (UNDESA, 2014; NSO, 2019). A number of factors are attributed to the rapid urban population growth in Malawian cities with rural-urban migration and natural increases on top of the table. One of the most notable factors which contribute to the rapid urbanization in Malawi include but not limited to extension of urban boundaries which have led to reclassification hitherto rural populations as urban (Manda, 2013). It is clearly evident that urban planning-based solutions are rather a viable methodology in addressing the current recurrence of urban disasters in cities.

Kayuni and Tambulasi (2005) highlight a number of issues relating to urbanization growth Malawi. Of special interest is the fact that urbanization in Malawi is as a result of rapid urban migration of individuals. This refers to the process by which people migrate from rural to urban areas due to a number of pushing and pulling factors. Largely, the urbanization experienced in Malawi is rather due to rural-urban migrants in search for a good life in the cities as presented earlier. Statistically, the low rate of agricultural production and poverty are the pushing factors for the high rate of rural-urban migration. Climate change, overpopulation, and old-style farming methods have been argued to result in low turn and insufficient food production to meet household needs; forcing people to migrate into the cities.

The unplanned urbanization and rather uncontrolled settlement patterns (poor urban planning methodologies) have put pressure and worsened the situation by leading to uncontrolled land degradation; consequently, increase in the risk and occurrence of urban disaster (Gondwe et al., 2011). The consequences of the occurrence of urban disasters worsen due to the availability of informal settlements in most urban areas in developing countries like Malawi. Auclair et al. (2005) support the earlier statement by reporting that over 72% of African urban residents were living in slums as of 2001. The report adds that the shocking figure in least developed countries (LDCs) like Malawi is accompanied by severe infrastructural and development problems.

Urban Planning and Disaster Risk Occurrences, an Analytical Framework

Corruption of normal life and deviation from ordinary expectations of individuals and groups are the major results of disaster incidents. Several factors cause disaster risks and occurrences but these are majorly grouped into two; natural and anthropogenic. It is imperative to note that crucial negative effects of disasters on people, the environment and the economy are aggravated by human actions (Batuk et al., 2008). Urban and regional planning development play an important role in the mitigation stages of urban disaster risks and occurrences. Therefore, disaster risks and occurrences, whether natural or anthropogenic are mitigatable through the adoption of urban planning and development methodologies. This is attributable to the fact that urban planning is rather a multidisciplinary

field covering environmental management, infrastructural management and Geographical Information Systems (GIS) hence encompasses all the required components to address the issues related to disaster risks and occurrences (Godschalk, 2003).

In 2002, Kofi Annan, (the former UN Secretary General), highlighted the fact that it is rather impossible not to discuss issues regarding disasters as communities will always face natural hazards. He emphasized that today's disasters are frequently induced or rather exacerbated by human activities (Cascini et al., 2010). As never before, there is a dramatic level in the change of the natural environment due to human activities interfering with the atmosphere, the oceans, forest cover and natural pillars that have always made earth a livable home. Gencer (2013) adds that the interference is due to rural-urban migration resulting in clustering of individuals in cities around areas that naturally are prohibitive for settlement, consequently exposing themselves to disaster occurrences. Poor land use planning methodologies, environmental mismanagement and insufficient regulatory mechanisms have worsened the risks and aftereffects of disasters in urban areas (Wamsler, 2004).

Literature demonstrates that disaster management professionals have since perceived urban planning typically as an issue that deals with land use zoning and building regulations excluding any relations to the concept of risk reduction (Bahrainy, 1998). For years planning has been viewed as unaccommodating tool in attempting to resolve queries amongst low-income urban communities. Of late, planners have begun to recognize that urban disaster vulnerabilities incorporate more than the entirety of individual building and elements of infrastructure (Wamsler, 2004). Despite the negligence of professionals not showing the relationship between urban planning and disasters, a glance through the history of cities clearly asserts the correlation between urban planning and natural disasters.

Historically, one of the major roles of cities has been providing defense, rather not from disasters but against human threats from the outside termed '*protective city planning*' (Kopomaa, 1999). In 1970s, the scope changed to focusing on increased protection of urban areas employing physical and electronic surveillance methodologies in ensuring that the more inner city, man made threats were included, termed '*defensible space*' (Newman, 1972). Over the recent years the focus has gradually developed considering planning through the interrelationship of 'nature ecology

studies' and 'urban ecology' which has led to a clear definition of the compatibility between urban planning and the natural environment (Moudon, 1992). Most western countries over the period exceptionally adopted and implemented urban planning activities in the prevention of disasters. Japan and Scandinavia are clear examples of countries that have made it obvious to use urban planning activities as prevention methodology in the design of their cities. Velasquez et al. (1999) argues that the combination of disaster risk reduction methodology coupled with good urban planning have significantly led to reduction of vulnerability and risk of the masses in the western countries.

Pelling (2003) describes disasters as the reality of current city life despite the perception that urban areas are in control of benign physical environment. Most often the occurrence of disasters in the cities is triggered by a range of factors that influence people's decisions, resulting in low investment in planning safety and security features and hence substantially increased vulnerability. Population pressure in the cities results in development of seemingly well furnished infrastructures in disaster prone areas which rather have not incorporated technical safety support during their assembly. Additionally, most informal settlements in the cities have triggered the developers not to install safety features in fear of the law which could take its course in the near future; consequently, increasing the vulnerability of the areas (Rhyner, 2002). Environmental degradation resulting from the general process of expansion of the cities has further worsened the vulnerability of areas to disaster occurrences. The rapid transformation and exploitation of the natural environment has resulted in deforestation and accumulation of garbage as landfills. In low income settlement urban areas coupled with poor waste management, block drainage systems which further contribute to worsening of urban disaster vulnerability (Chardon, 2002). Globally, climate change effects have resulted in several adverse outcomes, directly increasing the frequency and severity of natural disasters. Urban areas being highly vulnerable have been impacted heavily by such adverse effects. Climate change has also had impact on rural-urban migration in developing countries as it has resulted in scarcity of rains and hence reduced agricultural productivity. As articulated earlier, the impact of non-economically viable urbanization in developing countries has left millions vulnerable to disaster occurrence (IPCC, 2001).

Demographically, developing countries like Malawi have the highest growth rate and experiencing the fastest urbanization growth which has led to creation of a new challenge for planning as most populations live closer or in areas which are prone to disaster hazards. Economically, the constructions in developing countries amongst the urban poor is an activity done by the informal sector hence it skips issues to deal with planning for safety and security in addition to being located in disaster prone areas (Sida, 2002). The other major challenge of the interrelationship between urban planning and disaster occurrence in developing countries relates to legislation and its enforcement by planning institutions. Centralized and separated disaster and urban planning institutions' inadequate enforcement of legislation has contributed to increased disaster vulnerability amongst urban poor (Ruskulis, 2002). Political interference in legislation enforcement by urban planning and disaster institutions is additionally a common trend in developing countries. Expert and professional advice has often been thrown out of consideration in fear of losing the popular vote amongst the urban poor (informal settlements) by political administrators worsening the disaster vulnerability conditions of such populations (Charvériat, 2000).

The interplay between urban planning and disaster occurrence is rather a complex phenomenon with a wide potential opportunities of integrated risk reduction and planning initiatives. Wamsler (2004) diagrammatically analyses the connection between urban planning and disaster occurrences by focusing on the role that integrated methodologies or initiatives have towards reducing urban disaster vulnerability. The initiatives are rather a complex structure as they consider demographics, climate change, economics, political influence and many other issues within the system.

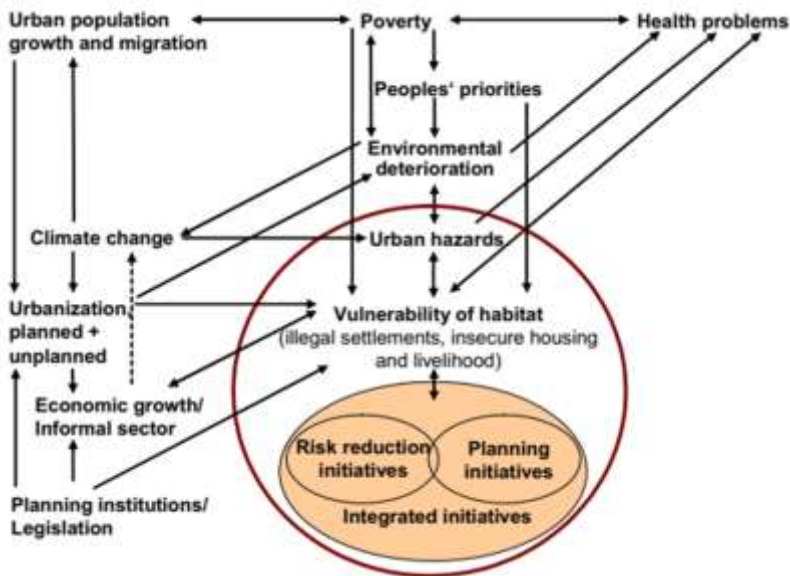


Figure 1: Complex System that shows the Connection between urban Planning and Disaster occurrences (Adapted from Wamsler, C. (2004) - Managing Urban Risk: Perceptions of Housing and Planning as a Tool for reducing Disaster Risk).

Kita (2017) has cited a number of factors which cities in Malawi face to invest in disaster risk reduction. The reasons that stand out include the conceptual challenge that has always considered disaster as a reactive process and the fact that urban areas over time have been neglected as disaster trends had been that disasters occur in the rural areas. Urban planning therefore, despite being a major component of all cities in Malawi has traditionally not been included as a vital tool to achieve disaster risk reduction. Recent disaster occurrences in urban areas and the influx of informal settlements in the cities of Malawi have raised the need to address the issue with most urgency. Tearfund (2005) adds that mainstreaming disaster risks and occurrences reduction into urban planning has to be integrated into the functional systems already running in the cities. Thus, this involves development of a proactive approach, one which shifts from the conventional and traditional urban planning towards a participatory planned framework covering urban environmental planning, defensible city, responsible architecture and urban disaster governance. This required shift will encourage urban planners to develop sense of ownership of disaster risk reduction and

boost communication relationship with other professionals (Wamsler, 2006).

Most cities in Malawi have singled out land use planning in urban areas as a regulatory framework that ironically has proved futile and resulting in increased vulnerability to disasters (Gondwe et al., 2017). Additionally, the land use planning in Malawian cities has been examined to be discriminatory in nature specifically to the low income residents which predisposes them to disaster or specifically floods vulnerabilities. The discriminatory nature of urban planning policies results in creation of formal and informal spaces; with informal spaces being neglected in cities planning activities. It becomes clearly evident that urban land use planning in Malawian Cities eliminates its capability to permeate both structural and non-structural means of disaster reduction. Urban land use planning enhances disaster reduction through regulation of urban physical spaces and guides the course of the future activities based on the stipulated guidelines (Ran and Nedovic-Budic, 2016). Characteristically, the discriminatory urban land planning policies have resulted in marginalization of informal spaces that occupy larger percentage of the city. Between 2011 and 2016, in Malawi, 68% of the urban land space was occupied by urban poor in informal housing structures which exposes them to occurrence of natural disasters as most of them are sub-standardly built (UN-Habitat, 2011a; Ubale et al., 2013, Colenbrader, 2016). These informal settlements, in addition to having inadequate infrastructures, do not have the social and economic capacity to enhance the urban poor's resilience to disasters (Ubale, et al., 2013; Amoako, 2016).

The recurrence of urban disaster occurrences in most parts of the Malawian cities over the past two years (Davies, 2018) clearly shows that urban land use planning strategy within the multi-sectoral urban disaster approach has failed to break the vicious cycle of disaster risks. In reality, the planning frameworks adopted are not well integrated into disaster management approaches as it still focuses on traditional and conventional methodologies of producing ordered spaces which in turn disregards the urban poor who cannot afford a luxurious life as per regulated urban spaces (Ran and Nedovic-Budic, 2016). Dowall and Clark (1996) describe urban planning policies as inflexible regulations that are not pro-poor and include the need to achieve the wellbeing of urban poor. The outcome is a tension that exists between contemporary planning theories and practice as authorities desire to produce well-ordered urban environments; and

eventually adopt urban planning frameworks that are rigid and do not address the needs of urban poor (Gencer, 2013).

Findings

The following discussion is based on the data collected from a sample population of 100 urban and physical planners, land surveyors and other professionals responsible for urban development in the four cities of Malawi; Blantyre, Lilongwe, Mzuzu and Zomba. The discussion aligns itself to the five pillars of a disaster resilient community and how these pillars relate to the historical and current situation of urban planning and development in the cities of Malawi. Thus, the results discussion focuses on disaster risk reduction (DRR) governance, risk and vulnerability assessment, community's knowledgeable and education about DRR, risk management capacity of communities and communities' preparedness and response capabilities in relation to urban planning and development.

Respondent's characteristics

The study registered a total number of 100 respondents of which 69 were males and 31 females. The southern region of Malawi, Blantyre City, contributed a larger number of participants to the study and it was followed by Lilongwe. 47% of the interviewed participants were urban planning professionals with the rest comprising of physical planners, land surveyors and other professionals within the field of urban planning and development. The findings also showed that a larger percentage of the participants in the study had been working for period between 6 and 10 years in their respective positions. The Table 1 below clearly presents the summary of the characteristic of the respondents interviewed in the study.

Table 1: Respondents characteristics by their sexual orientation

SEXUAL ORIENTATION	AGE (YRS)			ORIGIN				PROFESSION				YEARS OF SERVICE		
	0-25	26-50	Over 51	C	S	N	E	UP	PP	LS	Other	0-5	6-10	Over 11
MALE (69)	25	40	4	25	26	10	8	33	22	7	7	13	32	24
FEMALE (31)	14	16	1	5	12	9	5	14	13	0	4	6	19	6
TOTAL	39	56	5	30	38	19	13	47	35	7	11	19	51	30
C: Central				UP: Urban Planner										
S: Southern				PP: Physical Planner										
N: Northern				LS: Land Surveyor										
E: Eastern				Other: Urban planning professional										

In addition to the characteristics above, 99% of the participants in the study indicated that they were aware of what urban DRR and resilience was and how their field would be used to realize urban disaster resilient cities. When further asked if they had employed environmental designs, relocation, and infrastructural designs towards building urban communities resilient to adverse impacts, a total of 89% of the respondents indicated that they had done so in their career tenure. Thus, the professionals indicated that towards realization of their skills in urban planning and development; they had both used their skills to achieve scenic beauty, resettlement or relocate individuals to allow natural drainage flow and adopted infrastructure measure to realize resilient of communities.

DRR governance and urban planning and development

The purpose of this section of the questionnaire was to establish whether community leaders (city councils, stakeholders and the government) are committed to DRR by employing urban planning and development methods. Further, the section asked whether apart from commitment displayed by these community leaders; there was effectiveness and efficiency emanating from their actions towards realization of communities that are free from disaster risks and occurrences. Thus, five questions pertaining to the earlier mentioned areas were asked.

The urban planning and development professionals were firstly asked to comment on their involvement and commitment in DRR through urban planning. Concurrently they had to give an evaluation on commitment of same from stakeholders in the field and the government at large. The results obtained showed that 18% of the respondents in the study totally disagreed that community leaders and urban planners are committed to their roles in addressing the concept of adoption of urban planning as a disaster risk reduction and management measure. 72% of the respondents indicated that there was noticeable limited level of commitment by the leadership in the field of urban planning and Disaster Risk Reduction Management (DRRM). The remaining 10% of the respondents highlighted that commitment was clearly noticeable though several challenges were vital to be rectified to ensure the system delivers effective and efficient results.

The section further established that lack of commitment in adoption of the DRRM through urban planning is attributable to the failure of adequate right to awareness and advocacy on how urban planning is vital towards DRRM. 86% of the respondents clearly indicated that communities and at large some leadership is not aware of the role urban planning and development towards DRRM and worse still there are no recognizable efforts by relevant stakeholders to advocate it.

Another important finding in the study dealt with integration of urban planning and development with national and city council level development goals and access to funding and partnership for DRRM activities through urban planning. The results obtained from the respondents clearly showed that there was limited level integration between urban planning and development and DRRM. Additionally, there was a clearly indication that there were no readily available funds and long-term partnerships in this field. Figure 2 and Figure 3 below illustrate the results obtained from the respondents.

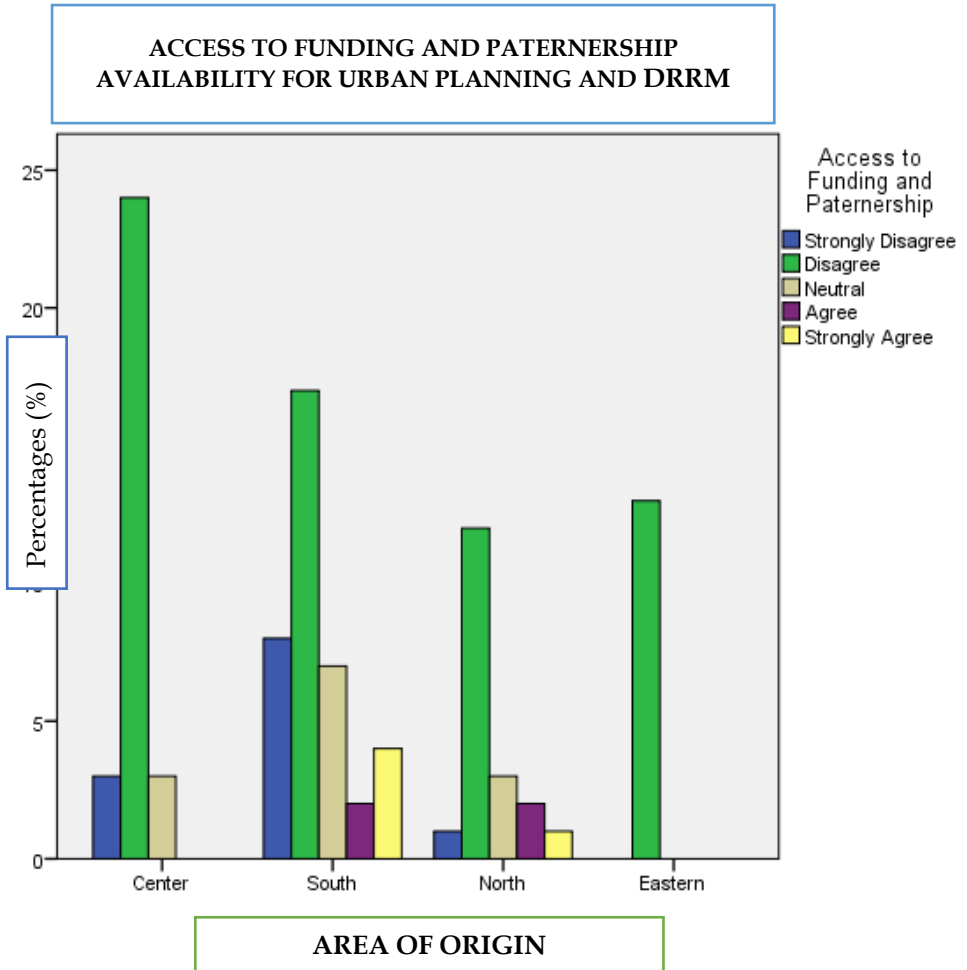


Figure 2: Surveyed respondents' responses on access to funding and availability of partnerships.

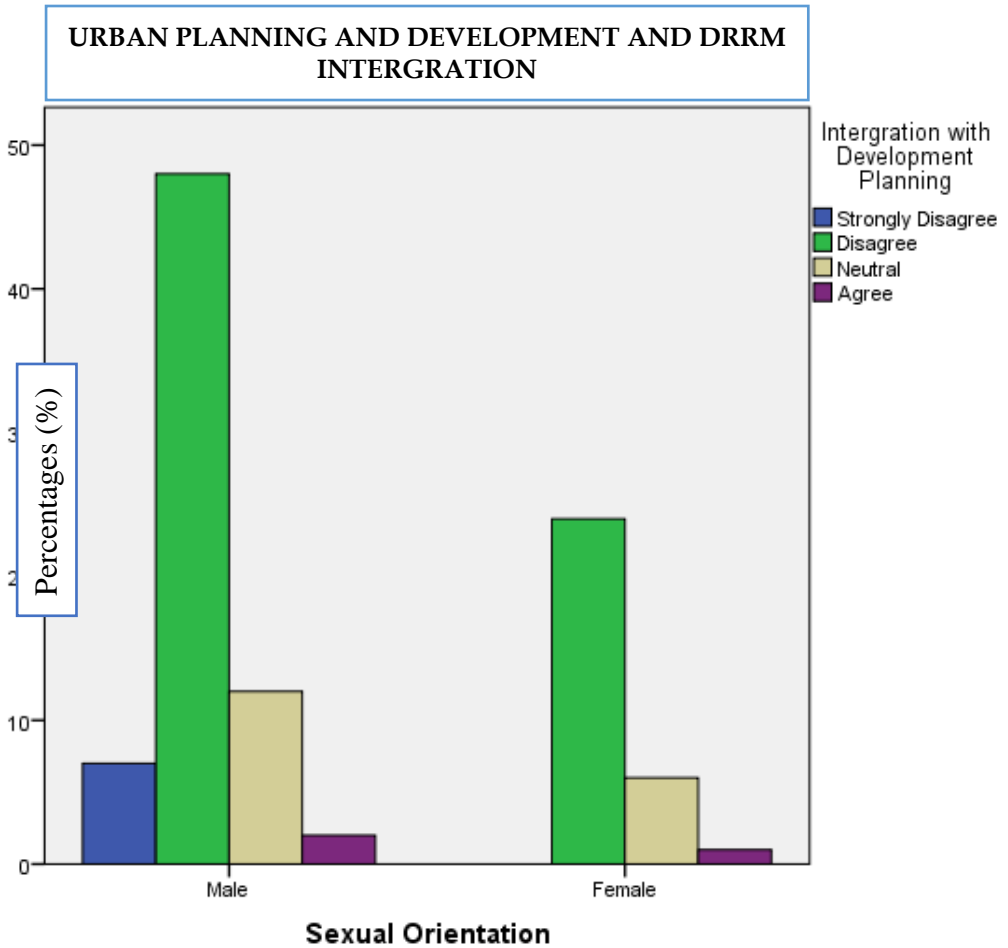


Figure 3: Surveyed respondents' responses on integration of urban planning and development and DRRM

Urban planning in disaster risk and vulnerability assessments

The section asked the respondents involved in the survey to comment on whether the cities in Malawi grow within them adoption of urban planning and development as a vital tool to ascertain disaster risks and occurrences. The results obtained when the professionals were asked questions as **Table 2** below demonstrates, it was clear that currently

Malawian cities exist in an environment that is at a greater risk of disaster risks due to non-availability of risk and vulnerability assessments. The questions were all about the existences of the sections outlined in **Table 2** supported by urban planning and development to achieve or realize communities that are resilient from disaster risks and occurrences. The **Table 2** indicates that a larger percentage of the respondents surveyed disagree to the fact that there is existence risk and vulnerability assessments implemented through urban planning and development. It is further to outline that those that indicated of existence of some form of limited social protection urban planning, infrastructure, land use planning and operation in emergency services were grouped as a neutral group. It was further noted that their answers were inclusive of a limited minority of rich urban areas.

Table 2: Capacity of Urban Communities in Risk Management and Vulnerability Reduction

Components of risk and vulnerability assessments	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree	TOTAL
Availability of Social Protection	63	33	2	1	1	100
Availability Protection of Infrastructure	73	15	8	3	1	100
Land Use Planning Capacity	54	32	2	12	0	100
Operation of Services in Emergency	68	28	4	0	0	100

Communities' knowledge and education on urban planning and DRR

To the three questions: were there public awareness campaigns to promote urban planning as a disaster reduction measure amongst the communities; were there formal education and training in the cities of Malawi specifically tailored to promote urban planning and development for DRRM, and are there identifiable community cultural, attitudes and motivation that embrace the use of urban planning and development in DRRM; the answers from the surveyed professionals clearly showed lacking of such. A larger percentage of the respondents either totally denied knowledge of existence of activities in the area mentioned earlier or expressed that most programs would only run after a disaster occurrence and there was no sustainability of such projects. The **Table 3**

below clearly demonstrate the results obtained in the survey. Over 80% of the participants when asked each of the questions independently clearly disagreed to the availability of such activities or programs.

Table 3: Measure of Knowledge and Education on urban planning as tool in DRRM

Knowledge and Education on urban planning as tool in DRRM	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree	TOTAL
Public Awareness and Knowledge	41	44	9	5	1	100
Education and Training	45	35	5	13	2	100
Culture, Attitude and Motivation	41	58	1	0	0	100

Communities’ capabilities in preparedness and response to disaster through urban planning and development

90% of the respondents disagreed that urban communities in Malawi have ever integrated urban planning activities into development agenda and this originates from the lack of leadership commitment and insufficient and ineffective legal and administrative laws. This renders it difficult for communities which cannot manage their own development to incorporate risk management and vulnerability reduction methodologies because they have no foundation to build the preparedness and response capabilities. **Figure 4** below shows that respondents concluded that weak organization capacities and coordination, unavailability of early warning systems, contingency plans, emergency resources infrastructure and passive emergency response and recovery completely weaken urban communities’ adoption of urban planning and development to enhance disaster preparedness and response capabilities.

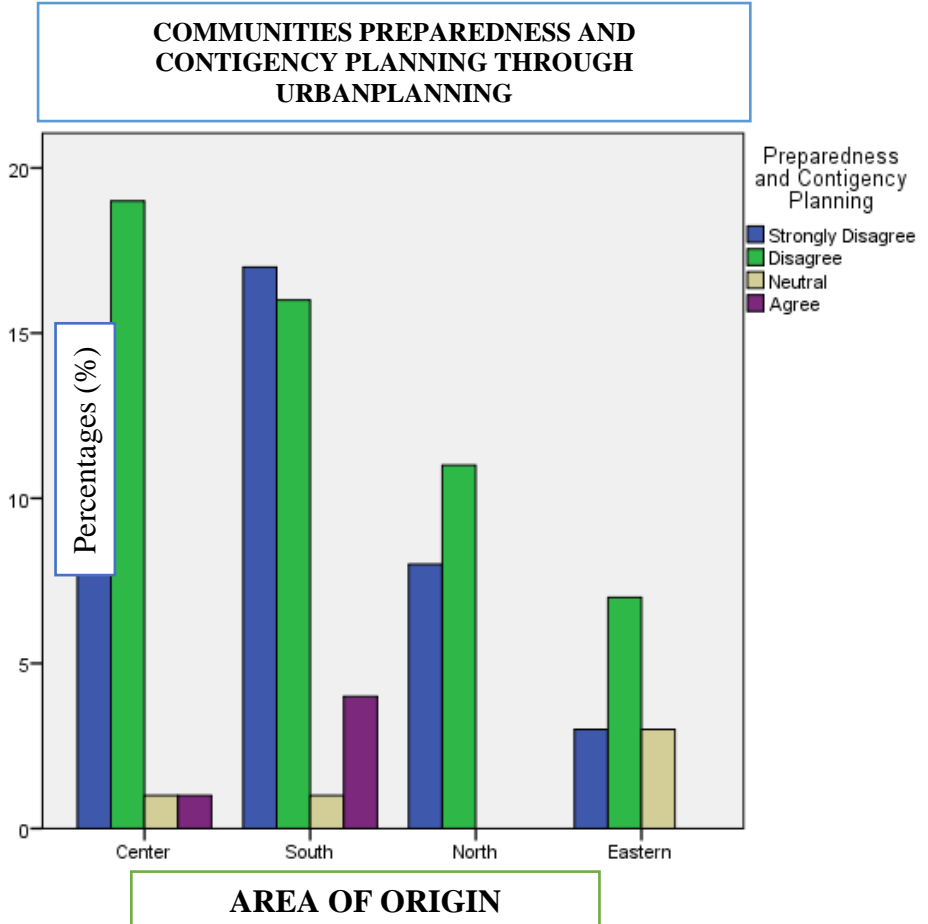


Figure 4: Professionals thoughts on communities' adoption of urban planning for disaster preparedness and contingency planning

Discussion

A number of common shortfalls in all the cities are seen to be causal to the occurrence of disasters. Governance, legal frameworks, and incapability are some of the major reasons discussed contributing to the vulnerability of these cities to disaster risks and occurrences. It is unquestionably no paradox that urban planning activities aimed at developing urban areas have proven futile due to the several mentioned factors as presented in the result section. Currently, urban planning globally stands out to be one of the most vital tools, not only in achieving economic growth and infrastructural development, but also acts as means for ensuring that urban settlements are safe and secure from vulnerabilities of disasters. It is therefore not very surprising that the occurrence of urban disasters over the recent years has been on the rise in Malawian cities due to the inefficiencies discussed above. It is rather not erroneous to conclude that these inefficiencies have resulted in the accumulation of disaster risks and occurrences as evident today in urban areas throughout the cities in Malawi.

One of the major challenges in the adoption and integration of disaster risks into urban land use planning globally is the failure of building consensus amongst stakeholders (Asian Development Bank, 2016). Particularly, this focuses on the failure of gaining the support of decision makers to adopt land use policies and investment directed at reduction and elimination of disaster risks and occurrences. The reason behind this lack of commitment from these stakeholders lies in the fact that they are afraid of adopting policies which may place additional economic and regulatory requirements. More often, the fear to panic interest groups such as land developers and property owners and important others, extend the reduction of the value of their land and assets. It is therefore not surprising that results from the administered questionnaires indicates that 70 % of respondents believe that until now, Malawian cities lack committed, effective and efficient governance to integrate urban planning activities into DRR and management.

Urban risk and vulnerability assessment present one of the most flexible approach which cities can adopt to identify feasible methodologies which seek to strengthen coherence and consensus in how cities can plan for natural disasters and climate change (World Bank, 2016). Literature on urban planning and development indicates that urban

resilience can only be built through continuous reinforcement of three pillars of risk assessments of urban settlements: hazard impact assessment, an institutional assessment and a socioeconomic assessment. With available functional legal framework and financial support, the combination of the three pillars above has yielded results in the reduction of urban disaster risks and occurrences.

Asian Development Bank (2016) highlights the need for urban plans to incorporate knowledge of the potential effects of disasters triggered by hazards to ensure that the disaster risks within cities are easily addressed through risk-sensitive development and/or redevelopment policies, development control-oriented instruments and DRR affiliated public investments. Adopting measures which incorporate urban risks and vulnerability assessments creates confidence among investors and the citizens, and in turn, encourages risk informed private investments which further enhances the overall resilience of cities (Manda, 2014).

UN Habitat (2011a) confirms accumulation of slums and informal settlements in disaster prone areas in all the cities in Malawi. The findings from the respondents in this section of the questionnaire consequently defends the same. One of the prime factors that determines adoption of risk assessment methodologies within a setting is commitment by its leaders. Earlier it was established that despite several efforts, legal and administrative frameworks, being enforced; Malawian cities have nearly negligible commitment of its community leaders in ensuring that DRR and management are functionally incorporated into urban planning and development plans. It is not surprising therefore that there are very minimal, rather almost negligible, efforts in adopting risk and vulnerability assessments through urban planning and development in the cities of Malawi. This is clearly evident through the continued and worsening reoccurrences of urban disasters throughout the cities and most semi-urban areas close to cities or with functionality as town assembly as Manda (2014) denotes for Karonga Township

Disaster risks and occurrence management requires several methods to be achieved through which designed systems and communities are able to respond to what happens, monitor the situation, learn from what happened, and anticipate what is likely to occur in the near future (Masys, 2015). This includes adopting engineering (urban planning inclusive) and management control methodologies (timing, financial, knowledge, and preparedness). Despite the fact that urban disaster risks and occurrences

management is a two in all system, management control forms the pivot of the two with knowledge management being the core of the methodologies (Hollnagel, 2015). Knowledgeability of the communities on engineering and management control methods forms the core of disaster management process basically in two ways. Firstly, communities will easily adopt methods they know and secondly enhances resilience through support of methodologies outlined for specific communities.

One of the respondents to the questionnaires bemoans community's lack of knowledge in adopting urban planning as a disaster risk reduction and management tool due to insufficient information which leaves them misunderstanding of the need of incorporating the plans outlined by cities in their development. The respondent explains as quoted below:

"Throughout my experience in city assembly's physical planning department, planners have always been involved in the production of layout plans for relocation centers as part of resettlement action plan to safeguard communities from disasters. Often these relocation sites are identified together with community leaders who surrender an area of interest. The challenge comes in when community members identify the area as very far from the main road or other main activities, making them less cost effective. The communities are often reluctant to relocate based on social and cultural factors. There is greater need therefore for civic education, comprehensive planning which incorporates the element of DRR and management from the onset and adoption of innovative technologies which would safeguard human settlements."

To ensure that DRR and management is successfully adopted in our communities, it is vital to employ urban planning as a tool for increasing the capability of urban communities to manage and reduce disaster risk and vulnerability. This is in the view that most of the infrastructure in urban settlements within the cities of Malawi are belt without hazard mitigation through urban planning which makes the settlement areas vulnerable to occurrence of disasters. UN-Habitat Report (2011a) also testifies that urban communities are highly vulnerable to occurrence of disasters due to two reasons: unplanned crowded urban settlements and deliberate negligence by construction of settlements in historically prohibited disaster-prone areas. The clear impact of disasters in most parts of country's urban areas within the government years 2016 through 2018 and failure of the communities to recover from the impact of the disaster occurrences, clearly vindicates the lack of preparedness and incapability of these urban communities (Davies, 2018).

Conclusions and recommendations

Conclusion

It is clear from the results and discussion above that several factors have accumulatively resulted into the current wide spread and reoccurrence of disasters in urban areas in Malawi. Urbanization, uncontrolled and unplanned escalation of informal settlements form the cornerstone of the continued worsening of the reoccurrences of urban disasters. Informal settlements in most of the cities and towns of Malawi are sidelined when it comes to provision of basic urban services. This situation further worsens the vulnerability of the areas which often are located in areas that are naturally prohibitive for settlement; disaster prone locations.

The informality of areas in the urban areas coupled with rapid urban population growth and non-availability or ineffective and inefficient enforcement of legal and administrative laws further worsen the situation in urban areas. Since the communities within the informal settlements are unplanned and do not abide by any legal and administrative laws, land distribution is solely in the hands of local chiefs and community members. The exorbitant population growth in these informal settlements has resulted in overcrowding of the areas and the continued encroachment of areas that were meant to be natural drainage hence worsening the occurrence of disasters due to rapid environmental degradation and deforestation. The infrastructure in these urban slums is constructed from substandard materials and without any concept of disaster resilience. This emanates from the government's failure to ensure that urban development in the country is sustainable and adopts resilient urban planning methodology.

It is not erroneous to conclude that the current occurrence of urban disasters in Malawi is an after effect of poor urban planning from earlier mentioned factors like uncontrolled urban growth and non-availability and lack of enforcement of laws to govern urban development. Additionally, disaster risk reduction and management require integration of multiple methodologies and inclusion of all stakeholders. Failure by the government and city assemblies to integrate urban planning and development with other methods at all stakeholder levels in DRR and Management has resulted in the outcome evident today. Most cities have well developed plans which exclude urban prone areas and have designs

that may withstand disaster occurrences but non-involvement of vital stakeholders and the general public renders them a failure.

Recommendations

It is vital to note that as the paper was being written a number of issues that have rendered DRRM a challenge have started receiving the needed attention though adoption of urban planning as a perfect tool in DRRM remains a problem to be addressed. The department of disaster management affairs (DoDMA) in conjunction with environmental affairs department (EAD) and city and town assemblies or councils have taken DRR to be the core solution and not disaster management as previously done. Despite the availability of national and local legal and administrative laws on DRRM, urban planners in Malawi still stand a long way in having legal mandate to execute tasks directly related to building resilience of communities. It is based on conclusion that the following recommendations are made.

DRRM through urban planning and other methodologies requires that the communities are integral in the decision-making process. Public knowledgeability and continuous civic education on the role that urban planning and development plays in building disaster resilience must be well-known to the community members. Communities that do not know the need of urban plans and restrictions made in the plan will likely render the execution of the planning impossible. Secondly, it is vital to ensure that all the cities and town assemblies are furnished with new functional regulations that guide infrastructure and other vital development. All essential professionals responsible for execution of activities such land surveying, physical planning and urban planning have also to be trained on the need of integrating DRRM into their work.

One of the problems resulting into rapid degradation of informal settlements is overcrowding of the areas due to continued urbanization. It is vital that local leaders have to be trained in adopting urban planning as tool in DRRM, as currently growth of urban areas is controlled by such individuals. Redistribution of land in most informal settlements in Malawi is through traditional means or customary land management system as city assemblies have less functional regulations and lack enforcement prowess to execute the tasks. Training local leaders and equipping them with urban planning skills with support from the respective assemblies

would result in significant reduction of vulnerability of communities and frequency of disaster risks and occurrences within informal settlements.

Several cities and towns in Malawi lack the capacity of executing outlined plans due to insufficiency of resources and unavailability of funds. Integration of stakeholders in executing DRRM activities within Malawi has the capacity to reduce current reoccurrence of disasters in urban areas. Various stakeholders work within the DRRM sector but time and again act individually in executing their projects. Throughout Malawi, organization like The World Bank, Red Cross Society, UNDP, UN-Habitat and several other non-governmental organizations have over the years executed several projects within DRRM sector all over Malawi. Most of these projects have been executed within districts or cities and focusing on either preparedness and response or management of the after effects of disaster occurrence.

Urban planning professionals have often been excluded in these activities and only considered as individuals responsible for production of layout of plans for urban development or reallocation. Only if these professionals are involved in DRRM strategies, the organizations implementing such programmes will not have the capacity of producing urban plans or layouts that incorporate resilience characteristics of urban areas. It is therefore paramount that organizations working in the DRRM extend their hand to incorporate urban planning professionals and not only consider engineers and disaster management professionals. This integration will be cost effective and productive as most development activities will rather be proactively addressing resilience characteristics of the communities and will ensure that resources are shared as well.

Acknowledgements

The authors, while assuming the whole responsibility for the contents of the documents, sincerely extend their gratitude to Mr. Obvious Mtaja Nyirenda, Mr. Emmanuel R. Mahinyama and Mrs. Modester Chunda working with the Department of Urban and Physical Planning at Lilongwe City Council, whose support in the data collection process of the paper is typically ineffable. To Associate Professors Örgen Akman and Vehbi Başer, always grateful for your support. Professor Kemal Aydin, Mr. Allan Mkandawire and Mr. Yohane Phiri, this was exceptionally difficult but in unity we did it.

Kaynakça

- Amoako, C. (2016). Brutal presence or convenient absence. The role of the state in politics of flooding in informal Accra. *Ghana. Geoforum* 77. 5-16.
- Asian Development Bank (ADB) (2016). Reducing disaster risk by managing urban land use. *Guidance Notes for Urban Planners*. ADB, Philippines.
- Assche K., Duineveld M. and Beunen, R. (2014) Power and contingency in planning. *Environment and Planning A*, 46 (10), 2385 – 2400.
- Auclair C., Global Urban Observatory and UN-Habitat (2005). Urbanization challenges in sub-Saharan Africa. *European Commission/UN-Habitat Regional Workshop on Urbanization Challenges in Africa*. Nairobi, Kenya.
- Bahrainy, H. (1998) Urban Planning and design in a seismic-prone region. *Journal of Urban Planning and Development*, 129(3), 140-160.
- Batuk F., Şengezer B., and Emem O., (2008). Relations between disaster management, Urban planning and NSDI. *The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences*. 37(B8). Beijing 2008.
- Bull-Kamanga, L., Diagne, K., Lavell, A., Leon, E., Lerise, F., MacGregor, H., Maskrey, A., Meshack, M.,...Yitambe, A. (2003) From everyday hazards to disasters: the accumulation of risk in urban areas. *Environment and Urbanization*, 15(1), 193-203.
- Cascini L., Bonnard C., Corominas J., Jibson R., and Montero-Olarte J., (2010). *Landslide hazard and risk zoning for urban planning and development*. [Accessed Online] citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.457.1151&rep=rep1.
- Chardon, A. (2002) *Un Enfoque geográfico de la vulnerabilidad en zonas urbanas expuestas a Amenazas Naturales*. Manizales, Universidad Nacional de Colombia.
- Charvériat, C. (2000) *Natural disasters in Latin America and the Caribbean: an overview of risk*. Working paper 434, Washington DC, Inter-American Development Bank.
- Colenbrander, S., (2016). *Cities as engines of economic growth. The case for providing basic infrastructure and services in urban areas*. IIED Working Paper, IIED, London.
- Danan G., Gerland P., Pelletier F., and Cohen B. (2015). *Risks of exposure and vulnerability to natural disasters at the city level: A Global Overview*. Department of Economic and Social Affairs Population Division, Technical Paper No. 2015/2. United Nations.
- Davies R., (2018). *Malawi – floods in central and southern regions affect 2,000*. Flood list 2018.
- Dowall D. E., and Clark, G., (1996). *Urban management and land: A framework for reforming urban land policies in developing countries*. Urban management

- programme, policy paper series; UMPP no. 7. Washington, D.C.: The World Bank., 8-48.
- Gencer E. (2013). The interplay between urban development, vulnerability, and risk management, *Mediterranean Studies*, 7(2), Springer-Verlag, Berlin, 7-43.
- GOAL (2015). *Toolkit for measuring community disaster resilience*. Guidance Manual. United Kingdom.
- Godschalk, R., (2003) Urban Hazard Mitigation: Creating Resilient Cities. *Natural Hazards Review*, 4(3). 136–143.
- Gondwe J., Feng G., and Ayenagbo K (2011). *Planning for sustainability in Malawian cities: A conceptual analysis of the missing links*. *International Journal of Human Sciences* [Online]. Available: <http://www.insanbilimleri.com/en>
- Gondwe, J., Feng, G.G. and Ayenagbo, K. (2011). Planning for sustainability in Malawian cities: A conceptual analysis of the missing links”, *International Journal of Human Sciences* [Online]. 8(2).
- Gondwe, J., Manda, M., and Kamlomo, D. (2017). Discriminatory land use planning and flood risk management in Karonga Town, Malawi. *Journal of Human Sciences*, 14(4), 3343-3355.
- Government of Malawi (2010). *Malawi national disaster risk reduction framework 2010-2015*. Capital Hill, Lilongwe, Malawi.
- Government of Malawi (2015). *Ministry of lands, housing and urban development: Malawi Habitat III Report*. Lilongwe, Malawi.
- Hollnagel E. (2015). *Disaster management, control, and resilience*. Springer International Publishing, Switzerland.
- IPCC (2001) *Climate change 2001: Impacts, adaptation, and vulnerability*. GRID Aewndal
- Kayuni H. M. and Tambulasi R. I.C., (2005). *Urbanization, environment and development in Africa. What does a commitment to environment and development imply for urban centers in Malawi?* Sustainability Institute, United Kingdom.
- Kita S. M., (2017). Urban vulnerability, disaster risk reduction and resettlement in Mzuzu city, Malawi. *International Journal of Disaster Risk Reduction* 22 (2017) 158–166. Available: www.elsevier.com/locate/ijdr.
- Kopomaa, T. (1999) *Constructing and preparing the city for crisis – Before and after: (Re) view of some Finnish and international cases*. Helsinki, unpublished conference paper.
- Manda, M. (2013). *Government of Malawi, Ministry of lands and Housing: Situation of Urbanization in Malawi Report*. Consultancy services to prepare a national urban policy framework, Malawi 2013.
- Manda, M. (2014). Where there is no local government: addressing disaster risk reduction in a small town in Malawi. *Environment & Urbanisation*, 26(2), 586–599.

- Masys A. (2015). *Lecture notes in social networks. Disaster management: enabling resilience*. Springer International Publishing, Switzerland.
- McGill University (2018). *What is urban planning? School of Urban Planning*. Original Archive January 2008. [Online] Accessed in May 2018.
- Mkula C., (2014). *Urban disasters: A challenge to planning in Malawi*. Urban Africa.net News, 04th July, 2014.
- Moudon, A. (1992) A catholic approach to organizing what urban designers should know. *Journal of Planning Literature*, 6(4), 332-349.
- National Statistical Offices (NSO), (2008). *Malawi housing and population survey*. Zomba, Malawi.
- Newman, O. (1972) *Defensible space: crime prevention through urban design*. New York, Macmillan.
- Pelling M., (2003). *The vulnerability of cities: Natural disasters and social resilience*. Earthscan Publications Ltd, London.
- Ran, J., and Nedovic-Budic, Z. (2016). Integrating spatial planning and flood risk management. A new conceptual framework spatially integrating policy infrastructure. *Computers, Environment and Urban Systems*, 57, 68-79.
- Regional Consultative Committee on Disaster Management (RCC) (2011). *Promoting use of disaster risk information in land-use planning*. USAID, AusAID, and RCC Secretariat 2015.
- Rhyner, K. (2002) *Disaster prevention: Are we really trying?* Basin news, 23, 2-5.
- Ruskulis, O. (2002) Developing processes for improving disaster mitigation of the urban poor. *basin news*, 23, 8-10.
- Sanderson, D. (2000) Cities, disasters and livelihoods. *Environment and Urbanization*, 12(2), 93-102.
- Sida (2002). *Towards an Urban World*. Stockholm, Sida.
- Tearfund R. (2005) *Mainstreaming disaster risk reduction: A tool for development organisations*. Tearfund, Teddington.
- The World Bank (2011). *Understanding urban risk: An approach for assessing disaster and climate risk in cities*. Urban Development & Local Government Unit Finance, Economics and Urban Department. The World Bank
- The World Bank (2016). *Reviving flood-ravaged livelihoods in Malawi*. IDA/IBRD World Bank.
- Ubale, M.Y., Wee, T and Martin, D. (2013). An appraisal of informal sector and how it flooded residential property market in Nigeria. *Journal of Business Administration and Education*. 4(1), 17-34.
- UN World Urban Prospectus, (2014), World urbanization Prospectus Highlights. Department of Economic and Social Affairs, United Nations.
- UN World Urban Prospectus, (2017), "World urbanization Prospectus Highlights," Department of Economic and Social Affairs, United Nations.

- UNDP (2017). *Human development index reports 2017*. [Online] Accessed from <http://hdr.undp.org/en>
- UN-HABITAT (2011a), Malawi urban profile report for Lilongwe, Blantyre, Zomba and Mzuzu. *Regional and Technical Cooperation Division-UN/Habitat*. Nairobi, Kenya.
- UN-HABITAT (2011b). Infrastructure for economic development and poverty reduction in Africa. *The Global Urban Economic Dialogue Series. Regional and Technical Cooperation Division-UN/Habitat*. Nairobi, Kenya.
- UN-Habitat. (2010). Malawi urban housing sector profile. *Regional and Technical Cooperation Division-UN/Habitat*. Nairobi, Kenya.
- UNISDR (2005). *Hyogo framework for action 2005-2015: Building the resilience of nations and communities to disasters*. [Online] Accessed from www.unisdr.org/wcdr
- UNISDR (2015). *Sendai framework for disaster risk reduction 2015-2030*. Sendai, Japan 2015.
- United Nations Development Programme (2015). *Human development report 2015*. [online] Accessed from <http://hdr.undp.org/en>
- United Nations OCHA Report (2017). MALAWI-Vulnerability assessment committee results 2017. *SADC/VAC, Humanitarian Partners, FEWSNET, WFP, FAO, 2017*.
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs (UNDESA), Population Division (2014). *World urbanization prospects: The 2014 revision, highlights* (ST/ESA/SER.A/352).
- Velasquez, G., Uitto J., Wisner B., Takahashi S. (1999) A new approach to disaster mitigation and planning in mega-cities". In: (Inoguchi, T. ed.) *Cities and the environment*, 161-184, Tokyo, The United Nations University Press.
- Wamsler, C. (2004). Managing urban risk: perceptions of housing and planning as a tool for reducing disaster risk. *Global Built Environmental Review*, 4(2), 11-28.
- Wamsler, C. (2006). Mainstreaming risk reduction in urban planning and housing: a challenge for international aid organizations. *Disasters* 30(2), 151-77.
- Wamsler, C. (2007). *Managing urban disaster risk: Analysis and adaptation frameworks for integrated settlement development programming for the urban poor*. Lund University, HDM Publishers, Sweden.



Kentlerde İklim Değişikliğine Uyum ve Ekonomik Boyutu

Çiğdem Tuğaç
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
cigdemtugac@gmail.com

Öz

Küresel düzeyde, kentleşme olgusu hızlı bir biçimde gerçekleşmektedir. Kentlerin nüfusları artarken; enerji ve doğal kaynak kullanım miktarları da önemli derecede yükselmiştir. İklim değişikliğine neden olan sera gazı emisyonları büyük oranda kentlerde gerçekleştirilen insan faaliyetleri sonucunda ortaya çıkmaktadır. Kentlerde sadece sera gazı emisyonlarına kaynaklık eden unsurların azaltılması değil, aynı zamanda iklim değişikliğinden kaynaklanan etkilere uyum sağlanması da önemle ele alınması gereken bir husustur. İklim değişikliğine uyum konusunun ve ekonomik boyutunun incelenmesi gereklidir.

Bu çalışmanın amacı, kentlerde iklim değişikliğine uyumun, ekonomik boyutu ile bir arada değerlendirilmesidir. Çalışma kapsamında kentlerde iklim değişikliğinin etkileri irdelenerek; uyum faaliyetlerinin maliyeti ve finansman kaynakları ele alınmıştır. Çalışmada iklim değişikliğine uyum konusundaki başarılı kentsel uygulamaların, iklim değişikliği bağlamında daha düşük maliyetler ortaya çıkmasına ve yerel ekonomiyi geliştirmeye dönük faydaları olacağı sonuçları elde edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İklim değişikliği, uyum, kent, ekonomi, sürdürülebilir kalkınma



Adaptation to Climate Change in Cities and Its Economic Dimension

Çiğdem Tuğaç
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

Abstract

Today, urbanization is taking place rapidly on a global level. While the population of cities has increased, the amount of energy and natural resource use has increased significantly. Greenhouse gas emissions, which cause climate change, are mostly caused by human activities in cities. In cities, not only the reduction of greenhouse gas emissions, but also adaptation to the effects of climate change is a matter that needs to be addressed. It is very important to address the issue of adaptation to climate change with its economic dimension.

The aim of this study is to evaluate the adaptation to climate change in cities together with its economic dimension. Within the scope of the study, the effects of climate change in cities, cost of adaptation activities and financing sources are examined. In this study, it is concluded that successful urban practices in adapting to climate change will have benefits for lower costs in the context of climate change and improving local economy.

Keywords: *Climate change, adaptation, city, economy, sustainable development*

Giriş

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yoğunlaşan fosil yakıt ve enerji tüketimi beraberinde atmosferdeki sera gazı miktarındaki yükselmeye koşut olarak iklim değişikliği sorununu ortaya çıkartmıştır. Fosil yakıt kullanımının aşırı miktarda olmasının yanı sıra, sera gazlarının atmosferdeki doğal sınırlarının aşılmasına neden olan diğer faktörler ise; tarım alanı elde etmek için orman alanlarının yok edilmesi, hızlı kentleşme ve hızlı nüfus artışı yaşanması, elektrik ve ısı üretimi ve sanayileşmedir (Atabay, Karasu ve Koca, 2014, s.12, Başoğlu, 2014, s.176; NASA, 2019). Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (*Intergovernmental Panel on Climate Change- IPCC*) hazırladığı İklim Değişikliği 5. Değerlendirme Raporu'nda ve yine IPCC'nin 1,5 Derece (°C) Küresel Isınma Özel Raporu'nda iklim değişikliğinin etkisi ile aşırı hava olaylarının ve afetlerin meydana geldiği vurgulanmaktadır. IPCC'nin yapmış olduğu projeksiyonlar, bu eğilimin artarak devam edeceğini bilimsel kanıtlarıyla ortaya koymaktadır (IPCC SR1.5, 2018; IPCC AR5-WGII, 2014).

İklim değişikliğinin olumsuz etkilerinin ortaya çıkartacağı en önemli sonuçlardan biri; söz konusu aşırı hava olayları ve afetler nedeniyle gittikçe kıtlaşan kaynaklar üzerinde ortaya çıkabilecek çatışma ihtimalidir. Bu durum özellikle Birleşmiş Milletler (BM) tarafından iklim değişikliği ile ilişkili güvenlik risklerinin ve söz konusu risklere kaynaklık eden kentlerin birlikte ele alınmasına neden olmaktadır ve BM tarafından iklim değişikliği, tehditleri çoğaltan bir unsur olarak değerlendirilmektedir (UNSG, 2009; EEA, 2019). Bunun temel nedeni, iklim değişikliğinin BM 2030 Gündemi ve Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarının (SKA) önemle ele aldığı sağlıklı ve kaliteli yaşam koşullarının ve nitelikli eğitimin sağlanmasına, temiz içme suyuna ve temiz enerjiye erişime, açlığa son verilmesine, eşitsizliklerin sona erdirilmesine, insan yakışır iş ve yaşam iş olanaklarının ve ekonomik büyümenin sağlanmasına ve yoksulluğun her türünün ortadan kaldırılmasına yönelik amaçlarının gerçekleştirilmesini tehlikeye atan, göçlere, çatışma ve mücadele ortamına kaynaklık eden yapısıdır (Alper ve Anbar, 2008, s.231; UNSG, 2009; UN, 2019). Kentleşme ve ekonomik kalkınma birbirleriyle ilişkili kavramlardır. İklim değişikliği sonucu ortaya çıkan olumsuz etkiler ise kentler ve kent ekonomileri üzerinde

ciddi baskılar oluşturmakta ve SKA'ların gerçekleştirilmesini olumsuz yönde etkilemektedir (IPCC SR1.5, 2018; IPCC AR5-WGII, 2014). İklim değişikliğine bağlı aşırı hava olayları nedeniyle gerçekleşecek göçlerin ele alındığı bir çalışma kapsamında Dünya Bankası (DB) tarafından, 2050 yılında söz konusu göç hareketlerinin büyük kitleler halinde Sahra Altı Afrika, Güney Asya ve Latin Amerika'dan özellikle kentsel alanlara doğru gerçekleşeceği ifade edilmiştir. Bu durum göçlerin gerçekleşeceği kentlerde çevre ve yaşam kalitesini ve sosyal ve ekonomik yapıyı etkileyecek sonuçlar ortaya çıkartacaktır (World Bank-Poverty, 2019).

Kentlerde iklim değişikliğinin etkisiyle ortaya çıkan bir diğer önemli sonuç da sayı, sıklık ve şiddeti artan aşırı hava olaylarının kentsel temel servislere özellikle de eğitim, sağlık, içme suyu, arıtım gibi servislere ve altyapılara erişimde güçlükler ortaya çıkartması ve kentlerde yaşam alanlarının iklim değişikliğinden ciddi zarar görmesidir. Kentlerde çoğunlukla yerleşime uygun olmayan ve söz konusu olumsuz etkilere açık konumlarda, yasal olmayan bir biçimde gelişen konut alanlarında yaşayan kent yoksulları, mülteciler, kadınlar ve çocuklar gibi kesimlerin oluşturduğu toplumsal hassas grupların, iklim değişikliğinin olumsuz etkilerine karşı gittikçe daha fazla kırılgan hale geldikleri görülmektedir (IPCC AR5-WGII SPM, 2014; Demirci, 2015 s.76; Abeygunawardena vd., 2003, s.IX). Bu olumsuz koşullara yönelik olarak tedbir alınması ve iklim değişikliğine neden olan faaliyetlere kaynaklık eden kentlerde; sadece sera gazı emisyonlarının azaltılması değil, aynı zamanda iklim değişikliğinden kaynaklanan etkilere uyum sağlanması da önemle ele alınması gereken bir konu olarak ortaya çıkmaktadır (Abeygunawardena vd., 2003, s.4).

İklim değişikliğine uyum konusu, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS) doğrultusunda uluslararası müzakerelerde Paris Anlaşması kapsamında, taraf ülkelerin sunmuş olduğu Ulusal Olarak Belirlenmiş Katkıların (INDC) ¾'ünde yer almaktadır. Paris Anlaşması'nda taraf ülkelerin özellikle de gelişmekte olan ülkelerin iklim değişikliği konusunda taahhütlerini gerçekleştirebilmeleri doğrultusunda gelişmiş ülkelere finans, teknoloji transferi ve kapasite geliştirme yardımları almaları hususu önemle vurgulanmaktadır (Paris Agreement, 2015, s.8; Micale, Tonkonogy ve Mazza, 2018, s.7). Bu kapsamda, kentler düzeyinde de iklim değişikliğine uyum faaliyetlerine gerekli önem verilmeli ve ekonomik boyutuyla

birlikte ele alınmalıdır (World Bank, 2011, s.30; Abeygunawardena vd., 2003, s.10-11.).

Bu esaslar doğrultusunda bu çalışmanın amacı, kentlerde iklim değişikliğine uyum konusunun ekonomik boyutuyla bir arada değerlendirilmesidir. Çalışma bu kapsamda 2 bölüm halinde ele alınmıştır. (1) Öncelikle kentlerde iklim değişikliğinin etkileri incelenmiştir. (2) Ardından iklim değişikliğine uyum faaliyetlerinin ekonomik boyutu, maliyeti ve bu kapsamda ele alınabilecek finans kaynakları değerlendirilmiştir. Bu bölümlerden elde edilen bulgular, tartışma ve sonuç kısmında bir arada ele alınmıştır.

Yöntem

Çalışma yöntemi olarak; çalışmanın amacına uygun verilerin toplanması ve çözümlenebilmesi için gerekli koşulların tanımlanmasında ilişkisel araştırma modeli kullanılmıştır. Buna göre iklim değişikliğine uyum ve ekonomik boyutu arasındaki ilişkinin kurulması hedeflenmiştir. Araştırma için gerekli veriler konu ile ilgili çalışmalara yer veren kaynaklardan elde edilerek; veri ve kaynak materyali olarak bir arada değerlendirilmiştir. Çalışmada Birleşmiş Milletler'in, Dünya Bankası'nın ve IPCC'nin istatistikî verilerinden yararlanılmıştır.

Kentler ve İklim Değişikliği

BMİDÇS tarafından iklim değişikliği, “uzun süre boyunca iklimde gözlenen doğal değişimler ile doğrudan ya da dolaylı olarak insan faaliyetlerinin neticesinde ortaya çıkan ve küresel atmosferin kompozisyonunu bozan değişiklik” olarak ifade edilmiştir (UNFCCC, 1992). IPCC tarafından yapılan tanımlamada ise iklim değişikliği, “doğal değişimler ya da insan faaliyetleri neticesinde zaman içinde ortaya çıkan iklimsel değişiklikler” olarak belirtilmektedir (IPCC-SR15 Glossary, 2019, s. 10). İklim değişikliğine neden olan sera gazları büyük oranda kentlerde, insanlar tarafından gerçekleştirilen faaliyetler sonucu ortaya çıktığından; yüzyılımızda yaşanan iklim değişikliği ‘insan kaynaklı iklim değişikliği’ olarak da tanımlanmaktadır (World Watch, 2016; Ediger, 2008, s.133).

Kentlerdeki nüfus artışı ve kentsel genişleme, ekosistem hizmetlerinin yüksek oranda kullanılmasını beraberinde getirmekte ve kentlerde enerji kullanımı da hızla artmaktadır. BM rakamlarına göre küresel çapta 1950

yılında 751 milyon kişi olan kent nüfusu, 2018 yılında 4,2 milyar kişi olmuştur. 2050 yılında küresel çapta kentsel nüfusun 2,5 milyar kişi daha artması beklenmektedir. Ayrıca 1950 yılında kentsel nüfusun kırsal nüfusa oranı % 30 iken, 2018 yılında bu oran % 55 olarak gerçekleşmiştir. 2050 yılında bu oranın % 68 olması beklenmektedir. Her yıl 65 milyon insanın kentlere göç ettiğini düşünülürken, bu durum kentleri küresel ekonominin motoru haline getirmektedir. Günümüzde kentler, küresel gayri safi hasılanın %80'ini yaratmaktadır. Ancak söz konusu kentsel faaliyetler, kentleri aynı zamanda iklim değişikliğinin önemli aktörleri haline getirmiştir. BM rakamlarına göre kentler doğal kaynak tüketiminin %75'inden, birincil enerji tüketiminin %60 - 75'inden ve küresel karbon emisyonlarının %71 - 76'sından sorumludur. Küresel çapta, karbon ayak izi oranları özellikle yüksek gelirli kentlerde yoğunlaşmaktadır (UN-WUP, 2018; UN-DESA, 2018).

Kentler, iklim değişikliğine kaynaklık etmekle birlikte, aynı zamanda iklim değişikliğinden en çok etkilenen yerlerdir. İklim değişikliği konusundaki rolleri göz önüne alındığında kentler, iklim değişikliği ile mücadele açısından büyük bir öneme sahiptirler. 2016 yılında gerçekleştirilen BM Habitat III Zirvesi sonucunda kabul edilen Yeni Kentsel Gündem'de, BM 2030 Gündemi ve SKA'larda ve Paris Anlaşmasında da bu husus önemle vurgulanmıştır. Özellikle SKA11-Sürdürülebilir Şehirler ve Topluluklar kapsamında dirençli ve sürdürülebilir insan yerleşimlerinin önemi ifade edilmiştir. SKA-13 ise doğrudan İklim Eylemi ile ilgilidir (UN-SDGs, 2019; UN Habitat III-New Urban Agenda, 2016; Paris Agreement, 2015). IPCC'nin 1,5 °C Küresel Isınma Özel Raporu'nda kentsel alanların iklim eylemindeki kilit rolüne değinilerek; insan faaliyetleri sonucunda küresel ortalama sıcaklık artışının hâlihazırda endüstri öncesi döneme kıyasla 1 °C civarında gerçekleştiği, 2030 ve 2052 yılları arasında söz konusu sıcaklık artışının 1,5°C olacağı ifade edilmiştir. Bu durum acil önlemleri gerektirmektedir, çünkü özellikle kentler, halihazırda iklim değişikliğinin olumsuz etkilerini şiddetli bir biçimde yaşamaktadır. Kentlerin karşı karşıya bulunduğu söz konusu etkiler;

- Isı dalgalanmalarına, kentsel ısı adalarının oluşumuna, hava kirliliğine, aşırı hava olaylarındaki artışa, sel ve taşkınlara, kuraklığa, deniz seviyesindeki yükselmeye bağlı olarak kentlerde hastalık ve ölümlerin artması,

- Aşırı hava olayları neticesinde kentlerde sağlıklı içme suyu, yeterli arıtım ve drenaj, ulaşım, enerji ve kanalizasyon gibi temel kentsel altyapılara ve sağlık, eğitim gibi kentsel servislere erişimin yetersiz kalması,
- Kıyı bölgelerindeki yerleşimlerin artan deniz seviyesi nedeniyle sular altında kalması,
- Aşırı hava olayları neticesinde kırsal nüfusun tarıma dayalı faaliyetlerini sürdürememeleri sonucunda kentlere göç etmeleri,
- Söz konusu göç hareketlerinin, kıt kaynaklar için mücadelenin getireceği çatışma ortamı neticesinde sadece kırsal alandan değil, ülke içindeki farklı kentlerden ya da farklı ülkelerden de gerçekleşmesi ve iklim mültecilerinin göç ettikleri kentlerde ortaya çıkartacakları güvenlik ve kent yoksulluğunda artış sorunları,
- Özellikle Akdeniz Bölgesi ve Güney Afrika'daki kentleri daha şiddetli biçimde etkileyecek su kıtlığı sorunu,
- Güney Afrika, Güney Doğu Asya ve Güney Amerika'daki kentlerin tarım, hayvancılık ve balıkçılık faaliyetlerinin en fazla etkilenmesiyle ortaya çıkması beklenen gıda güvenliği sorunu,
- Kentlerde hızlı büyüme ve nüfus artışına paralel olarak doğal ekosistemlerin zarar görmesi ve buna bağlı olarak yaşanacak biyoçeşitlilik kaybı,
- İklim değişikliğinin ortaya çıkartacağı ekonomik, sosyal ve kültürel sorunlar, olarak belirtilmektedir (Alper ve Anbar, 2008, s.224, Başoğlu, 2014, s.176; IPCC SR1.5, 2018; IPCC AR5-WGII, 2014; World Bank, 2011, s.10).

Kentlere ilişkin olarak alınacak kararlarda ve belirlenecek olan politika ve stratejilerde, mevcut durumda iklim değişikliği nedeniyle yaşanan etkilerin ve gelecekte kentlerin karşılaşılabileceği risklerin ve tehditlerin doğru ve kapsamlı bir biçimde tanımlanması oldukça önemlidir. Bu sayede kentlerin karşı karşıya olduğu risk ve tehditlerin niteliği doğrultusunda etkin uyum tedbirlerinin belirlenmesi mümkün olabilecektir. Ayrıca iklim değişikliğine uyum sağlanması doğrultusunda kaynakların etkin kullanılması ve iklim değişikliğinin etkileri bağlamında farklı sektörlerin bütünlük bir yaklaşımla ve birbiriyle ilişkisi içinde ele alınması da oldukça önemlidir (Abeygunawardena vd., 2003, s. 17).

Kentlerde İklim Değişikliğine Uyumun Ekonomik Boyutu

Uyum kavramı, genel anlamda yeni gelişen koşullar karşısında yaşanan dönüşüm sürecini ifade etmektedir (Thompson vd., 2006). İklim değişikliğine uyum çalışmaları, iklim değişikliğinin ortaya çıkarttığı olumsuz etkilerin zararlarının önlenmesi veya bunlardan etkilenme oranının düşürülmesi doğrultusunda yerel, bölgesel, ulusal ve uluslararası farklı ölçeklerde uygulanması gereken ve sera gazı azaltımı çalışmalarının tamamlayıcısı niteliğinde olan önemli çalışmalardır (Satterthwaite vd., 2007; Adger, Arnell ve Tompkins, 2005, s.77).

Kentlerde gerçekleştirilen sera gazı azaltımı çalışmaları ile iklim değişikliğine kaynaklık eden emisyonların miktarının azaltılması hedeflenirken; iklim değişikliğine uyum çalışmaları ile iklim değişikliğinin etkisiyle hâlihazırda ortaya çıkmış olan olumsuz sonuçlar ile mücadele ederek, bu etkileri azaltmak hedeflenmektedir (Abeygunawardena vd., 2003, s.9). Sera gazı azaltımı ve iklim değişikliğine uyum faaliyetleri birbiriyle doğrudan ilişkilidir. Bu nedenle uyum çalışmaları aynı zamanda sera gazı azaltımına dönük faydalar da sağlamaktadır (IPCC AR4, 2007; World Bank, 2011; Paris Agreement, 2015, s. 4, 6). BMİDÇS iklim müzakereleri kapsamında 2015 yılında kabul edilen Paris Anlaşması'nda; söz konusu azaltım ve uyum faaliyetleri eşit önemde ele alınmış ve her iki konuda da gelişmekte olan ülkelere finansman, kapasite geliştirme ve teknoloji transferi desteklerinin sağlanması gerektiği vurgulanmıştır. Paris Anlaşmasının 7. Maddesinde özellikle iklim değişikliğine uyum konusunda acil olarak eyleme geçilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Ayrıca ülkeler, uyuma yönelik ihtiyaçlarını tespit etmeye davet edilmişlerdir (Paris Agreement, 2015, s.9). Bu doğrultuda kentlerde de mevcut binaların, altyapının ve arazi kullanım deseninin yeni ve iklim değişikliğine bağlı olarak artan veya artma ihtimali olan riskler karşısında uyum ihtiyaçları tespit edilmeli ve uzun dönemli politikalar geliştirilmelidir. Bu sayede kentlerde iklim değişikliği ile mücadele etme ve uyum kapasitelerinin artırılması sağlanabilecektir. İklim değişikliğinin mevcut riskleri daha da fazlaştıran yapısı bu tip bir hazırlığı zorunlu kılmaktadır (Satterthwaite vd., 2007, s.1).

İklim değişikliğinin etkileri karşısında kentlerin ve toplulukların hassasiyeti ve söz konusu etkilere uyum sağlamaları, ekonomik ve sosyal kapasiteleri ile doğrudan ilişkilidir. İklim değişikliği gelişmekte olan ülke

ya da gelişmiş ülke olması fark etmeksizin tüm kentler ve tüm ülkeler için ekonomik sonuçlar ortaya çıkartsa da ülkelerin ya da kentlerin kurumsal, finansal ve teknik kapasiteleri, iklim değişikliğine uyum kapsamında gerçekleştirebileceği çalışmaların niteliğini ve etkisini belirleyen unsurlar olmaktadır (Aaheim vd., 2012). Özellikle gelişmekte olan ülkelerin ve kentlerinin iklim değişikliğinden en fazla etkilenen bölgelerde yer aldığı günümüz koşullarında, bu ülkelerin söz konusu etkilerle başa çıkmayı sağlayacak imkânlardan yoksun oldukları görülmektedir (IPCC AR5-WGII, 2014; Alper ve Anbar, 2008, s.230). Birleşmiş Milletler Çevre Programı (*United Nations Environment Programme-UNEP*) tarafından yapılan bir değerlendirmede, iklim değişikliğinden özellikle gelişmekte olan ülkelerin zarar göreceği ifade edilerek; En Az Gelişmiş Ülkeler (EAGÜ) ve Küçük Ada Devletleri'nin (KAD) daha yüksek maliyetli uyum ihtiyaçlarına sahip olduğu vurgulanmıştır. İklim değişikliğine ilişkin olarak gerekli tedbirlerin alınmaması durumunda söz konusu maliyetler de beraberinde artış gösterecektir (UNEP, 2018). Küresel çapta 2016 yılında iklim değişikliğine uyum ile ilgili çalışmalar için yaklaşık 22 milyar dolar yatırım yapılmıştır. BM rakamlarına göre gelişmekte olan ülkelerde uyumun maliyetinin 2030 yılı itibariyle 140 milyar-300 milyar dolar arasında değişmesi öngörülmektedir (Micale vd., 2018, s.1; Sharma ve Venturini, 2019, s.6).

BM tarafından öngörülen iklim değişikliğine uyumun maliyetinin bu denli geniş bir aralıkta tanımlanması, uyumun maliyetinin hesaplanmasında standart bir yöntemin söz konusu olmamasından kaynaklanmaktadır. Çünkü iklim değişikliğine uyum, kentsel ve yerel koşullara ve sektörler göre farklılık gösteren ve çeşitlenen bir yapıya sahiptir. Bu durum hesaplamalarda sabit bir listenin ortaya konulmasını da önlemektedir. Ayrıca iklim değişikliğinin etkilerinin geniş bir alanı etkilemesi, modellenmesinde yerel koşullara bağlı olarak güçlükler yaşanması ve söz konusu bazı sosyal etkilerin parasal karşılığının tam olarak değerlendirilememesi gibi sebeplerle maliyet hesaplarında güçlükler söz konusu olmaktadır (Alper ve Anbar, 2008, s. 233; Micale vd., 2018, s.7; Paris Agreement, 2015, s.9).

İklim değişikliğine uyum eylemlerinin maliyetlerinin hesaplanmasında bir diğer önemli sınırlılık da gerekli olan verinin hazır var olması ile ilgilidir. Özellikle ekosistem hizmetleri ve biyoçeşitlilik konularında uyum maliyetlerinin hesaplanmasında bu husus ön plana çıkmaktadır (Micale vd., 2018, s. 1; Sharma ve Venturini, 2019, s.6).

Sadece iklim değişikliğine uyumun maliyetinin hesaplanmasında ve verilerle ilgili olarak değil, bunlardan hareketle uyum eylemlerinin gerçekleştirilmesi aşamasında da sınırlılıklar söz konusudur. Dünyanın belli bölgelerinde ve özellikle de EAGÜ'ler ve KAD'larda, iklim değişikliğinden kaynaklanan kayıp ve zararların (*loss and damage*) ulaştığı boyut, uyum eylemleriyle aşılamayacak düzeylere gelmiş durumdadır (Sharma ve Venturini, 2019, s. 6, 7).

BM Habitat'ın ortaya koyduğu rakamlara göre, kentler tarafından iklim değişikliği ile mücadeleye ve uyuma yönelik yeterli tedbirler alınmadığı ve gerekli yatırımlar yapılmadığı takdirde, bunun kentlere maliyeti her yıl yaklaşık 314 milyar dolar olacaktır ve bu durum 77 milyondan fazla insanı yoksullukla karşı karşıya getirecektir. BM Habitat tarafından, gelişmekte olan ülkelerin kent yoksullarının bu durumdan daha fazla etkilenmelerinin ise kaçınılmaz olduğu ifade edilmiştir (BM HABİTAT III, 2016).

İklim değişikliği ile mücadele edilmesi ve iklim değişikliğine uyum faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi doğrultusunda yerel yönetimlerin finansal kapasiteleri genellikle sınırlı olmakla birlikte, faydalanabilecekleri belli başlı finans kaynakları; (1) Vergiler vb. kapsamında devlet kaynakları, (2) Uluslararası kuruluşlar ve bölgesel birliklerden elde edilen hibeler, (3) Ulusal ve uluslararası bankalardan ve diğer finans kurumlarından proje temelli olarak alınan krediler, (4) Kamu-özel sektör ortak girişimleri, (5) Belediye bonoları ve yeşil tahviller, (6) Özel girişimler, (7) Gelişmekte olan ülkeler için BMİDÇS çatısı altında oluşturulan Uyum Fonu, En Az Gelişmiş Ülkeler Fonu (LDC), Özel İklim Fonu ve Yeşil İklim Fonu gibi kaynaklardır (Sharma ve Venturini, 2019, s.40; EEA, 2016; CCFLA, 2017, s. 10; Tollin vd., 2017, s.4).

Söz konusu finans kaynaklarından mali desteklerin alınmasında ve kentlerde iklim değişikliği ile mücadelenin ve uyuma yönelik yatırımların miktarının artmasının önüne geçen ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde ön plana çıkan birtakım engeller söz konusudur. Bunlar;

- Sera gazı azaltımı faaliyetlerine, uyum faaliyetlerinden daha fazla finans desteğinin sağlanması;
- Kuruluşlarca uyum kapsamında, içme suyu ve atık sektörleri başta olmak üzere belli sektörlerle yönelik belli tipte projelere daha fazla yatırım imkânı yaratılması,

- İklim değişikliğine uyuma yönelik olarak geliştirilen servislerin kullanımıyla ilgili kapasite yetersizliklerinin söz konusu olması,
- İklim değişikliğine uyuma dönük tespit edilen önlemlerin uygulanması aşamasında aksaklıklar yaşanmasıdır (Satterthwaite vd., 2007; Micale vd., 2018, s.7; Sharma ve Venturini, 2019, s.8; World Bank-IFC, 2018, s. 9).

Günümüzde kentlerin iklim değişikliğine uyumunun artırılmasında yukarıda ifade edilen söz konusu sınırlılıkların ve engellerin aşılması doğrultusunda finansman imkânlarının geliştirilmesi oldukça önemli hale gelmiştir. Dünya nüfusunun büyük çoğunluğunun ve beraberinde yoksulluğun da kentlerde yoğunlaşmış olması dolayısıyla, BM tarafından yerel yönetimler ve ülkeler, kentleri sürdürülebilir kılmak doğrultusunda acil önlemler almaya davet edilmiştir (UNDP-SDG11, 2019).

Kentlerin uyum kapasitelerinin artırılması için kentlere yatırım yapılması elzemdir (Sharma ve Venturini, 2019; SDG11, 2015). İklim değişikliğine uyumu ve kentsel dirençliliği sağlayan sektörlerdeki faaliyetler, istihdamın sağlanması, yoksulluğun önlenmesi, ekonomik kalkınmanın sağlanması ve çevrenin korunması bağlamında da önemli fırsatlar sunacaktır (Sawin vd., 2016).

Bulgular

Çalışmada başlangıçta belirtilen amaç doğrultusunda yapılan değerlendirmede;

- Kentlerde iklim değişikliğine uyuma yönelik tedbirlerin, iklim değişikliğine bağlı olarak ortaya çıkması muhtemel etkiler bağlamında ekonomik açıdan daha maliyet etkin çözümler ortaya konulmasını sağlayacağı,
- Kentlerde iklim değişikliğine uyuma yönelik yeterli ekonomik olanakların oluşturulmasının, yerel ekonomik gelişmeyi ve istihdamı olumlu yönde geliştireceği, çalışma sonucunda elde edilen önemli bulgulardır.

Tartışma ve Sonuç

İklim değişikliğinin kentlere etkilerinin, ekosistem hizmetlerine yüksek derecede bağlı durumdaki kentli nüfusu ciddi şekilde etkilediği görülmektedir. İklim değişikliğine bağlı afetlerin zaten kıt nitelikteki

doğal kaynaklara etkisinin güvenlik risklerini ortaya çıkartması kaçınılmazdır. Kentlerde yaşayanlar içinde özellikle kadınlar, çocuklar, mülteciler ve kent yoksulları gibi kesimlerin oluşturduğu toplumsal hassas grupların durumlarının daha da kötüleşeceği Paris Anlaşmasında da üzerinde önemle durulan bir husustur. İklim değişikliğine bağlı aşırı hava olayları ve afetler sürdürülebilir kalkınma konusunda riskler ortaya çıkararak, ekonomik kazanımların yok olmasına neden olmaktadır. Öte yandan sürdürülebilir kalkınma yaklaşımı kapsamındaki eylemlerin ülkelerin ve kentlerin iklim değişikliği ile mücadele edebileceği ekonomik güce erişmesini kolaylaştırma potansiyeli söz konusudur.

Kentler, iklim değişikliğine uyum ve sera gazı azaltımına ilişkin eylemlerde önemli rollere sahiptir. Ancak söz konusu alanlarda başarılı olunabilmesi için planlamada geleneksel yaklaşımlar yerine yenilikçi yaklaşımların belirlenmesi ve finans kaynaklarına erişim olanaklarının çeşitlendirilmesi önemlidir. Kentlerde iklim değişikliğine uyum konusunun ekonomik boyutuyla birlikte değerlendirilerek, uyum faaliyetlerine ilişkin yeterli mali kaynakların geliştirilmesi ve bu amaca dönük stratejilere politika ve planlarda yer verilmesi, iklim değişikliğine dirençli ve sürdürülebilir kentlerin oluşturulmasına ve iklim değişikliğinin ortaya çıkarttığı maliyetlerin azaltılmasına önemli ölçüde katkı sağlayacaktır.

İklim değişikliğine ekonomik açıdan uyum sağlanması farklı kaynakların bir arada kullanılmasını ön plana çıkarmaktadır. Özellikle iklim değişikliğine uyum çalışmaları bağlamında kentsel alanlarda kullanılabilecek finansal kaynakların sınırlı yapıda olması bunu gerektirmektedir. Kentlerde iklim değişikliğine uyum, söz konusu finansal kaynaklara erişimdeki engellerin kamu ve özel sektör için ortadan kaldırılmasıyla doğru orantılı gerçekleşecektir. Kentler için söz konusu şartların iyi bir yönetim anlayışıyla beraber ortaya konulması, sadece ekonomik değil, sosyal ve çevresel ilerlemeyi de sağlarken, tüm kentliler için hayat kalitesini yükseltecektir.

Kentlerde iklim değişikliğine uyum faaliyetlerinin başarısının bağlı olduğu bir diğer faktör de sektörler arası iş birliğinin sağlanmasıdır. Kentlerde sektörler arası ilişkilerin kurulması ve iklim değişikliği sebebiyle ortaya çıkan sorunlara ortak çözümler geliştirilmesi önemli bir gerekliliktir. Kentler yapıları gereği farklı paydaşların bir araya geldiği mekânlardır. Dolayısıyla iklim değişikliğinden olumsuz yönde etkilenen arazi kullanımı, binalar, ulaşım, sağlık, su tedariki ve arıtma, atık, gıda ve

enerji sektörleri gibi sayıları arttırılabilecek pek çok sektör bağlamında devlet kuruluşlarının, yerel yönetimlerin, kentlilerin, sivil toplum kuruluşlarının, akademisyenlerin ve özel sektörün oluşturduğu paydaşların iş birliği, uyum kapasitesinin geliştirilmesi doğrultusunda oldukça önemlidir.

Günümüzde iklim değişikliği ile mücadelede başarı sağlanarak; çevresel, sosyal ve ekonomik açıdan sürdürülebilir nitelikte kentlere ulaşmanın yolu, yerel özellikler dikkate alınarak belirlenecek politika ve stratejilerin, katılımcı bir yaklaşımla uygulanmasından geçmektedir.

References

- Aaheim, A., Amundsena, H., Dokkenb, T. ve Weia, T. (2012). Impacts and adaptation to climate change in European economies, *Global Environmental Change*, 22 (4), 959-968.
- Abeygunawardena, P., Vyas, Y., Knill, P., Foy, T., Harrold, M., Steele, P. , ..., Sperling, F. (2003). Poverty and climate change: reducing the vulnerability of the poor through adaptation. Washington, DC: World Bank.
- Adger, W. N., Arnell, N. ve Tompkins, E. L. (2005). Successful adaptation to climate change across scales, *Global Environmental Change*, 15(2), 77-86.
- Alper, D. ve Anbar, A. (2008). İklim değişikliğinin finansal hizmet sektörüne etkileri. 21 Temmuz 2019 tarihinde <https://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423879240.pdf> adresinden erişildi.
- Atabay, S., Karasu, M. ve Koca, C. (2014). İklim değişikliği ve geleceğimiz. 27 Haziran 2019 tarihinde, <http://www.ek.yildiz.edu.tr/images/images/yayinlar/iklim.pdf> adresinden erişildi.
- Başoğlu, A. (2014). Küresel iklim değişikliğinin ekonomik etkileri, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 7, 175 - 196.
- CCFLA. (2017). *Localizing climate finance, mapping gaps and opportunities, designing solutions*. 17 Haziran 2019 tarihinde, <http://www.citiesclimatefinance.org/wp-content/uploads/2017/11/CCFLA-mapping-report-2017-final-light.pdf> adresinden erişildi.
- Demirci, M. (2015). Kentsel iklim değişikliği yönetişimi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 46, 75 - 100.
- Ediger, V. (2008). Küresel iklim değişikliğinin uluslararası ilişkiler boyutu ve Türkiye'nin politikaları, *Mülkiye Dergisi*, 259, 133 - 158.
- EEA. (2016). *Urban Adaptation to climate change in Europe 2016*. 21 Temmuz 2019 tarihinde <http://www.eea.europa.eu/publications/urban-adaptation-2016> adresinden erişildi.

- EEA. (2019). Climate change adaptation. 19 Temmuz 2019 tarihinde <https://www.eea.europa.eu/themes/climate-change-adaptation> adresinden erişildi.
- IPCC. (2007). *Climate change: impacts, adaptation, and vulnerability, summary for policy makers*. AR4 Report
- IPCC. (2014). *Working group II: climate change: impacts, adaptation, and vulnerability, summary for policy makers*. AR5 Report
- IPCC. (2014). AR5 Glossary. 7 Temmuz 2019 tarihinde, https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2019/01/SYRAR5-Glossary_en.pdf adresinden erişildi.
- IPCC. (2018). *Special report: global warming of 1.5 °C*. SR15. 7 Temmuz 2019 tarihinde, <https://www.ipcc.ch/sr15/> adresinden erişildi.
- IPCC. (2019). SR15 Glossary. 7 Temmuz 2019 tarihinde, <https://www.ipcc.ch/report/sr15/glossary/> adresinden erişildi.
- Micale, V., Tonkonogy, B. ve Mazza, F. (2018). *Understanding and increasing finance for climate adaptation in developing countries*. 30 Haziran 2019 tarihinde, https://www.international-climate-initiative.com/fileadmin/Dokumente/2019/20190225_Understanding-and-Increasing-Finance-for-Climate-Adaptation-in-Developing-Countries.pdf adresinden erişildi.
- NASA. (2019). *Global climate change- causes*. 7 Temmuz 2019 tarihinde <http://climate.nasa.gov/causes/> adresinden erişildi.
- United Nations. (2015). *Paris Agreement*. 1 Temmuz 2019 tarihinde, https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf adresinden erişildi.
- Satterthwaite, D., Huq, S. ve Pelling, M. ve Lankao, P. R. (2007). *Adapting to climate change in urban areas, the possibilities and constraints in low and middle-income nations*. 17 Haziran 2019 tarihinde <https://pubs.iied.org/10549IIED/> adresinden erişildi.
- Sawin, J. L., Seyboth, C., Sverisson, F., Appavao, F., Brown, A., Epp, B., ... Sovacool, B. (2016). *renewables 2016 global status report*. REN 21. 1 Temmuz 2019 tarihinde, <http://www.ren21.net/status-of-renewables/global-status-report/> adresinden erişildi.
- Sharma, A. ve Venturini, S. (2019), *Pocket guide to adaptation under the UNFCCC*. 17 Haziran 2019 tarihinde <https://ecbi.org/news/pocket-guide-adaptation-under-unfccc> adresinden erişildi.
- Thompson, A., Robbins, P., Sohngen, B., Arvai, J. ve Koontz, T. (2006). Economy, politics and institutions: from adaptation to adaptive management in climate change, *Climatic Change*, 78(1), 1-5.
- Tollin, N., Hamhaber, J, Grafakos, S., Lwasa, S. ve Morato, J. (2017). UN Habitat sustainable urbanization in the paris agreement report. 30 Haziran 2019

- tarikhinde, <https://unhabitat.org/books/sustainable-urbanization-in-the-paris-agreement/> adresinden erişildi.
- UN. (2015). *SDG11 sürdürülebilir şehirler: neden önemlidir?* 17 Haziran 2019 tarihinde, http://www.un.org.tr/wp-content/uploads/11.5%C3%BCrd%C3%BCr%C3%BClebilir_%C5%9Eehirler.pdf adresinden erişildi.
- UN. (2019). *SDGs Knowledge platform*. 11 Temmuz 2019 tarihinde, <https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300> adresinden erişildi.
- UN-WUP. (2018). *World urban prospects 2018*. 7 Temmuz 2019 tarihinde, <https://population.un.org/wup/> adresinden erişildi.
- UN-DESA. (2018). *68% of the world population projected to live in urban areas by 2050, says UN*. 11 Temmuz 2019 tarihinde, <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html> adresinden erişildi.
- UNDP. (2019). *SDG11*. 11 Temmuz 2019 tarihinde, <http://www.tr.undp.org/content/turkey/tr/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html> adresinden erişildi.
- UNEP. (2018). *The adaptation gap Report 2018*. Nairobi, Kenya: United Nations Environment Programme.
- UNFCCC. (1992). *United Nations Framework convention on climate change*. 7 Temmuz 2019 tarihinde, https://unfccc.int/files/essential_background/background_publications_html/pdf/application/pdf/conveng.pdf adresinden erişildi.
- UN Habitat III. (2016). *New urban agenda*. 17 Temmuz 2019 tarihinde, <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/> adresinden erişildi.
- UNSG.(2009). *Climate change and its possible security implications: Report of the secretary-general*. (Report No.A/64/350). 17 Temmuz 2019 tarihinde, <https://digitallibrary.un.org/record/667264> adresinden erişildi.
- UN-SDGs. (2019). *Sustainable development goals*.17 Temmuz 2019 tarihinde, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/> adresinden erişildi.
- World Bank. (2011). *Guide to climate change adaptation in cities*. 11 Temmuz 2019 tarihinde, <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANDEVELOPMENT/Resources/336387-1318995974398/GuideClimChangeAdaptCities.pdf> adresinden erişildi.
- World bank-IFC. (2018). *Climate Investment opportunities in cities: an IFC analysis*. 30 Haziran 2019 tarihinde, https://www.ifc.org/mwg-internal/de5fs23hu73ds/progress?id=wbkTBYajlFadQmzBaaGNKVypXik9XP_GhXEOKDAFWcUU adresinden erişildi.

- World Bank. (2019). *Poverty*. 2 Haziran 2019 tarihinde, <https://worldbank.org/en/topic/poverty> adresinden erişildi.
- Worldwatch Enstitüsü. (2016). *Dünyanın durumu 2016 raporu: bir kent sürdürülebilir olabilir mi?* İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları



Kent Merkezinde Zorunlu Gc Edenlerin Rol: Hatay rneli

Zehra Güngördü
Hatay Mustafa Kemal niversitesi
zehragungordu@gmail.com

z

Birleşmiş Milletler Mülteci Yüksek Komiserliği'nin 2019 yılında yayımlanmış olduğu Küresel Eğilimler raporuna göre; ortalama olarak dünya genelinde 17,8 milyon insan, her yıl, önceden tahmin edilenden çok daha fazla sayıda sel nedeniyle yerinden olma tehlikesi altındadır. 2018'de 148 ülke ve bölgede çatışma ve felaketlerle ilgili 28 milyon insan zorunlu olarak yer değiştirmiştir. Zorunlu yer değiştirenlerin sayısı arttıkça kentlerin gc sürecini yönetme zorunluluğu tüm gerçekliğiyle karşımızdadır. 2011 yılından bugüne Suriye'de yaşanan i çatışmalar sonucu yaklaşık olarak 440.000 Suriyeliye ev sahipliği yapan Hatay ili de Türkiye'deki pek çok kent gibi zorunlu gc sürecini yönetmeye çalışmaktadır. Çalışma kapsamında Suriyelilerin yoğun yaşadığı ilçelerden olan Kırıkhan ilçesinde farklı bir zorunlu gc deneyimi olan 1962-1965 yılları arasında Trabzon ili aykara ilçesinden ilçeye yerleştirilmiş nüfusun gc deneyimi irdelenmiştir. Çalışmanın sonucunda; topoğrafik, iklimsel ve kültürel farklılıklara rağmen kente zorunlu gc ile gelen nüfusun ekonomiyi geliştirdiği bulgusuna ulaşılmıştır

Anahtar Kelimeler: Zorunlu Gc, İşkn Politikası, Kente Uyum, Hatay



The Role Of Forced Migrants in The City Center: The Case of Hatay

Zehra Güngördü
Hatay Mustafa Kemal University

Abstract

According to the Global Trends report issued by the United Nations High Commissioner for Refugees in 2019; On average, 17.8 million people worldwide are at risk of displacement each year, due to the floods that are far greater than anticipated. In 2018, 28 million people were displaced from the conflict and disasters in 148 countries and territories. As the number of displaced persons increases, the necessity of managing the migration process of cities is faced with all its reality. In 2011, the result of internal conflicts taking place in Syria today that about 440,000 Syrians in Hatay province is also home to try to manage the process, such as forced migration, many cities in Turkey. Within the scope of the study, the migration experience of the population settled in Çaykara district of Trabzon province between 1962-1965, which has a different experience of forced migration in Kırıkhan district, one of the districts where Syrians live intensively, is examined. As a result of the study; Despite the topographical, climatic and cultural differences, it was found out that the population coming with forced migration to the city improved the economy.

Keywords: *Forced Migration, Settlement Policy, Adaptation to the City, Hatay.*

Giriş

İçinde bulunduğumuz 21. Yüzyılda çevresel afetler ile yerel, bölgesel ve küresel çatışmalar arttıkça, zorunlu göç eden insan sayısı artmıştır. Hızla gerçekleşen göçler ise kentlerde uyum sorununu gündeme taşımaktadır. İsviçre İç Göç İşleme Merkezi'nin 2018 yılında hazırlanmış olduğu rapora göre; kentlerde zorunlu olarak yer değiştirme, insani yaşam ve kalkınma sürecini zorlaştıran bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Rapordan edinilen bilgilere göre; 2018'de 148 ülke ve bölgede çatışma ve felaketlerle ilgili 28 milyon insan zorunlu olarak yer değiştirmiştir. Bu yer değiştirmelerin 17,2 milyonu; iklim ile ilgili tehlikeler, özellikle doğal felaketlerle ilişkilidir (Internal Displacement Monitoring Centre, 2019).

Çatışma ve güvensizlik, iklim şokları ve kırsal ekonomideki değişiklikler birçok ülkede kentlere doğru kaymaya neden olmaktadır. Yer değiştirme; kentsel çatışma, felaketler ve kentsel dönüşüm projeleri sonucu olsun, kentlerde giderek daha fazla gerçekleşmektedir. Zorunlu olarak yer değiştirmiş kişilerin, kentsel alanlarda nasıl gezindiği ve kente nasıl uyum sağladığı, kentten kente değişim göstermektedir. Ancak zorunlu olarak yerinden olmuş birçok insan benzer etkiler ve zorluklar yaşar. Birleşmiş Milletler Mülteci Yüksek Komiserliği'nin 2019 yılında yayımlanmış olduğu Küresel Eğilimler raporuna göre; ortalama olarak dünya genelinde 17,8 milyon insan, her yıl, önceden tahmin edilenden çok daha fazla sayıda sel nedeniyle yerinden olma tehlikesi altındadır. Zorunlu yer değiştirmenin ölçeği, süresi ve ciddiyetinin anlaşılması, uygun önleme, risk azaltma ve müdahale önlemlerinin tasarımı ve uygulanmasını engellemektedir (UNHCR, 2019). Yerinden edilmiş kişilerin; kentsel planlama ve hizmet sunumuna katılımı ve zaman içindeki öncü konumu başarılı bir kentsel uyumun merkezindedir. Ancak bu durumun aksine zorunlu olarak yerinden değiştirmiş kişiler; aşırı kalabalık, standartların altında koşullar altında yaşamlarına devam etmektedir. Genellikle, onları ev sahiplerinin tahliyesi ve kötüye kullanımına karşı savunmasız bıraktığı en fakir çevre mahallelerine yerleşmekte kirayı ana giderlerinden biri olarak belirtmektedir. Güvenli kullanım hakkı olan uygun konutlara sahip olmalarını sağlamak, kent yönetimi için bir öncelik olmalıdır. Merkezi veya yerel yönetimin doğal afetler gerekçesiyle zorunlu göçe maruz kalan insanlar için iskân politikası aracı ile yer gösterdiği ve sosyal haklar tanıdığı durumlarda

dahi; kente yeni gelenlerin kentleşme sürecinde rol alması ve ekonomik faaliyetlere katılımı zaman almaktadır. Bu doğrultuda; bu çalışmada 1967 yılında Trabzon Çaykara'dan Hatay'ın Kırıkhan ilçesine zorunlu olarak yer değiştirmiş ve iskân ettirilmiş 408 hanenin göç süreci ele alınacaktır. İlçede 408 Evler Mahallesi'nde yaşamına devam eden; sivil toplum temsilcileri, mahalle muhtarı, esnaflardan oluşan 12 yüz yüze görüşmenin gerçekleştirilmesi çalışmanın metodolojisini oluşturmaktadır. Göç ettikleri süreçten bugüne Kırıkhan ilçesinde hangi ekonomik faaliyetlerde var oldukları, kentin ekonomik ilişkilerine nasıl etki ettiklerini irdelemek bu çalışmanın ana odağını oluşturmaktadır. Çalışmanın temellendiği kavramlar ise; zorunlu göç, iskân politikası, kente uyum kavramlarıdır. Kavramların içeriği giriş bölümünde kısaca özetlendikten sonra; çalışmanın yöntemi ve saha bulguları değerlendirilecektir.

Zorunlu Göç

Lee'ye göre; göç, genel olarak kalıcı veya yarı kalıcı bir ikamet değişikliği olarak tanımlanmaktadır. Hareketin uzaklığına veya hareketin gönüllü veya istemsiz niteliğine herhangi bir kısıtlama getirilmemiştir ve dış ve iç göç arasında bir ayırım yapılmamıştır. Bu nedenle, salonda bir apartman dairesinden diğerine yapılan bir geçiş de, Hindistan'dan ABD'nin Iowa Eyaleti'ne kadar geçiş kadar bir göç eylemi olarak kabul edilir. Ancak bu tür hareketlerin başlatılması ve sonuçları büyük ölçüde farklıdır. Ancak, her türlü mekânsal hareketlilik bu tanımlamaya dâhil değildir. Örneğin, uzun süredir ikamet yeri olmayan göçebelerin yaz aylarındaki dağlara hareket etmesi ve göçmen işçilerin hareketleri gibi geçici hareketler dâhil değildir. Ne kadar kısa ya da ne kadar uzun, ne kadar kolay ya da ne kadar zor olursa olsun, her göç eylemi bir köken, bir hedef ve bir araya giren engeller kümesini içerir (Lee, 1966, s. 49).

Öberg (1996)' e göre; günümüzde göç, karmaşıklık ve heterojenlik süreci olarak anlaşılmaktadır. Çeşitli açılardan ve farklı kavramsal çerçeveler veya değerler dizisi içerisinde analiz edilebilir. Göç çalışmaları bireylere veya yapılar, mikro veya makro faktörlere odaklanabilir. Bu çalışmalar çok çeşitli tarihi süreçleri ve çağdaş durumları ele almaktadır. Göç bireyleri ilgilendirir ve bu nedenle birçok sürecin gerçek, potansiyel veya algılanan anlayışına verilen benzersiz tepkilerin bir sonucu olarak karşımıza çıkar. Yalnızca göçmen tarafından değil, hükümetler de gönüllü veya zorunlu olarak göçü yönlendirebilirler. Bu karmaşıklığı göz önünde

bulundurarak, araştırmacılar hala göçü açıklamaya yönelik teoriler veya öngörüler için kullanılabilecek kuralları bulmaya çalışıyorlar. Farklı bilimsel disiplinler, düzenli olma veya göç süreçlerinin ardındaki geçerli fikirler konusunda farklı açılardan uzmanlaşmıştır. Örneğin bilimsel literatürde daha az gelişmiş ve daha gelişmiş ülkeler arasındaki göç üzerine temel fikir, Güney-Kuzey göçü, insanların Kuzey'e göç etmeleri gerektiğidir. Bu, iş başına sermayeyi eşitleyecektir (Öberg, 1996, s. 339-340). İnsanları göç etmeye iten sert faktörler vardır. Bu faktörler; insani krizler, savaşlar, çevresel felaketlerdir. Aynı şekilde Öberg; göçe iten yumuşak faktörlerden de bahsetmektedir. Bu faktörler ise; yoksulluk, sosyal dışlanma veya işsizlik gibi sert faktörlere oranla daha az kritik olan problemler olarak ele alınmıştır (Öberg, 1996, s. 346).

Göç gerçekleşikten sonra en önemli kente tutunma aracı ise göçmen ağlarıdır. Göçmen ağları, göçmenleri, eski göçmenleri ve göçmen olmayan kişileri menşee ve hedef alanlardaki akrabalık, dostluk ve ortak topluluk menşeei bağlarıyla birbirine bağlayan kişilerarası bağlar kümesidir. Ulusal ve uluslararası hareket olasılığını artırırlar, çünkü hareketin maliyetini ve riskini azaltırlar ve göç için beklenen net getirileri artırırlar. Ağ bağlantıları, insanların yabancı istihdama erişim sağlamak için kullanabilecekleri bir sosyal sermaye biçimidir. Göçmenlerin sayısı kritik bir eşiğe ulaştığında, ağların genişlemesi, hareketin maliyetini ve riskini azaltır, bu da göçün artma olasılığını doğurur, bu da ağları daha da genişleten ek hareketlere neden olur ve bu da böyle devam eder. Zamanla göçmen davranışları gönderen topluluğun daha geniş kesimlerini kapsayacak şekilde dışa doğru yayılır. Göçmen ağları geliştirildiği zaman, çoğu topluluk üyesine kolay ulaşılabilecek bir hedef işi haline getirir ve göçü güvenilir ve güvenli bir gelir kaynağı yapar. Bu nedenle, maliyetlerin aşamalı olarak azaltılmasıyla oluşan ağların kendi kendine devam eden büyümesi de, risklerin aşamalı olarak azaltılmasıyla teorik olarak açıklanabilir (Massey ve diğerleri, 1993, s. 448-449).

Ülkemizde Zorunlu Göçlere Yönelik İskân Politikası

Kente zorunlu göç etmiş olan Türkiye Vatandaşı, mülteci, yabancı ya da Geçici Koruma Kapsamındaki Suriyeli olsun, zorunlu göçle gelen insanın en temel ihtiyacı barınma ve konut ihtiyacı olduğu için yerleşimin nasıl gerçekleşeceği iskân politikası ile belirlenmiştir. Bu doğrultuda göçmen ve mülteci yerleşimlerinin nasıl gerçekleşeceğine, konut sorununun nasıl

çözüleceğine dair bize yol gösteren ülkemiz yasal düzenlemelerindeki yasalar 1934 yılında onaylanmış 2510 sayılı ve 2006 yılında onaylanmış 5543 sayılı İskân Kanunları' dır.

İskân kelimesinin anlamı Türk Dil Kurumu'na göre; "bir kimseye veya bir topluluğa yurt sağlamak" ifade edilmiştir (Türk Dil Kurumu, 2006). Bu doğrultuda 1934 yılı İskân Kanunu'nda iskân yardımı; Türk ırkından olanlar ve olmayanlar olarak ifade edilerek farklılık göstermektedir. Kanunun 7. Maddesi'nin A alt maddesine göre; " Türk ırkından olup Hükümetten iskân yardımı istememeyi yazı ile bildiren muhacirler ve mülteciler Türkiye içinde istedikleri yerde yerleşmeye serbest bırakılırlar. Hükümetten iskân yardımı isteyenler hükümetin göstereceği yerlere gitmeye mecburlardır", 7. Madde'nin B alt maddesine göre ise; "Türk ırkından olmayanlar, Hükümetten yardım istemeseler bile, Hükümetin göstereceği yerde yurt tutmaya ve Hükümetin izni olmadıkça buralarda kalmaya mecburlardır. İzinsiz başka yere gidenler ilk defasında yerlerine çevrilirler. Tekrarı halinde İcra Vekilleri Heyeti kararı ile vatandaşlıktan düşürülürler" (2510 Sayılı İskân Kanunu, 1934). Kanunun bu hükümleri iskânın kimleri nasıl kapsadığına dair ifadeler içermektedir. Kanunun 17. Maddesi ise iskânın nasıl gerçekleşeceğini anlatan hükümler içermektedir. Bu maddeye göre; "İskân bir aileye, nüfus ve ihtiyacına göre oturacak ev veya ev yeri, sanatkârlara ve tüccarla ayrıca geçim getirecek dükkân veya mağaza yahut bu gibi yapı veya yeri ve mütedavil sermaye; çiftçilere de ayrıca kâfi toprakla çift hayvanı, alet ve edevatı, tohumluk, ahır ve samanlık veya yeri vermekle yapılır" (2510 Sayılı İskân Kanunu, 1934). Yasanın iskânı; farklı mülkiyet tiplerini içermekte olup konutu ise bu mülkiyet tiplerinden biri olarak nitelendirmiştir.

5543 Sayılı 2006 yılında onaylanmış İskân Kanunu ise iskânın nasıl gerçekleşeceğini tarifini 9 Madde'nin 1. Alt Maddesi'nde yapmıştır. Bu maddeye göre; "Göçmen, göçebe, yerleri kamulaştırılanlar ve millî güvenlik nedeniyle yerlerinin değiştirilmesine karar verilenlerin iskânı; şehir, kasaba ve köylerde, Bakanlıkça hazırlanacak plan ve projesine uygun olarak;

- a) Öncelikle konut ve arsası,
- b) Esnaf, sanatkâr ve tüccarlara, geçimlerini sağlayacak işyeri ve arsası ile işletme kredisi,
- c) Çiftçilere tarımsal projesinde öngörülen arazi, gerekli tarımsal girdiler, tarımsal yapılar veya arsası ile aynı ve
- d) nakdî işletme ve donatım kredileri,

- e) ç) Hak sahiplerinin talepleri halinde, konut, işyeri ve tarım arazisi kendileri tarafından bulunarak teklif edilmesi ve Bakanlıkça uygun görülmesi halinde toplu veya münferit olarak ailelere iskân kredileri, verilmek suretiyle bu Kanun hükümlerine göre borçlandırma yoluyla yapılır” (5543 Sayılı İskân Kanunu, 2006). Sonuç olarak İskân Kanunları; anayasal bir hak olan konut hakkına yönelik hükümleri içermemekte, ülkenin göçmen politikasının mekânsal yansımalarına referans vermektedir.

Yabancıların ülkemize giriş çıkışlarını düzenleyen 6458 Sayılı Yabancılar ve Uluslararası Kanun ikamet hakkını düzenleyen hükümler içermektedir. Kanunun kısa dönem ikamet izinleri ile ilgili bölümünün 7. Madde'nin c Alt Maddesi'ne göre; “Genel sağlık ve güvenlik standartlarına uygun barınma şartlarına sahip olmak” şartı kısa süreli ikamet için gerekli bir koşul olarak belirtilmiş; yasanın 95. Maddesi'nde ise ülkeye kabul edilmede, “Başvuru sahibi veya uluslararası koruma statüsü sahibi kişinin, barınma ihtiyaçlarını kendisinin karşılaması esastır” hükmü ile yabancıların barınma ihtiyaçlarına kalıcı çözümün devletin sorumluluğunda olmadığı ifade edilmiştir (6458 Sayılı Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu, 2013). Yasa, barınma ve konut hakkını hak temelli bir yaklaşımla değil; ihtiyaç temelli bir yaklaşımla ele almıştır.

Yabancıların konuta ilişkin düzenlemelerini içeren bir diğer kanun da 5901 Sayılı Türk Vatandaşlığı Kanunu'dur. Bu kanunun istisnai vatandaşlıkla ilgili düzenlemelerine yer veren Türk Vatandaşlığı Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik, kanunun 12. Maddesi'nin b bendi kapsamına dayandırılarak; “En az 500.000 Amerikan Doları veya karşılığı döviz ya da karşılığı Türk Lirası tutarında gayrimenkul yatırım fonu katılma payı veya girişim sermayesi yatırım fonu katılma payını en az üç yıl elinde tutma şartıyla satın aldığı Sermaye Piyasası Kurulunca tespit edilen” yabancıların Cumhurbaşkanı kararı ile Türk vatandaşlığını kazanabilme hakkına sahip olduğu hükmünü içermektedir (Türk Vatandaşlığı Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik, 2010). Bu yasada alt limit fiyatı belirlenmiş olan konut, bir gayrimenkul tipi olarak ele alınarak, bir ülkedeki vatandaşların edindiği tüm hakları edinebilmek için önemli bir yatırım aracı olarak değerlendirilmiştir.

Kente zorunlu olarak göç etmiş kentsel mülteciler de konut erişiminde hak sahibi olan önemli kesimlerdir. Bu konuya Türkiye Büyük Millet

Meclisi İnsan Haklarını İnceleme Komisyonu'nun hazırlamış olduğu Göç ve Uyum Raporu'nda da değinilmiştir. Berlin'de incelemelerde bulunan komisyon raporlarında Berlin Eyaletinde Mültecilerden Sorumlu Müdür'ün görüşlerine yer vermişlerdir. Bu görüşler raporda: "Berlin'in nüfusu gelen göçlerden dolayı sürekli artmaktadır. Şu anda 3 milyon 700 bin kişi Berlin'de yaşamakta olup, bu sayı her gün artmaktadır. Nüfusun artması konut yetersizliğine neden olduğu için, yüksek kiralari ödeyemeyenler için ucuz konut ihtiyacı doğmuştur. Yüksek kiralar nedeniyle, eve çıkamamış 38 bin kişi mülteci yurtlarında yahut acilen oluşturulan barınaklarda kalmaktadır. Gelen mültecilerin topluma uyumları istihdam piyasasına girişleri ve eğitimlerinin doğru bir şekilde sağlanabilmesi için birincil öncelik barınmadır. Dolayısıyla yeni ve ucuz konutların inşa edilmesi önemlidir" şeklinde belirtilmektedir (Göç ve Uyum Raporu, 2018, s. 190). Yine yapılan görüşmelerde devletin uzun vadeli bir planlama yapması ve Suriyelilerin topluma uyum sağlaması gerektiğine değinilmiş; bu kapsamda TOKİ'nin Suriyelilerin yerleştirileceği konutlar inşa etmesi düşünülebileceği belirtilmiştir (Göç ve Uyum Raporu, 2018, s. 168). Özetle göçün bağlamına göre; bir iskân politikası benimsenip, benimsenmemesi farklılık göstermektedir. Son yıllarda Türkiye'ye Suriye'den gelen nüfus geçici barınma merkezleri dışında, kontrolsüz bir dağılım göstermiştir. Göçün anlık ve kitlesel geliş, iskân politikasının uygulanabilirliğini mümkün kılmamıştır.

Zorunlu Göç ve Kente Uyum

Göç süreci ; hem göç edenleri hem de göç edilen çevreyi karşılıklı olarak etkileyen bir süreçtir (Erder, 2002:51). Castels ve arkadaşlarına göre; "güncel yaklaşım ve politikalar çoğu zaman göçün beraberinde entegrasyon sürecinin tek yönlü bir süreç olduğu varsaymaktadır. Göçmenlerin ve mültecilerin, karşılıklı bir etkileşim olmadan mevcut kültür veya topluma entegre olmaları beklenmektedir. Entegrasyon, göçmenlerin ve mültecilerin kültür geleneklerini ve dillerini atmaları beklenen asimilasyon çağrışımına sahiptir. Oysa entegrasyon iki yönlü bir süreçtir: adaptasyon gerektirir. Yeni gelenler için değil aynı zamanda ev sahibi toplum tarafından da başarılı bir entegrasyon; ev sahibi toplum işlere ve hizmetlere erişim sağlaması aksamaz ve göçmenler ile mültecileri sosyal etkileşimde kabul ederse gerçekleşebilir. Her şeyden önce, bir demokrasiye entegrasyon, toplumun yeni üyeleri tarafından yasal ve

siyasi haklar elde edilmesini ve böylece eşit ortak olmalarını öngörmektedir. Gerçekten de, çok kültürlü bir toplumda entegrasyonun, tüm nüfusun daha fazla eşitliği için koşullar sağlayan sivil, sosyal, politik, insan ve kültürel hakları edindiği bir süreç olarak anlaşılabilceğini iddia etmek mümkündür” (Castles ve diğerleri, 2002, s. 113).

Bu çalışmada entegrasyon kavramı yerine uyum kavramı kullanılacaktır. TDK’ya göre uyum; toplumsal çevreye veya bir duruma uyma, uyum sağlama olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu, 2006). 'Neye uyum?' sorusu başka bir düzeyde önemlidir. Castels ve arkadaşlarına göre; “modern toplumlar oldukça karmaşık olduğu için uyum, çeşitli alt kategorilerde farklı şekilde gerçekleşebilir. Örneğin, göçmenler ve mülteciler işgücü piyasasına rahatça uyum gösterebilseler de yaşam refah düzeyi ve eğitim hizmetlerinde dezavantajlı konumda olabilirler. Tüm koşullar da uyum süreci tamamlanmış olsa dahi, ev sahibi ülke tarafından siyasi katılımın dışında tutulabilirler. Veya bu kategorilerin tümüne dâhil olmuş olabilirler; ancak kültür, kimlik ve günlük sosyal etkileşim biçimleri dışında bırakılabilirler” (Castles ve diğerleri, 2002, s. 113).

Kuhlman’a göre; “Eğer mülteciler, ev sahibi toplumun ekonomik becerilerine uygun ve değerleri ile uyumlu şekilde katılım sağlayabilirlerse; kültürel olarak belirlenmiş asgari gereklilikleri yerine getiren konut, kamu ve sağlık hizmetlerine erişebildikleri bir yaşam standardı kazanmışlarsa, maruz kaldıkları sosyo-kültürel değişim, kendi kimliklerini korumalarına ve psikolojik olarak yeni durumlarına uyum göstermelerine izin veriyorsa; mülteci akını nedeniyle ev sahibi toplumun üyeleri için yaşam standartları ve ekonomik fırsatların bozulmaması sağlanmışsa ve eğer mülteciler daha önce ev sahibi toplumda yerleşik gruplar arasında var olandan daha fazla ayrımcılıkla karşılaşmazlarsa o zaman mülteciler gerçekten toplumla bütünleşmiştir” (Kuhlman, 1991, s. 7).

Göçmen ve mülteci uyumunu etkileyen çeşitli faktörlerin belirlenmesi; devletlerin göç ve göçmene yönelik politik müdahalelerinin etkinliğini etkileyecek olan bir unsurdur. Politika yapımcıların uyum süreçlerinde hangi faktörlerin etkili olduğunu ve özgün niteliklerinin ne olduğunu bilmeleri gerekmektedir. Ayrıca, farklı toplumsal yapıların, kurumların ve paydaşların uyumdaki rolünü de incelemeleri gerekir. Kente uyumun başarılı olabilmesi için kabul edilen göstergelerin yanı sıra, süreçteki sorunlara da dikkat etmek gerekmektedir. Politika yapımcılar ayrıca, bu tür

süreçlerin geçmişte nasıl gerçekleştiğine dair tarihsel bilgi ile uyumun nasıl gerçekleşmesi gerektiği ve bunun belirli yönlerinin muhtemel gerçekleşme süresi hakkında gerçekçi beklentilerin formüle edilmesine yardımcı olmakla yükümlüdür. Bazı hükümet politikaları, örneğin iş veya konut bulunmasında yardım sağlanması kente uyum sürecini hızlandırabilmektedir. Bir diğer bakış açısıyla ise hükümet politikaları; sığınmacıların yetersiz istihdam imkânı olan alanlara yerleştirme, çalışma hakkı veya sosyal haklar konusunda kısıtlamalar getirdiğinde kente uyum sürecinin engellenebileceğinin ya da yavaşlayacağına farkında olmak önemlidir (Castles ve diğerleri, 2002, s. 130).

Kente uyumu ve gerçekleşmesi için faktörleri incelediğimizde, kente yeni gelenlerin göçmen mi, mülteci mi, yoksa gerçekten de sığınmacı mı olduğu fark etmez. Uyumu etkileyen belirli sosyal süreçler, yeni bir topluma giren tüm insanlar için karakter olarak benzerdir. Bununla birlikte, büyük ölçüde yapısal faktörlerle şartlandırılmış olan uyum süreçlerinde veya yörüngelerinde önemli farklılıklar vardır. İlk ve belki de en önemlisi resmi statü meselesidir. Ancak her bir göçmen grubu için aşağıdaki faktörlerin birleştirilerek irdelenmesi, belirli durumların, ihtiyaçların ve sorunların belirlenmesinde ve ardından göçmen ve mülteci hizmetlerinin planlanmasında yardımcı olabilecek bir tür Kente Uyum Matrisini karşımıza çıkarmaktadır (Castles ve diğerleri, 2002, s. 131)(Tablo 1).

KENTE UYUM GÖSTERGELERİ		
EĞİTİM, ÖĞRETİM VE İSTİHDAM GÖSTERGELERİ	SOSYAL UYUM GÖSTERGELERİ	SAĞLIK GÖSTERGELERİ
Eğitim programlarına erişim ve tamamlama istatistikleri	Mekânsal ayrışma	Ortalama yaşam süresi
Mesleki eğitim kurslarına erişim ve bu eğitimleri tamamlama istatistikleri	Konut erişimi	Yaşa ve cinsiyete özgü ölüm oranları
Başarılı bir şekilde yeniden kalifiye olmuş ve kendi ülkesinde edinmiş olduğu asıl mesleğini uygulayabilenlerin istatistikleri	Dil öğrenimi ve dili kullanma becerisi	Yaşa ve cinsiyete özgü bulaşıcı hastalığa yakalanma oranları
Akademik veya istihdam amaçlı olarak nitelikleri bulunan kişi sayısının dağılımı	Kendi grubu içinde veya dışındakilerle etkileşim	Tıbbi hizmetlere erişim oranları
Yapılan iş başvuru sayısı, iş görüşmelerine katılım ve iş teklifi alma sayısı		
Serbest çalışan göçmen sayısı	Suçta mağdur kalma oranları	Kaza oranları
Kendi işini kurabilmiş göçmenlerin sayısı	İrkçılıktan kaynaklanan suç oranları	
Göçmen işsizliği oranı	Çeşitli türlerde suç işleme oranları	Doğurganlık, evlilik oranları
Mesleğe ve sektöre göre istihdam dağılımı		
Göçmenlerin mevcut yerleşik nüfusa göre gelir düzeyi karşılaştırması		
YASAL UYUM GÖSTERGELERİ		SİYASAL UYUM GÖSTERGELERİ
Ülkede ikâmet etme izni,		Sendikalara, derneklere, mesleki birliklere katılım
İşgücü piyasasına katılma; çalışma izni		Siyasi partilere katılım
Sosyal hizmetlere erişim hakkı		Seçmen olarak katılım
Vatandaşlık kazanımı		Yerel, bölgesel ve ulusal ölçekte temsil pozisyonlarına seçilebilme

Tablo 1. Kente Uyum Göstergeleri (Kaynak:Castles, Korac, Vasta ve Vertovec (2002:131-132)'den uyarlanmıştır.

Castels ve arkadaşlarının hazırladığı kente uyum göstergeleri (Tablo 1) incelendiğinde; uyum göstergeleri sosyo-ekonomik, sosyal, sağlık, yasal ve siyasal düzey olmak üzere 5 düzeyde gerçekleşmektedir. Bu çalışmanın odaklandığı konu olan kendi işini kurabilme göstergesi ekonomik uyum, konut erişimi ise sosyal uyum göstergelerinin içerisinde yer almaktadır. Konut erişim sorunu, kente zorunlu göçle gelenlere sığınma hakkı verildikten sonra bir yer bulmaya çalışırken karşılaştıkları engeller ile ilgilidir. Konut deneyiminin zorunlu göçle gelen nüfusun genel fiziksel ve duygusal refahları ile “evde” hissetme, yani kente aidiyetleri üzerindeki etkisinin olduğu belirlenmiştir. Bir konut ile ev arasındaki fark, kalacak bir yer ile yaşanacak bir yer arasındaki farktır. Bir ev; güvenli, güvenlik ve istikrarın yaşandığı bir yerdir. Zorunlu göçle gelen nüfusun, mahallelerini, kentlerini ya da ülkelerini terk etmelerindeki ana neden evlerindeki güvenliği kaybetmeleridir.

Konut, toplum içindeki farklı alt grupların birbirlerine ve kente uyumu için kilit bir araç olmuştur (Beider, 2012, s. 2). Konut pazarlarındaki iyi konutlara erişim; kendileri miras alınan mülkiyet hakları, işgücü piyasalarıyla bağlantılı olan gelir ve servetten etkilenir. Sınıf, engellilik, cinsiyet, yaş, bölge, mahalle ve etnik ayırım, konut erişiminde olası fırsat ve zorlukların önemli işaretleridir. Konut erişimiyle birlikte finansal ve kültürel kaynaklara erişim de oldukça önemlidir. Günümüzde insanların konut erişiminde her zamankinden çok daha fazla seçeneğe sahip olduklarına dair iddialara rağmen, hala hane halklarını kısıtlayabilecek etkili finansal ve idari sistemler de mevcuttur. Ayrıca, hane halkını etkileyen bazı politikalar ve uygulamalar geçmişte ırkçılık ve yerleşik ideolojik söylemlerden etkilenmiştir. Bir diğer yandan da zamanla, kentte nüfus çeşitliliğinin tanınmasının artması, konut sisteminden dışlanan azınlıkların konut birlikleri kurmasına neden olmuş; çeşitli kültürel miraslar ve yerel beklentilerden faydalanabilecek düzeye gelmelerine fırsat sunmuştur (Harrison, 1995, s. 58).

Özetlenecek olursa; konuta erişimin olması kentte sosyal uyumun önemli bir göstergesi, istihdama erişim ekonomik uyumun önemli bir bileşenidir. Herhangi bir gerekçeyle zorunlu göç ederek yeni bir yerleşimde hayata tutunmaya çalışan her hane için, kente uyumun gerçekleşebilmesi için olmazsa olmaz iki koşulun başında; konut erişimi ve istihdama erişim yer almaktadır.

Yöntem

Bu çalışma kapsamında 2012 yılında Suriye’de yaşanan olaylar sonucunda sınırdan geçiş yapılmış ilk kent olan Hatay ili, Hatay ili içerisinde de sınır ilçesi olan Reyhanlı’dan sonra kitlesel göçe ev sahipliği yapmış olan Kırıkhan ilçesi seçilmiştir. Çalışma kapsamında irdelenen Hatay ili Kırıkhan ilçesi nüfusu TÜİK 2018 verilerine göre; 115.196 kişidir (www.tuik.gov.tr, Erişim Tarihi:5.10.2019). Kırıkhan Kaymakamlığı Sosyal Dayanışma Vakfı Müdürlüğü’nden edinilen bilgilere göre; Kırıkhan’da kayıtlı olarak yaklaşık 32.000 Suriyeli ikamet etmektedir. Dolayısıyla; Kırıkhan ilçesi mevcut nüfusunun %28 i kadar Suriyeli ek nüfusu sınırları içerisinde barındırmaktadır. Kırıkhan ilçesi aynı zamanda 1962-1965 yılları arasında iskân ettirilmiş Trabzon Çaykara Mahallesi’nden 408 haneye ev sahipliği yapmaktadır. Son yıllarda kente uyum konusunda yapılmış pek çok çalışma; pek çok kent üzerinden Suriyelilerin uyumunu tartışmaktadır. Ancak bu çalışmada Kırıkhan’da yoğun olarak yaşayan Suriyelilerden önce, yaklaşık 55-60 yıllık göç öyküsüne sahip olan Karadenizlilerin kente nasıl ekonomik uyum gösterdikleri ve kent merkezine etkilerini anlaşılmalı çalışılacaktır. Çünkü bu çalışmanın çıkış noktası; aidiyet duyduğu mekânı herhangi bir gerekçeyle terk etmek zorunda kalmış her insanın yeni bir kente geldiğinde, kente uyumunun önünde bariyerler olduğudur. Bu bariyerlerin en önemli iki bileşeni ise; barınma ve istihdam sorunudur. Bu doğrultuda öncelikle Kırıkhan ilçesinde ön saha araştırması gerçekleştirilmiştir. Ön saha çalışmalarının sonucunda; 1961-1965 yılları arasında Trabzon ili Çaykara ilçesinden Hatay ili Kırıkhan ilçesine 1934 yılı İskân Kanunu çerçevesince yerleştirilmiş 408 hane olduğu ve bu hanelerin ilçede 408 Evler mahallesinde yaşadığı tespit edilmiştir. Mahalle iskân konutlarından oluşmaktadır (Bknz Harita 1 ve Harita 2).



Uydu Görüntüsü 1. Kırkhan İlçesi Yerleşimi (Kaynak: Google Earth, Erişim Tarihi:6.10.2019)



Uydu Görüntüsü 2. 408 Evler Mahallesi (Kaynak: Google Earth, Erişim Tarihi:6.10.2019)

Ön saha araştırmaları sonucunda; 408 Hanenin göç sürecine tanıklık etmiş hane reislerinin 15 inin yaşadığı bilgisine ulaşılmıştır. Bu 15 hane büyüğünün yaşları 75 ve üzeridir. Bu 15 ailenin ise kent merkezinde ticaretle uğraşan 12 aile olduğu bilgisine erişilmiş ve 12 ailenin ikinci kuşak olarak nitelendirilebilecek 50-60 yaş arası temsilcileriyle ticari

birimlerinin olduğu yerlerde yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmeler kapsamında yöneltilen sorular ise;

- Doğum Yeri
- Doğum Tarihi
- Cinsiyeti
- Mesleği
- Göçün gerçekleştiği tarihten bugüne Kırıkhan'da ekonomik olarak nasıl geçim sağladıkları
- Kırıkhan ekonomisine katkıları

bilgilerini elde etmeye yöneliktir. Ancak çalışmanın işyerlerinde gerçekleştirilmesi sonucu görüşmecilerin cinsiyet olarak hepsinin erkek olmasına neden olmuş, işletme sahibi kadınlara rastlanmamıştır (Tablo 2).

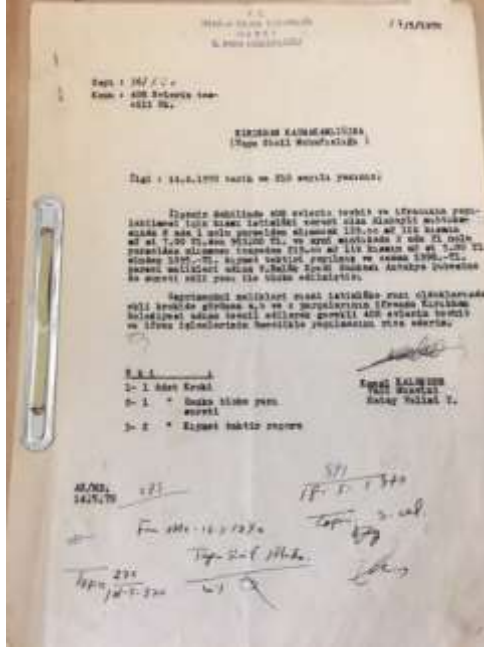
GÖRÜŞMECİ	DOĞUM YILI	YAŞI	DOĞDUĞU İL/İLÇE	KÖY/MAHALLE	İŞ KOLU
G1	1963	56	TRABZON/ÇAYKARA	ŞAHİNKAYA	KIRTASIYE
G2	1959	60	TRABZON/ÇAYKARA	ULUCAMI	BEYAZ EŞYA SATICISI
G3	1964	55	TRABZON/ÇAYKARA	ŞAHİNKAYA	REKLAMCILIK
G4	1984	35	HATAY/KIRIKHAN	408 EVLER MAHALLESİ	REKLAMCILIK
G5	1968	51	HATAY/KIRIKHAN	408 EVLER MAHALLESİ	MOBİLYACILIK
G6	1964	55	TRABZON/ÇAYKARA	ULUCAMI	BEYAZ EŞYA SATICISI
G7	1968	51	HATAY/KIRIKHAN	ULUCAMI	KONFEKSİYON
G8	1968	51	TRABZON/ÇAYKARA	ULUCAMI	BEYAZ EŞYA SATICISI İNŞAAT MALZEMELERİ
G9	1963	56	TRABZON/ÇAYKARA	ULUCAMI	SATIŞ
G10	1960	59	TRABZON/ÇAYKARA	ULUCAMI	MOBİLYACILIK
G11	1962	57	TRABZON/ÇAYKARA	ULUCAMI	YAPI MARKET
G12	1965	54	TRABZON/ÇAYKARA	ULUCAMI	BEYAZ EŞYA SATICISI

Tablo 2. Görüşmeci Profili

Bulgular

Görüşmecilerin hepsi Kırıkhan ilçesinde “Karadenizli” olarak kabul edilmiş, Trabzon Çaykaralı, erkek ve 50-60 yaş arası kişilerden oluşmaktadır. Görüşmeler esnasında öğrenilmiştir ki; 1962-1965 yılları arasında Trabzon ili Çaykara ilçesinden Hatay ili Kırıkhan ilçesine getirilmiş 408 hane, köylerindeki heyelan gerekçesiyle getirilmiştir. Göç süreci başlamadan önce Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca 408 haneye Muş, Van ve Hatay olmak üzere 3 ilde yer seçme hakkı tanınmış, Trabzon’dan bu üç ili ziyaret eden 40 kişilik heyet, Hatay’ın tarım açısından elverişli olduğunu gerekçe göstererek iskân alanının burada olmasına karar vermiştir. Bu karar sonucunda 1962-1965 yılları arasında göç etme süreci tamamlanmıştır. İskân politikasının sonucu olarak göç eden her haneye iskân mahallesi olarak belirlenmiş mahalleden tek ailelik

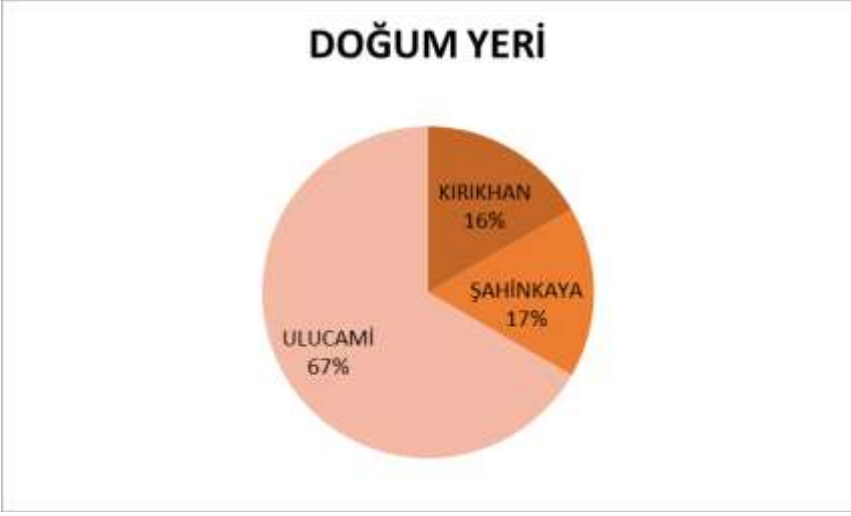
bir konut tahsisi ve hanenin büyülüğüne göre 20-27 dönümlük tarım arazilerinin 20 yıllık vade ve düşük faizle geri ödemeli olarak tahsisin yapılmıştır. Bu doğrultuda Kırıkhan Tapu Müdürlüğü'nde arşiv araştırması yapılmaya çalışılmış ve tahsisin 1970 yılından itibaren gerçekleştiği bilgisine belgeler üzerinden erişilmiştir (Resim 1).



Resim 1. 408 Evler Mahallesi Tahsis Evrakları (Kaynak:Kırıkhan Tapu Müdürlüğü Arşivi)



Resim 2. 408 Evler Mahallesi Tahsis Evrakları (Kaynak:Kırıkhan Tapu Müdürlüğü Arşivi)



Grafik 1. Görüşmecilerin Doğum Yeri Dağılımı

Görüşmecilerin sadece 2 si Kırıkhan'da doğmuş, geri kalanları ise Trabzon'da doğmuştur. Çaykara ilçesinin 3 köyü olan Şahinkaya, Ulucami ve Kabataş köyleri 408 hanenin yapısını oluşturmaktadır. 3 köyden Kırıkhan ilçesine gelen ve bugün kent merkezinde göç sürecinin başından günümüze ticaretle uğraşan 12 ailenin 10'unun Ulucami köyünden olması dikkat çekmektedir. Görüşmelerde edinilen bilgilere göre; 3 köyün içerisinde Şahinkayalılar okuma yazma oranının yüksek olduğu, daha çok memuriyeti tercih eden bir profile sahiptir. Ulucami köyünden gelenler ticaretle uğraşan, Kabataş köyünden gelenler ise tarımla uğraşan profile sahiptirler. Görüşmecilerden Kırıkhan doğumlu olanlar da kendilerinin "Ulucami" köyünden olduklarını ifade etmektedirler. Dolayısıyla görüşmecilerin hepsi ticaretle uğraştıkları için "Ulucami Köyünden gelenler ticaretle uğraşırlar" yargısı gerçek durumu yansıtmaktadır çıkarımını yapmak mümkündür. Ulucami köyünden olmayan ve kendilerini Şahinkaya köyünden olarak tanımlayan iki görüşmecinin ise asıl mesleğinin öğretmenlik olduğu bilgisine erişilmiştir. Bu kişiler kırtasiye ve reklamcılık işleriyle uğraşmaktadırlar. Ulucami köyünden olanlar ise; mobilya, beyaz eşya, inşaat malzemeleri satış, yapı market sahibi kimseler olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca görüşmecilerden biri Kırıkhan Sanayi ve Ticaret Odası Başkanı'dır. Yani ilde ekonomi ile ilgili önemli bir sivil toplum örgütünün başkanı "Karadenizli" dir. Bu doğrultuda onunla görüşme yapılırken bazı verilere

de erişilmiştir. Bugün Ticaret Odası seçmen profilinin %35'inin Karadenizlilerden oluştuğu ve Karadenizlilerin Kırıkhan kent ekonomisine ciddi katkılarının olduğudur. Hem Ticaret Odası Başkanı'nun verdiği bilgiler hem de diğer görüşmecilerin verdiği cevaplar değerlendirildiğinde Kırıkhan tarıma dayalı ekonomiye sahip bir yerleşmeye göç süreci gerçekleştirildikten sonra Karadenizlilerin yaptığı yatırımların ilkleri şu şekilde sıralanmaktadır:

- İlk Çırcır Fabrikası,
- İlk Mobilya Atölyesi ve Mobilya Satış Mağazası,
- İlk Beyaz Eşya Satış Mağazası,
- İlk Yapı Market,
- İlk PVC Kapı ve Pencere İmalatı,
- İlk Yerel Televizyonun Kurulması (Kalpen TV).

Görüşmeler sonucu edinilen bu bilgiler Ticaret Odası Başkanı tarafından da doğrulanmıştır. Ticaret Odası bu yatırımları üç gerekçeye dayandırmaktadır. Birinci gerekçe; göçle gelen hanelerin %20 sinde Almanya'ya işçi göçünün gerçekleşmiş olması ve oradaki birikimlerin Kırıkhan'a yatırım olarak geri dönmüş olmasıdır. Bir diğer gerekçe; Karadeniz'in topografik ve iklim koşullarının insanın zor koşullarda üretime teşvik etmesi ve zorluklarla mücadele edebilme kabiliyetinin, zorunlu göçle geldikleri yere de taşındığıdır. Üçüncü gerekçe; Karadenizliler olarak birlik olabilme ve dayanışma kültürünün yüksek olduğunun altını çizmişti ve hatta: "Bugün bir çekimin karşılığını ödeyebilecek gücüm olmasa İstanbul'dan bir telefonla çekin karşılığını bulup, on dakikada ödemeyi gerçekleştirebilirim" diyerek göçmen ağlarının ilçe sınırlarını aştığını da vurgulamıştır. Son olarak ekonomik ve sosyal yaşamda pek çok açıdan uyumun gerçekleşebilmesinin toplumun kendini öz eleştiri kabiliyetiyle ifade etmiştir.

Özetlenecek olursa; tarıma dayalı ekonominin hakim olduğu ve bugün pek çok Geçici Koruma Kapsamındaki Suriyeliye ev sahipliği yapan Kırıkhan ilçesine pek çok yatırımı ve ticari işkolunda faaliyetleri Karadenizliler gerçekleştirmiştir.

Tartışma ve Sonuç

Son yıllarda özellikle doğal afetler ve iklim değişikliği ile gerekçesiyle yapılmış zorunlu yer değiştirmeler, zorunlu göç tartışmalarını farklı bir boyuta taşımıştır. Tüm dünyada barış ve huzur ortamının sağlanmış

olduğu laboratuvar koşullarında bir siyasal iklimden bahsedebilmemiz mümkün olsa dahi, yaşanan küresel çevre felaketleri kentler arasında insan hareketlerini arttıracaktır. Bugün ülke gündemimizde Suriyeli nüfusun varlığı ve yoğunluğu, kente uyumun nasıl gerçekleşeceği konuları akademik ve politik gündemin merkezindedir. Suriyeli nüfusun zorunlu göç etme nedeni savaş olduğu için kök neden siyasi ve politik tartışmaları geride bıraktığımız 7 yıla rağmen hala sıcak tutmaktadır. Aynı kent mekanını Suriyelilerle ve yerelle bütünleşerek paylaşmış olan Kırıkhan'daki Karadenizli nüfusun göç öyküsünün bir kesitinin irdelenme gerekçesi “zorunlu göç” olgusunu siyasi tartışmalardan uzak algılatmaya çalışmaktır.

Her ne kadar 50 yıl öncesi bir göç hikâyesi okunmaya çalışılsa da bu çalışma kapsamında en önemli gözlemlerden biri: görüşmecilerin kendisini “Karadenizli” olarak, kentin yerlisini “Kırıkhanlı” olarak tanımlamasıdır. Yani kendi kimliklerini tanımlarken hâlâ göç edilen yerdeki kimlikleriyle ilişki kurmaktadırlar. Üstelik vatandaşlık statüsü, etnisite iskân edilen yer ile aynı olmasına ve devletin konut ve tarım arazisi edinmelerine olanak sağlaması dahi, kente hemen uyumun gerçekleşmesini sağlamaktadır. Göçmen ağları, göçmenin kendi topografyasından taşıdığı üretim birikimi geldikleri kente ve ekonomisine taşınmakta ve Kırıkhan örneğindeki gibi pek çok ekonomik faaliyetin ilk kez gerçekleşmesine neden olmaktadır. Bu örnekten yola çıkarak; kentte yaşayan Suriyeliler için de bildikleri en iyi işten başlamalarını sağlayarak onların da kimliklerine uygun ekonomi modeli üretmelerine zemin hazırlamak önemli bir kente uyum politikası olabilir mi?

Kaynakça

- 1961 Anayasası. (1961, Mayıs 27). *TBMM Anayasalar*. Mayıs 3, 2019 tarihinde TBMM: <https://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa61.htm> adresinden alındı
- 1982 Anayasası. (1982, Kasım 7). *TBMM Anayasalar*. Mayıs 3, 2019 tarihinde TBMM: https://www.tbmm.gov.tr/anayasa/anayasa_2018.pdf adresinden alındı
- 2510 Sayılı İskân Kanunu. (1934, Haziran 14). *Resmi Gazete*. Mayıs 6, 2019 tarihinde Resmi Gazete: <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2733.pdf> adresinden alındı
- 5543 Sayılı İskân Kanunu. (2006, Eylül 26). *Resmi Gazete*. Mayıs 6, 2019 tarihinde Resmi Gazete: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/09/20060926-1.htm> adresinden alındı

- 6458 Sayılı Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu. (2013, Nisan 4). T.C. İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü Mevzuat. Mayıs 6, 2019 tarihinde T.C. İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü: http://www.goc.gov.tr/icerik6/yukk_327_328_329_icerik adresinden alındı
- Avrupa Mülteci ve Sığınmacı Konseyi. (2001). *Good Practice guide on the integration of refugees in the European Union: Housing*. Brussels: ECRE.
- Balkır, Z. G. (2009). *Konut Hakkı Ve İhlalleri: Kentli Haklarının Doğuşu. Sosyal Haklar Ulusal Sempozyumu*.
- Balkır, Z. G. (2010). *Konut Hakkı ve İhlalleri: Kentli Haklarının Doğuşu . Sosyal Haklar Ulusal Sempozyumu* (s. 342). Denizli: Pamukkale Üniversitesi.
- Beider, H. (2012). *Race. Housing & Community*. WILEY-BLACKWELL.
- Bolzoni, M., Gargiulo, E., and Manocchi, M. (2015). The Social Consequences Of The Denied Access O Housing For Refugees İn Urban Settings: The Case of Turin, Italy. *International Journal of Housing Policy*, 15(4), 400-417.
- Carter, T. S., Polevychok, C.,ve Osborne, J. (2009). The role of housing and neighbourhood in the re-settlement process: a case study of refugee households in Winnipeg. *The Canadian Geographer*, 3, 305-322.
- Castles, S., Korac, M., Vasta, E., ve Vertovec, S. (2002). *Integration:Mapping The Field*. (B. İ. rapor, Dü.) Mayıs 8, 2019 tarihinde <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110218135832/http://rds.homeoffice.gov.uk/rds/pdfs2/rdsolr2803.doc> adresinden alındı
- Çocuk Haklarına Dair Sözleşme. (1990, Ocak 26). *TBMM Tutanaklar*. Nisan 30, 2019 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi: <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d19/c073/tbmm19073049ss0017.pdf> adresinden alındı
- Darrow, J. (2015). The (Re)Construction of the U.S. Department of State's Reception and Placement Program by Refugee Resettlement Agencies. *Journal of the Society for Social Work and Research*, 6(1), 91-119.
- Göç ve Uyum Raporu. (2018, Mart). *TBMM İnsan Hakları Komisyonu*. Mayıs 7, 2019 tarihinde TBMM: https://www.tbmm.gov.tr/komisyon/insanhaklari/docs/2018/goc_ve_uyum_raporu.pdf adresinden alındı
- Harrison, M. (1995). *Housing, 'race', social policy and empowerment*. Aldershot, Avebury.
- Internal Displacement Monitoring Centre. (2019). *Global report on internal displacement*. Norwegian Refugee Council.
- Kaboğlu, İ. Ö. (1996). Yerleşme özgürlüğü ve konut hakkı. *İnsan Hakları Yıllığı* (Cilt 17-18, s. 36). içinde Ankara.
- Kolocek, M. (2017). *The human right to housing in the face of land policy and social citizenship*. Germany: Palgrave Macmillan.
- Kuhlman, T. (1991). The economic integration of refugees in developing countries: A research model. *Journal of Refugee Studies*, 4(1), 1-20.

- Lee, E. S. (1966). A theory of migration. *Demography*, 3(1), 47-57.
- Lefebvre, H. (2015). *Şehir hakkı*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Massey, D. S., Arango, J., Hugo, G., Kouaouci, A., ve Pellegrino, A. (1993). Theories of international migration: A Review and Appraisal. *Population and Development Review*, 19(3), 431-466.
- Mattu, P. (2002). *A Survey on the Extent of Substandard Housing Problems Faced by Immigrants and Refugees in the Lower Mainland of British Columbia*. Multilingual Orientation Service Association for Immigrant Communities. MOSAIC.
- Öberg, S. (1996). Spatial and economic factors in future south-north migration. (W. Lutz) , *The future population of the world what can we assume today?* içinde (s. 336-357). Austria: nternational Institute for Applied Systems Analysis.
- Türk Dil Kurumu. (2006, Eylül 26). *Güncel Türkçe Sözlük*. Mayıs 6, 2019 tarihinde Türk Dil Kurumu: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5ccfe7a9eb0116.56288541 adresinden alındı
- Türk Dil Kurumu. (2006, Eylül 26). *Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük*. Mayıs 9, 2019 tarihinde Türk Dil Kurumu: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5cd4176d857850.89202510 adresinden alındı
- Türk Vatandaşlığı Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik. (2010, Şubat 11). *Mevzuat Bilgi Sistemi*. Mayıs 6, 2019 tarihinde Mevzuat Bilgi Sistemi: <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=3.5.2010139&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0> adresinden alındı
- UNHCR. (2019). *UNHCR Türkiye*. Temmuz 15, 2019 tarihinde UNHCR: <https://www.unhcr.org/tr/> adresinden alındı



Mekânsal Koşulların Getirdiği Hak İhlalleri: Dilovası Fatih Mahallesi Örneği*

Ayşegül Kanbak
Batman Üniversitesi
akanbak@gmail.com

Öz

Türkiye'deki iç göç sürecinin sorunlu alanlarından biri üzerine kurgulanan bu çalışma, Dilovası ilçesinde yaşanan sanayileşmesinin toplumsal yapıda meydana getirdiği mağduriyetleri analiz etmek için hazırlanmıştır. Ayrıca sürece rengini veren sanayinin çizdiği sınırlar dâhilinde yaşama pratiklerinin haritasının çıkarılması hedeflenmiştir. Dilovası, kentsel yoksulluk ve alt sınıf mekansallaşma sorunlarının yaşandığı ve Türkiye'deki iç göç hareketlerinin yol açtığı birtakım sosyal görünümlere ev sahipliği yapan bir mekan olma özelliğini devam ettirmektedir. Birbirine dokunmayan geniş bir bütün içerisinde farklı adacıklardan oluşmuş bir sosyal yapı görüntüsündeki ilçede, sanayileşmenin mekânsal örgütlenmesi olan Dilovası Organize Sanayi Bölgesi ilanı ile bazı mahalleler sanayi tesisleri ile iç içe geçmiştir. Bu mahallelerden biri de Fatih Mahallesi'dir. Ekonomik, sosyal ve kültürel eksiklikler, kalitesiz konutlar, kutuplaşma ve ötekileştirme, burada yaşanan mağduriyet biçimlerinden bazılarıdır.

Araştırma iki boyut üzerinden tasarlanmıştır. Birinci boyutta, Dilovası'nın ortaya çıkmasına neden olan faktörler birincil ve ikincil kaynaklardan elde edilen verilerle incelenmiştir. Araştırmanın ikinci boyutunu ise ampirik bölüm oluşturmaktadır. Bu bölümde, mahallenin durumu mahallede yapılan görüşmelerden elde edilen bilgiler üzerinden değerlendirilmiştir. Mekânların oluşumu ekonomik, politik, sosyal ve kültürel süreçlere ilgilidir. Bu süreçler sonucunda yeniden üretilen eşitsizlik, dışlanmışlık, yoksulluk ve sosyal adaletsizlik örneklerinin hepsinin yaşandığı Fatih mahallesi sakinleri çeşitli ikamet etme pratikleri çerçevesinde mekânlarını kullanmaktadır

Anahtar Kelimeler: Mekân, Kentsel Haklar, Hak İhlalleri, Dilovası

* Bu çalışma 2018 yılında, Roul Wallenberg Institute, İnsan Hakları Araştırma Hibe Programı çerçevesinde yapılan proje kapsamında gerçekleştirilmiştir.



Violations of Rights Arising From Spatial Conditions; Dilovası Example

Ayşegül Kanbak
Batman University

Abstract

The role of urban planner in shaping urban development has been in transformation in the last decades from a technocratic one within rational comprehensive planning to a communicator/negotiator with the rise of the communicative planning. More recently, a political role has been emerging, which has yet to mature, parallel to the new thoughts on democracy in political philosophy. The evidences for this transformation are derived mainly from the experiences of Western democracies; particularly the consensus-oriented ones, while there is a lack of sufficient knowledge and discussions on the changing role of the planner in non-consensual or non-Western contexts like Turkey. Based on a qualitative research utilizing in-depth interviews with planners and document analysis, this article argues that a political role for urban planners can be defined in Turkey too; yet the different roles are not entirely independent from one another. A planner with a political role in Turkey can still advocate for rational decision making, comprehensiveness and consensus-seeking. Moreover, the obstacles against and potentials for politicization differ from consensual ones. One of the main obstacles in Turkey is the lack of consensus mechanisms, while this lack itself has led to further efforts of non-governmental planning professionals and urban activists against authoritarian planning decisions, paradoxically providing a potential for politicization. In elaborating this argument, the article also contributes in the discussions on what a political role for planners might mean in practice.

Keywords: role of planners, consensus-seeking, political role, professional chambers, activist planners

Giriş

Uluslararası Af Örgütü'nün "Sadece Ekonomik Kriz Yok, Bir de İnsan Hakları Krizi Var" temasını ile yayınlanan 2009 yılı raporu, "milyarlarca insanın güvensizlik ve adaletsizlik içinde yaşadığına ve aşağılanmaya maruz kaldıklarına", bunun bir insan hakları krizi olduğuna dikkat çekmektedir. Raporun giriş yazısını kaleme alan dönemin genel sekreteri Irene Khan krizin gıda, iş, temiz su, arazi ve barınma yokluğu ve aynı zamanda artan eşitsizlik, güvensizlik, yabancı düşmanlığı, ırkçılık, şiddet ve baskılar nedeniyle oluştuğunu ve krizin mağdurlarının büyük çoğunluğunun kentlerde yaşadıkları belirtmektedir (Khan, 2009, s.2). Örgütün aynı yıl başlattığı "Onurunu İste" kampanyası için yayınladığı bültende dünyada bir milyar insanın yetersiz barınma koşulları altında gecekondular/varoşlarda yaşadığını ve en temel asgari hizmetlerden yoksun, güvensiz bir ortamda, şiddet ve zorla tahliyelerle karşı karşıya bulduklarının açıklamaktadır (Amnesty International, 2009). Af örgütü tarafından yapılan bu tespit, yoksulluk ve sosyal adaletsizlikle birlikte eğitim, sağlık, çalışma ve barınma gibi birçok temel insan hakları ihlallerinin de kentlerde yaygın bir biçimde gerçekleştiğini göstermektedir (Hosseini, 2013, s.73).

Milyarlarca insanın gecekondularda yaşaması kentlerde en çok görülen insan hakları ihlallerinden biri olarak kabul edilmekte ve mekânsal yetersizlikler ile insan hakları krizi arasındaki ilişkinin boyutunu göstermektedir. Barınma, çalışma, sağlık, güvenlik gibi mekân ile bağlantılı olan insan hakları ihlalleri mekânsal koşullarla etkileşim içindedir. Bu etkileşim temelde, pek çok insan hakkı ihlalinin mekânsal koşulları etkilemesinden ve aynı şekilde mekânsal koşullardaki birçok yetersizliğinde insan hakları ihlallerine neden olmasından kaynaklanmaktadır. Bu çalışma, mekânsal koşullardan kaynaklanan yetersizlikler ile insan hakları ihlalleri arasındaki etkileşimi Dilovası/Fatih Mahallesinde yaşanan süreçler üzerinden tartışmayı amaçlamaktadır.

Kentte İnsan Hakları ve Kent Hakkı

İnsan hakları, bir toplumdaki tüm bireylerin doğuştan kazandıkları ve kritik öneme sahip haklar olarak kabul edilmektedir. Bir ideali ifade etmekte olan insan hakları, insanların başkalarına, gruplara ya da devlete

karşı bazı güvencelere sahip oldukları anlamına gelmektedir. İnsanların nerede yaşadıklarına ve toplumdaki statülerine bakılmaksızın, herkes için geçerli olan bu haklar gerek uluslararası hukuk sistemlerinde ve gerekse de devletlerin kendi iç sistemlerinde yer almaktadır. İnsan haklarının sınıflandırılmasında farklı yaklaşımlar söz konusudur.² Fransız hukukçu Vasak (1979) tarafından ortaya atılan Üç Kuşak Hak kuramına göre, ilk kuşak haklar, devlete karşı bireyi koruma çabasında olan sivil ve politik haklardan oluşmaktadır. Medeni haklar olarak da adlandırılan bu haklar yaşama hakkı, mülkiyet hakkı, seyahat hakkı ve bilgi edinme hakkı gibi kişiye bağlı siyasi haklardır ve devletin mutlak koruması altındadır (Özlüer, 2018, s.14). İkinci kuşak haklar ise devletin aracılığına ihtiyaç duyulan ve bireyi/toplumu koruyan ekonomik ve sosyal hakları içermektedir. Pozitif insan hakları olarak da bilinen bu grupta sağlık, konut ve çalışma hakkı gibi devlet düzenlemesinin/müdahalesinin gerekli olduğu haklar yer almaktadır. Üçüncü nesil haklar ise dayanışma ve kolektif haklardan oluşmaktadır. Bu haklar, hem bireylerin hem de toplumun tümüne aittir ve gerçekleşmesi için toplumda yaşayan herkesin etkin biçimde katılımını gerektirmektedir. Evrensellik özelliğine sahip olan dayanışma hakları sadece bugünkü nesilleri değil, gelecek kuşakların da korunmasını talep eden haklardır (Ertan ve Ertan, 2013, s.52). Temel olarak çevre, barış, iyi yaşama, kendini kaderini tayin, gelişme, geçim araçlarına ulaşım, insanlığın ortak mal varlığından yararlanma haklarını içermektedir.

Bu hakların dışında kentli haklarının da dayanışma hakları içinde sayılması gerektiği yönünde tartışmalar devam etmektedir (Özlüer, 2018, s.14). Tekeli'ye göre kentli haklarına, dayanışma hakları kapsamında yeni bir alan açmak gerekmektedir. Küreselleşme, yerelleşme ve kentsel yaşam kalitesi gibi kavramlar ve kentlerin insan haklarının şekillendiği mekânlar olması kentli haklarının ayrı başlık altında incelenmesini gerekli kılmaktadır (2001:157). Kentli haklarının iki boyutu bulunmaktadır: Bir kentlinin insan olarak sahip olduğu insan hakları ve kentsel toplumun üyesi olarak yaşadığı kentin çevresel ve kentsel değerleri üzerindeki hakları. Temel amacı kentsel yaşam kalitesinin artırılması olan kentli haklarının içeriği çok geniştir. Herkesin temiz, sağlıklı, insan onuruna yakışır bir kentte yeterli kamu hizmetlerini almaya, her türlü sosyal,

² İnsan hakları tarihsel gelişime göre üç kuşak haklar; ortaya çıkan yükümlük açısından pozitif ve negatif haklar; hakkın öznesine göre bireysel ve kolektif haklar olarak sınıflandırılmaktadır.

kültürel ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılama hakkına sahip olması ve bireylerin eşit ve dengeli bir şekilde bu haklardan yararlanması ve katılımı kentli haklarının içeriğini oluşturmaktadır (Geray, 1998: 326).

Kentlerin küresel ve çevresel bağlamda değişmesi ve kentleşme oranlarının artmasıyla birlikte, kentlerde ortaya çıkan yeni sorunlara çözüm olarak kentte insan hakları ya da kentli hakları ile ilgili yeni belgeler gündeme gelmiştir. Evrensel İnsan Hakları Beyannamesi ve çeşitli insan hakları sözleşmelerinden oluşan bu belgeler, kent sorunlarına insan hakları çerçevesinde bir yaklaşım önermektedir. Bu belgelerden Mayıs 1992’de Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen “Avrupa Kentsel Şartı”, kentli haklarının içeriği konusunda en net ve somut tanımlamaya sahip olup kentsel sorunlara insan hakları çerçevesinde yaklaşılması ve kentli haklarının kurumsallaşması açısından önemli bir adım olarak kabul edilmektedir (Tekeli, 2002, s. 15). Şart kapsamında kentli hakları on üç başlık altında düzenlenmiştir. Bunlar; “Ulaşım ve dolaşım, Kentlerde çevre ve doğa, Kentlerin fiziki yapıları, Tarihi kentsel yapı mirası, Konut, Kent güvenliğinin sağlanması ve suçların önlenmesi, Kentlerdeki özürlü ve sosyal ekonomik bakımdan engelliler, Kentsel alanlarda spor ve boş zamanları değerlendirme, Yerleşimlerde kültür, Yerleşimlerde kültürlerarası kaynaşma, Kentlerde sağlık, Halk katılımı, kent yönetimi ve kent planlaması, Kentlerde ekonomik kalkınma” olarak sıralanmaktadır (The European Urban Charter, 1992).

Avrupa Kentsel şartın dışında benzer haklara sahip “Avrupa Kentte İnsan Haklarını Koruma Şartı” ve “Dünya Kent Hakkı Şartı” gibi belgeler de bulunmaktadır. Kenti, “içinde yaşayanların tümüne ait kolektif bir mekân” olarak tanımlayan Avrupa Kentte İnsan Haklarını Koruma Şartı’na göre, kent hakları sadece belirli ülke vatandaşlarına değil, tüm kent sakinlerine tanınmış haklardır. Dünya Kent Hakkı Şartı ise kent sakinlerini “kalıcı ya da geçici olarak kentte ikamet eden tüm insanlar” olarak tanımlayarak, bu hakların kenti geçici olarak kullanan bireylere ya da gruplara da tanınması gerektiğini belirtmektedir. Bu şartlarda yer alan kente insan hakları maddelerinin ortak yönlerini şöyle özetlemek mümkündür; kentlerde dezavantajlı grupların desteklenmesi, ayrımcılığın durdurulması, kent yönetimlerine katılımın ve sosyal adalet ilkesine uygun kent gelişimin sağlanması, kentte yaşayan herkesin ulaşım ve altyapı ve kentsel hizmetlerden eşit derecede faydalanması, kentlinin barınma, sağlık, spor ve kültürel faaliyetlerden yararlanma gibi ihtiyaçlarına cevap verilmesi, sürdürülebilir bir kentsel çevrenin

oluşturulması (The European Charter for the Safeguarding Human Rights in the City, 2012 ve World Charter for the Right to the City, 2005, Sadri, 2013, s.82). Daha da detaylandırılabilir olan kentli hakları ile insan haklarına birlikte bakıldığında, insan haklarının somut olarak uygulamaya geçmesi kentte yaşayan bireyler için kentli hakları ile mümkün olmaktadır.

“Kent hakkı” kavramı ilk olarak, 1968 öğrenci ayaklanmalarının öncesinde Lefebvre tarafından dillendirilmiştir. 1960’larda Fransa’da yaşanan kentleşme süreci üzerine yaptığı incelemelere dayanan kavram (Schmid, 2013, s.72-73) mekânın kontrolünü kentte yaşayanlara aktarılmasını ve mekânın temelini oluşturan iktidar ilişkilerini yeniden yapılandırmasını amaçlamaktadır. Kentte yaşayanların kent ve çevre değerleri üzerinde sahip olduklarından hareketle kent hakkının kuramsal temellerini tartışan Lefebvre, kent hakkını bir “çıglık ve talep” olarak tanımlamaktadır (1967, s.158’den aktaran Marcuse, 2014, s.55-56). Marcuse çıglık ve talebi “zorunlu ihtiyaçlar için bir çıglık daha fazlası içinde bir talep” olarak yorumlar ve “yasal haklardan ve zorunlu gereçlerden mahrum bırakılmış olanların acil talebi, karşı kaşıya oldukları hayattan memnun olmayanların bu hayatın gelişme ve yaratıcılık potansiyellerini sınırlandırdığını düşünenlerin istikbal arzusu olarak” ifade etmektedir (2014, s.56). Temiz su, temiz hava, barınma, eğitim, düzgün bir kanalizasyon, seyahat özgürlüğü, sağlık güvencesi, karar verme aşamalarında demokratik katılım ve benzer haklar, kente yaşayan bireylerin talep ettiği hakları oluşturmaktadır. Bu açıdan kent hakkı kent alanlarının kullanımını, yerleşme hakkını, özgürlük ve bireysellik haklarını, kentsel yaşam hakkı ve kent yaşamının sunduğu tüm imkânlardan yararlanma hakkını kapsamaktadır. Bu yönüyle kent hakkı kavramını kentli hakları olarak değerlendirmek mümkün olmaktadır.

Türkiye’nin Kentleşme Süreçleri

Türkiye’de kentler, 1950’li yıllarla birlikte kırsal alandan merkeze doğru yaşanan kitlesel göçler ile bugünkü görünümünü kazanmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrasında yapılan Marshall Yardımı, tarımın modernleştirilmesi ve ithal ikameci imalat göçü körükleyen nedenler olarak sıralanmaktadır. 1980’lere kadar süren dönemde ise, kentler sermaye birikiminin sağlandığı, yeniden üretildiği ve rant gelirlerinin olduğu odaklar olarak göçü çeken alanlar olmuşlardır. Ancak bu göçün

karşısında devlet ne toplu konut inşa edebilmiş ne de hazine arazilerini özel sektöre devretmiştir. Bu öngörüsüzlük, kentlere göç eden ve konut gereksinimlerini karşılayamayan nüfusun tetiklediği gecekondulaşma olgusunu yaratmıştır. Hem formel konut piyasasının hem de devletin dışladığı kesimlere yönelik piyasa dışı bir çözüm olarak ortaya çıkan gecekondular, kentte tutunmaya çalışan ve devletin yok saydığı kent yoksullarının barınma olanakları olarak görülmüştür (Pınarcıoğlu ve Işık, 2013, s.112). Yaşam standartlarının çok altında ve kentlerin çeperinde kurulan gecekondular mahalleleri ve hatta gecekondular ilçeleri toplumdaki politik kurumlar ile göçmen kitleler arasındaki ilişkide önemli bir rol oynamıştır. Devlet, kırdan kentte göçün yarattığı büyük konut talebinin bir bölümünü sahip olduğu arazilerin gecekondularca işgaline sessiz kalarak finanse etmiştir (Pınarcıoğlu ve Işık, 2013, s.116). Türkiye kentleşmesinin erken evresinde yaşanan bu deneyimden sonra, 1980'lerle birlikte neo-liberal kentleşme dönemine girilmiştir. Üretimin ve mekânsal yapıların yeniden ölçeklendirildiği bu dönemde, kentler doğrudan sermayenin müdahaleleri ile karşılaşmış, devlet bu süreçte kentsel mekânı, düzenlemeler ve teşviklerle birikim alanı haline getirilmiştir. Hem metropoliten alanlarda, hem de çevre kentlerde sermayenin yatırımları ile büyük ölçekli dönüşümler yaşanmıştır (Kurtuluş, 2010, s.214).

Yöntem

Dilovası Fatih Mahallesi üzerine kurgulanan araştırma iki boyut üzerinden tasarlanmıştır. Birinci boyutta, Dilovası'nın ortaya çıkmasına neden olan faktörler birincil ve ikincil kaynaklardan elde edilen bilgiler yoluyla incelenmiştir. Araştırmanın ikinci boyutunu ise ampirik bölüm oluşturmaktadır. Niceliksel araştırma, alan araştırmasının yöneleceği alanlara işaret ederek belirli ipuçları sağlamaktadır ancak alan araştırmasının belli bölümü bu ipuçlarının yönlendirmesiyle derinlemesine araştırma yöntemlerinin kullanılmasını gerektirmektedir. Bu bağlamda araştırma öncelikle, mahallenin durumunu ortaya koyacak muhtar dahil olmak üzere mahallede yaşayan 10 kişinin mahallenin geçmişi ve güncel durumu ile ilgili anlatımına, Dilovası Yeşil Alanları Koruma ve Kalkındırma Derneği ve Dilovası Ekos-Der derneği üyelerinden beş kişinin mahalle ile ilgili yaptıkları çalışmaların hikayelerine dayanmaktadır. Ayrıca Belediye Başkanı ve/veya

yardımcıları ve Dilovası Organize Sanayi Bölgesi Müdürü ile görüşme yapılması planlanmış, ancak Fatih Mahallesi üzerine görüşmeyi kabul etmemişlerdir.

Yorumlayıcı bir metodolojik çerçeve içinde değerlendirilecek mahalle görüşme çözümlerinde mağduriyetlerin ortaya çıkış biçimleri, özellikle yoğunlaştığı alanlar ve bunlara karşı üretilen direnme mekanizmaları tartışılmıştır. Mahallede görüşülen kişinin yaşam öyküsü ve mahallenin gelişimi sunulduktan sonra, araştırma konusuna ilişkin veri barındıran örnek olaylar detaylı bir biçimde kaydedilmeye çalışılmıştır. Mahallede yapılan görüşmelerde, özellikle odaklanılacak temel konu ortaya çıkan mağduriyetler, bunların yeniden üretilme ve meşrulaştırma biçim ve mekanizmaları olmuştur.

Örnekleme seçiminde Kartopu yöntemi kullanılmış, çalışmaya konu olan mahalle ve mağduriyet halleri fotoğraflarla da belgelenmeye çalışılmıştır. Fatih Mahallesi'nde yapılacak toplantılar için önceden randevu alınacak, görüşmenin güvenli, rahat ve uygun bir ortamda gerçekleştirilmesine özen gösterilmiştir. Görüşülenin rahatlığı ve güvenliği için gerçek isimler kullanılmamış, görüşülen kişiler yayında kendilerini yaş, meslek vb. özellikleri içeren detaylar üzerinden tanımlanmıştır. 2-3 saat süren görüşmelerde, kronolojik bir yaşam öyküsü alındıktan sonra yapılandırılmamış sorularla şu izleyen kategorik ayrımlar üzerine bilgi toplanmıştır. Görüşmelerin bir kısmı değerlendirmeye alınmış bir kısmının da değerlendirilmesi izleyen ayrımlar üzerinden devam etmektedir: a) Mahallede yaşadıkları günlük mağduriyetler, b) Organize Sanayi Bölgesi içinde kalmanın farklılıkları, c) dışlanma pratikleri, d) mağduriyetin sürdürülme yöntemleri, e) duygu yönetimi ve direnme mekanizmaları.

Alan çalışmasından elde edilen bulgular üzerinden Fatih Mahallesi ve mahallede yaşanan mekânsal yetersizliklerin ya da mekânsal koşulların doğurduğu kentli hakları ihlalleri anlatılmıştır.

Sanayi Belediyesi Dilovası³

Türkiye'deki iç göç sürecinin ve kentleşmenin sorunlu alanlarından biri de Kocaeli'nin Dilovası İlçesidir. Dilovası; nüfusunun büyük bir bölümünü Doğu Anadolu'dan gelen göçlerin oluşturduğu, konutların tamamına yakınının gecekondulu olduğu, birçok mahallesinde hala kırsal geleneksel ilişkilerin sürdüğü ve göçmenlerin bu durumu sürdürmeye özen gösterdikleri bir ilçedir. Ağırlıklı olarak Çerkeşli, Tavşancıl ve Muallim köylerinin tarım arazileri üzerine kurulan Dilovası sakinleri, İstanbul-Ankara asfaltı (D-100 karayolu) yapılana kadar ulaşımını demiryolu ile sağlarken, geçimlerini de arazilerinden elde ettikleri tarımsal ürünleri denizyolu ile başta İstanbul olmak üzere çevre yerleşim yerlerine satarak sağlamışlardır. Otoyolun yapımı için tarım arazilerinin istimlak edilmesi, ilçedeki ilk dönüşümün başlangıcını oluşturmuştur. Köylülerin evleri ile tarım arazileri arasından geçen karayolu, hem köylünün ticaret şeklini değiştirmiş, hem de ilçeye yönelen sanayi göçünü tetiklemiştir. 1960'ların sonlarına kadar yavaş yavaş göç alan ilçe için ikinci değişim, ithal ikameci ekonomi düzenine geçişle birlikte başlamıştır. Ülke genelinde artan bu sanayileşme hamlesi, tarımsal faaliyetlerden yorulan Çerkeşli köylüsünün daha iyi şartlarda yaşamak ve sanayi işletmelerinde çalışmak isteği ile birleşince, köylüler için işçileşme süreci başlamıştır. Sanayi ile birlikte göçün artışı işletmelerin etrafında gecekonduların oluşmaya başlamasına neden olmuş, ilk fabrika kurulduğunda 808 olan köy nüfusu göçlerle birlikte 4035 kişiye çıkmıştır (TÜİK, 1983, s.4). Bu nüfusun; büyük çoğunluğu oluşturan göçmenler, D-100 karayolunun kenarında hazine arazisi üzerine yaptıkları gecekondularda yaşamaya başlamışlardır. İhracata dayalı serbest piyasa ekonomisinin ağırlık kazandığı bu dönemde yapılan ve ilçenin içinden geçen otoyol Dilovası'nın değişimini hızlandıran bir başka etmen olmuştur. Ulaşım olanakları, ucuz arsa maliyeti, pazara yakınlık ve yerel otorite gibi olanaklar 10 yıllık kısa bir süre içerisinde ilçede 11 tane büyük sanayi işletmesinin kurulmasını sağlamıştır. 1980'lerin başında idari yapılanma olarak hala köy olan Dilovası'nın görüntüsü, karayoluna paralel olarak dizilmiş fabrikalar ve fabrikaların yanında yer alan

³ Dilovası'nın gelişimi, 2011 yılında İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim dalında savunulan, "Organize Sanayi Bölgelerinin Kentsel Gelişimdeki Yeri: Dilovası Örneği" başlıklı yayımlanmamış doktora tezimin alan çalışmasındaki görüşmelerden derlenmiştir.

gecekondu yerleşimlerinden oluşmaktaydı. Kısa süre içindeki bu hızlı gelişim, bölgenin idari yapılanmasının değişimini de gündeme getirmiş, Çerkeşli ve Muallim köyleri birleştirilerek belde belediyesi kurulmasına karar verilmiş. 1987 Yerel Yönetim seçimleri ile bugün bildiğimiz adını alan Dilovası'nın idari yapılanması da belde belediyesi olarak değişmiştir. 1990'lar Dilovası için yeni bir göç hareketini de beraberinde getirmiş ve yeni kurulan belediyenin seçim yatırımı olarak göçü teşvik etmesi ancak yeterli konut stokunun bulunmaması hazine arazileri ve hatta orman alanlarına gecekondu yapımını hızlandırmıştır.

Brenner "kentleşme sürecinin kentlerin, kent bölgelerinin mega kent bölgelerinin durmak bilmeyen büyük çaplı genişlemesinde kendini gösterirken kentler ile metropoller arasında hiç durmadan gelişen altyapı sayesinde başlıca kent merkezlerine bağlı olan düşük yoğunluklu yerleşim yerlerinin sosyo mekânsal dönüşümünü de hızlandırdığını" (2014, s.42) söylemektedir. Dilovası içinde durum tam olarak böyle gelişmiştir. İstanbul Metropoliten alanındaki değişimler merkeze yakın olan Dilovası'nda sosyo mekânsal dönüşümü sağlamıştır. Ulaşım ve altyapının iyileştirilmesi merkezde bulunan sanayinin çevre kentlere doğru kaymasını sağlamış ve Dilovası büyük oranda orta ve küçük ölçekli sanayi işletmeleri olmak üzere birçok sanayi işletmesinin akınına uğramıştır.

Dilovası'ndaki ilk mekânsal değişim Dilovası Organize Sanayi Bölgesi (DOSB) ilanı ile birlikte olmuştur. 1967 yılından 2002 yılına kadar plansız büyüyen sanayiye disiplin altına almak için 2002 yılında Dilovası'nın içinde bulunan tüm sanayi işletmelerini kapsayacak şekilde Organize Sanayi Bölgesi ilan edilmiştir. Belediye ilan edildiği zaman sadece 14 büyük fabrikaya ev sahipliği yapan ilçe, Dilovası Organize Sanayi Bölgesi ilan edildiğinde artık 171 fabrikayı barındıran dev bir sanayi kompleksi haline gelmiştir. Bölgedeki yerleşmiş tüm sanayi işletmelerini kapsayacak şekilde planlanan Organize Sanayi Bölgesi, içinde sit alanlarının, yerleşim yerlerinin ve derelerin olması nedeniyle 2000 yılında çıkarılan OSB kanuna aykırı olsa da faaliyete geçmiştir. OSB alanı içinde belediyenin yetkisinin olmaması, ilçede OSB'yi belediyeden daha güçlü bir aktör konumuna getirmiştir. Sanayi işletmeleri ile yerleşim yerlerinin iç içe geçmesinden kaynaklanan sorunlara çözüm getirmek amacıyla organize sanayiye dönüştürülen bölgenin kentsel sorunların daha da büyümüşüdür. OSB'nin yer seçimi, ilçedeki Yeni Yıldız ve Fatih Mahallesi olmak üzere iki yerleşim kapsayacak şekilde yapılmıştır. Sonradan tekrar belirlenen

yer seçiminde Yeni Yıldız Mahallesi OSB içinde kalmayı tercih ederken, alan çalışmamızın konusu olan Fatih Mahallesi fiziksel olarak OSB sınırında ve idari yapılanma olarak belediye içinde kalmıştır. OSB yapılanmasına tamamen aykırı olan bu durum 2006 yılında TBMM Araştırma Komisyonu tarafından incelenmiş ve her iki mahallenin taşınması yönünde karar alınmıştır. Yeni Yıldız Mahallesi 2015 yılında taşınırken, Fatih Mahallesi'nin durumunda bir değişiklik olmamıştır.

Dilovası'nda idari anlamda son değişim, 2008 yılında yaşanmış, 5747⁴ Sayılı Kanun ile ilçe belediye haline gelmiştir. Kentsel büyümenin çok hızlı yaşanması, konut ve sanayi yerleşmeleri için planlamanın yapılmaması ilçede yaşayan halkın kentsel hizmetlere erişimini kısıtlamakta ve temel insan haklarından mahrum kalmalarına neden olmaktadır.

Fatih Mahallesi⁵

Mekânsal koşulların yarattığı kentli hakları ihlallerinin hepsinin görüldüğü Fatih Mahallesi, Dilovası Organize Sanayi Bölgesinin birinci etabı olan Dilovası kısmında ve ilçenin tek ormanlık alanı ve parkı olan Adatepe'nin alt tarafında kurulmuştur. Bu yüzden, Dilovası halkı mahalleye aynı zamanda Adatepe demektedir. Mahalleye çıkıldığı zaman tüm Dilovası ve ne yazık ki artık nerdeyse Dilovası'nın simgesi haline alan büyük fabrika bacası sanki mahallenin içindeymiş gibi görülmektedir. Dilovası'nın en eski yerleşim yerlerinden biri olan mahallede yaşayanların büyük çoğunluğunu, 1970'li yıllarda bu bölgeye yerleşen Karadenizli göçmenler oluşturmaktadır. Orman ve 2/b arazileri üzerine yapılan gecekondulardan oluşan mahallede, kurulduğu dönemde 350 hane varken bugün sadece 70 hane kalmıştır. Konutların çok azının (4-5 tane) tapusunun bulunduğu mahallede, genellikle ecrimisil yoluyla evlerin vergisi ödenmektedir. 40 yıldır aynı yerde oturan mahalle sakinleri, orman vasfını kaybetmiş bu bölgede bulunan evlerinin tapusunu almayı beklemektedir. Ancak mahallede bulunan 15 haneye Orman Bakanlığı tarafından, orman alanını işgal ettikleri için yeni bir dava açılmış, yani bu evler 2B statüsünden çıkarılıp tekrar orman

⁴ 22 Mart 2008 tarih 26824 Sayılı Resmi Gazete.

⁵ Fatih Mahallesinde ortaya çıkan hak ihlalleri, 2018 yılı Haziran-Aralık ayları arasında mahallede yapılan görüşmelerden derlenmiştir. Görüşülenlerin kapalı kimlikleri kaynakçada verilmiştir.

statüsüne alınmıştır. Halen sürmekte olan dava için mahalle sakinleri, bu durumun kendilerini bıktırmak ve bölgeyi sanayiye terk etmeleri için uygulanan bir politika olduğunu düşünmektedir.

Mevki olarak liman ve depolama alanlarının hemen üstünde kalan mahallenin çevresi üç liman işletmesine (Yılport, Solvenataş ve Altıntel) ait kimyevi madde tankları ile sarılmış durumdadır. Mahalleye çok yakın yerlerde konumlandırılmış olan kimyevi tankların sayısı sürekli artmakta ve mahallenin yaşam alanını daraltmaktadır. Girişi liman işletmelerinin arasında kalmış olan mahalle ilçeden dışlanmış bir görüntü sergilemektedir. Toplu taşıma ulaşımının olmadığı mahalleye gidiş için eğer özel arabanız yoksa tek seçenek yürümektir. Mahallede yaşayanların büyük kısmının emekli olması geriye kalanlarında çevre inşaatlarda işçi olarak çalıştıkları düşünüldüğünde ulaşım mahalle sakinlerinin de ifade ettiği gibi “tabana kuvvetle” sağlanmaktadır. Her ne kadar kabul edilmese de DOSB ortasında kalan mahalleye, belediyenin sağladığı tek hizmet, çarşamba günleri Dilovası’nda kurulan pazara gidebilmek için otobüsle ulaşım sağlanmasıdır. Sadece 1,5 saat için gelen otobüs mahalle sakinlerini pazara götürüp getirmektedir. Pazar ihtiyaçlarının dışındaki tüm ihtiyaçlarını kendi imkanları ile karşılamak durumunda kalan mahalle sakinleri, okula, işe ve hastaneye gitmek istediği zaman mahallenin hemen dışında fabrikalar için yapılmış ve kaldırımın bulunmadığı yollardan geçerek ilk önce D-100 karayoluna oradan da köprüyle karşıya geçmek zorundadır. Çoğunlukla ağır vasıtaların kullandığı yollardan geçerken her an kaza tehlikesi ile karşı karşıya olan mahalle sakinlerinden birçoğu bu yolda kaza geçirerek yaralanmıştır.

Kentte insan haklarından sayılan ulaşım hakkından mahrum olan mahalle, aynı zaman da sağlıklı bir çevrede yaşama hakkından da mahrum bırakılmıştır. Hem Dilovası genelinde yaygın olan sanayinin ve sanayinin doğurduğu trafiğin yarattığı hava kirliliği, hem de yanı başlarında bulunan kimyevi tankların ürettiği koku ve riskler sağlıklı yaşam haklarını ellerinden almaktadır. Her evde mutlaka bir hastanın olduğunu söyleyen mahalle sakinleri, sağlık hizmetlerinden yeterince faydalanamamaktadır. Mahallede sağlık ocağının olmaması yaşamlarını daha da güçleştirmektedir. Yoksulluğun son derece görünür olduğu mahallede toplamda 200-250 kişi zor koşullarda yaşamını devam ettirmektedir. Mahallede doğalgaz olmadığı için, odun ya da kömür

sobaları ile ısınmaya devam eden mahalle halkı, doğalgaz hattının mahalle girişine kadar getirildiğini ancak mahallenin içine verilmediğini söylemektedir. Mahallenin sorunlarına ilişkin, ne Dilovası Belediyesinin ne de DOSB'un kendilerine yardım etmediğini ifade eden mahalle sakinleri "yaşam hakları"nın ellerinden alındığını ve mahalleyi terk etmeleri için zorlandıklarını düşünmektedir.

Sonuç

Mekânların oluşumu ekonomik, politik, sosyal ve kültürel süreçlere ilgilidir. Bu süreçler sonucunda yeniden üretilen eşitsizlik, dışlanmışlık, yoksulluk ve sosyal adaletsizlik örneklerinin hepsinin yaşandığı Fatih Mahallesi sakinleri çeşitli ikamet etme pratikleri çerçevesinde mekânlarını kullanmaktadır. Ancak bu mekan bir üretim alanına dönüştüğü için sermaye ve sermaye merkezli iktidar tarafından dışlanmaktadırlar. İnsan hakları ihlallerinin önüne geçmek için mekânsal koşullarda insan haklarına uygun değişikliklerin gerçekleşmesi ve aynı zamanda mekânsal koşulların iyileşmesi için insan hakları ihlallerinin durdurulması gerekmektedir. Sosyal adalet, barınma, sağlık, özgürlük, güvenlik, katılım gibi birçok insan hakkının yerine getirilmesi mekânsal koşullarda insan haklarına uygun değişikliklerin gerçekleşmesine bağlı olduğu gibi, uygun barınma koşullarına sahip konutların, huzurlu ve yaşanabilir mahallelerin, insanları bir araya getiren kentsel mekânların ve herkese açık kamusal mekânların oluşturulması da insan haklarının yerine getirilmesine bağlıdır. Mahallede yaşayan göçmenler, içinde buldukları kentsel alanlara eklenilebilmeleri için gerekli siyasal ve yerel mekanizmaların üretilmemiş olmasında bölgenin sanayi kullanımına verilmek istenmesinin payı büyüktür. Sanayi tırlarının mahalle sakinlerinin yaşam alanlarını işgal etmesi, aynı zamanda yaşanan patlamalara karşı önlemlerinin alınmaması Adatepe sakinlerinin günlük hayatlarını zorlaştırmaktadır. Mahallelinin yaşamlarını düzeltmek için yaptıkları başvuruların cevapsız kalması, Adatepe Mahallesi sakinlerinin yaşadığı mekânsal yetersizlikler, sağlık, eğitim, barınma ve güvensizlik gibi birçok insan hakkının ihlalini de beraberinde getirmektedir.

Dilovası genelinde yaşanan parçalanmışlık, mahallelinin kentin sunduğu ya da sunması gereken olanaklara ve kaynaklara erişim sorununu da beraberinde getirmektedir. Fatih Mahallesi'nde, bir tarafta

mahallenin biçimlenmesinde söz sahibi olan liman işletmeleri diğer tarafta mahallenin değişiminde söz hakkı olmayan ve bu dönüşümün bedelini evlerini, işlerini terk ederek toplumsal bağlarını kaybetmek zorunda bırakan yoksullar yer almaktadır. Mahallenin mekânsal koşulları, insan hakları ihlallerini doğmasına neden olmaktadır.

References

- Amnesty International (2009), *Slums human rights live here*. ACT Amnesty International, London.
- Brenner, N. (2014). Eleştirel kent teorisi nedir? Kar için değil halk için. (Der. Brenner,N., Marcuse, P.,Mayer,M.), *Eleştirel kent teorisi ve kent hakkı* içinde (s.29-46), Sel Yayıncılık, İstanbul.
- Ertan, A.K. ve Ertan, B.(2013). Kentli hakları: Kent ve insan hakları bağlamında kentsel hizmetlere erişim hakkı. (Yay.haz. Berk, K.S. ve Semerci, U.P), *Kentsel Dönüşüm ve İnsan Hakları* içinde (s.47-70), İnsan Hakları Hukuku Çalışmaları 16, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 415, İstanbul.
- Geray, C. (1998), Kentsel yaşam kalitesi ve belediyeler. *Türk İdare Dergisi*,70(421), 323-345.
- Lefebvre, H. (1996). The right to the city. (E.Kofman ve E.Lebas haz.) *Writings on Cities* içinde, (s.63-184), Londra: Backwell. Orijinal yayın tarihi (1967).
- Lefebvre, H. (2016). *Şehir hakkı*. (çev: I. Ergüden), İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Khan, I.(2009). *Sadece ekonomik kriz yok, bir de insan hakları krizi var. Uluslararası Af Örgütü Raporu 2009*. Uluslararası Af Örgütü Yayınları: 1-13.
- Kurtuluş, H. (2010). Kent sosyolojisinde değişen kavrayışlar ve Türkiye'nin kentleşme deneyimi. (Der. Ö.Uğurlu, N.Ş.Pınarcıoğlu, A.Kanbak, M.Şiriner Önver), *Türkiye Perspektifinden Kent Sosyolojisi Çalışmaları*, İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Marcuse, P. (2014). Hangi kent, kim(ler)in hakkı?. (Der.Brenner,N.,Marcuse,P.,Mayer,M.), *Kar için değil halk için. Eleştirel Kent Teorisi ve Kent Hakkı* içinde (s.47-71), Sel Yayıncılık, İstanbul
- Sadri, H. (2013). Kentte haklıdan kentte insan haklarına. (Yay.haz. Berk, K.S. ve Semerci, U.P), *Kentsel Dönüşüm ve İnsan Hakları* içinde (s.73-83), İnsan Hakları Hukuku Çalışmaları 16, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 415, İstanbul.
- Özlüer, F. (2018). Kentin kolektif hakları için bir giriş: Geçim araçlarına ulaşma, (Yay.haz: Özlüer, F, Baysal, U.C.) *İyi Yaşama Ve Kent Hakkı, Habitat III ve Kolektif Haklar* içinde, (s.7-22), Ekoloji Kolektif Derneği, İstanbul.
- Schmid, C. (2014).Henri Lefebvre, kent hakkı ve yeni metropol anaakımı. (Der.Brenner,N.,Marcuse,P.,Mayer,M.) *Kar İçin Değil Halk İçin Eleştirel Kent Teorisi ve Kent Hakkı* içinde (s.72-99), Sel Yayıncılık, İstanbul.

- Tekeli, İ. (2001). *Modernite aşılırken kent planlaması*, Ankara:İmge Kitabevi.
- Tekeli, İ. (2002), *İnsan Haklarının yerleşmeye ve mekâna ilişkin boyutları üzerine, insan, çevre, kent.* (Der. F. Yıldırım), Dünya Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi, İstanbul.
- The European Urban Charter, The European Declaration Of Urban Rights, (1992).
http://sustainable-cities.eu/upload/pdf_files/URBAN_CHARTER_EN.pdf
- The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City. (2012),
https://www.uclg-cisdp.org/sites/default/files/CISDP%20Carta%20Europea%20Sencera_FINAL_3.pdf
- World Charter for the Right to the City. (2005).
<http://www.urbanreinventors.net/3/wsf.pdf>
- www.tuik.gov.tr, (çevrimiçi), 05.05.2019.



Mekanın İmkansızlığı Kısılacında İnsanını Tutamamak: Rize'nin Kentsel Kalkınma Sürecinde Göç Kaynaklı Engeller

Esen Burcu Özcan
Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi
e.burcu.ozcan@gmail.com

Öz

Çalışmanın iddiası, Rize'nin Cumhuriyet öncesi dönemden bu yana mekanın imkansızlığı (ekonomik ve sosyo-kültürel) ve buna paralel olarak göçmen rol modeller üzerinden gelişen şehre özgü göç kültürlenmesi sebebi ile göç verdiği, bu süreçte sosyal ve kültürel sermayesi yüksek birey stokunu sürekli kaybettiği ve bu durumun kentsel kalkınmanın her anlamında Rize'nin karşılaştığı önemli engellerden biri olduğudur. Bu iddiayı kanıtlamak üzere, 1950-2007 yılları arasında yerelde ve göçmen gruplar tarafından diğer şehirlerde Rize üzerine çıkarılan 14 derginin ulaşılabilen bütün sayıları ile 2 belediye bülteni taranarak içerik analizine tabi tutulmuş; Rize'nin modern dönem göç hafızası kapsamında gitmenin değişen anlamları ve zamanla çeşitlenen göçmen rol model algıları kent tarihinin ekonomik kırılma noktaları (1917 Bolşevik İhtilali, çay üretimi ve sanayisinin başlaması, 1989 Sarp Sınırının açılması) üzerinden dönemlendirilerek kalkınma ekseninde incelenmiştir. Sonuç olarak, göç etme sebepleri dikkate alındığında ekonomik sebeplerin yerini zamanla daha iyi yaşam standartlarına sahip olma motivasyonunun aldığı, göçmen rol modellerin öncesinde daha "kahraman" sıfatlar ile anılırken zamanla "anti kahraman" tanımlamaların ön plana çıktığı, kalkınma süreçleri açısından "kahraman göçmenlere" yüklenen misyonun hayal kırıklığı ile sonuçlandığı ve Rize'nin insanın yetemeyen şehir olma kaderini göç süreçleri üzerinden kıramamasının yanı sıra bu durumun kentsel kalkınmayı olumsuz etkilediği belirlenmiş ve konunun önemine gelecekteki sosyal politika süreçleri açısından dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Rize, kentsel kalkınma, göç, mekanın imkansızlığı



Migration Barriers for the Urban Development Process of Rize

Esen Burcu Özcan
Recep Tayyip Erdoğan University

Abstract

Since Pre-republic era, Rize people have migrated from city continuously because of two reasons: impossibility of space (both economic and socio cultural) and migrant role models' impact on local people. This situation causes the city to lose its stock of people with high economic and socio-cultural capital. The claim of this study is that the migration process of Rize is an obstacle in every sense of urban development. In order to prove it, between 1950 and 2007, 14 journals and 2 municipal newsletters published on Rize were included to content analysis. As result, the migration process of Rize has been examined in three periods over the economic breakpoints: 1917 Russian Revolution, the start of tea cultivation and production in the city and the opening of the Sarpi to border crossing in 1989. When the reasons for migration are taken into consideration, economic reasons are partly replaced with the motivation of having better living standards in time. In terms of development, the migrant role models were known as "heroes" before, "anti-hero" definitions became prominent in time. In particular, the culture of collective action between migrants and local people cannot be developed. This has led to a lack of participation in civil society and trust between those groups. The situation interrupted capital processes (both economic and socio-cultural) in urban development

Keywords *Rize, urban development, migration, impossibility of space*

Giriş

1967 yılında çıkarılan Bizim Rize Dergisinde yayınlanan Yeşil Senfoni isimli yazısında N. Naci Yılmaz “Gurbet Rizeli'nin kader örgüsünde değişmez motiftir” der. Bu ifade Rize'nin Cumhuriyet öncesi dönemden bu yana kentle özdeşleşmiş modern dönem göç tarihinin en iyi folklorik anlatımlarındandır. Bu çalışmada, kentin bu derece kültürleşen göç deneyimi, yine kentin tarihinde yaşanan ekonomik kırılma noktaları üzerinden değerlendirilerek, bu deneyimin kalkınma sürecine etkisini konu alır. Araştırmada, Rizeliler tarafından çıkarılan dergiler ve bültenlerin değerlendirilerek, kent insanının ekonomi-göç-kalkınma ilişkisini ne şekilde değerlendirdiğini yüz yılı aşkın uzun süreli bir hafıza üzerinden incelenip göçle kaybedilen ekonomik değer oluşturma potansiyeli ve sosyo-kültürel sermayesi yüksek insan kaynağının kente dair gelecek planları açısından ne derece önemli olduğunun ortaya koyulması amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda bu bölümde öncelikli olarak Rize ilinin göç deneyimi genel hatları ile ele alınarak incelenecektir. Sonrasında göç, kalkınma ve sermaye ilişkisine dair kısa bir teorik-kavramsal çerçeve çizilecektir.

Rize'den Göç

Çalışma üç göç dönemi üzerine odaklanır. İlk dönem, bölge halkının yetersiz kapalı ekonomi şartlarında ailenin geçimini gurbet ekonomisi sayesinde idame ettirdiği devredir. Dönem, Cumhuriyet öncesi Çarlık Rusya göçleri ile başlar. Bu rota Osmanlı-Rus ilişkilerindeki bölgesel gerginliklerin ardından dünya savaşları ve bölgedeki Rus işgali, devrimlerin (1917) yaşandığı Rusya'daki siyasi ve sosyal belirsizlikler, Sarp Sınırı'nın çizilmesi (1921) ve sınırın tamamen geçişlere kapatılması (1937) sebepleri ile göç yolları Cumhuriyet döneminde yoğunluklu olarak ülke içine dönmüştür 1960'larda çayın bölge ekonomisine girdi olarak kazandırılmasına kadar devam eden süreci kapsar.

İkinci dönem kentin, 1960'lı yıllarda etkili olmaya başlayan Çay tarımı ve sanayisinin etkisi ile kapalı ekonomiden piyasa ekonomisine geçiş yaptığı devreye ve aynı zamanda Türkiye genelinde kentleşme hızının ivmelendiği zamana denk gelir.

Üçüncü dönemin miladı ise 1989 yılında Sarp Sınırının Türkiye ve Sovyetler Birliği tekrar geçişlere açılması ve Rize'nin sınır kenti olarak yeni düzende yerini bulmasıdır. Küresel ekonomik şartların Post Sovyet ülkelerine doğru aralandığı bu kapıdan Doğu Karadenizliler'in sınır ticareti ve turizm için sıklıkla geçmeye başlaması 2000'li yıllardan günümüze uzar ve bu göç tipi çoğunlukla istatistiklere yansımayan döngüsel göç şeklinde gerçekleşmektedir.

Bu değişim ulaşılabilen istatistikler bağlamında değerlendirildiğinde Cumhuriyet dönemi Rize nüfusu ve şehrin aldığı-verdiği göç miktarları üzerinden meydana gelen net göç miktarı şu şekildedir:

Tablo1: Yıllar itibari ile Rize ili net göç hızı

Dönem	İl nüfusu	Aldığı göç	Verdiği göç	Net göç	Net göç hızı
1927	171.667	-	-	-	-
1935	169.913	-	-	-	-
1940	172764	-	-	-	-
1945	171929	-	-	-	-
1950	181512	-	-	-	-
1955	211967	-	-	-	-
1960	248930	-	-	-	-
1965	281099	-	-	-	-
1970	315700	-	-	-	-
1975	336278	-	-	-	-
1975-80	325 985	22 830	31 454	- 8 624	-26,1
1980-85	339 902	21 662	32 919	- 11 257	-32,6
1985- 90	327 715	20 159	48 885	- 28 726	-84
1995- 2000	337 609	25 050	32 523	- 7 473	-21,9
2007-2008	319 410	13 253	13 825	-572	-1,8
2008-2009	319 569	12 428	14 575	- 2 147	-6,7
2009-2010	319 637	13 070	14 819	- 1 749	-5,5
2010-2011	323 012	14 558	14 560	-2	0
2011-2012	324 152	12 315	13 856	- 1 541	-4,7
2012 -2013	328 205	16 842	15 859	983	3,0
2013-2014	329 779	17 311	17 932	-621	-1,9
2014-2015	328 979	15 514	18 936	- 3 422	-10,3
2015-2016	331 048	15 006	15 604	-598	-1,8
2016-2017	331 041	14 561	16 310	- 1 749	-5,3
2017-2018	348608	31266	16413	14 853	43,5

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu Nüfus İstatistikleri; İllerin Aldığı, Verdiği Göç, Net Göç ve Net Göç Hızı, Genel Nüfus Sayımları – ADNKS, <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

Tabloya dayanarak kentin negatif net göç hızı artışı 1975-2007 belirgin olup, 1985-90 yılları arasında en yüksek seviyesine ulaşmıştır. 2007 'den günümüze ise üç defa negatif seyir göstermemiş, bu durumların kentin göç karakteristiğinin değişimi şeklinde vuku bulmadığı, yaklaşan yerel ve genel seçimlerle (2011 Türkiye Genel Seçimi, 2014 Türkiye yerel Seçimi, 2018 Türkiye genel seçimi) ilgili olduğu düşünülmektedir.

Teorik ve Kavramsal Çerçeve

Bu çalışmada Rize'nin kentsel kalkınma sürecinde göç kaynaklı engelleri ekonomik ve sosyo-kültürel sermayesi yüksek nüfusunu kaybetmesi üzerinden değerlendirilmiş; göç, ekonomi ve kalkınma ilişkisi sermaye kavramı üzerinden tartışılmıştır.

Sermaye detaylarıyla incelediği çalışmasında Aydemir (2011, s.48) Bourdieu'cu manada ekonomik sermayeyi, "hızlıca doğrudan doğruya, paraya ve mülkiyet hakkına dönüştürülebilir" sermaye şeklinde tanımlamıştır. Kültürel sermaye ise, "geniş anlamı ile eğitim başka bir deyişle 'sosyalleşme'- sürecinde elde edilen birikimin toplamını dile getiren bir kavramdır." (Aydemir, 2011, s. 19) Sosyal sermayeyi daha geniş perspektiften değerlendiren Aydemir, Pierre Bourdieu, James Coleman, Robert Putnam ve Francis Fukuyama'nın çalışmalarını sosyal sermayede temel yaklaşımlar olarak belirlemiştir. Araştırmacı kavramsal geçmişi açısından değerlendirildiğinde daha uzun vadede ele alınabilecek olmasına rağmen, bu dört ismin kavramın bugünkü anlamında kullanımında etkili isimler olduğunu iddia eder (Aydemir,2011, s.45) Sosyal sermaye teorisini en kısa hali ile John Field'den (2006, s.1) aktararak "**ilişkiler önemlidir**" şeklinde ifade eden Aydemir'in (2011, s.26) çalışmasında Putnam makro ölçekli kavramsallaştırması açısından diğer teorisyenlerden ayrılır ve sosyal sermaye "toplumun tamamına yönelik bir unsur" olarak ifade edilir. Bu çalışmada bu özelliği ile Putnam'ın sosyal kavramsallaştırması kullanılacaktır. Aydemir'in (2011, s.65) ifadesi ile sosyal sermaye Putnam'sal (2000, s.19) anlamda şu şekilde tanımlanır:

"Kolektif eylem problemi üzerine geliştirilen yaklaşımların temel düzeyde tartıştıkları insanların nasıl bir araya gelebilecekleri, dayanışma ve birliktelik ağları inşa edecekleri ve ortak faydaya dönük eylem gerçekleştirebilecekleridir...Bu minvalde Putnam'a göre sorunun çözümü için temel referans sosyal sermaye kavramıdır. 'Sosyal sermaye bireyler arası ilişkilere işaret eder, dolayısı ile sosyal ağlar ve

mütekabiliyet esasına dayalı normlar ve güvenilirlik bu ilişkilerden zuhur eder. O anlamda sosyal sermaye bazılarının sivil erdem dediği şeyle yakından ilintilidir

...Sosyal ilişkiler ve ağlar yoluyla bireylerin ortak niyetlerini geliştirebilmeleri, birlikte hareket etme imkan ve kabiliyetlerinin arttırılması Putnam'a göre sivil katılımın gerçekleşmesi anlamını taşır.

Kalkınma süreçlerinde sosyal sermaye kavramının kullanımı ve buna yönelik uygulamaların dile getirildiği bu noktada göz ardı edilmemesi gereken bir durumda Fukuyama'nın "toplumsal çözülme" ye vurgu yaparak sosyal sermaye kavramını "aşırı bireyci kültürün" toplumsal normları erozyona uğratması açısından ele alır ve sosyal sermayeyi "bireysel değerlerden çok sosyal değerlerin hakim olmasına" bağlamasıdır (Aydemir,2011, ss.73-75-78).

Putnam'ın sosyal sermaye ve İtalya'da bölgesel kalkınma ilişkisini konu alan çalışması hem kavramın popülerleşmesine hem de 90'lı yıllarda Dünya Bankası'nın kalkınma planlarına sosyal sermaye temeli bakış açısının dahil edilmesine yol açmıştır (Balci,2015, s.2). Banka'nın uygulaması, Woolcock tarafından eleştirel bir çalışmayla geliştirerek kalkınma ve sosyal sermaye ilişkisinin öneminin bir sonraki aşamaya taşınarak kabul görmüştür (Balci,2015, s.2.). Woolcock kalkınma açısından sosyal sermayeyi iki açıdan değerlendirir ve kalkınmayı sağlayabileceği gibi engelleyebileceğini de ifade eder. Çalışması konumuz bağlamında değerlendirilecek olursa aşağıdan yukarı kalkınma modeli önerisi esas alınabilir ve hem topluluk içi ağların hem de topluluk dışı bağların kuvvetli olması durumunun kalkınma açısından "sosyal fırsata" çevrilebileceğini ifade eder. Aksi takdirde sosyal sermaye kaynaklı kalkınma açısından direnç unsuru olması durumu ile karşılaşacağı ifade edilmiştir. Yine Yıldız ve Topuza (2011, s.210) göre sosyal sermaye ile kalkınma arasında doğrudan bir ilişki olduğu ifade edilmiş, ama bu ilişkinin olumlu ve olumsuz yönde sonuçlar doğurabileceğine vurgu yapılmıştır.

Kısaca ifade etmek gerekirse, Rize'nin göç deneyimi kentin kalkınması açısından ekonomik, sosyal, kültürel sermayesi yüksek bireyleri kaybetmesi anlamında sermayenin yukarıda kullanılan bütün anlam ve incelemeleri özelinde bir engel teşkil etme potansiyeline sahiptir. Bundan sonraki bölümde bu iddiayı kanıtlamak amacı ile yapılan incelemeye yer verilecektir.

Yöntem

Çalışmada 1950-2007 yılları arasında yerelde ve göçmen gruplar tarafından diğer şehirlerde Rize üzerine çıkarılan 14 derginin ulaşılabilen bütün sayıları ile 2 belediye bülteni taranarak içerik analizine tabi tutulmuştur. Veriler Rize göçünün karakteristiğindeki değişimler, göçün sebepleri, göçmen rol modeller ve göçe yüklenen anlam, göçle sosyal erozyona uğrayan kentin göç kaynaklı kalkınma engelleri temaları üzerinden giriş bölümünde detaylı olarak incelenen üç dönem açısından incelenmiştir.

Dergilere, bölgede arşiv geleneğinin gelişmemesi kısıtı ile sınırlı sayıda ulaşılabilmiş; ulaşılan dergiler çoğunlukla kişisel arşivlerden alınmıştır. İncelemeye konu olan alfabetik sıralaması, hangi yıllar arasında değerlendirilmeye alındığı ve sayıları aşağıdaki gibidir:

Tablo 2. İncelemeye konu olan dergiler, yıl ve sayıları

Derginin İsmi	Yıl ve Sayılar
45. Kurtuluş Yılında Rize	1963, tek sayı
Bizim Rize	Tek sayı
Çayeli Dergisi	1969-70, 13 sayı
Güneyce Belediye Bültenleri	2004-09, 10 adet
Güneysu Belediye Bülteni	1998, adet
Hala ve Ayder Dergisi	1970-72, 3 sayı
Hemşin Dergisi	1950-2003, 11 sayı
İkizdere Belediye Bülteni	2007,1 adet
Kale Dergisi	1979, tek sayı
Köyüm Ortayol Dergisi	Tek sayı
Modern Türkiye Rize Eki	1957- tek sayı
Potomya Dergisi	1999-2002,6 sayı
Seyran Pokut Dergisi	1969-78, 7 sayı
Şirin Rize	1951-54, 2 sayı
Yeni Şirin Rize	1956, tek sayı
Yeşil Hemşin Dergisi	1968-5 sayı

Araştırma makalelerinde, buraya yöntem kısmı eklenmeli ve yöntemden sonra varsa, alt başlıklara (ikinci, üçüncü düzey başlıklar) yer verilmelidir.

Bulgular

Bu bölümde çalışmada elde edilen bulgulardan örnekler sunulacaktır. Bu anlamda ilk olarak mekânın imkansızlığı ve göçmen rol modellerin etkisi

ilk göçün iki sebebi başlığı altında değerlendirilecektir. İkinci başlık içeriğinde makalenin girişinde verilen dönemlendirmeler üzerinden göçe ve göçmenlere yüklenen anlamlara değinilecek, üçüncü başlık altında ise kalkınma açısından göç kaynaklı engellere yer verilecektir.

Göçün İki Sebebi

“Bir yabancı Çayeliliye sormuş < Memeleketiniz ne ihraç eder> Çayelili: <adam ihraç eder> cevabını vermiş. Ne acı bir gerçek.” (Morgil, 1970, s.3)

Bu bölümde Morgil’in ifadesi ile adam ihracı olarak görülen göçün ilk sebebi olarak birey özelinde mekanın ekonomik ve sosyo-kültürel ihtiyaçları birlikte karşılayamama halini anlamlandırmak için bir çatı kavram olarak kullanılan mekanın imkansızlığı başlığına yer verilecektir. Sonrasında göçmen rol modellerin göç sürecinde etkisi ortaya koyulacaktır.

Mekanın imkansızlığı:Rize’nin halkı için ekonomik kaynak yaratamamasından kaynaklı göçler ve meydana getirdikleri sonuçlar şu şekilde ifade edilmiştir:

- “İşte, öteden beri, bu durumda olan ecdadımız, ekonomik gelişmenin ana şartı olan, münakale imkanını bulamayınca, ailesi efradını geçindirmek zoru ile, Gurbete atılmıştır ki, hiç bir iktisatçının tarif edemediği, Gurbet Ekonomisi böyle doğmuş ve nesiller boyunca tevarüs edegelmiştir.

Erkeğin yatı, 15 yaşından artık işe yaramayacak hale gelecek kadar, çok uzun fasılalarla, beş ila on beş sene evinde, köyünde, ailesi efradı yanında; bakiyesi yani ömrünün aslı ise, gurbette geçer ki, bu halin doğurduğu içtimai huzursuzluğu bilenler veya sezenler, buna Sefalet Ekonomisi demekte elbette tereddüt etmezler.

Bu Gurbet Ekonomisinin de, ikinci safhası birincisinden hazin olmak üzere, iki safha arzeden hazin bir hikayesi vardır. Açıklanan tabii sebeplerle, muhitinden kovulan işgücü, Birinci Cihan Harbinden evvel, yabancı memleketlerde satılmak suretiyle elde edilen paralar, zamanın ekonomik durumu dolayısı ile, serbestçe memlekete ithal ediliyor;

yolculuğu bittiği yer de başlayan erkeğin bir teselli ve geri kalanlar için de manevi tazminat mahiyetinde olmak üzere , beyaz boyalı dört beş katlı meskenler yaptırılıyor, böylece, Gurbet Ekonomisinin içtimai mahzurları bütün şiddeti ile devam etmesine rağmen, zevahir

kurtarılıyordu. Halbuki ikinci ve halen içinde bulunan safha apaçık içtimai bir yaradır. Rizelin stoku imkânsız olan işgücü metası, dış piyasadan mahrum kalmıştır. Bidayette, memleket içinde işgücü arzı işgücü talebinden fazla olduğundan ücretler azdır. Buna son yıllarda vukuu bulan, para kıymetindeki düşüklük inzımam etmemiştir. Netice malum; erkeğin gurbet mahkumiyeti, yuvada kalanın içtimai ve iktisadi sefaleti artmakta devam etmiştir.” (Akay,1950, s.5)

- “İktisadın alt yapısı olan ulaştırma imkanlarından tamamen mahrum bulunun bölgemizin bu ihtiyacı karşılanmadıkça, millet iktisadı içinde hangi nevi iktisat cüzi tamlarına, işletmelere ihtiyacı olduğu kestirilemez.

Bu imkansızlıklar diyarı , yüzyıllardan beri evlatlarını bir taş parçası kadar şuursuz olarak, sonunda memur, tacir veya işçi olarak, yurdun bir noktasına takılıp kalmak üzere, dışarıya atmaktadır. Giden dönmekte ne kadar haklı ise, kalanların vebali de her şeyden evvel gidenlerindir. Sizindir bizimdir.” (Akay, 1951, s.5)

- “Herhalde Rize'nin özlemini yüreğinde taşıyan Rizelilerin sayısı, Rize'de yaşayanlardan çoktur. Gurbet Rizelinin kader örgüsünde değişmez motiftir. İnsan emeği girmeyen, yani bir istihsal değeri olmayan bir santimetrekare toprağı olmamasına rağmen, Rize yoğun nüfusu geçindirecek iktisadi kaynaklara sahip değildir. Çalışkan Rizelinin potansiyel emeğini karşılayacak iş sahası yani endüstride henüz kurulmamıştır. Bu yüzden Rizeli yurdumuzun hatta dünyanın dört bucağına dağılmıştır. Çocuklarından biri veya birkaçını gurbete yollamayan tek Rizeli aile yoktur zannedirim.” (Yılmaz, 1967, s.3)

Görülmektedir ki Rize kendi halkı için “imkânsızlıklar diyarı” olarak tanımlanmakta, bu imkansızlıkların başında ekonomik kaynak yaratamama ve ulaşım gelmekte, ve göç hemen her aileye yayılmış bir olgu olarak tarif edilmektedir.

Göçmen rol modeller: Değerlendirilen kaynaklar özelinde Rize göçünde bir diğer önemli göç sebebi olarak göçmen rol modeller ve deneyimleri olarak belirlenmiştir.

- “Alınan bilgilere göre Çamlıhemşin'den büyük kentlerimize moda haline gelen göçler çoğalmış, buna sebep olarak daha evvel büyük kentlere gelme şansın sahip olan kişilerin geri döndükleri zaman yapmış oldukları propaganda gösterilmektedir. Özellikle

Ankara'da güzel havayı gördükten sonra köyde neden bu kadar çabuk sağlığın bozulduğunu, üstelikte çam kokularının sağlığa zararlı olduğunun hesabı yapılarla Çamlıhemşin halkının büyük kentlere göç etmeleri önerilmektedir.

Bu güzel haberi duyan Hemşinli sağlığına çok önem verdiği için kapılarına kilit vurarak akın akın büyük şehirlere yönelmekte ve gününü gün etmeye bakmaktadır." (Ajanslar Bildiriyor köşesi, 1975, s.27)

- "Kent hayatının rahta olduğu düşüncesi, ilk kente gelenler tarafından geriye doğru zamanla ve telkinle aktarılmıştır. Bunun sonucu olarak köyden kente akın hızlanmış ve bir kez kente yerleşende kendini geri alamamıştır. Oysa ona kentin anlatılan hayatı, yıllar öncesinin kent hayatı olup, bugünkü hayat ile uzaktan yakından ilgisi yoktur. Çünkü yıllar öncesinin kenti daha ucuz, daha rahat, daha eğlenceli, daha tenha, kısacası daha iyi idi. O günlerde ve o günlerden sonra kente yerleşenler, bugünlerde kentten kurtulmak istiyorlarsa da bunu başaramıyor ve bir bataklık misali gittikçe saplanıyorlar kent hayatına, bir türlü kurtulamıyorlar kent hayatından."(Şişman,1980, s.13)

İlk örnekte kinayeli bir dil kullanan yazar kente göçün özendirilmesini "propaganda" şeklinde ifade etmektedir. İkincisinde, kent hayatının rahatlığının bir özendirilme aracı olduğunu ancak bunun anlatılanın aksine geride kaldığı vurgulanmakta; her iki örnekte de kentliliğe özenmeye negatif anlam yüklendiği görülmektedir.

Dönemsellikler

Tarihsel seyirde göç hafızası: Aşağıda kullanılan örnekler bölgede bir göç hafızasının mevcudiyetine dikkat çekmektedir.

- "Evet Allah'ın buraya lütfettiği çay mahsulü sayesinde köylerde artık eski ev kalmadı gibi bir şey. Esasen öteden beri gurbetlerde birinci cihan harbinden evvel Rusya'da daha çok ve be tahsis İstanbul'da ve çok kere vapurlarla Amerika'da, İngiltere'de, hasılı medeni memleketlerde medeni hayatı pek iyi kavramış olan köy halkı, ilk imkânda bu modern hayatı kendi köylerine getirmiş bir haldedir. Köy evleri birer apartman, iskemleler kadife koltuk, sedirler karyola haline gelmiştir. Hele o eski dar yollar, pek çok köylerde genişletilerek kamyon veya otobüslere açılmış durumdadır. Bu yollardan istifade eden köylü hemşerilerimiz,

gündüz işlerinden dönünce şehirlerdeki sinemalarda bile gidip yorgunluklarını giderebiliyorlar. Hele giyim kuşamda köylüler şehirliyelerden farksızdır. "(Yılmaz,1967, s.20)

- "Halkımız ekseriyetle geçim olanaklarını sağlamak için gurbet alemine doğru akmaktadır. Bu tarihi bir gerçektir. Babalarımızın Rusya'ya, İran'a ve diğer Avrupa memleketlerine akışı bunun en güzel örneklerindedir.

Bu akışın ışığı altında Hemşinlinin gurbet hayatını eleştirmek, bu eleştiri içinde akışa çare bulacak yöntemleri tespit edip bu yöntemlere göre hareket etmemiz gerekiyor kanısındayım.

Güzel ve zümrüt Hemşin'imiz bu akıştan sebep büyük tehlike olan "TERKEDİLME" ile karşı karşıya kalmıştır. Bunun önüne geçilme zamanı çoktan gelmiştir." (Tarakçı, 1972, s.8)

- "Geçim kaynaklarımızın yetmezliği: İşte en büyük sorunumuz budur. Bu problem Cumhuriyetten önce dedelerimizi Rusya'da, Polonya'da bugün ise ülkemizin çeşitli büyük yerleşme merkezlerinde ve dünyanın sanayileşmiş memleketlerinde çalışmaya para kazanıp ailesini geçindirmeye zorlamıştır. Bu zorunluluk ne yazık ki hala geçerliliğini korumaktadır. Köyümüzde bulunan her evdeki kişilerin bir kısmı genellikle erkeler ailesinden uzakta hayatını idame ettirme uğraşı içindedir. Hatta vatandaşlarımızdan pek çoğu tamamı ile köyümüzü terk edip şehre yerleşmek mecburiyetinde kalmıştır. Bunları kınamaya hakkımız yok çünkü zamanımız koşullarında, köyümüzde istisnasız hiçbir ev çiftçilik yaparak, dışardan (gurbetten hiçbir geliri olmaksızın kendini geçindirecek durumda değildir) bunun sonucunda gurbetçilik başlamış ve köyden şehre akın doğmuştur. Bu göçü önlemek için, yani köylü vatandaşı köyde tutmak için ona oturduğu bölgede geçim kaynağı sağlanalı ve normal yaşantı şartlarının elverdiği olanaklardan faydalanmasında ona yardımcı olunmalı, elinden tutulmalıdır." (Demirci,1975, s.20)

Her üç örnekten de yola çıkarak bölgedeki göç hafızasının Cumhuriyet öncesi dönem göçlerine dayandığını söylemek mümkündür. Bu hafıza yazalar tarafından iç göçle eklenmektedir. Dikkat çeken başka bir nokta çay tarımı ile birlikte refah düzeyinin artışıdır. Bu eksende kırsalda yaşam şartlarının iyileştiği ancak buna rağmen göçün hala bölgeyi tehdit eden bir olgu olduğu vurgusunu görmekteyiz.

Çay Tarımı ve Sosyo-Ekonomik Dönüşüm: Bölge insanı çay tarımı ve üretimine başlanması ekonomik bir milattır. Çayın bölgede meydana getirdiği değişim şu şekilde ifade etmektedir:

- “Bir Gün geldi, bu çileli hayatın yakarışları tanıya ulaştı. Fadime Teyzenin <Uşağım yapraklar kadar altunun olsun> duası kabul olarak gerçekten yapraklar altın oldu. Ve çay yaprağı bu memleketin çehresini değiştirdi.
- Eskinin uçuk benizli çocukları yerine yanağına fiske vursanız kan fışkıracak yavrular görürsünüz.
- Gurbete veda edilmiş, çocuk babanın kontrolü altına girmiş ve ailede sinir buhranlarının yerini neşe sıhhat ve huzur almıştır.
- Burada üzüntüyle acı bir gerçeğe değinmeden geçemeyeceğim: Cemiyette madde ve mananın dengeli gelişmemesi kemalin baş faktörüdür. Çayeli’nde madde manayı geçmiştir. Darlık kadar muvazenesiz varlığın da kötü tecellileri oluyor.” (Morgil, 1970, s.4)
- “İşin en kötü yanı, bizde eğitim ve öğretim amacı okuyup bilgi ve kültür sahibi olmak değil, para ve geçim yolunu bulmak olarak bilinir. Bu yönden de yeşil yaprakların verdiği rahatlık çocuklarımızı okuldan uzaklaştırmakta önemli bir neden olmaktadır.” (Marangoz,1970, s.17)
- “1956’lı yıllarda başlayan çay ziraatıysa Hemşinlinin üretici olma vasfını daha da kötü yönde etkilemiş olup mevcut zirai üretimi daha kısır verimsiz daha kalitesiz hale getirmiştir. Öğreneğin meyveler ve sebzeler kalitesiz, dayanıksız ve tatsızlaşmış, derelerimizde balıklarımız azalmış, arılarımız verimsizleşmiştir.” (Musluoğlu, 2003, s.20)

Çay ilk dönemlerde bölge insanı için altın değerinde bir kurtuluş olarak görülmüştür. Ancak çay ekonomisi ile ulaşılan refah düzeyi hem bölge insanının eğitim hayatına devam etme motivasyonunu negatif yönde etkilemiş hem de hızlı ekonomik gelişme paralelinde sosyal bir kalkınma ivmesi oluşmaması sebebi ile toplumsal yapının dengesini bozulduğu yazarların ifadelerinde yer bulmaktadır.

Kalkınma Açısından Göç Kaynaklı Engeller

Sosyal çözülme:Rize göçü, ilk olarak geçmişe dair geleneksel normatif yapının çözerek yerine yeni değer sistemleri koyulmasına sebep olması

açısından değerlendirilmiştir. Bu anlamda aşağıdaki örnekte toplumsal dayanışma temelli normatif yapıya zarar verirken aynı zamanda kentin ekonomik kaynak yaratma anlamında değerlendirilebilecek geleneksel zanaatlarının da sonunu getirdiği belirtilmiştir.

- “ Hemşinli sosyal tutum ve davranışının şehirli egoizmi ve çıkarıcılığının etkisinde kalmış, meci, suhra gibi toplumsal yardımlaşma bedel denen karşılıklı çıkar ilişkisine dönüşmüştür. Adet ve ananelerimiz değişmiş pek çok kültür varlıklarımızı unutulup kaybolmaya yüz tutmuştur. 40-50 yaşın altındaki mısır ziraatı, sığırcılık, yaylacılık gibi uğraşları keten işleme ve dokumasını çarık dikme ve sepet örmeyi bilmezler. (Musluoğlu, 2003, s.2)

*Vefasız göçmenler ve negatif sosyal sermaye:*Aşağıdaki örnekte çay ekonomisinin Rize halkının ekonomisini olumlu etkilemesine rağmen, bu durumun kentsel kalkınma sürecine neden aktarılmadığı tartışılmakta ve göç edenlerin bölge ile ilişkilerinin zayıfladığı, geride kalanların ise “huzursuz ve gönülsüz” oldukları tespitinde bulunulmuştur.

- “Hemşin’deki ağır yaşama şartları son senelerde biraz düzelmesine rağmen halen devam etmektedir. Araba yolunun Elevit’e kadar çıkmış olması ve Çay ziraatı, bölgede önemli gelişmeler kaydetmiştir. Bunu kabul etmek lazım ki Çay Hemşin için ideal bir ziraat mahsulüdür. Yağmur ve Rüzgârdan zarar görmeyişi, Mısırın düşmanı olan yabancı hayvanların buna zarar vermeyişi emeklerin heba olmaması yönünden büyük bir nimettir. Buna rağmen şehre akın durmamış, Çay ancak orada yaşayanlara biraz daha iyi bir yaşantı için yardımcı unsur olmuştur. Şehirde başkasının işinde çalışanlar memleketlerine, kendi işine hizmet etse, dışarıdaki başarılarını tarlasında sürdürse Hemşin in kaderi değişir çok daha şahsiyetli bir durum ortaya çıkar. Çay ziraatından bugün senede 20 bin ila 150 bin lira arasında değişen miktarda para alan müstahsillerimiz var. Çamlıhemşin’in arazi durumu göz önüne alınırsa burada da 20 bin ila 100 bin lira arasında gelir sağlanabilir ki, bu da o güzel beldede huzur içinde yaşamaya yeter.

Buna rağmen Hemşin’de kalkınma neden olmuyor? Yukarıda bahsettiğim gibi, ezelden beri gurbette yoğrulan ruhlarda bir şehir tutkusu meydana gelmiştir. Hemşinli adete iki vatanlı olmuş, üç beş sene şehirde, üç beş ay köyünde yaşamayı benimsemiş, bundan daha iyi bir şekil olacağını dahi düşünmemiştir. Bu iki yönlü yaşantı birçoklarını, her iki taraftada başarısızlığa iten başlıca sebep olmuştur.

Hemşinli hanımlar ise zaman zaman ve çeşitli nedenlerle şehire, eşlerinin yada babaların yanına gelmekte gördükleri yaşantılar ile kendi yaşantılarını karşılaştırarak haklı olarak köye dönmek istememektedirler. Bu demektir ki kalanlarda bir huzursuzluk ve hatta gönülsüzlük içindedirler.

- Hemşin’in bugün hala aynı yerde saymasının bir nedeni de , kendi bağrından yetişen birçok yönde başarılı olan Hemşinlilerin doğdukları topraklara ve oraların meselelerine sırt çevirmeleridir. Gelişen Türkiye’imizde Hemşin’inde yerini bulabilmesi için Hemşinli aydınlarımızın ihtisaslarından faydalanacağız. Onlarda Hemşin’e bunu esirgemeyeceklerdir. Bundan eminiz. (Gülay,1973, ss.12-13.)

Bir sonra ele alacağımız örnekte bölgesel kalkınma anlamında göçmenlere ahde vefa borcu yüklenmiş, bunun yanında kalkınma açısından bölgedeki önemli engellerden birinin “cemiyet halinde çalışma kabiliyetinin” olmadığı belirtilmiş, ayrıca yazının ilerleyen kısımlarında göçmenlerin lüks ve gösterişten başka Hemşin’e ne getirdikleri sorgulanarak ödevlerini yerine getirmediklerine sitem edilmiştir.

- “Gurbetteki mücadelesi içinde ve senelerin geçmesiyle şahsi ve ailevi sosyal ve ekonomik durumlarını medeni ölçüler seviyesinde yükselttikten başka hatırı sayılır derecede servet sahibi olmuş hemşerilerimizden doğum yeri bölgelerinde de öncelikle olmasa bile ikinci planda olmak üzere yatırım yapmaları en tabii ve kendilerinden beklen kutsal bir görevdir. Esasen vatan bütünlüğü ve dengeli kalkınmada bunu emreder.

Bu ortamı yaratmaları, yeni kuşaklara Hemşin yöresine aktaracak bir çıkışın açılmasına vesile olmaları, bölgesel milliyetçiliğin en güzel örneğidir. Böylece bu koşullar altında Hemşin bölgesine kalkınmada bir denge sağlanmış olacaktır.

- Güzelim memleketimiz artık terk etmeyelim, hizmetlerimizi ona çevirelim ki Hemşin Bölgesi Türkiye sathında layık olduğu yeri alsın. Bu durumun ışığı altında köyden şehir akmaktansa köyde

şehirleşmenin icabına bakmak gerekmektedir. Vadinin gelişmeye değer olan arazilerinde şehirleşme planlarına göre dış ve iç turizme cevap verebilecek kapasitede turizm siteleri, piknik yerleri...

- Köy ve aile hayatı itibari ile bu kadar iyi vasıflara sahip olan medeni insanların toplu iş görme , cemiyet halinde çalışma kabiliyeti maalesef sıfırın altında.
- cemiyet hayatı, başkalarının fikrine, şahsına hürmet, haysiyetinden fedakârlık etmeksizin, tolerans, hoşgörülülük ve birazda feragat ister. İşte hemşerilerimizde bu yok.
- Diğer bir noktaya dokunalım. Hemşinliler gurbet adamıdır, gurbet onlar için vazgeçilmez bir adet haline gelmiştir....
- Dünya görmüş Hemşinliler memlekete ipek kravattan başka ne getirmişlerdir (Matiloğlu, 1954, s. 7-9)

Takip eden örnekte lüks tüketimin gurbetçiler tarafından bir sosyal statü belirtisi olarak bellendiği ve bölgeye taşındığının bir başka anlatımına şahit olunmaktadır.

- “Vaktıyla, Hemşin Nahiyesinin Bodollu köyünde kasım adında bir varmış. O devirde, Gurbet parasıyla, gösteriş devri başlamış. Eski paḥçasını ,Konak yapan ve kolu komşuya işittirecek sesle çaylar kahveler içtiren herkes “Ağa” olup çıkıyormuş. Canına tak diyen kasım, Kendisi de gurbete çıkmamış, yememiş içmemiş, yıllar sonra bir konak parası ile köye dönmüş ve paḥçasının yanına bir konak yaptırmaya başlamış.
- Oradan geçerken, uğurlu kıdemli olsun diyen herkesi, zorla oturtup eve “misafir için bir kahve” diye seslenmeye başlamış. Bir gün yakın komşularından biri de gelerek, Hoşpoştan sonra, Oturup o kahveyi beklemek için, muhabbete dalmışlar. Komşusun Kasım’ın niyetinden habersiz soracağı tutmuş.
- Oro kasım, a.. bu ev kaç çıkıyor?
 - Der demez Kasımın tepesi atıyor ve gözlerini gererek:
 - Ne.. ne.. ne.. konak değil da ev, ağa değil da Kasım. Has.... buradan.... diye adamcağızı kovaladıktan sonra eve tekrar sesleniyor:
 - Kahveler kalsun. (Gülas, 2003, s. 22)

Birlikte iş yapma kültürünün gelişmemesi:Rize halkının bir cemiyet kültürü geliştiremediği ve birlikte iş yapma kültürüne sahip olmadığı daha önceki örneklerde de ortaya koyulmuştu. Aşağıdaki örneklerde aynı durum tekrarlanmış, kalkınma açısından düşünüldüğünde bu durum kalıp yargıya dönüştüğü ve güven tabanlı kolektif eylem problemi oluşturması sebebi ile negatif bir etken olarak değerlendirilmiştir.

- “(Tevfik İleri'nin konuşmasından aktararak)Türk milletinin meziyetleri sayısızdır. Rizeli bu meziyetlerden başka ayrıca kendine has bazı meziyetlere de sahiptir. Rizeli atılgandır, cevvaldir, yerinde duramaz ve faaldır, hırçındır ve mücadelecidir. Bizi böyle yapan dağlarımız ve dalgalarımızdır. Tek başımıza çok işler yaparız. Bir araya gelince iş değişir, hemen aramızda ihtilaf çıkar. Biz de cemiyet hayatı henüz inkişaf etmemiştir. Temennim, gençlerin faal olması ve gayelerinin tahakkuku için mücadeleden korkmamalarıdır. Bugün 70 üye ile karşımıza çıkan yönetim kurulu vazifesini yapmış sayılmaz “(Engin, 1950, s.15)
- “Bitsin artık bu Tavuk tarına misali, herkes yerini bilsin bulsun. Gurbet gözyaşlarını silelim temelden. Köyde veya şehirde yaşama beraber olmalıdır. Ayrılık oku batmamalıdır sineye... Bunun için yol yapıyoruz, su getiriyoruz, çay alım yeri yapıyoruz vs. Sosyal dayanışmayı arttırmaya ve bölgesel kalkınmağa yardımcı olmağa çalışıyoruz. Yeter mi yaptıklarımız, hayır kesinlikle hayır. Öyleyse neden durgunluk, bezginlik, soğukluk? Kim kimin için çalışıyor? Şahsi meselelerin ve dargınlıkların sosyal faaliyetteki yeri var mı bunların? Gerçi birçok şeyler yaptık ama yapmamız gerekenler o kadar çok ki rahatlık duyamayız içimizde. “(Mecmua Komitesi, 1973, s.1)
- “Köyden gelmiş köyün bütün meşguliyetlerinden kurtulmuş şehirdeki köylülerimizde birbirlerine destek olup bir birlik meydan getirerek tüm Hala'ca yükselmeyi gaye edineceklerine, vakitlerini dedikodu ile doldurmakta, biraz evvel can ciğer konuştuğu beni beş dakika sonra bir başkasına çekiştirmekte, böylece dostluklar bozulmakta, köylü birbirinden kopmaktadır.” (Balci, 1971, s.18)
- “Yalnız bundan 120 sene evvel Çarlık Rusya'sının başşehri Moskova'da 18 kişilik bir Hemşinli topluluğu kimi sermayesiyle kimi emeği ile büyük bir fırıncılık şirketi kurarak Moskova şehrini inhisarı altına almıştır. Biz bu ileri görüşleri çok kuvvetli dürüst ve şerefli insanların torunları olarak her türlü imkanlara

sahip hür ve demokratik memleketimizde niye yapmıyoruz? Ve bölgemizi sefaletten kurtaracak turistik ve sanayi müesseslerini biran evvel niçin kurmuyoruz? Biz kimi bekliyoruz ve ne kadar bekleyeceğiz? (Şişmanhasanoğlu, 1973, s.16)

- “Toplum olarak sivilleşmeye kapalıyız. Her şeyi başkalarından büyüklerden beklemek bizim önemli hastalıklarımızdandır. Oysa büyüklerin daha büyük problemleri var. Bizimle ilgilenen vakitleri yok.” (Haydar, 2000, s.20)

Bu tespitte dikkat edilmesi gereken bir diğer husus 1950’den 2000’e kadar geçen süreçte göç dinamikleri ve ekonomik yapının değişmesine rağmen güven ilişkilerine dayalı sosyal sermaye stokunun kentte halen sağlanamamış olmasıdır. Aşağıdaki iki örnek bu durumun başka bir yönüne dikkate çeker ve ahde vefa yüklenen kahraman göçmen tipolojisinin beklenen kalkıma için neden çözüm olmayacağını açıklar:

- “Hemşin’in meselelerinin duygusal yaklaşımla çözümleneceğini bir başka Hemşin dergisinde yazdığım yarı romantik bir incelemede açık seçik bir şekilde dile getirmiştım. Bugün aynı görüşlerim daha da kök salmış bir biçimde bende güçlü bir inanç haline gelmiştir.

Hemşin sorunlarının Hemşin ile her türlü ekonomik bağı kopartmış bürokratlar ve iş adamları ile çözülebilmemesinin mümkün olmayacağı görüşünü taşımaktayım. Bürokratların teorik olarak kağıt üzerinde Hemşin’in kalkınması ile ilgili düşüncelerinin veya bunların ön proje haline getirilmesi arzularının Hemşin’deki altyapı yetersizliğinin büyük engellenmesi karşısında uygulama imkanı bulmamasını düşünmemiz ben dahil Hemşin için Hemşin için iyi şeyleri düşünen bütün Hemşinli aydınların karşılarında gördükleri en büyük engel olmuştur. Ve engel olmaya devam edecektir. (Parlar, 1975, s.19)

- “Dedelerimizin gurbeti Osmanlı imparatorluğu zamanında Kırım’dı, gurbet şimdi Ankara İzmir, İstanbul, Eskişehir, Adana, Malatya, Ağrı Erzurum vs. Değişen sadece gurbetin yeri oldu. Meslekler ufak tefek ayrıntılarla aynıdır. Düşünce belki bir arpa boyu ilerlemiştir. Halbuki insanoğlunun gelişmesi değişimlerle mümkündür. Hemşinli ve Halahlılar bu değişimleri nedense bir türlü yapamıyoruz. Atalarımız yaşadıkları bölgeye anlatılanlarda mübalağa yoksa çuvallarla altın sokmuşlardır. Bizler yine aynı topraklar üzerinde yaşıyoruz. Dedelerimizin altınları nerede?

- Gurbette Hala kazandığımız paralar ne oluyor? Düşünmenize lüzum yok sizlere iki üç satırla özetleyeyim. Bir defa tüketici olan bir yerde kalkınmadan bahsetmek gülünçtür.” (Yıldırım 1970, s.8)

Göç etkisi ile ekonomik daralma:Aşağıdaki örneklerde 2000 yılına gelindiğinde özellikle kentin kırsalında ekonomik sermayesi düşük nüfusun kaldığı ve azalan nüfusla birlikte yatırım karlılığının düşmesi sebebi ile yatırımların kırsaldan merkeze kaydığı ifade edilmiştir. Bu durum özellikle kırsal bölgelerde göç ve kalkılmanın birbirini sürekli olarak olumsuz etkidiğini söylememize gerekçe olarak sunulabilir.

- Göç sizi nasıl etkiliyor?
 - Göç esnafımızı yatırım yapmaktan korkutuyor. Ticaretle uğraştığımızdan malın pazarını bulmaktan korkmaktayım. En önemlisi moral bozukluğuna sebep oluyor. İnsan atılım yapmaktan çekiniyor (Potomya, 2000, s.14)
- “Göç nüfusu azaltıyor. Dolayısı ile nüfus azaldımı iş olanakları da azalıyor. Bu nedenle nüfusu az olan bir yere iş adamları yatırım yapmaktan kaçınıyorlar. Böylece oluşacak olan maddi göç. Başka taraf kayıyor. Daha önce bizde Güneysu’ya yatırım yapmıştık fakat nüfusun azlığı, maddi sıkıntı içerisinde olan halk bizi oldukça etkiledi ve mecburen merkeze taşınmak zorunda kaldık.” (Potomya, 2000, s.15)

Tartışma ve Sonuç

Rize’nin yakın dönem göç tarihinin konu alındığı bu çalışmada kentin yaşadığı ekonomik kırılma süreçleri üzerinden kalkınma sürecinde yaşadığı göç kaynaklı sorunlar ortaya çıkarılmıştır. Çalışmanın teorik arka planında sermaye kavramı göç kalkınma ve ekonomi literatürü açısından birleştirici kavram olarak kullanılmıştır.

Üç dönemin ilki Cumhuriyet öncesi dönemden başlar ve çay ekonomisinin bölgede hakim olmaya başladığı 1960’lı yıllara kadar uzanır. Göçmenlerin bu dönemdeki ana motivasyonları geride bıraktıkları aileleri için ekonomik kaynak arayışıdır. İncelenen kaynaklarda resmedilen göçmen profili kahraman fedakâr erkek göçmen tipidir. Bu grup bölge insanı hafızasında modern şehirli imajı taşımaları ile aynı zamanda özenilen göçmen rol modelleri olarak yer ederek göç

kültürlenmesinde “gitmenin” anlamına pozitif katkı sağlamışlardır. Ancak, öncü göçmen niteliğiyle ardından gelenler açısından göçmen ağı oluşturmaları takdir edilse de bölgenin ekonomik kalkınmasına geçim şartlarını iyileştirmeninve lüks tüketimi ötesinde bir sosyal ve kültürel sermaye aktarımı yaptıkları söylenemez.

İkinci dönem çayın bölgeye girmesi ile başlar ve iç göç süreçlerini kapsar. Çay etkisi ile yaşanan ekonomik genişleme Rize içerisinde kent ve kırsalı bütünleştirmiştir. Ayrıca büyük kentlere göç hızlanmış, eğitim ve yaşam tarzı göçleri bu dönemin öne çıkan göç türleri olmuştur. Aile ekonomisinin genişlemesi erkek göçünü büyük oranda aile göçüne dönüştürmüştür. Önceki dönemin kahraman gurbetçi tipolojisi algısı etkisiyle, Rizeli bu gruba kalkınma anlamında kurtarıcı misyonu yüklemiştir. Ancak bu beklenti taşrasının gerçeğine yabancılaşan göçmenler tarafından tatmin edici düzeyde karşılanmayınca göçmenler vefasızlıkla suçlanmaya başlanmıştır. Halkın algısında göçmenler artık eskisi kadar pozitif değildir. Memlekete “tatile” gelen, aile ile ilgili sorumluluk almayan, kazandığı parayı hem aile hem de bölge için verimli yollarda kullanmaktansa zevk düşkünlüğü ile eleştirilmiştir. Tüm bu normatif hayal kırıklıklarına rağmen gitmek göçmen için kendini kurtarmak ve başarmak anlamlılarına gelmeye başlamış, büyük şehirlerde yaşamak statü belirtisi olmuştur. Kahraman göçmen rol modeli, artık anti kahraman tipolojiye evirilmeye başlamıştır. İnsanın kaybeden şehirin çay ekonomisi ile yakaladığı ve yine aynı noktada kısıtlı kalan ekonomik kalkınmasına, sosyo-kültürel değişim aynı oranda eşlik edememiş Rize kendi halkı tarafından “medeniyetten önce paranın girdiği şehir” olarak anılır olmuştur.

Üçüncü dönem bu çalışmada Sarp Sınırı'nın 1989 yılında açılması ile başlatılmıştır ve bölgenin uluslararasılaşması süreci olarak ifade edilir. Kaynaklar 2007 yılına kadar taranmasına rağmen bu uluslararasılaşma sürecinin yansımalarına rastlanmamıştır. Bu durum özellikle ekonomik anlamda ise sınır etkisi kent özelinde belirgin yapısal değişimlere yol açmaması, bireysel girişimciler bazında ekonomik fırsatlar doğurması açısından gerekçelendirilebilir. Bunun yanında bölgede yoğunluk yaşanan sınır ve seks turizmi büyük ölçüde toplumsal bir red unsuru olarak kaynaklarda bu konuya yer verilmemesine sebep olmuştur.

Sonuç olarak değerlendirildiğinde, gitmenin anlamları ve göçmen tipolojileri değişse de Rize “insanına yetemeyen şehir” olma kaderini göç

süreçleri üzerinden kıramamıştır. Çalışmada göçün normatif anlamda sosyal çözülmeye sebep olduğu, göçmenlere yüklenen kalkınma anlamında kurtarıcılık vasfının beklenen ölçüde geri dönüşü olmadığı, birlikte iş yapma kültürünün bütün çabalara rağmen bölgede yerleştirilemediği (aksine bu anlamda güvenin yerleşik şekilde sarsılması) ve 2000'ler sonrası göç etkisi ile kırsal ekonomik gerilemenin ciddi boyutlara ulaştığı bulgulanmıştır.

Bu bulgulara dayanarak denilebilir ki Rize, göç süreçleri üzerinden Bourdieu'cu anlamda ekonomik ve kültürel sermayesi yüksek halkını kaybetmektedir. Putnam'cı anlamda ise sosyal sermaye süreçleri göç deneyimi üzerinden sürekli kırılmalara uğramış, kolektif eyleme geçmek şehir açısından başarısız, güven unsuru bu anlamda kent hafızasında sarsılmış ve kalkınma süreçlerine sivil katılım sağlanamamıştır. Kentin göçle birlikte insan stoğundaki kaymak tabakasını sürekli yitirmesi kalkınmanın önünde en önemli engellerden biri olarak konumlanmıştır. Çalışmanın bu bulgusunun kentsel kalkınma sürecinde sosyal politika oluşturmak açısından faydalı olacağı umulmaktadır.

Kaynakça

- Akay, İ. (1950). Ekonomik Rize ve gurbet ekonomisi. *Hemşin Dergisi*,1(3),3-10.
- Akay, İ.(1951). Milletvekillerimize mektup: Doğu Karadenizin yol davası . *Hemşin Dergisi*,1(4),3-5.
- Aydemir, M.A. (2011). *Sosyal sermaye: Topluluk duygusu ve sosyal sermaye araştırması*. Konya: Çizgi Kitabevi.
- Balcı, N. (1971). İftihar madalyonu. *Hala ve Ayder Dergisi*, 2, 18.
- Balcı, S.B. (2015). Dünya Bankası perspektifinden sosyal sermaye ile kalkınma yaklaşımları. *Planlama*, 25(1), 1-7. doi: 10.5505/planlama.2015.64936.
- Demirci, İ. (1975). Köyümüzün çözüm bekleyen problemleri. *Seyran Pokut Dergisi*, Samistal Gecesi Özel Sayısı,20.
- Engin,H. İ. (1950), Rize yüksek öğrencilerine yardım derneği genel kurulundan intibalar. *Hemşin Dergisi*, 2, 14-15.
- Field, J. (2006). *Sosyal sermaye*. (B. Bilgen ve B. Şen, Çev.). İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Gülas, C. (2003), Anılarımda hemşin. *Hemşin Dergisi*, 22.
- Gülay, B. (1975), Şehirlere göç ve nedenleri. *Seyran Pokut Dergisi*, Samistal Gecesi Özel Sayısı, 13-14.
- Haydar, A. (2000). Toplumun Kalbi. *Potomya Dergisi*, 1(2), 20

- Matiloğlu, H. (1954).Sohbet. *Hemşin Dergisi*, 6, 7-10.
- Marangoz, A. Z. (1970). Çayeli'nin gerçek sorunları. *Çayeli Dergisi*, 2(17), 17-19.
- Mecmua Komitesi (1973). Çıkarken. *Seyran Pokut Dergisi*, Samistal Gecesi Özel Sayısı, 1.
- Morgil, A. (1970). Çayeli'nden çizgiler. *Çayeli Dergisi*, 2(15), 3-5.
- Musluoğlu, M. (2003), Şehirleşme meselesi ve Hemşin. *Hemşin Dergisi*, 20.
- Parlar, M. (1975), Hemşinli parlamenterin düşündükleri. *Yeşil Hemşin Dergisi*, Kete Özel Sayısı, 19.
- Potomya (2000). İstanbul'dan göçe bakış. *Potomya Dergisi*, 1(2), 14.
- Putnam, R.D. (2000). *Bowling alone: The collapse and revival American Community*.New York: Simon And Sch.
- Şişman, H. (1980), Seyran'dan görünenler. *Seyran Pokut Dergisi*, Akyarma Gezisi Özel Sayısı, 13.
- Şişmanhasanoğlu, Ş. (1973). Daha ne kadar bekleyeceğiz. *Seyran Pokut Dergisi*, Samistal Gecesi Özel Sayısı, 16.
- Tarakçı, G. (1972), Dursun artık bu akın. *Seyran Pokut Dergisi*, Samistal Gecesi Özel Yayını,8.
- TUİK. (t.y). *Türkiye İstatistik Kurumu nüfus istatistikleri; İllerin aldığı, verdiği göç, net göç ve net göç hızı, genel nüfus sayımları*. 06.10.2019 tarihinde <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> adresinden erişilmiştir.
- Yıldırım, H.E. (1970). Ayder ve biz. *Hala ve Ayder Dergisi*, 1, 8-23.
- Yıldız, Z. Ve Topuz H. (2011). Sosyal sermaye ve ekonomik kalkınma ilişkisi eçısından Türkiye üzerine bir değerlendirme. *Sosyal Siyaset Konferansları*. 61, 201-226. <http://www.iudergi.com/tr/index.php/sosyalsiyaset>.
- Yılmaz, N.N. (1967). Yeşil Senfoni. *Bizim Rize*, 1(1), 6-20.



21. Yy Mimarlığında Beden Odaklı Performatif Kamusal Arayüzler

Setenay Demir
Gebze Teknik Üniversitesi
setenay.94@hotmail.com

Fitnat Cimsit Koş
Gebze Teknik Üniversitesi
fcimsitkos@gtu.edu.tr

Öz

Tschumi (2018)'nin, ifade ettiği gibi; insan bedeni, mimarlığın başlangıç ve varış noktası olarak değerlendirilmektedir ve bedenın, mekansal düzeni, birtakım eylemler aracılığıyla bozduğu savunulmaktadır. 21. yy. mimari üretim pratikleri, bedenın tasarlanan mekanın ötesinde kesintisiz performatif bir ilişki biçimi olduğu düşünmektedir. Performans beden ve mekan arasında öngörülemeyen fakat her zaman var olan şeffaf bir katmandır. 21. yy. mimarlığı, mekanı, bedenle kurduğu performatif ilişkiler üzerinden ele almaktadır. Bedenin en önemli aktivitelerinden biri mekanda var olmak, varlık göstermek ve mekanla diyalektik bir ilişkiye sahip olmaktır. Disiplinler arası çalışma ortamlarının yaratılması ve yaşanan teknolojik gelişmeler, beden odaklı mekan üretim biçimlerinde konvansiyonel dönüşümler yaşanmasına, yeni kavram ve ilişkilerin oluşmasına sebep olmaktadır.

Çalışmanın amacı, 21. yy. mimarlığı beden-mekan etkileşiminde, duyarlı kamusal arayüzleri deneyimleyen bedenın, konvansiyonel ölçü kalıplarından nasıl uzaklaştığı ve kolektif eylemlere dayalı yeni birtakım ölçülerle nasıl biçimlendiği gibi güncel ifadelerin ele alınıp anımlanması gerekliliğinden doğmaktadır. Çalışmanın kapsamı, 21. yy. mimarlığında beden, kamusal mekan ve arayüz ilişkilerine dair öncelikli olarak literatür çalışması ve kavram matrisi üretilmesi olmuştur. Çalışmanın yöntemi, oluşturulan teorik ve kavramsal içeriği referans alan geçiçi bir mekan uzantısı tasarlanıp, üretilmesi ve gözlemlenmesidir. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekan Uzantısı) aracılığıyla alternatif ergonomi kataloğu üretilmiştir. Uygulama ve üretilen kataloğun doğrultusunda gözlemler yapılarak, varılan sonuçlar üzerinden değerlendirme ve önerilerde bulunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Beden, Performans, Arayüz, Kamusal Mekan, Ergonomi*



Body Oriented Performative Public Interfaces In 21st Century Architecture

Setenay Demir
Gebze Technical University

Fitnat Cimsit Koş
Gebze Technical University

Abstract

As Tschumi (2018) stated; the body is regarded as the origin, destination of architecture, it is argued that body disrupts the spatial order through several actions. 21st century, think that body has an uninterrupted performative relationship from beyond the intended space. Performance is like a transparent layer that cannot be seen between body and space, but always exists. According to 21st century, space interpreted through the performative relations that has established with the body. One of the most important performative activities of the body is to exist in the space, to have a dialectic relationship. The creation of interdisciplinary work environments and technological developments lead to conventional transformations in body-oriented space production forms and the formation of new concepts and relationships. The aim of this study arises from necessity of re-discovering, understanding contemporary expressions such as how the body experiencing sensitive public interfaces moves away from conventional measurement patterns and shaped with new set of performative measures, based on collective actions in 21st century body and space interaction. The scope of the study, literature research, production of the concept matrix on the relationship between body and public interface. Method of the study is to design, produce and realize a space extension that references conceptual content that created. Parameters were developed through conceptual content. An alternative ergonomics catalogue was produced through the 'Sum-Up' (Sensitive Space Extension). Observations are made in accordance with practice, suggestions are made based on the conclusions reached.

Keywords: *Body, Performance, Interface, Public Space, Ergonomics*

Giriş

21. yy. mimari tasarım bağlamında, beden-mekan diyalektiği ve kamusal mekanın performatif ergonomi yaklaşımı, geçmiş dönemlerin idealize olmayı kendine esas alan statik yaklaşımlarını kırarak yeni birtakım ölçülendirmeler doğrultusunda biçimlenerek interaktif yeni bir kolektif ergonomi bilgisi tanımlamaktadır.

Günümüzde salt bir boşluğu ifade etmeyen kamusal mekan kavramı, tamamen farklı bir boyuta doğru evrilmektedir. Hem kolektif hem de bireysel bedeni ve performatif ergonomi ilkelerini içinde barındıran 21. yy. kamusal mekanları, özgürleşen çoğul eylemleri bir arada bulundurmaktadırlar ve belirli keskin sınırların eridiği uzamlar olarak tanımlanabilmektedir. Kamusal mekanlar bedeni sınırlandıran karşıt etkilerin şeffaflaştığı 'açık' tanımlanmış kentsel boşluklardır. Beden aracılığıyla kamusal mekanlar yeniden ele alınmaktadır. Beden, her daim mekan ile bağ kurma çabasıdadır. Beden ve mekan, karşılıklı bağ kurma çabası ile birbirini sürekli etkilemektedir ve yeniden oluşturmaktadır. Bu bağlamda, beden, mekanlaşabilmektedir ve benzer biçimde bu iletişim ağında mekan da, beden ile beraber evrimleşebilmektedir.

Çalışma kapsamında kolektif beden ve bireysel bedenle kesintisiz duyarlı ilişkiyi içeren kamusal mekanlara, 21. yy. mimari üretim pratiklerine öncülük eden 'performans' kavramı çalışmanın altlığını oluşturmaktadır. Mekansal bir kesinlik olarak görülen performans, karmaşık bilgi barındırmaktadır. Performans kavramının çalışma altlığı olarak kullanılmasının sebebi ise performans kavramının güncel konulardan biri olmasının yanı sıra, 'beden' gibi devingen ve kendi performansına sahip, duyarlı nitelikleri barındıran bir sistemin, performans olgusundan ayrı değerlendirilmemesi gerektiği düşünülmektedir. Bedensel eylemler yaratıcı süreçlerdir. Güner (2012)'e göre, mekan performansı, alışagelmış tanımlardaki verimlilik ve yararlığın ötesinde artık olay'dan oluş'a doğru genişlemektedir. Günümüz mekanının, içerisinde bulundurduğu bedeni pasif durumundan çıkardığı, beden eylemleri ve dinamik etkileri ile var olduğu, biçimlendiği hatta insan bedeninin aktive edilerek daha duyarlı nitelikli bir tanıma doğru evrildiğini ifade etmektedir.

Gündelik yaşantımızda, inkâr edilmesi güç ve kendiliğinden kurgulanan mekansal etkileşim, insan ve çevre ilişkilerini

düşündüğümüzden daha fazla etkilemektedir. Arayüz mekanlar, paylaşılan deneyim kurgusu içinde bedenın kamusal mekanla kurduğu etkileşimi yetkinleştirmektedir. Ponty (2017)'e göre, bedenın dışında bulunan tüm fiziksel çevrenin ve çevrede ki her varlığın yalnızca beden üzerinden etkileşime geçtiği ifade edilmektedir.

Bu bağlamda, çalışmanın amacı, 21.yy. mimarlık disiplini bağlamında, duyarlı kamusal arayüzlerde bedenın çeşitli deneyimler ve etkileşimler aracılığıyla konvansiyonel ölçü kalıplarından nasıl uzaklaştığı ve kolektif eylemlere dayalı yeni bir takım performatif ölçülerle nasıl biçimlendiği gibi güncel ifadelerin ele alınıp cevaplanması gerekliliğinden doğmaktadır.

Yöntem

Çalışmanın yöntemi, 21. yy. mimarlığında beden, kamusal mekan ve arayüz ilişkilerine dair öncelikli olarak literatür çalışması ve kavramsal sözlük üretilmesi ve oluşturulan teorik ve kavramsal içeriği referans alan geçici bir mekân uzantısı tasarlanıp, gerçekleştirilmesi olmuştur. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekân Uzantısı) aracılığıyla alternatif ergonomi kataloğu üretilmiştir. Uygulama ve üretilen kataloğun doğrultusunda gözlemler yapılarak, varılan sonuçlar üzerinden değerlendirme ve önerilerde bulunmaktadır.

İnsan-Çevre İlişkileri Bağlamında Kamusal Mekan

Kamusal çevreleri tanımlarken çok katmanlı ve aşamalı bir karmaşık yapıda olduğu ve çeşitli sosyal grupların bir aradalığını barındırmasından ötürü kolektif ya da bireysel iletişim türlerinin ve kültürel birlikteliğinin gözlendiği hibrit bir yapıda olduğu dikkat çekmektedir. Broeckmann (2004)'in ifade ettiği üzere, fiziksel olarak açık veya kapalı alanların hibritleşmesi olan kamusal mekanlar, kolektif değerler sağlayan sosyal niteliklerinden ötürü verimli bir gerilim bölgesi olarak düşünölmektedir. 21. yy. mimarlığında, performatif eylemler, kamusal mekânın inşası için gerekli unsurlardan biri olarak görölmektedir.

Lefebvre (2016)'ye göre, kamusal mekânlar birden çok sayıda ve özellikte akış, hareket ve bilgiye sahip olmaktadır ve bu bağlamda karmaşık bir yapıda olduğunu ifade etmek mümkündür.

Çevre, çok katmanlı kapalı ve açık anlamlar içermektedir. Çevrenin kapalılık ve açıklık ilişkisini tam ve somut olarak tanımlamak için, Grange (1985), çevreyi üç şekilde ele almaktadır; Birincisi: doğal dünya olan 'fiziksel çevre', ikincisi: insan ilişkileri dünyası olan 'sosyal çevre', üçüncüsü ise: insanoğlunun yarattığı dünya olan 'yapılı çevre'.

Eylemsel Kamusal Mekan: Mimarlığın eylemlerin zemini olmaktan çıkıp eylemin kendisi haline geldiğini ifade eden Tschumi (2018), günlük hayat, devinim ve eylem kavramları olmadan mimarlığında olamayacağını dile getirmektedir. Tschumi, mimarlık disiplinine eylemler ile kesişen 'olay' olgusunu dâhil ederek mekân kavrayışında ki değişmez kalıpları yerinden sarsmıştır (Şekil 1).



Şekil 1. Parc De La Vilette mekânsal organizasyonu (Bernard Tschumi Architects) (Kaynak: <http://www.tschumi.com/projects/3/>)

Tschumi (2000)'e göre, eylemlere dair ilişkiler daha ileri seviyelerde ele alındığında, eylemleri kapsayan mekânlardan bağımsız fakat ayrı biçimde düşünilemeyen senaryo ya da program halini de alabildiği görülmektedir (Şekil 2).

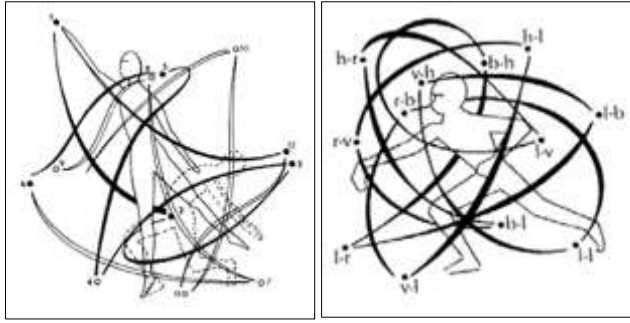


Şekil 2. *Bedenin isteklerine göre organize edilebilen yeşil alanlar (Bernard Tschumi Architects) (Kaynak: <http://www.tschumi.com/projects/3/>)*

Kentsel tipoloji karşısında programatik bağlamı ve mekan deneyimini savunan Tschumi (2018), 1982 yılında Paris'te tasarlamış olduğu peyzaj çalışması, Parc De La Vilette'in mekânsal organizasyonu ile bedenin tasarlanan mekanın ötesine geçebileceği ve kendi isteklerine göre organize edebileceği kolektif alanlar sağlamıştır.

Beden-Mekân Etkileşimi Bağlamında Performans: 21. yy. mimarlığında, performans, beden-mekân etkileşiminde bir kesinlik olarak görülmektedir. Canlı beden, mekânı ancak performans ve edimler aracılığıyla tanımlamaktadır.

Schnechner (2013)'in ifade ettiği üzere, performanslar bir çok farklı durumda ve türde ortaya çıkmaktadır ve performans; ritüel, oyun, spor, eğlence, performans sanatları (tiyatro, dans, müzik) ve gündelik hayat performanslarının içinde bulunduğu geniş bir spektrum ya da süreç olarak yorumlanmaktadır.



Şekil 3. Laban Hareket Analizleri, Choreotics, Maletic (1987)

Laban (1966)'a göre, beden uzuvlarının, beden hareket alanında oluşturduğu şeffaf iz formları, bedeni saran, üç boyutlu performatif bir alan olarak tanımlanmaktadır (Şekil 3).

Performansların her daim, gündelik yaşantı akışında kendiliğinden ve hem görünür hem de görülemeyen biçimde oluştuğu düşünülmektedir.

Bedenin en önemli performatif aktivitelerinden biri mekânda var olmak, varlık göstermek ve mekânla diyalektik bir ilişkiye sahip olmaktır.

Beden ve bedeni çevreleyen mekan arasındaki performatif ilişki biçiminin, tasarımcının çizdiği sınırlarla örtüşmeyen bir morfolojisi bulunmaktadır. 21. yy. beden tanımı algısal açıdan tasarlanan sınırlar içinde olmamaktadır. Tasarımcının sunduğu tanımlara uyum sağlamamaktadır. Beden, nerde olduğu bilgisini tasarımcının atadığı bilginin ötesinde, çevreyle kurduğu ilişkiler yoluyla kendiliğinden tanımlamaktadır.

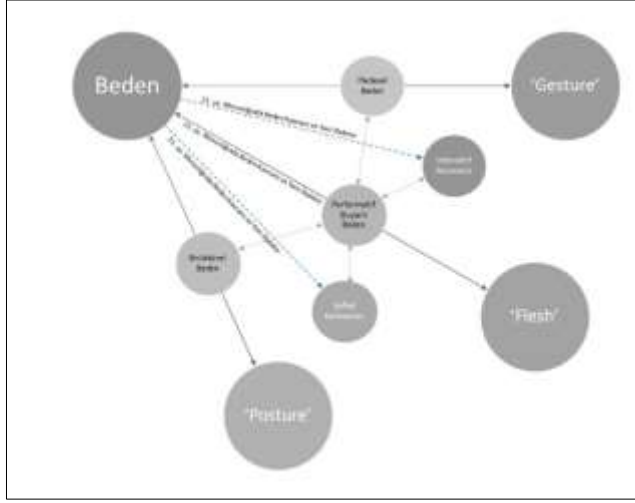
21. yy. Mimarlığında Beden Kavramı ve Yeni İfadeler

“Bedenler akışkan ya da kestirilemeyen hareketlerle her tür yeni ve beklenmedik mekânlar oyar.” (Tschumi, 2018)

Cruz (2009)'a göre, çağdaş mekanlardaki beden duyarlılığından yoksun mimari tasarım pratikleri, bedeni, tasarım sürecinde ölçülebilir, soyut ve işlevsel bir varlık olarak ele alan modern mimari yaklaşımın bir sonucu olarak değerlendirilmektedir.

Bedenin mekânı işgal ettiğini ifade edilmektedir. Her canlı beden bir mekân olarak varsayılmaktadır ve canlı beden, mekânda kullanılan enerjisi aracılığıyla, hem kendini hem de mekânı üretmektedir (Lefebvre, 2016). Ona göre bedenin de bir zekâsı bulunmaktadır.

Lefebvre (2016)'nin ifade ettiği üzere, bedene göre mekânın belirlenmesi ve nitelendirilmesi üç özelliğe göre olmaktadır: beden hareketi (jest), iz ve işaret.



Şekil 4. 21. yy. mimarlığında beden kavramı ve yeni ifadeler diyagramı

Çalışma kapsamında üretilen diyagram çalışması (Şekil 4), birbiriyle oldukça sık etkileşime geçen kamusal çevrelerde, mimari arayüzlerin, beden üzerinden hangi bileşenler yoluyla etkileşime girdiğini özetleyerek açıklamaktadır.

21.yy mimari yaklaşımı, insan bedeninin bir mekânda bulunma biçimlerini; strüktürel beden 'posture', ifadesel beden 'gesture', performatif duyarlı beden olan 'flesh' ve şeffaf katmanlara sahip olan 'kolektif beden' olarak ayrı katmanlar ile açıklamaktadır fakat birlikte anlaşılmaları gerekmektedir.

Strüktürel Beden; 'Posture': Pheasant (2014)'e göre posture; insan bedeninin bölümlerinin (kol, baş, gövde, bacak) mekânda konfigürasyonu, hizalanması olarak tanımlanmaktadır.

Posture, bedenin strüktürel yapısı ile ilişkilendirilmektedir ve insan bedeninin mekânda duyumsamalarının anlamlandırılmış halini betimlemektedir.

21. yy. beden-mekân çalışmalarında, 'Posture' kavramının bedenin, mekânla en doğrudan kurduğu ilişkiyi tanımlarken kullanılması

önerilmektedir. Beden ve mekân arasında mesafelere dayanan bir yapılanma bulunmaktadır. Postural sistem bu mesafeler arasındaki katılığı eritmektedir.

İfadesel Beden; 'Gesture':Türkçeye 'jest' olarak girmiş olan gesture kelimesi, daha çok metaforik beden eylemlerini iletişim ve anlam perspektifinden okuma yönelimindedir. Bireyin bedeni aracılığıyla anlam kazandırdığı fiziksel eylemleri tanımlamaktadır.

Markey (2002)'e göre, jestler, çeşitli fiziksel eylemler olabilmektedir; elin küçük bir sallantısından, tüm vücudu içine alan geniş hareketlerden veya sadece bir hal, pozisyondan oluşabilmektedir. Her ne kadar jest, genellikle sözel olmayan bir iletişim şekli olarak bilinse de, konuşma, şarkı söyleme gibi diğer ifade araçlarıyla birleştirilmektedir.

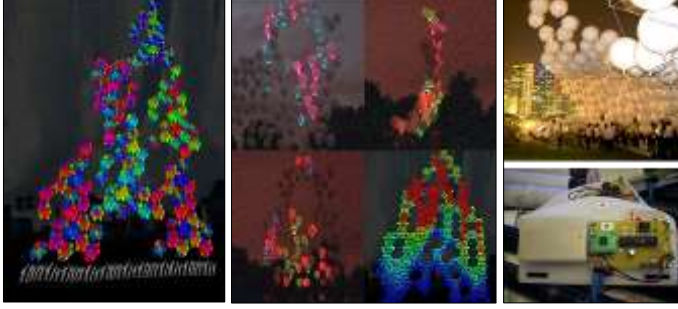
Gesture (jest), bedenin dilidir, bilinçli ya da bilinçsiz olarak okunabilen, mekânda sessiz bir iletişim aracı olarak değerlendirilmektedir. Jestler bedeni sadece bir işarete değil, bütünüyle kendisini performatif nitelikli bir mekâna dönüştürebilmektedir.

Kolektif Beden ve Şeffaf Katmanlar: Bir grup insanı betimleyen kolektif terimi, iki kişi kadar küçük ya da tüm dünya nüfusu kadar büyük olabilmektedir. Kolektif genellikle örneklerde, fiziksel olarak, aynı alanda toplu biçimde bulunmaktadır ancak dünyanın etrafına da yayılmış olarak bulunabilmektedir. Kolektif katılımcıların büyüklüğü, katılımcı bedenlerin bir mekanda kendilerini nasıl hissettiğini etkilemektedir.

Beden tarafından gerçekleştirilen her türlü eylemler, geride performatif izler bırakmaktadır. Geride bırakılan performatif izler bir ipucu gibi, yeniden ilişkilendirilmesi gereken şeffaf bir katman olmaktadır. Performatif izler bir tür şeffaf katman oluşumunu işaret etmektedir. Katmanların karmaşık yapıda olması gerekmemektedir. Öte yandan, ne kadar basit ve kendiliğindense o kadar üretken ve şaşırtıcı sonuçlar doğurabilmektedir. Kamusal boşlukların bedeni kolektif olana dahil etmesi nedeniyle ve gerçekleştirilen performatif eylemler aracılığıyla daha önceki deneyimlerden farklı türde duyarlı katmanların ortaya çıkması sağlanabilmektedir. Aynı şekilde kolektif bedenin eylemleri standartlara indirgenememektedir, ortaya çıkan eylemler birbirinden farklı olmaktadır.

Surowiecki (2005) tarafından, bir grup insanın belirli koşullar yerine getirildiği sürece bireysel bir bedenden daha verimli sonuçlar ortaya

çıkarabileceği öne sürülmektedir. Bu koşullar önemli bir özellik ile ilişkilendirilmektedir: 'Toplanma'.



Şekil 5. 'Open Burble', Singapur Bienali, 2006 (Kaynak:
<http://www.interactivearchitecture.org/open-burble-usman-haque.html>,
<https://performative.wordpress.com/2007/05/02/open-burble-usman-haque/>)

U. Haque tarafından 2006 yılında, Singapur Bienali için gerçekleştirilen Open Burble kamusal yerleştirme çalışması kolektif bedene referans vermektedir (Şekil 5). Balonların renk, desen ve yapısal tasarımları katılımcı bedenler tarafından bireysel biçimde elektronik bir sistem ile performans göstermektedir. Bireysel tasarım kararları kolektif bedene ait olmaktadır.

Kolektif beden ve performatif eylemler paylaşılan deneyim ve etkileşime işaret etmektedir. Beden tarafından gerçekleştirilen her türlü eylemler, geride performatif izler bırakmaktadır. Geride bırakılan performatif izler bir ipucu gibi, yeniden ilişkilendirilmesi gereken şeffaf bir katman olmaktadır.

Performatif Ergonomi: John L. Austin, performans ve performatif kavramları arasında bir ayrım yapmıştır. Wolfrum (2015)'e göre ise, 'performans', belli bir eylemin yerine getirilmesini ifade ederken performatif ise yeni bir gerçekliğin yaratıldığı durumu ifade etmektedir.

21.yy. öncesinde durağan bir olgu gibi bahsedilen 'ergonomi' kavramı gelişen teknoloji ve çeşitli çalışmaların sonucunda, yerini performans olgusunun da dâhil olduğu performatif ergonomiye bırakmaktadır.

Her bedeninin deneyimlerine ve beden koşullarına göre, bir mimari üretim pratiğinden beklentisi farklı olmaktadır. Bu bağlamda herhangi bir

mimari ürün ne derece esnekliğe ve dönüşebilme özelliğine sahip ise o derece çeşitli kullanım aralığı sunmaktadır.

Performatif ergonomik nitelikli olarak değerlendirilen bir mimari ürünün, mutlak bitmiş bir sonuç ürünü olmaması, öyle ki, muğlak ve belirsizlikler içeren açık uçlu bir tasarım anlayışına sahip olması gerektiği düşünülmektedir.

Performatif Duyarlı Beden; Body As A 'Flesh':Tıp biliminden de beslenen Flesh estetiği, laboratuvar ortamında gerçek canlı bedeni referans olarak çalışmaktadır; cansız et, kemik, doku veya hücre üretim sürecini ifade etmektedir.

Grange (1985) tarafından, 'body as a flesh' olarak ele alınan insan bedeni, bir çeşit değerler matrisi olarak ele alınmaktadır; çünkü tek bir tanıma sahip olmadığını ifade etmektedir. Flesh ve mekan bir değer matrisi oluşturmak için birleşmektedir. Flesh, bir varlık veya ortalaması alınabilecek bir şey değildir. Bu bağlamda 'flesh' yaşayan bir şeye denk gelmektedir ve mekana eklenerek dahil olmaktadır. Öngörülemez referans vermektedir.



Şekil 6. 'Inhabitable Walls' Flesh Olarak İnsan Bedeni ve İnteraktif Duvarlar ve Kolaj ve Photoshop Tekniği (Kaynak: <http://marcoscruzarchitect.blogspot.com/2010/01/in-wall-creatures.html>, <http://arch.virose.pt/clusters/eternity.html>)

Cruz (2009)'un yaptığı çalışmalara göre, 'Flesh' kavramı kemikleri kaplayan ve cildin altında yatan yağ ve kas içeren yumuşak bir madde anlamına gelen somut biyolojik tanımının yanı sıra, bulunduğu çevreyi

kavrayan, anlamlar üreten ve mekân ile birleşen bir beden tanımına denk düşmektedir (Şekil 6).

21. yy. Kamusal Mekan Tasarımında Kurgulanan Performatif Arayüz Örnekler

Çalışmanın içeriği doğrultusunda araştırılarak seçilen arayüz mekan örnekleri, 21. yy. mimarlık disiplini bağlamında beden ve mekana dair ele alınan yeni ifadeler kapsamında kurgulanan etkileşimi görünür kılmaları bakımından önemli çalışmalardır. Beden odaklı interaktif katılımı ve kolektif deneyimi kendine tasarım prensibi edinen arayüz örneklerin, sadece gözlemlenmenin ötesinde kalmayarak, beden ile doğrudan iletişime geçerek mekansallaştığı görülmektedir. İncelenen deneysel nitelikli kamusal arayüz örneklerin sonucunda, mekanda etkileşen diğer kolektif bedenlerin varlığı ile mekansal deneyimin farklı bir boyuta dönüşebileceğine ulaşılmaktadır.

Beklenmedik Tepe / SO? İstanbul, Londra, İngiltere, 2015:Tasarım ekibi, 2015 yılında, Londra'da Kraliyet Sanat Akademisi'nin cephesine bitişik eklenilerek kurgulanan bir arayüz tasarlayarak, bulunduğu çevrede duyarlı bir etki yaratmayı amaçlamıştır.



Şekil 7. Beklenmedik Tepe, Londra, 2015 (Kaynak: <https://www.royalacademy.org.uk/exhibition/unexpected-hill>)

Arayüz mekan, mevcut yapının aktif kullanılmayan hatta unutulmuş bir cephesine konumlanmasından ötürü, kent sokaklarında karşılaştığı beden ile beklenmedik yeni bir diyalog kurmaktadır (Şekil 7).

Kot farkları barındıran, üçgen prizmalı üniteler, arayüz mekanın en yüksek noktasına kadar, bedene, tırmanma, sosyalleşme, oturma ve deneyim imkânı sunmaktadır.

Tasarım ekibi, kamusal mekânda kendiliğinden sosyal arayüz oluşturan ve kolektif toplanma sağlayabilen bir tasarım hedeflemiştir. Toplanma noktasına wifi, mobil şarj üniteleri, müzik vb. gibi ek hizmetler katkı sağlamaktadır.

Net Blow-Up / Numen, Yokohama, Japonya, 2013: 2013 yılında, Japonya'da 'Net Blow Up' projesi, Numen kolektif tasarım ekibi tarafından gerçekleştirilmiştir.

Şişirilmiş dış yüzeye sahip yumuşak bir kutu benzeri mekân, iç hacimde esnek siyah bir ağ ile kaplanmıştır (Şekil 8). Bedenin içerdeki eylemlerinin dış mekândan da okunabilmesi için siyah ağ dış yüzeye bağlı tasarlanmıştır. Bu durum, tasarım ekibi tarafından şöyle açıklanmaktadır: "Gündelik hayata dair her türlü eylem ile esnek tasarımlı dış yüzeyin kolayca deforme olarak mutasyona uğradığı görülmektedir."



Şekil 8. Net Blow-Up, Numen, Japonya (Kaynak: <http://www.numen.eu/installations/net/blow-up-yokohama-2/>)

Mekânda, bedenin eylemleri doğrultusunda mekânın sınırlarında interaktif bir genişleme gözlemlenmektedir. Mekânda bulunan her bir beden, mekânın alışagelmış sabit sınırlarının değiştirilmesine neden olabilmektedir. Bu bağlamda değişen her eylem mekânda yaşanacak deneyimi de farklı bir boyuta dönüştürmektedir(Şekil 8).



Şekil 9. Net Blow-Up, Numen, Japonya (Kaynak: <http://www.numen.eu/installations/net/blow-up-yokohama-2/>)

Ayrıca, esnek mekanın kabuğu, iç mekanda ki ışık kaynağı ile bedensel hareketin gölgelerini dış yüzeye yansıtan bir projeksiyon perdesi görevi görecektir şekilde tasarlanmıştır (Şekil 9).

Blur Building, Diller+Scofidio, Yverdon-les-bains, Swiss Expo, 2002: 2002 yılında Swiss Expo için tasarlanan, 'Blur Building', deneysel nitelikli bir kamusal arayüz mekân örneğidir.

Mekan, çeşitli sistemler aracılığıyla, sis kütlelerinin üretimini, üzerinde konumlandığı gölden sağlamaktadır. Su, mekanın ana malzemesi sayılabilmektedir (Şekil 10).



Şekil 10. Blur Building, İsviçre, 2002 (Kaynak: <https://dsrny.com/project/blur-building>)

Beyaz sis kütleleri yapıyı kapladığında; görsel, akustik referanslar, sınırlar ve beden de bulanıklaşmaktadır. Beden, mekânda özgür sınırları deneyimleme fırsatı yakalamaktadır.





Şekil 11. Bedenin Kişilik Verilerine Göre Farklılaşan Akıllı Yağmurluk (Braincoat) (Kaynak: <https://arcSPACE.com/feature/blur-building/>)

Fiziksel bir yönlenme olgusu bulunmamaktadır. Mekânda kendiliğinden bulanıklaşan bedenler ve belirsiz ilişkiler yeni olasılıklara imkan vermektedir. İnsan üretimi ile oluşturulan bu belirsizlik beden-mekân etkileşiminin farklı bir boyuta taşınmasını sağlamaktadır (Şekil 11).



Şekil 12. Bedenin Kişilik Verilerine Göre Farklılaşan Akıllı Yağmurluk (braincoat) (Kaynak: <https://arcSPACE.com/feature/blur-building/>)

Bireysel anket sonucuna göre farklılaşan akıllı yağmurluk (braincoat) ziyaretçilere verilmektedir. Her bedenin ayrı anket kişilik verilerine göre tanımlanan akıllı yağmurlukları giyen ziyaretçiler, birbirleri ile mekânda karşılaştıklarında çekme ve itme derecelerine göre akıllı yağmurluklarda beliren renkler de değişmektedir (Şekil 12). Bu bağlamda mekânda 400'e yakın kişinin aynı anda alternatif kolektif etkileşimi gerçekleştirilmektedir.

Prototip Önermesi: 'Sum-up' ve Alternatif Ergonomi Kataloğu Oluşturulması

'Sum-Up' (Duyarlı Mekân Uzantısının)'ın adını aldığı sum-up kelimesi, İngilizcede ki anlamıyla 'kavramak'; bedeni kavrayan bir tanıma denk düşmektedir.

Çalışma kapsamında üretilen 'Sum-Up', beden ve onun performatif eylemlerinin herhangi bir standart ya da geometrik forma indirgenmesine meydan okumayı amaçlamaktadır. Beden ve performatif eylemlerinin asla belirgin bir form almadığını, bedensel deneyimin mekanda öngörülemeyen potansiyeller açığa çıkardığını savunmaktadır.

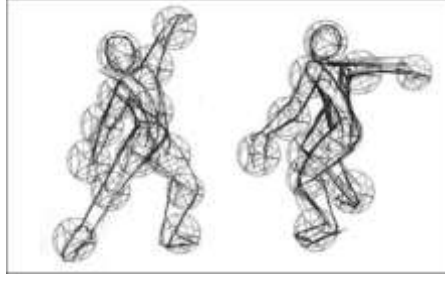
'Sum-Up', henüz güncel yaklaşımların, özgün, deneysel nitelikli ve geçici olmalarının da etkileriyle çalışmanın kendi somut alan çalışması ortamını yaratmak amacıyla uygulanmıştır.

Sum-Up' (Duyarlı Mekân Uzantısının) Amacı: Günümüzde mimarlar için, bedensel eylem niteliklerini kavramsallaştıran, tasarım ve uygulama sürecinde yaratıcı potansiyeli görünür kılan çok az sayıda uygulama bulunmaktadır. Bu bağlamda alan çalışması niteliğinde önerilen 'Sum-Up' aracılığıyla, performatif beden odaklı mekansal kavramlar somutlaştırılarak ele alınmaktadır.

Çalışmanın amacı, çalışma kapsamında yapılan beden ve mekana dair teorik ve kavramsal içeriği çeşitli parametreler geliştirerek uygulamaya aktarmak, 1:1 üretim sürecinde olası yeni durumları keşfetmek ve yapılacak olan uygulama ve gözlemler üzerinden bir değerlendirme yapmaktır.

Diğer bir amacı ise, performatif beden sınırlarının veya sınırsızlıklarının, dinamik potansiyellerinin, olası farklı konfigürasyonlarının yeniden sorgulanmasıdır.

Sum-Up' (Duyarlı Mekân Uzantısının) Tasarım Haritası: Tekil ya da kolektif fark gözetmeden, 'beden' kavramı tasarımın katmanlı haritasında bir temel oluşturmaktadır (Şekil 13).



Şekil 13. Tek bir modülün beden performansı

Tasarımın çıkış noktası, insan bedeninin gündelik yaşam içerisinde mekan ile dolaysız deneyimi olmuştur. Bedeni pasif durumdan, olay kurgusunun içine yani deneyime davet etmektedir.

Modüllerin beden ile ilişkilenen çıkış noktalarından bir diğeri, insan bedeninin performatif esnekliğinden yola çıkarak bedenin bulunduğu mekânı değıştirme, dönüştürme potansiyelini vurgulamak olmuştur.

Deneyisel bir mekân niteliğinde ki 'Sum-Up', kendisini algılayan bireysel bir bedene ya da kolektif bedene, altında, yanında ya da dışındayken, kendiliğinden oluşan bir duygu uyandırması, hakkında yeni iletişim kanalları açması, farklı eleştirel bakış açıları ve çeşitli duyumsamaları oluşturması gibi algısal eylemleri kapsamaktadır.

'Sum-Up' (Duyarlı Mekân Uzantısının) Konum Bilgisi: Kolektif bedenle nasıl bütünleşir kaygısı ve kamusal çevrelerin değışimi basit müdahalelerle nasıl kendiliğinden gerçekleşebilir düşüncelerinden yola çıkılarak Gebze Teknik Üniversitesi, Gebze Teknik Üniversitesi kampüs yerleşkesinde, Mimarlık Fakültesi, N blok giriş saçağında uygulanması planlanmıştır (Şekil 14).

Kampüste aktif bir kolektif rota üzerinde yer almaktadır. Basit müdahalelerle konumlandırıldığı kamusal mekânı daha üretken hale getirmesi planlanmıştır.

Diğeri yandan, mekân uzantısının, bulunduğu kamusal çevrenin içinde barındırdığı canlı-cansız tüm olgularla bütünleşmesi ve etkileşime geçmesi beklenmiştir.



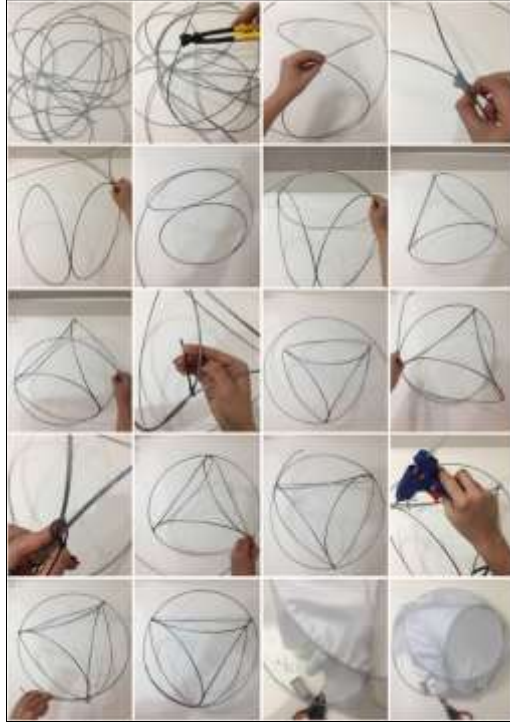
Şekil 14. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekan Uzantısının) Konum Bilgisi

Sum-Up' (Duyarlı Mekân Uzantısının) Üretim Haritası: 1:1 ölçekte, esneklik çerçevesinde ve kolay üretime en yatkın malzemeler seçilerek; (3 mm'lik çelik tel, kumaş, ip vb.) üretilmiştir (Şekil 15).



Şekil 15. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekan Uzantısı) üretiminde kullanılan malzemeler ve çeşitli aletler

Çalışma da ana malzeme olarak kullanılan, hareket potansiyeli yüksek, esnek çelik tel malzeme, üstüne uygulanan kuvvet doğrultusunda şekil değiştirmektedir. Amorf ve organik formda tasarımlara imkân vermektedir.



Şekil 16. Modüllerin üretim aşamaları

27 adet yarı saydam modülden oluşan katmanlı bir yapıda tasarlanmıştır. Modüller, hareket edebilen, esnek ve küçük gruplar halinde kolektif bedeni birbirine bağlayan amorf dokular gibidir (Şekil 16). Boşluklu yapıda ki modüller ile strüktüre uyum sağlayabilecek nitelikte seçilerek dikilen yarı esnek kumaş yardımı ile doluluk boşluk ilişkisi ve iç-dış ilişkisi kurulmaktadır. Yüzeyler, modüllerde dikilerek yerleştirildiği konumlara göre varyasyonlar göstermektedir.

'Sum-Up' (Duyarlı Mekân Uzantısının) Uygulama Süreci: Birbirinden bağımsız üretilen modüller uygulanacağı mekânda bir araya getirilmiştir. Modül yüzeyleri farklı seviyede bir araya getirilerek değişken fonksiyonlara cevap verecek bir örüntü sağlanmıştır.

Her modülün bir araya geliş biçimine sahip olduğu önceki örüntüler karar vermiştir. Örüntüler devam ettirilerek modüllerin birbirleriyle kesiştikleri noktalarda yeni oluşmuş durumlar çözümlenerek devam

ettirilmiştir (Şekil 17). Keşfedilen durumlar unutulmadan, üstüne yenileri eklenilerek yeni potansiyeller keşfedilmiştir.



Şekil 17. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekan Uzantısı)

Uygulanan mekân uzantısı mutlak ve bitmiş bir ürün değildir, beden ile ilişkili olduğu için kesinliği bulunmamaktadır ve üretim sürecine değişimi de barındırmaktadır.

Sum-Up' (Duyarlı Mekân Uzantısının) Beden ile İlişkisi Üzerinden Oluşturulan Alternatif Ergonomi Kataloğu: Uygulamanın öncelikli amacı, süreç bir sonuç almak olmuştur. 'Sum-Up', muğlak, açık uçlu ve interaktif tasarım yaklaşımını benimseyerek, beden ve mekân arayüzünde kurgulanan ergonomi olasılıklarının ne kadar önemli olduğu konusunda açık bir soru ortaya koymaktadır. 'Alternatif Ergonomi Kataloğu', mekânsal arayüzde bedenin alışagelmışin dışında neler yapabileceğinin kataloğudur.



Şekil 18. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekan Uzantısı), sabit kamera aracılığıyla görsel verilerin elde edilmesi

Gözlemler, uygulandığı ilk gün dahil, üç gün içerisinde gerçekleştirilmiştir. Her gün saat 11.00 ve 14.00 aralığında sabit kamera aracılığıyla görsel veriler elde edilmiştir. Sabit kamera aracılığıyla elde edilen çeşitli sürelerde ki video ve görüntü kesitleri üzerinden beden konturları okunmuştur (Şekil 18).

Sum-Up' aracılığıyla ulaşılan beden konturları yeni ergonomi ölçütlerini ifade etmektedir ve bu ölçütler alternatif ergonomi kataloğunda derlenmiştir. Katalog, merkezini çalışma genelinde keşfedilen kavram ve ifadelerden almaktadır.



Alternatif Ergonomi Kataloğu







'Sum-Up' uygulamasının öncelikli amacı süreç bir sonuç almak olmuştur. Uygulanması amacıyla seçilen kamusal mekan akışa ve kolektif kullanıma sahip fakat bedensel üretimin neredeyse hiç bulunmadığı bir mekandır. 'Sum-Up', muğlak, açık uçlu ve interaktif tasarım yaklaşımı ile beden ve mekan arayüzünde kurgulanan ergonomi olasılıklarının ne kadar önemli olduğunu konusunda açık bir soru ortaya koymaktadır. 'Alternatif Ergonomi Kataloğu', mekansal arayüzde bedenin alışagelmışin dışında neler yapabileceğinin kataloğudur.

Bedeni ölçü alan konturların anlamlandırıldığı üzere; bedenin çeşitli deneyimler ve etkileşimler aracılığıyla konvansiyonel ergonomi kalıplarından uzaklaştığı ve performatif eylemlere de dayalı yeni bir ergonomi bilgisiyle biçimlendiği gözlemlenmektedir.

Kolektif Beden: Uygulama kapsamında ele alınan kolektif bedenin, arayüz mekânda, modülleri çekme, kaldırma, bozma, dönüştürme ve yeniden şekil verme gibi bir takım müdahalelerle manipüle ettiği görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekan Uzantısı), Kolektif beden



Gözlem	Kavramsal Açıklama	Vektörel Çizim
	co-position 'Kolektif Müdahale' Sayıca çoğul bedenin katılımı, ile, birlikte, çok yönlü eylemler aracılığıyla yerleştirme, yerini belirleme.	

	<p>co-Xperience</p> <p>'Kolektif Deneyim' Sayıca çoğul bedenlerin katılımı, ile, birlikte, süreç barındıran bedensel edinimler.</p>	
	<p>co-vibration</p> <p>'Kolektif Rezonans' Sayıca çoğul bedenlerin katılımı, ile, birlikte, bedenin hissedilen mekansal duyarlı etkileşimi.</p>	
	<p>co-ergonomics</p> <p>'Kolektif Ergonomi' Sayıca çoğul bedenlerin katılımı, ile, birlikte, bedensel kullanımın performatif optimizasyonu.</p>	

Strüktürel Beden 'Posture': Strüktürel beden ve 'Sum-Up' arasında bir geri besleme döngüsü bulunmaktadır (Tablo 2).

Tablo 2. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekan Uzantısı), Strüktürel beden 'posture'

Gözlem	Kavramsal Açıklama	Vektörel Çizim
	<p>intersion</p> <p>'Postural Uzantı' Sayıca çoğul bedenlerin katılımı, ile, birlikte, bedensel kullanımın performatif optimizasyonu.</p>	
	<p>posTouch</p> <p>'Postural Temas' Bedenin mekandaki duruş (postür) biçimi ile ilgili, çok yönlü dokunma eylemi.</p>	

	De-Posture 'Postural Konfigürasyon' Bedenin mekandaki duruş (postür) biçimi ile ilgili, eylem ya da süreç barındıran bedensel yapılanma durumu.	
	poisEffect 'Postural Reaksiyon' Bedenin mekandaki duruş (postür) biçimi ile ilgili, beden ve mekanın birbiriyle dolaysız girdiği tepkime, etkileşim.	
	post-motion 'Postural Eylem' Bedenin mekandaki duruş (postür) biçimi ile ilgili, çok yönlü devinim.	

'Sum-Up', strüktürel beden, boşluğu kalıplama ve şekillendirme ile mekâna nasıl tepki verdiğinin anlaşılmasını sağlayan bir arayüzdür.

Performatif Beden: Beden, etkileşimli olarak yeni performansların oluşumuna katkıda bulunmaktadır ve performansların sonucunu etkilemektedir (Tablo 3).

Tablo 3. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekan Uzantısı), Performatif beden

Gözlem	Kavramsal Açıklama	Vektörel Çizim
	re-Formance 'Performatif Rezonans' Etkileşim sürecinde, çok yönlü devingen bedensel eylemler aracılığıyla oluşum, biçimlenme.	



bodiment
'Performatif
Konfigürasyon'

Çok yönlü devingen bedensel eylemler aracılığıyla oluşum esnasında, eylem ya da süreç barındıran bedensel yapılanma durumu.



meta-ergonomics
'Performatif
Ergonomi'

Çok yönlü devingen bedensel eylemler aracılığıyla oluşum, biçimlenme esnasında, bedensel kullanımın duruşsal optimizasyonu.



incarnative
'Performatif
Artikülasyon'

Çok yönlü devingen bedensel eylemler aracılığıyla oluşum esnasında, insan bedeni formunu alarak mekanın, bedene dahil olması, eklemelenmesi durumu.



Bedensel performansların, öngörülemez biçimde ve doğaçlama eylemler yoluyla şekillendiği ve mekânı deforme ettiği gözlemlenmektedir.

İfadesel Beden 'Gesture': Gesture (jest), mekânda, devingenlik ve durağanlık arasında bir noktada oluşmaktadır. Algılanan mekânın formu ve bedenin kendi fizyolojik yapısı, karşılıklı sessiz bir kuvvet uygulamaktadır (Tablo 4).

Tablo 4. 'Sum-Up' (Duyarlı Mekan Uzantısı), İfadeşel beden 'gesture'

Gözlem	Kavramsal Açıklama	Vektörel Çizim
	gestruct 'İfadeşel Üretim' Bedensel anlam barındıran dışa vurumu, bedensel eylemler aracılığıyla kurma, inşa etme durumu.	
	gesTouch 'İfadeşel Temas' Bedensel anlam barındıran dışa vurumun çok yönlü dokunma eylemi ile mekana eklenmesi.	
	gestAct 'İfadeşel Bağ' Bedensel anlam barındıran dışa vurumun, beden-mekan iletişimini sağlayan, bağlantı olma hali.	
	gest-oriented 'İfadeşel Yönelim' Bedensel anlam barındıran dışa vurumun yönlendirme durumu ve buna bağlı topolojisi.	

Duyarlı Mekân Uzantısının ('Sum-Up'), kendisini deneyimleyen beden tarafından öncelikle eller aracılığıyla etkileşime geçtiği gözlenmiştir.

Ellerin hareketinin de önemli bir bedensel jest olduğu bilindiği üzere, eller her zaman bir şeylerle ilişkiseldir ve bu bağlamda bir nesneye temas etmek, ellemek mekânı deneyimlemenin en temel ve önemli eylemlerinden olmaktadır.

Tartışma ve Sonuç

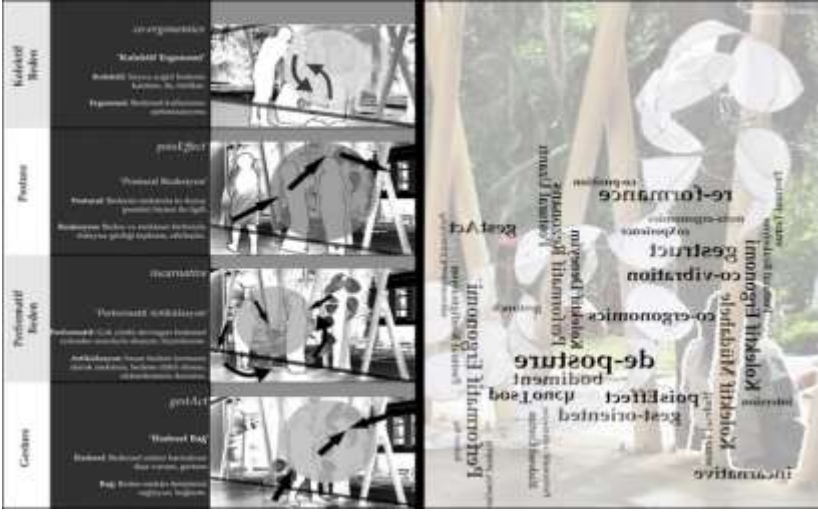
'... Mekan kendi kendine bitmişliğin temsili değildir, bedenle yeniden kurulur, artiküle olur; anlam verir; ilişkiseldir...' (Pallasmaa, 2011).

Mekanın oluşumu ve mekanla inkâr edilmesi güç karşılıklı ve kesintisiz etkileşimi itibariyle, beden olgusu, çalışmanın ana aktörü konumunda olmuştur. Geçmişten günümüze kadar yapılan bilimsel çalışmaların ortaya koyduğu üzere; beden ve mekan kavramlarının anlamların yitirilmemesi amacıyla birbirine entegre biçimde tanımlanmaları gerekmektedir. Bedenden soyutlanmış mekan, ya da mekandan soyutlanan beden herhangi bir ifadeye sahip olamamaktadır. Mekanın vazgeçilmez bir ögesi varsayılan beden olgusunun, mekan tanımlamadaki öneminin farkına varılması gerekmektedir. Benzer biçimde, bağımsız olarak tanımlanmaması gereken mekan olgusunun da, bedeni kavrayan, çevreleyen ve bedene, bunlarında ötesinde kritik öneme sahip interaktif eylemlere imkân verme potansiyelinin de dikkate alınması gerekmektedir. Performatif eylemler üretilmediği durumda mekan da kurulamamaktadır. Beden tarafından kurgulanan performatif eylemler mekanın şekil almasını sağlarken, mekanda benzer biçimde bedeni evrimleştirebilmektedir. Beden ile etkileşerek sürekli olarak değişim barındıran mekan olgusu asla bir sonuç ürününü ifade etmemektedir.

Sum-Up', beden-mekan-performans esnek döngüsünde, muğlaklık, esneklik, geçicilik, deneyim ve kendi kendine organize olabilme tasarım kavramlarını temel alarak, beden ve performatif eylemlerinin asla belirgin bir forma ulaşmadığını, bedensel devinimin zengin nitelikli bir potansiyel alan tanımladığını savunmaktadır. Uygulama amacıyla seçilen kamusal mekan akışa ve kolektif kullanıma sahiptir. Duyarlı mekan uzantısını deneyimleyen bedene herhangi bir talimat verilmemiştir ve kolektif ya da bireysel bedenin yeni sınırları kendi kendine belirlemesi beklenmiştir. Alan çalışmasının yöntemi; sabit kamera aracılığıyla elde edilen video ve görüntü kesitleri üzerinden performatif beden konturlarının ve bunlara bağlı topolojilerin okunması olmuştur. Bedeni ölçü olan konturların oluşturduğu topolojiler üzerinden; bedenin elde edilen çeşitli deneyimler ve etkileşimler aracılığıyla konvansiyonel ergonomi kalıplarından uzaklaştığı ve performatif eylemlere de dayalı yeni bir ergonomi bilgisiyle

biçimlendiği gözlemlenmektedir. Beden hareketlerinin yeni sınırları belirlediği keşfedilmektedir. 'Sum-Up' aracılığıyla ulaşılan yeni ergonomi ölçüleri, alternatif ergonomi kataloğunda derlenmiştir.





Şekil 19. İnteraktif alternatif ergonomi kataloğu

Alan çalışması kapsamında, deneysel nitelikli üretilen 'Sum-Up' ile süreç ve imkânlar çerçevesinde, beden-mekan ve performans arayüzünde üretilecek duyarlı katmanları aktaran mekan tasarımına, zihin açıcı yeni bir bakış açısı hedeflenmektedir. Uygulama bağlamında, kapsamın genişletilmesi, daha sayıca çoğalmış kolektif bedenler ile etkileşim olanağı ya da robotik katkılı modüller ve daha dijital interaktif ortamların geliştirilmesi, gelecekte uygulanması muhtemel kamusal arayüzler mekanlardan çok daha farklı veriler elde edilebilmesini sağlayacaktır.

Sonuç olarak, 21. yy. mimarlığı, mekan performansından söz edilebilmesi için; konvansiyonel yöntemlerin dışına çıkmanın, mekansal bir takım duyarlı arayüzler ile bedenin kurgulanan etkileşiminin ve mekanda kolektif bedenin çeşitli bulunma biçimlerinin de bir tasarım parametresi haline getirmenin mimari üretim pratikleri için zengin bir kaynak niteliğinde olduğunu söylemek mümkündür.

Bu bağlamda 21. yy. mimarlığına yöneltilmesi gereken öneriler şunlardır; her tasarımcı tasarladığı mekan ve ürün ile görünmeyen alternatif yeni bir kaynak ürettiğinin farkına varmalıdır. Bundan sonraki her çalışma ile tasarımcılar, kolektif ya da bireysel olarak ele alınan performatif beden ve mekan arayüzünde, özgün ölçütlerle oluşturduğu ve gerektiğinde açıp bakabileceği bir yeni interaktif kaynak önerisinde bulunarak, yeniden yorumlamalıdır. İleride uygulanması muhtemel, performatif beden, mekan ve görülemeyen alternatif kullanımına dair

yapılan çalışmaların herhangi bir mimari üretim sürecine dahil edilmesi ile mekan arayüzünde, daha duyarlı tasarımların oluşacağı ve yeni interaktif potansiyellerin görünür kılınabileceği göz ardı edilmemelidir.

Kaynakça

- Cruz, M. (2009). The inhabitable flesh of architecture. *SA-Singapore Architect*, 249, 82-91.
- Deniz, G. (2012). Performans ve edimsellik olarak mimarlık. *Ege Mimarlık*, 24-29.
- Grange, J. (1985). Place, body and situation. (D. Seamon, and R. Mugerauer) içinde, *dwelling, place and environment* (s. 71-84). Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers.
- Laban, R. v. (1975). *Laban's principles of dance and movement notation*. (R. Lange, Dü.) London: Mac Donald and Co.
- Lefebvre, H. (2016). *Mekanın Üretimi*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: SEL Yayıncılık.
- Maletic, V. (1987). *Body - Space - Expression: The Development of Rudolf Laban's Movement and Dance Concepts*. <https://ebookcentral.proquest.com/lib/gyte-ebooks/detail.action?docID=934658>. adresinden alındı
- Markey, L. (2002). *gesture* (1). <https://lucian.uchicago.edu/blogs/mediatheory/keywords/gesture/> adresinden alındı
- Pallasmaa, J. (2011). *Tenin gözleri*. İstanbul: YEM Yayın.
- Pheasant, S. (2014). *Bodyspace: Antropometry, Ergonomics and the Design of Work*. <https://ebookcentral.proquest.com/lib/gyte-ebooks/detail.action?docID=170291> adresinden alındı
- Ponty, M. M. (2017). *Algılanan dünya*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Schechner, R. (2013). *Performance studies*. New York: Routledge Taylor and Francis Group.
- Surowiecki, J. (2009). *Kitlelerin bilgeliği*. İstanbul: Varlık Yayınları.
- Tschumi, B. (2000). *Event - cities 2*. Boston: MIT Press.
- Tschumi, B. (2018). *Mimarlık ve kopma*. (A. Tümertekin, Çev.) İstanbul: Janus Yayıncılık.
- Wolfrum, S. (2015). *Perfromative urbanism generating and designing urban space*. Berlin: Jovis Verlag GmbH.



Responsive Interfaces Through Public Spaces In The 21st Century: A Case Study Of Şişhane Park

Büşra Ağaç

Gebze Technical University
busra.agc@gmail.com

Fitnat Cimşit Koş

Gebze Technical University
fcimsitkos@gtu.edu.tr

Abstract

Today, it is possible to talk about a composite city in the 21st century due to the different socio-cultural structures in the city and the different needs and desires of each person. In this study, public spaces are examined contexts of architectural program and landscape and the transformation of public space into event-space is emphasized. The study aims to ensure the inclusion of human beings in the design process as well as an interdisciplinary understanding of the boundaries between architecture and landscape by enriching the concept of sensitivity based on human and process-oriented approaches.

The research procedure is based on three main steps. The first step comprises interview, the second step is to create a matrix, the third step comprises a zone count of the people passing through the park and is active in the park and the last step is to analyse people's activities in the park using SPSS program.

The park as a transit point after the observation attracted the participants to a zone in the middle of the traffic, this showed that the concepts that were not associated with the park in the pre-observation conceptual matrix could increase the number of participants. Therefore, it was possible to develop suggestions for public spaces and to enrich the sensibility phenomenon through Şişhane Park and a base was created for future public spaces

Keywords: kamu-özel ortaklık projeleri, kentsel politika, kentsel muhalefet, medya temsilcileri, söylem analizi



21.Yüzyılda Kamusal Alanlarda Duyarlı Arayüzler: Şişhane Park Örneği

Büşra Ağaç
Gebze Teknik Üniversitesi

Fitnat Cimsit Koş
Gebze Teknik Üniversitesi

Öz

Günümüzde kent içerisinde yaşayan insanların farklı sosyo-kültürel yapıları ve her insanın farklı istek ve arzularının olması sebebiyle 21. yüzyılda kompozit bir kentten bahsetmek mümkündür. Çalışmada kamusal mekanlar mimari program ve peyzaj ilişkisinde incelenmiş ve kamusal mekanın olay-mekana dönüşümü vurgulanmak istenmiştir. Çalışma insana ve süreç odaklı yaklaşımlara dayanarak hem insanın da tasarım sürecine dahil olmasını hem de disiplinler arası bir anlayış ile mimari ve peyzaj arasında sınırların erimesini duyarlılık kavramını zenginleştirerek sağlamayı amaçlamıştır.

Çalışma üç aşamadan oluşmaktadır. İlk aşamada röportaj düzenlenmiş, ikinci aşamada bir matrix oluşturulmuş, üçüncü aşamada insanların park içinde geçtikleri ve aktiviteleri bölgeler belirlenmiş ve son olarak insanların aktiviteleri SPSS programı ile değerlendirilmiştir.

Gözlem sonrası bir geçiş noktası olarak tanıtılan parkın trafiğinin ortasındaki bir bölgeye katılımcı çekebilmesi parkın amacına ulaştığını gösterirken gözlem öncesi kavramsal matriste park ile ilişkilenemeyen kavramların katılımcı sayısını daha da arttırabileceği yargısına ulaşılmıştır. Bu şekilde Şişhane Park üzerinden kamusal mekanlara öneriler geliştirilmeye ve duyarlılık olgusunun zenginleştirilmesine olanak tanınmış ve gelecek kamusal mekanlar için bir altlık oluşturulmuştur.

Anahtar Kelimeler: *public-private partnership projects, urban politics, urban opposition, media representations, discourse analysis*

Introduction

21st century has been a vital period for urban transformation because people started realising the significance of their ever-changing roles in society. People no longer want to be passive users of urban and public spaces, but to be active participants and contributors as well. Besides that, with interdisciplinary communication, the boundaries between the building and the landscape have recently started melting today. The defining of the architectural program through human actions as a landscape, and defining the landscape as a program with the human as a participant in the space have become the focal point of today's architectural programs. In this way, architecture and landscape have moved away from the representation of the past and they both have become able to produce each other.

This paradigm shift is reflected in the 21st century cities with a strong reflection of dynamic human relations between people and spaces, as there is an increasing lack of homogeneity within communities. Every individual within the society has diverse needs and desires due to their socio-cultural backgrounds, and this causes each city to have unique composite features. This has compelled architecture to necessitate a process-oriented approach and an incomplete architectural process started transpiring and occurring in design strategies. This evolving function of spaces not only make cities attractive and alluring but also make them highly fluid and responsive. Hence, the urban and public spaces in the cities must be able to and equipped to react and respond to all kinds of visitors and users.

Aim and Method of the Study

In this study, design methods, components and production techniques are studied to be able to read the responsive relations of the space produced in the relationship with architectural programming and landscape.

The main aim is to emphasize the changing role of the human in architectural design and to gain new insights and approaches for public spaces in Turkey. It also aimed to enrich the phenomenon of responsiveness without its definition in the architectural programming and landscape intersection.

The study base on three steps; the first one comprises an interview with Murat şanal who is one of the architects of şişhane Park, the second step is to create a matrix and after that it was created a zone count of the people passing through the park and who are active in it and the last step is to analyse their activities there.

Responsive Interfaces Through Public Spaces In The 21st Century

In this study, public spaces were evaluated with the process-oriented approaches in the relationship between the architectural programming and landscape. According to this, public spaces should represent a process that design phase which the creation of the program is analysed by the designers, production phase which is combined with materials and methods, and after production phase which gives rights like addressing and interpreting different experiences to people. This process involves the use of the ability of different component and production techniques combined to create a multifaceted susceptibility to both the participants and the environment.

Participants are the most vital factor that keeps the process dynamic in public spaces. According to Lefebvre, an important reference for the French intellectual movement in 1968, the city is a projection of society on the ground, and architecture is the mirror image of society. Lefebvre saw the place not as a vacancy but as an occupancy equipped with relationships (Jerez and Juan, 2016, p.124).

Michael Foucault (1984) explained the term 'network of forces relations' as the need to re-evaluate the relationships of actors within the space and to question the role of the architect.

According to Tschumi, instead of 'conditioning the design', the designer must 'design the conditions' (Tschumi, 2018, p.15) to set up an architectural program to allow for any foreseeable or foreseen moment. The pre-designed architectural program must be ambiguous and ready for any situation for the phenomenon of a spontaneous event.

So, human-space interaction should be the centre of the design of public spaces. Accordingly, it is possible to take the person as a focal point by assuming the person as an active participant not as a user. Therefore the human is not a passive user in public spaces but an active participant with the power to co-exist in the space.

In this regard, four design concepts have been chosen for a responsive public space; 'Event' as a series of undersigned actions, 'temporality' as the motion of the architectural program, 'fluidity' as action-boundary relationship, and 'flexibility' as the transformation of the open-ended architectural program.

All concepts emerged within the framework of a time-space-body relationship, which is one of the focal points of the 21st century, and they took architecture as a process to create a sensitive design network and aimed to present participatory oriented methods. In the space, active participants can stretch the boundaries between architectural program and landscape and open approaches to undefined programs are determined as design concepts chosen for the 21st century.

Case Study of Şişhane Park: Public Realm and Transit Hub

Şişhane Park which the design of ŞANALarc and Landscape designed by Arzu Nuhuğlu Landscape Design, was selected to examine responsive interfaces in public spaces in the 21st century. In this study, which investigated the approaches to the phenomenon of responsiveness through public spaces in the 21st century, Şişhane Park was thought to be a project that can be associated with its participatory-oriented approaches and linked with its close environment on an urban scale. Besides, Şişhane Park is a sample selected as a case study in this study because it reflects 21st-century design approaches that Tschumi describes as 'designing conditions'.

Şişhane Park is located in the middle of a busy traffic junction, next to Tarlabası Boulevard and Refik Sağlam Street. Şişhane Park connects Galata, Beyoğlu and Kasımpaşa and overlooks the Golden Horn. One of the key features of the park is that it has a view of the dominating peaks of Istanbul (Figure 1).



Close physical environment



Heading for the view

Figure 1. Location of Şişhane Park.

Şişhane Park is a design of a parking area and public space for the city before going into the old city in Şişhane to prevent parking on streets. According to the architect, one of the main principles is to design a parking lot that will allow comfortable movement on the lower floors and organize its entrance and exit in such a way that it does not disturb the pedestrian. A five-storey parking lot with a capacity of approximately 1000 vehicles, a multi-layered public space design with a transition allocation floor and terrace with public transportation and event courtyard were considered to achieve this aim. Since car park designed for the vehicles and public realm designed for the humans, both different use of columns and different geometry is observed between them. In that case, the public realm is designed diagonally because it is oriented to the scenery.

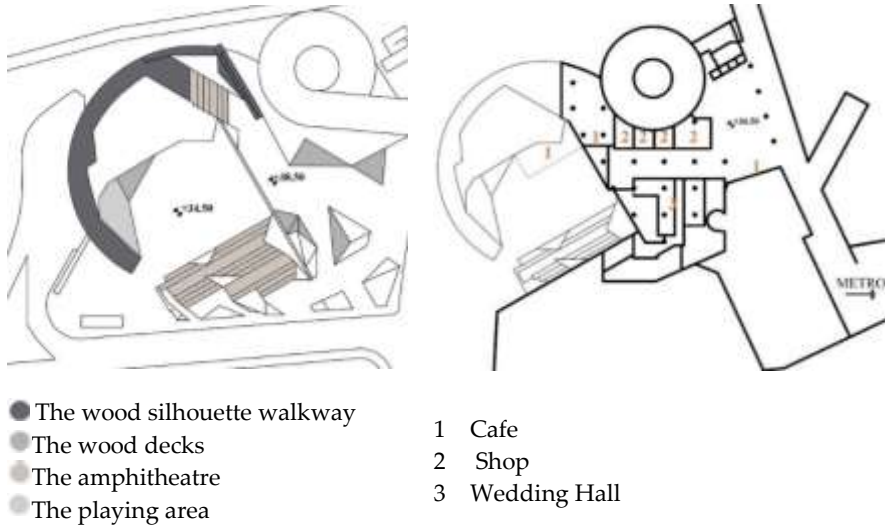


Figure 2. Usage scheme (left), the market area (right).

The park features a ramp parallel to the view, two different amphitheatre staircases and a viewing terrace. The event courtyard is connected to the metro, mass transportation and an open market area are designed between mass transportation and event area (Figure 2). Although the bazaar area, which is now used as a Beyoğlu Municipality Wedding Hall, has not been fully developed, it aims to attract its participants to the viewing.

Aim and Method of Case Study

The case study aims to evaluate responsive interfaces in public spaces in the architectural program and the landscape relationship in the 21st century with a case study from Turkey. Şişhane Park is a selected project because it contains responsive interfaces examined within the scope of this study. The purpose of the case study in Şişhane Park is to be able to observe the relationship between the participants and discuss for this park.

In the case study, the field trip was firstly made in Şişhane Park and comprised an interview with Murat Şanal, who is one of the architects of Şişhane Park, and the park examined in detail and a conceptual matrix

containing responsive design concepts, components and production techniques were evaluated.

Participants' movements in the park were observed at Şişhane Park during a sunny weekend and weekday at 08:30, 14:00 and 18:00. Before the observation, transit points were determined in the park to count participants' numbers. The priority order for the counting zones is the ramp area that leads Şişhane Park to the landscape, the activity courtyard and amphitheatre that allows the activities and the road connection of the park to Galata. The ranking of observation zones S1, S2, S3 was predicted as priority order for the park's design decisions and participatory actions (Figure 3);

- S1: The wood silhouette walkway and amphitheatre which connect the wood silhouette walk.
- S2: The outdoor room and amphitheatre
- S3: The terrace

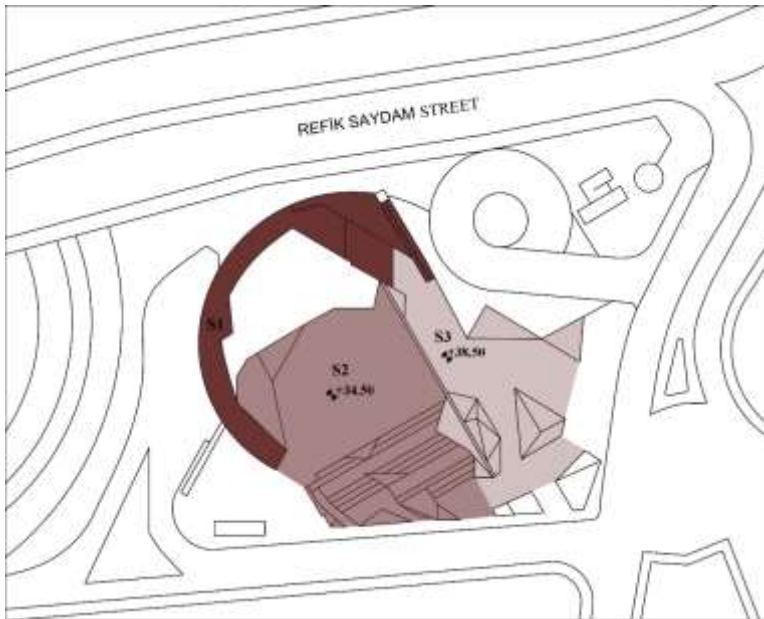


Figure 3. Areas where participant movements are examined within the park.

Simultaneous photographs of active participants were taken every five seconds for two minutes on selected hours in the morning, afternoon and evening. They were captured from three different points, S1, S2 and S3,

within the venue. Thus, the number of people using the park was determined. One of the aims of the case study was to sought answers to these questions;

- What is the rate of active and passive participants in the park?
- Do the active participants notice the scenery?
- How do the public's actions differ from the designed architectural conditions?

The perceptibility of the responsiveness approach for parking during the project usage phase was analysed in this manner. At this stage, the SPSS program was used to evaluate the results of the observations. During the evaluation phase, which was carried out, it was analysed whether the active or passive status of participants in the park was related to the scenarios established during the design phase.

Results of the Interview

It was concluded in the interview that the most important approach during the park design was to ensure communication between the landscape and the participant with each other.

The conclusion that Şişhane Park in matrix production is a responsive design sample that can be associated with many approaches investigated in this study is supported by the architect's words;

"The project relates to nature and urban texture both with its natural texture and its topography. It was important to relate to the green landscape going into the Golden Horn in the topography that was 12 meters apart" (M. Şanal personal contact, 4 December 2018).

Thanks to its location, Şişhane Park gives participants some opportunities to meet with the scenery, relax and create their activity in the place before going to the surrounding areas. Since it is located in a traffic-intensive area, various scenarios have been created to attract people from the immediate surroundings or after the transportation axis. The urban topography is also an issue which respond to questions about context. Also, local materials are easily accessible local suppliers in the region were used in the project to establish a connection with the immediate environment. For instance, lighting was done by lighting companies in the surrounding area.

Since it is located in an area with heavy traffic flow, various scenarios have been created to attract people to the park after the use of parking lots or in the immediate vicinity.

‘We have created scenic terraces where pedestrians can come here and see the great landscape of the city and the peaks of Istanbul across the Golden Horn... In order not to create a dead-end feeling, we designed the event courtyard with a completely swivel spinner ramp. We have also connected the courtyard to mass transportation’ (M. Şanal personal contact, 4 December 2018).

For the parking area where the designer stated that it was a transit point rather than a destination, it was designed two sitting and watching sunset areas were provided according to the summer and winter sunsets to extend the participants’ movement during the transition. For this purpose, a long silhouette ramp which can reach approximately 4.5 meters and provides easy access to almost everywhere also has been designed.

‘We also wanted to extend the movement in the transition allocation to a little bit. So we thought of it as a place where you look at the view from home to work or work to home, enjoy and rest’ (M. Şanal personal contact, 4 December 2018).

According to the designer, the only source of play in space is geometry. The spiral shape produced using fractal geometry ensures continuity. Besides, the triangles determined on the ground, in the public square, reflect the clouds by reflecting the light at night and on a large scale it intended to be perceived as the extension of the water element of the Golden Horn. Also, Şişhane Park, which has a sense of acoustics and hearing in the middle courtyard, a sense of smell in the green area and a view of the elevator exit facing the Galata Tower, is associated with the senses.

It was thought that the focal point of the project in the public space is to ensure the relation with topography and view on the urban scale. The artificial topography which was created with the ramp which is designed with the spiral shape of the park is considered as a design tool between the view and the park. It was also thought that the transition to the bazaar and mass transportation under the observation terrace, which is an extension of the spiral form, and the landscape project were transformed into an architectural program.

Before examining the responsive interfaces for Sishane Park, it is important to create the base for the conceptual matrix. In this stage,

'Design concepts', which aim to provide participatory-oriented methods, 'components' to establish responsive relations of space with nature, context and actions and 'production techniques' to reach concrete representation formats selected.

While constructing the conceptual matrix, nature-oriented, structural-context-oriented and action-oriented components and topological, performative-adaptive production was investigated to read responsive relations of architectural space with nature, context and actions.

In this concept, six basic topics have been established; nature-oriented, structural-context-oriented, operational focuses, topological production and performative-adaptive production. All titles are divided into their subtitles;

- Design concepts; event, temporality, fluidity, flexibility
- Nature-oriented components; harmony with nature, contrast with nature
- Structure context-oriented components; the identity of space, the urbanization of architecture, the architecturalization of landscape
- Operational components; the use of surfaces, the game
- Topological production; geometry, natural topography, artificial topography
- Performative-adaptive production; passive air conditioning, natural materials

Since there are three different approaches selected in the architectural programming and landscape relationship through public spaces, x, y, z-axis are shown in a coordinate plane that accommodates axes. It was taken into account in the study that the elements of which groups formed each other, and they made a combination of them at what stage of the architectural process. Keywords that emerged in this process are the approaches to responsive design in the relationship between 21st-century architectural programming and landscape. The purpose of creating a matrix in this stage is to ensure that the phenomenon of responsiveness is examined and enriched conceptually, as a definitive definition of responsiveness will not consider.

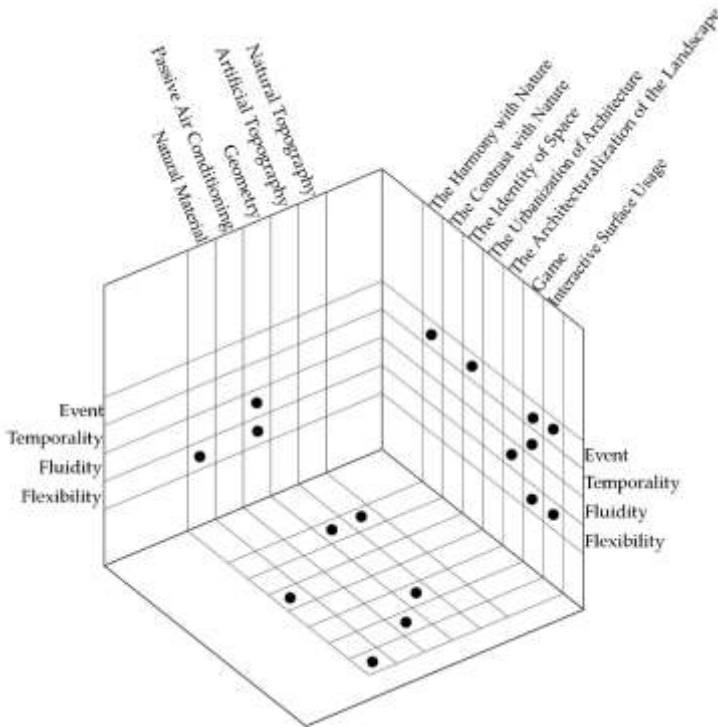


Figure 4. Conceptual Matrix for Şişhane Park.

First of all, geometry and topography are two basic elements that increase both participant movements and the connection with the close environment for the project. In the matrix, geometry is combined with the concepts of play, fluidity and flexibility because the park was designed by thinking different scenarios, thought as an extension of the Golden Horn this is because it is melting the boundaries in urban scale and triangles, courtyard and other parts of the park let people playing games. That is why geometry is a tool to keep the process dynamic in the park.

Besides, topography, which is one of the most important design tools that establish the relationship with the view, is combined with the nature association component in the matrix.

One of the most important components of the project associated with the urban scale in the interview is context. The contextual approaches defined as the identity of the place are associated with the natural materials and event concepts in the matrix as it enables the association

with the landscape and being a part of the local materials and architectural process.

In the project, the approach that enables the architecturalization of the landscape is the effort to melt the borders between the bazaar floor and the public park, which is considered as the architectural program, and the artificial topography and reflective surfaces on the courtyard which is considered as the continuation of the Golden Horn. For this reason, the component of landscape architecture is met with artificial topography and fluidity in the matrix (Figure 4).

Establishing the passive air conditioning, contrast with nature and urbanization of architecture in the matrix was not possible in the project. The relationship of the three unused keywords will also be questioned in the examinations carried out for observation.

Results of the Observation

Since Şişhane Park is a transit point, it is expected that there will be a large number of people using the space for transportation to or from the transportation line and leaving the area in the immediate surrounding, especially before and after working hours during the week. People who pass from the park is accepted as passive participants. Besides, people who were waiting in the opposite direction were considered passive participants because they did not show the expected behaviour in the park. The active participants are those who take an interest in the view or use surfaces designed in the park.

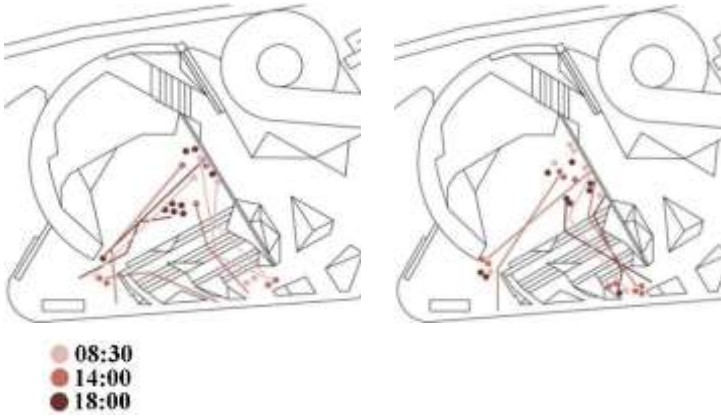


Figure 5: Passive participant in the park at the weekend (left), weekday (right).

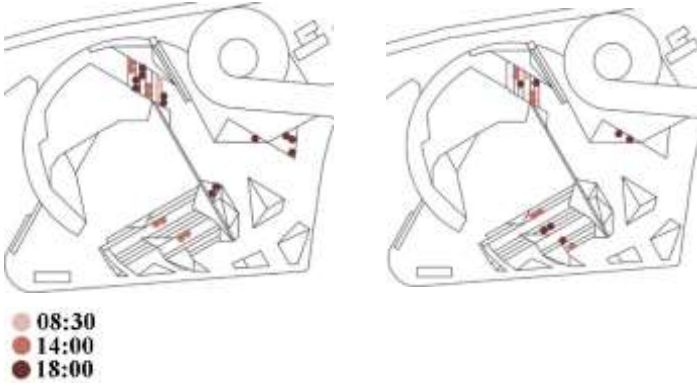


Figure 6: Sitting action of the participants at the weekend (left), weekday (right).

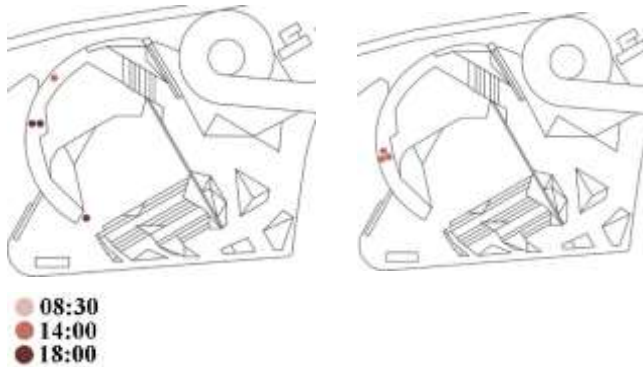


Figure 7: Walking action of the participants at the weekend (left), weekday (right).

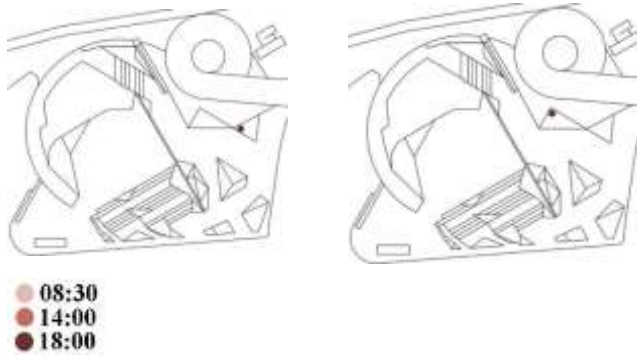


Figure 8: Lying action of the participants at the weekend (left), weekday (right).

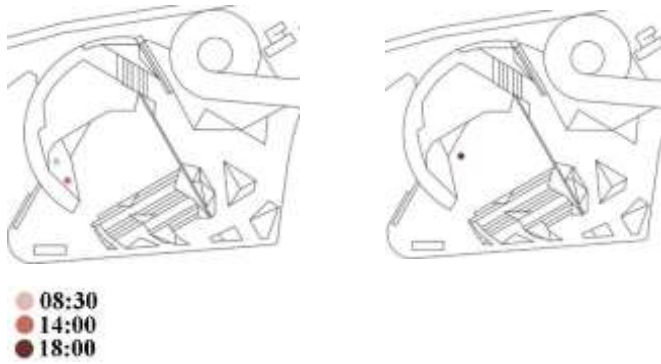


Figure 9: Game action of the participants at the weekend (left), weekday (right).

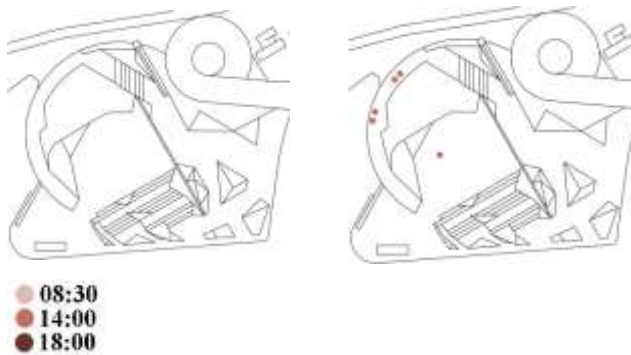


Figure 10: Standing action of the participants at the weekend (left), weekday (right).

The participants were counted according to their actions in selected hours in the morning, afternoon and evening.

Table 1. Participatory actions for selected hours at the weekend.

		Hours			Total
		08:30	14:00	18:30	
Actions	Sitting	2	8	12	22
	Lying	0	0	1	1
	Game	1	1	0	2
	Walking	0	1	3	4
	Passive	13	5	8	26
Total		16	15	24	55

Table 2: Participatory actions for selected hours at the weekday.

		Hours			Total
		08:30	14:00	18:30	
Actions	Sitting	1	7	7	15
	Lying	0	0	1	1
	Game	0	0	1	1
	Standing	0	5	0	5
	Walking	0	3	0	3
	Passive	7	15	12	34
Total		8	30	21	59

In the morning, at noon and in the evening, the participants used the space for passage or to rest and to relate to the scenery.

According to Table 1 and Table 2 (Figure 5), (Figure 6), (Figure 7), (Figure 8), (Figure 9), (Figure 10);

- When the number of active and passive participants during the selected hours, it is observed that there are more active participants in the place at 18:00 on weekends and 14:00 at noon on weekdays.
- The minimum number of participants was observed in the morning for every two days.
- Total number of active participants on weekends is higher than the number of active participants on weekdays

Table 3: Space-participant relationship at the weekend at Şişhane Park.

	S1	S2	S3-S2
8.30			
14.00			
18.00			

Table 4: Space-participant relationship at the weekday at Şişhane Park.

	S1	S2	S3-S2
8.30			
14.00			
18.00			

The chi-square analysis was used to examine how scenarios created during the design affect the participants' routes in the park. The hypothesis determined at this stage; 'The different actions of the participants in the park have a relationship with different parts of the park'. The hypothesis is valid if $p < 0,050$ according to chi-square independence analysis.

The observation data was entered as count zones and actions. The predictable actions in selected hours in weekday and weekend in the park were determined such as walking, lying, standing, game and passive and the relationship between the number of participants and the counting zones was examined in this stage. Thus, it was interpreted whether the

changing of the number of people in the park associated with the different areas of the park or not.

For both days, the actions of the participants in the counting zones were examined and evaluated in two different tables. The first tables (Table 5, Table 7) assess the diversity of activities in the park by zones, while the second tables (Table 6, Table 8) indicate the significance value according to the chi-square independence test.

Table 5: Participatory actions in count areas at the weekend.

		Actions					Total
		Sitting	Lying	Game	Walking	Passive	
Counting Zones	S1	12	0	0	3	0	15
	S2	4	0	2	1	26	33
	S3	6	1	0	0	0	7
Total		22	1	2	4	26	55

Table 6: Weekend count zones-participant actions chi-square result.

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	46,260 ^a	8	,000
Likelihood Ratio	53,278	8	,000
Linear-by-Linear Association	1,010	1	,315
N of Valid Cases	55		

a. 11 cells (73,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is, 13.

Table 7: Participatory actions in count areas at the weekday.

		Actions					Total	
		Sitting	Lying	Game	Standing	Walking		Passive
Counting Zones	S1	9	0	0	4	3	0	16
	S2	6	0	1	1	0	31	39
	S3	0	1	0	0	0	3	4
Total		15	1	1	5	3	34	59

Table 8: Weekday count zones-participant actions chi-square result.

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	50,635 ^a	10	,000
Likelihood Ratio	50,090	10	,000
Linear-by-Linear Association	13,062	1	,000
N of Valid Cases	59		

a. 15 cells (83,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is, 07.

According to the first tables (Table 5, Table 7);

- The area containing the activity courtyard, called S2, has the highest number of passive participants and the highest diversity of activities for the active participant.
- The maximum number of actions was sitting in the park, and the area where the maximum number of sitting actions took place is the silhouette ramp, which is referred to as S1, and the amphitheatre area associated with it.
- Lying action was encountered only in the wooded areas in front of the plant areas on the viewing terrace, and in the activity courtyard.
- According to the second tables (Table 6, Table 8);
- The significance value at the top of the column is 0. The result is significant since this value satisfies the condition $p < 0.05$. In other words, there is a meaningful relationship between participatory actions and space scenarios. Based on this finding, it can be concluded that participant actions may vary according to the region where the participant is located.
- If the questions that are the purpose of the case study and the answers sought are examined according to the observation results analysed according to hours and counting regions by photograph technique;
- What is the rate of active and passive participants in the park?
- The active participant movements in the park varies depending on the hours.
- The park accommodates the least number of active participants in the morning compared to the noon and evening times for both days.
- The passive participant was not observed for each day in the S1 region. The highest number of passive participants were observed in the S2 region.
- During the weekend, 29 active and 26 passive participants were observed in the park whereas 25 active and 34 passive participants were observed during the weekday.
- Do the active participants realize the scenery?
- Active participants spend their time in the seating areas and the viewing terraces at the scenic zones.
- It is observed that the view is also a key factor that attracts tourists and citizens from the immediate surrounding to the park to take photographs against the Istanbul skyline.

- Zone S1 includes a diagonal ramp to the landscape. The absence of any passive participants in the S1 zone indicates that the landscape is an important factor in changing the role of the participant in the park.
- How do the public's actions differ from the designed architectural conditions?
- Except for the designed conditions, participants tend to cycle and lie on wooden panels (Table 3), (Table 4).

As a result, Şişhane Park is a spatial approach that is associated with the interactive surfaces produced in the relationship between the architectural program and landscape and the forms of approach to the phenomenon of play with its participant-oriented, physical environment, both in the urban context and by using local materials in the region in different ways and supporting this relationship with geometry.

Şişhane Park is not a destination but a transit point. Changing the direction of the people coming to the place to use the subway or parking lot and allowing them to perform activities such as sitting, walking, enjoying the view, playing games and cycling in the activity area shows that this transition place has achieved its purpose.

Besides, it is an important project that accommodates responsive interfaces as it differs from the green space approach created by the parks around the motorways, offers an urban area and isolates people in the middle of the motorway and enables Istanbul to integrate with the tourist spots. However, it is also observed that the project needs shade areas to appeal to more participants, especially in summer. This is because the evaluation matrix is not associated with 'passive air conditioning'. Likewise, the urbanization of architecture 'component, which cannot be found in the matrix, will be able to increase the number of participants in the park. So the effect of each keywords used in the matrix for a responsive space is different and it is thought that the responsiveness effect of the space will be reduced by the lack of each.

Conclusion

The responsive approaches created during the process in the relationship between the architectural programming and the landscape have changed the role of participants at first. For this purpose, open-ended designs should be created during design and production that can respond to all unforeseen actions of the participants. The components and production

techniques created in this study are both environmental approaches and responsive approaches chosen to ensure human comfort or to maintain the human connection to space.

The focus of the study is human-oriented approaches and the dialogue between architecture and landscape, with the architectural process that includes solutions for all the needs and wishes of the person seen as an active participant in the space developed. All participatory-oriented approaches evaluated with four design concepts reinterpret the definition of architectural programming.

The components and production techniques examined in the architectural programming and landscape intersection are considered as focal points and representation formats. Accordingly, it is thought that there are three main focuses; nature, context and action for a responsive public space and two basic production techniques; topological and performative-adaptive. Each keyword is combined to develop multiple approaches to the phenomenon of responsiveness.

As a result, in the 21st century, the main approach to addressing the perception of space as a network of relationships is to enrich the phenomenon of responsiveness for space. In the relationship between the architectural program and landscape as long as space contains responsive interfaces of the 21st century can communicate better with the participant as well as with the physical environment. For this reason, the effect of each keyword used in the matrix for a responsive space is different and it is thought that the responsiveness effect of the space will be reduced by the lack of each. The concrete relationship of each keyword in the matrix can be established with an interdisciplinary approach. Therefore, the ability of human-oriented forms of relationship between architecture-landscape-city to respond to every period and every society has made space a social phenomenon that has taken the place away from its fixed physical approaches. The space in the architectural program and landscape relationship has added a new layer to its physical environment and transformed it into event-space.

Today, a more liveable city can be offered for people with a place that is increasing in interaction with the participant. In this context, in the 21st century; the architect should include the awareness that it produces an unseen alternative new program and source of action with the relationship between space and landscape it has designed. In the architectural program and landscape intersection, participatory

suggestions for unexpected alternative uses will be incorporated into the architectural production process, resulting in more responsive designs

Kaynakça

- Foucault, M. (1984). What is an author? In (P. Rabinow), *The Foucault Reader*, New York: Pantheon Books, 101-121.
- Jerez, F. and Juan, B. P. (2016). Drawing of the event: The Diagramming of Action of Public Space. *EGA*, 122-133.
- Tschumi, B. (2018). *Mimarlık ve kopma*. (A. Tümertekin, Trans.), İstanbul: Janus.



Coffee Houses as The New Shared Working Spaces in Cities

Ecem Kutlay
METU
kutlayecem@gmail.com

Abstract

Advances in technology (especially information and communication technologies) have affected many areas in daily life. At the same time, changing and developing technology has brought new concepts and practices with. One of them is a new type of community who are free from space and time in terms of production, business, education, entertainment and many other activities. This article focuses on the production and working places. In this context, borders of workplaces, that have gained a new layer with technology, have gone beyond the traditional workplaces. Co-working areas are located in the cities as a physical response to the class, which is independent from space and time. This technology has also been instrumental in the emergence of the creative class defined by Florida, which has been actively involved in co-working places. But the creative class has become stuck in these places, which have turned to work as a tool of neo-liberal politics. The main reason for this problem is the lack of access to co-working places. At this point, new searches can be initiated. The aim of this article is to theoretically search for the in-between space which will bring the creative class, which has separated from the city and the citizen, back to the urban level and bring it to society. Based on the aforementioned discussions, coffee houses can be discussed as new co-working spaces. So, the producer class can share the production process with the citizens, by returning from the common working places - which have become a type of competitive companies- to coffee houses that can be considered at the local level.

Keywords: *Information and Communication Technologies, changing definition of working places, co-working places, creative class, coffee houses*



Yeni Ortak alışma Mekanları Olarak Kahve Dükkanları

Ecem Kutlay
ODTÜ

Abstract

Teknolojideki (özellikle bilgi ve iletişim teknolojileri) gelişmeler gündelik hayatta birçok alanı etkilemiştir. Aynı zamanda değişen ve gelişen teknoloji beraberinde yeni kavramlar ve pratikler getirmiştir. Bunlardan biri de üretimde, iş hayatında, eğitimde, eğlence de ve daha birçok aktivitede mekâna ve zamana bağımlı olmayan yeni bir topluluktur. Bu makalenin kapsamında üretim ve çalışma mekanlarına odaklanılmıştır. Bu bağlamda, teknoloji ile yeni bir katman kazanan çalışma mekanları, geleneksel çalışma mekanlarının dışına çıkmıştır. “Co-working” adı verilen ortak çalışma alanları, mekândan ve zamandan bağımsız olan sınıf için fiziksel bir karşılık olarak kentlerde yerini almaktadır. Bahsi geçen teknoloji, aynı zamanda Florida’nın tanımladığı yaratıcı sınıfın ortaya çıkmasında etkili olmuştur ve bu sınıf ortak çalışma mekanlarında aktif olarak yer almaya başlamıştır. Fakat yaratıcı sınıf, neo-liberal politikanın bir aracı gibi çalışmaya yüz tutmuş bu mekanlarda tıklıp kalmıştır. Bu sorunun nedenlerinin başında ise, ortak çalışma mekanlarına herkesin erişiminin olmayışı gelmektedir. Bu noktada yeni arayışlar başlatılabilir. Bu makalenin amacı, kentten ve kentliden kopmuş olan yaratıcı sınıfı kent seviyesine indirerek toplumla buluşturacak olan ara-mekânı, teorik tartışma seviyesinde aramaktır. Bahsi geçen tartışmalardan yola çıkılarak, kahve evleri yeni ortak çalışma mekanları olarak tartışılabilir. Böylece üretici sınıf, rekabetçi şirketler haline gelen ortak çalışma mekanlarından yerel seviyede sayılabilecek kahve evlerine dönüş yaparak, üretim sürecini kentliyle paylaşabilir.

Keywords: *Bilgi ve İletişim Teknolojileri, alışma mekanlarının değişen tanımı, ortak çalışma mekanları, yaratıcı sınıf, kahve evleri*

Introduction

Technological developments and tools diffuse to everyday life more and more recently. This integration creates new forms of economic structures, workforce and working places which should be discussed in the context of the urban economy. Today, information and communication technologies (ICTs), such as wireless networks, laptops, smart mobile phones, and tablet computers, provide tools to deal with complex forms of information anytime or anywhere. By this means, people have the opportunity to work outside of the classical offices (Neff, 2005). These spaces can be named as shared working spaces which contribute to the creative class, the collective ways of knowledge-based production and thus, shared economy. In the literature and practice, the outside of a workplace/office can be categorized into two groups. The first one is co-working spaces which are defined as an open working area where people rent a desk to conduct business meetings, work alone or create a network. The aim is to offer an alternative to the big global companies and corporations which prioritize profit rather than knowledge and creativity (Spinuzzi, 2012). However, to be a part of that community you must pay a certain amount of a fee. In a way, this may prevent co-working places to be a part of a city both physically, socially and economically. In that point of view, they become isolated places where only high standard or qualified people can reach, which make people separated from the public life and the outside world since they are still in defined working places (Moriset, 2013; Gandini, 2015; Mariotti et al., 2017). Thus, to address co-working spaces with the city and its citizens, mentioning public or semi-public spaces in urban context would provide a new framework. At this point, a theoretical discussion should be conducted to think shared working spaces in the context of in-between spaces, or in other words, in the spaces where everyday life happens such as third places (e.g. bars, pubs, restaurants or coffee houses) (Oldenburg, 1999).

Coffee houses draw attention with their importance for the community and social life. Herein, it should be mentioned the historical development of coffee houses in the context of technology. From the very beginning of coffee houses, they were considered as core spaces for public gatherings and public knowledge (Habermas, 1989; Sennett, 1977; Oldenburg, 1999). Throughout time, with the evolving machine technology, forms and

functions of coffee houses have also changed. This change in coffee houses led to different waves of coffee houses (Skeie, 2003). While the first wave coffee houses were traditional coffee houses where people gather and have a conversation, with the coffee machines second wave of coffee houses have emerged. Coffee production and coffee service got faster, and this led the emergence of chain coffee shops. They spread all over the world where the consumption of coffee is in the foreground. This fast-production and consumption patterns of coffee have led ethical concerns. Then, a new wave - the third wave of coffee houses- appeared. In these coffee houses, person to person relationships, ethics of coffee workers and brewing styles of coffee were prominent (Hartmann, 2011; Craft Beverage Jobs, 2016; Waridel, 2002; Hämäläinen, 2018; Holm, 2010). No doubt, the machine technology was not the only factor which led the different waves of coffee houses and various inner dynamics, but also the information and communication technologies in these spaces, such as wireless networks. This option made coffee houses more attractive since they provide public wireless network service besides the good coffee house ambiance (Reither, 2018). Thus, today it is possible to see students, retired people or businesspeople who work on their laptops individually or as a group in any type of coffee houses, regardless of which wave it is. This study conducts a theoretical discussion to be able to handle coffee houses as shared working spaces which enhances the social capital and provide a basis for further studies.

At the end of the theoretical discussion, it is aimed to conclude that new types of coffee houses are emerging in cities as places which brings the society together with the creative class and as a contemporary working places which enhances the shared economy and contributes to the social capital and local economy.

Information And Communication Technologies (ICT): Its Definition And Effect On The Economy

Besides the various critiques about the technology diffuse in daily life, the effects of these everchanging novelties cannot be underestimated. At this point, Manuel Castells (1996) discusses the rise of information society and the new relations among the social, economic, political and physical layers of cities. These new formations lead the major operational changes since the information patterns are now fast and complex.

Ways of communication, interaction and information distribution have shifted to another level with the use of internet. The internet made possible to seek-access information and communicate anytime- anywhere via connected network systems (see Castells, 1996). This kind of technology obviously led the emergence of ubiquitous working places or offices, which also provided a new alternative to the expensive business districts (Castells, 1996). Although, the review from Castells' point of view may be outdated now due to the advanced improvements on technological opportunities, reflection of technology in the city context still worth to mention. Thus, ICT use in the cities have altered the way of working and the conventional place for working. Before explaining the new working places, ICTs in the urban context and their effects on urban economy may be explained briefly.

ICT is an abbreviation of Information and Communication Technologies, which includes the technological devices that can transfer information as a digital data from one device to the other in long distances (Rouse, 2017 March). ICTs involve the Internet, wireless network systems, smart phones and various communication technologies (Christensson, 2015). These definitions show that now it got very easy to reach information via internet. So, how this has affected the working patterns or the conventional ways and places of working? According to Yates & Van Maanen (2000, p.21) the number of people who work in a traditional workplace has decreased, since "*part-timers, freelancers, subcontractors, independent professional, and temporary workers*" are emerging who use the advances of technology. In spatial terms, it is also predictable that business districts or main working centers are dissolving due to the decreasing number of workers in offices. In economical context, use of ICT devices created a shift into knowledge-based economy, which is more flexible and dynamic (Yates and Van Maanen, 2000), and sharing economy, which affects the urban economy (Durante and Turvani, 2018).

Rise of Co-working Spaces

After the fast-developing technology and technological devices created two types of communities; *location-based communities* and *internet-based communities* (Stadler, 2013). This also shows that the binding relations between the location and the activity pattern have disappeared (Giddens, 1991). This situation mostly has been triggered by the Information and

Communication Technologies, which made possible to do anything, anytime, anywhere. Besides the other activity places (such as leisure, education, social etc.), places for production have been affected and altered with these technological developments (Castells, 1996; Neff, 2005). Although some researchers criticize the effects of technology on society, economy and social relations (Przybylski and Weinstein, 2012; Misra et al., 2014) some say that the technology helps to build institutions and organizations which adapt the contemporary economic and social context of the city (Waters-Lynch et al., 2016). With the growth of technology, the number of places for activities and interactions have increased, in contrast to the concern of being “spaceless” (Cairncross, 1997). If we focus on the workplaces, it can be seen the starting point of places of work and production started to be changed after aforementioned technological developments and its integration to cities. In this context, Neff (2005, p.135) points out the effect of technology and ICT devices by saying;

“Firms were tightly collocated, ... this allowed productive activity to occur outside the boundary of individual firms and outside office walls.”

At this point, the question of what the outside places which host the process of work and production should be answered. Waters-Lynch et al. (2016) mention the variety of emergent places to host different concepts which host economic activity, education, social interaction and so on. They also say that recently, a new spatial concept has appeared, called ‘coworking spaces’, where promotes collaboration rather than competition by offering a shared space for various concepts (Waters-Lynch et al., 2016; Snow, 2015). Spinuzzi mentions ‘coworking’ as a solution to the ICT use driven problem of isolation, limited opportunities to build trust, network and cooperation and claims these places offers an area to ‘work alone together’ (Spinuzzi, 2012). By definition, coworking spaces are shared working areas where host miscellaneous professionals, freelancers and other specialists who are part of an information industry. Practically, they are thought of as rental office facilities which people rent tables and wi-fi connections and *“a new urban social practice that characterizes new ways of organizing labor and enables mutual support amongst freelancers and self-employed persons”* (Merkel, 2015, p.122; Gandini, 2015; Waters-Lynch et al., 2016). The concept of coworking spaces spread quickly as a part of knowledge and information industry of which the production mode is active anytime, anywhere (Gandini, 2015). Moreover, these places are said to enhance creativity and productivity by enabling

qualified interaction among the users (Merkel, 2015). Herein, creativity comes up as a key point for the urban economics.

As technological developments and integrations affected the place of work, they also triggered new type of working class. Economy has a new focus on knowledge which is supported by the creative industries. The “information-based, knowledge-driven economies” enhanced the value given to the creativeness and innovativeness in the working process (Rus& Orel, 2015; Florida, 2012, p.29). Thus, the notion of working has gained new dimensions since individual workers and freelancers create their own schedule (Rus& Orel, 2015). This new emerging type of working class is named as creative class and defined by Richard Florida. Florida (2012) first states that the creativity includes various “habits of mind and patterns of behavior” (p. 16) at individual or social level and it will possibly be triggered by the new working places. So, aforementioned creativity, knowledge and information-based economies have created a new pattern among the working class. According to Florida (2012, p.38), people in the category of creative class ought to “create meaningful new forms”. Moreover, he divides the creative class into two sub-categories: (1) *Super-Creative Core*, of which the members create new designs to be used extensively, such as designers, researchers, writers; (2) *Creative Professionals*, which includes people who are required to have “a high degree of formal education” (p.39). He also notes that creative class has change the certain distinction between the white and blue-collar work (Florida, 2012). People of creative class have preferred coworking places mostly, since those places enhance the mindset of sharing by providing a place for communal work (Rus& Orel, 2015). Also, mentioned working classes favors new places to work with the others who find important to build new social relations (Davies and Tollervey, 2013, as mentioned in Rus& Orel, 2015).

Critical review of co-working spaces

Creative class and co-working spaces are relatively new in the urban context; thus, the long-run effects cannot be properly reviewed. Some researchers have criticized the co-working spaces as a part of neo-liberal process, and some have mentioned about creative class in the coworking spaces and effects of their existence in urban context (Moriset, 2013; Gandini, 2015; Mariotti et al., 2017). Gandini (2015) asserts that in the

previous years, creative cities, and relatedly creative classes, were used as a trigger for the growth of economy. Moriset (2013) said in the beginning of the emergence of coworking spaces, they were “private initiatives” which try to have a place in the competitive business world. Also, Pratt (2008, p.108) criticizes the creative class in the coworking space by noting that those places act as a magnet to attract creative workers and create “a labor pool” which invite various companies and investors, thus the focus was not in the creativity and creative production anymore (Pratt, 2008; Mariotti et al., 2017). So, the creative class have not corresponded properly to Florida’s expectations (Gandini, 2015). Moreover, it is noted that coworking spaces are not new concepts in the city, but serves to the aims of neo-liberalism policy, which focuses on the competitiveness and economic growth. Thus, coworking spaces and creative class are criticized for basing on a competition and being a tool for the development of bourgeoisie class (Lawton et al.,2014). Another problem is that although the idea of creative class advocates the production process by sharing knowledge and creating new ways of production, in practice it undermines the problem of class division. The reason is that they gather in coworking spaces which can be categorized as a gated place or ‘closed enclaves’ where is mostly favors the high skilled people (Mariotti et al., 2017).

Keeping in mind these critiques, the reason behind the main criticism of creative class may be the fact that they are stuck in an enclosed space, where can be a tool for the neo-liberalism and favored by the investors or competitive companies. At this point, it should be turn back to Florida’s definition of creative class as “*creative people... like indigenous street-level culture—a teeming blend of cafés, sidewalk musicians, and small galleries and bistros, where it’s hard to draw the line between participant and observer, creativity and its creators*” (Florida, 2012, p.134-135). So, since the framework of this paper is built upon co-working spaces, it is possible to find an alternative place for the creative classes (as an initiative solution to the critiques) to overcome the critiques over the co-working spaces.

As a search for other places for creative class, coffee houses come into the discussion since they have the potential to be a working place after the ICT integration to them. Moreover, in the literature, coffee houses, due to their *third-place characteristics* (Oldenburg, 1999), are discussed as places of interaction, informal social life, public gatherings and sharing knowledge and information. To fully grasp how these places offer an alternative

shared working space for people, very brief historical background is needed.

New Searches For A Shared Working Place: Coffee Houses

Besides the increasing number of traditional, global and craft coffee houses in streets, historical importance of these places for the society draw attention. Coffee houses, back then and today, have hosted various activities such as socializing, spending leisure time, meeting with the others, having a coffee, reading, studying, working and so on. In the literature, the importance of these places has been discussed by different scholars. Oldenburg (1999) defines coffee houses as escape points from the daily rush, a place to relax for a while when they are going from home to work or vice versa and a 'third-place' which is a place between home and working place. Habermas also emphasizes the importance of coffee houses for the society by noting that these places acts as an interface between public and private life, and more importantly, it provides a place for the emergence of the public opinion Habermas (1989). Moreover, coffee houses are stages where enables social interaction which in the long term will enable to create social trust and network (Sennett, 1977).

Coffee trade and coffee drinking culture were said to begin around the 12th century (Oldenburg, 1999; Hattox, 1985). Although there was no certain information about the origins of coffee beans, for some researchers Ethiopia (Pendergrast, 1999) and for some, Yemen (Cohen, 2004) was the beginning point of coffee. No doubt, coffee have been exported to other places, started to be served as a drink in Middle Eastern countries (Hattox, 1985), and became a part of daily life ritual (Evren, 1996). Coffee as a part of everyday routine necessitated a place to host large number of people, which led the emergence of coffee houses as a public gathering spaces in cities where people exchange information and knowledge besides the conversation (Bulduk& Süren, 2008; Hattox, 1985; Pendergrast, 2011).

Throughout time, with the increasing role coffee houses for the society and changing ways of producing and consuming coffee, various types of coffee houses have emerged. In this sense, 'wave' is used to explain these different categories of coffee drinking places (Rosenberg et al. 2018; Manzo, 2010). Trish Skeie (2003) explains these categories in three stages as *the first wave*, *the second wave* and *the third wave coffee houses*. At this point, explaining the details about these types would be quite explanatory to

provide background about coffee houses as a place which attracts people. The first wave of coffee houses are said to begin around 1940s with low quality and low-price coffee due to the mass production (see Weissman 2008; Borrella et al. 2015; Craft Beverage Jobs, 2016). However, for some researchers, traditional coffee houses can be mentioned as the first wave coffee houses which bases on the period when coffee is consumed as a social drink (Kutlay, 2019). Although there is not a certain date about the emergence of the second wave, with the introduction of machine technology and the use of coffee machines in coffee houses, brewing and serving coffee got faster. After the coffee machines, small “coffee bars”, where welcome various groups of people, have emerged in streets as an important part of the cities. Even though, the use of machine technology made possible to serve coffee faster to meet the high demand, it also led the emergence of coffee brands and chain coffee shops. Now, the focus was on consumption rather than the concern of increasing the social capital in these settings (Skeie, 2003; Hartmann, 2011; Craft Beverage Jobs, 2016). Furthermore, the ethical rights of coffee bean workers throughout the production process came into question (Waridel, 2002). Aforementioned factors have led the emergence of the third wave coffee houses. Starting place for the third wave coffee house was Norway (Skeie, 2003). The main reason was that Starbucks company, which has chain coffee shops all over the world, did not open any shop in Oslo, and around 1980s, tiny local coffee houses popped up in street corners with various designs and concepts. These type of coffee shops prioritized the relationship between the customers and the barista (Holm, 2010). The new socialization space provided by the ‘third wave’ has been explained by Hämäläinen (2018, p.17) as follows:

“... it values artisanship, expertise, community, sensual experience and communication between people. The culture, however, is not limited to the physical realm but is very active online, where a lot of social planning and exchange of information happens.”

From the first wave coffee house to the third wave coffee shops, they were the places where people gather and exchange knowledge and information. Furthermore, other than the evolution social role of coffee houses, the aim of use these places have changed. While the first wave coffee house provided a public space for people to socialize and get information, the second wave coffee shops were more focused on consumption, and with the third wave of coffee houses artisanship, social

relations and exchange of knowledge became the main functions of these places.

As mentioned, the introduction of machine technology made the production and consumption process faster which made the global coffee shops (the second wave coffee shops) offer the same product all over the world by undermining the ethics of this process and person-to-person relationship. Besides the integration of machine technology to the coffee houses, the advanced use Information and Communication Technology (ICT) devices started being a part of coffee houses. Reither (2018) asserts, Starbucks, which is a second wave of coffee shop, was the pioneers of the places where provided public wi-fi network for the first time.

According to O'Brien (2012) explains the evolution of technology supported places as follows; social spaces, where the integration of technology is not available; internet cafés, where people can rent a computer for a limited time and connect to the internet; Wi-Fi cafés, where people use their portable ICT devices freely during the time they spend in coffee house. Wi-Fi cafés act as a turning point for the workers, whose definition of work has been changed with the technology. Moreover, coffee houses have the reputation to provide a working environment for the society.

Discussion and Conclusion

Throughout this paper, it has been discussed the ICT technologies, the new practices they brought with to the activity pattern, new directions in the economy after the use of technology and new type of working class who uses the advances of technology. Accordingly, it is obvious that ubiquitous technology has changed the face of traditional working places by providing people to work anytime and anywhere, to easily find and distribute information/knowledge. Thus, as a spatial representation, co-working spaces started to take place in the city. Furthermore, besides the new type of working places, with technological developments, a new type of working class, called creative class, emerged (Florida, 2012). This class has favored the co-working spaces (Rus& Orel, 2015) since it provides a productive environment where various professions work together. However, co-working places have been criticized by some scholars in the sense that creative class is stuck in the co-working spaces since it is not easily accessible. At this point, practice of co-working spaces and creative

class contradicts with their definitions, because, by definition, creative class assumes that the creative workers would share the producing process with the others also, rather than only interacting with the professionals. So, in a way, by using co-working spaces, creative class are in a way separated from the city and trapped in a box. Thus, an alternative place has been discussed as a shared working space.

With its historical background and role in the society rituals, coffee houses may provide space for the creative class to work and produce within the city, and with the citizens. In this way they will be able to produce within an in-between space in the urban context, where also the citizens can be a part of the production process. According to Dow (2018), third wave coffee houses are prominent co-working spaces and ICT devices enhance the space quality by providing alternative activities. The writer also notes that coffee houses are arranging interior provide a space, which serves as a working place including *“designing the space in a way that is not too dissimilar to office space, with both private areas and communal areas, the ideal lighting arrangements, and calming ambient working music at a sensible volume”* (Dow, 2018, para. 25). Today, some of the coffee houses arrange workshops, productive events and various creative sessions (Dow, 2018); some of them provide a meeting room for the business meetings.

So, what should be the next step to increase the contribution of creative classes and shared working spaces, coffee houses in our context? According to Mariotti et al. (2017), new interferences are needed to create a ground for cooperation with other productive units and preventing segregation or isolation from the rest of the city or citizens. Thus, local policies for *“...strengthening the current trend towards more inclusive and shared workspaces socializing and diffusing their potentially positive effects at both the urban and the neighborhood levels”* are needed (Mariotti et al.,2017, p.62). All in all, basing on aforementioned discussions, coffee houses can act as an alternative shared working place for the creative class. They offer a space which prioritize human relationship, productivity, sharing knowledge and social network. As a result of this paper, the importance of coffee houses as an in-between space in the urban context, which bring creative class into the urban and citizens level, is emphasized.

For a further discussion, it should be regarded that coffee houses have also been criticized since some of the cases only serves for certain groups. Thus, rather than focusing on the concepts and names such as creative class, coffee houses and so on, the emphasis should be on the idea that

people who produce becoming a part of the society and the city again. At this point some questions should be investigated: What kind of policies should be determined to overcome the alternative spaces to become competitive, to welcome only certain groups or to isolate themselves from the rest of the city or citizens? Moreover, how the design of the space can be guided with these policies?

References

- Borrella, I., Mataix, C., and Carrasco-Gallego, R. (2015). Smallholder farmers in the speciality coffee industry: opportunities, constraints and the businesses that are making it possible. *IDS Bulletin*, 46(3), 29-44.
- Bulduk, S. and Süren, T. (2008). Türk Mutfak Kültüründe Kahve, Ankara: 38. *ICANAS Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi Bildiri Kitabı*, I. cilt 299-309.
- Cairncross, F. (1997). *The death of distance. How the communication revolution will*.
- Castells, M. (1996). *The rise of the network society*. Malden, Mass: Blackwell Publishers.change our lives. Boston: Harvard Business School Press.
- Christensson, P. (2015, September 17). *Internet Definition*. Accessed in 2018, Sep 6, from <https://techterms.com>
- Cohen, A. (2004). Kahvenin hatırı. Osmanlı Kudüs'üne kahvehanelerin girişi: Edebe aykırı bir yeniliği muteber hale gelişi. *Toplumsal Tarih Dergisi*, 126, 58-64
- Craft Beverage Jobs (2016, April 17). *The history of first, second, and third wave coffee*. Accessed in 2018, October 27 from <https://www.craftbeveragejobs.com/the-history-of-first-second-and-third-wave-coffee-22315/>
- Dow, G. (2018, Mar 20). *The rise of the coffee shop: What urban change means for start-ups*. Retrieved from <https://minutehack.com/opinions/the-rise-of-the-coffee-shop-what-urban-change-means-for-start-ups>
- Durante, G., and Turvani, M. (2018). Coworking, the sharing economy, and the city: Which role for the 'coworking entrepreneur'?. *Urban Science*, 2(3), 83.
- Evren, B. (1996). *Eski İstanbul'da kahvehaneler*. İstanbul:Milliyet Yayınları
- Florida, R. (2012). *The rise of the creative class*. Basic books.
- Gandini, A. (2015). The rise of coworking spaces: A literature review. *ephemera*, 15(1), 193.
- Giddens, A. (1991). *Modernity and self-identity: Self and society in the late modern age*. Stanford university press.
- Habermas, J. (1989). *The Structural Transformation of the Public Sphere*. (Trans. T. Burger with the assistance of F. Lawrence) Polity Press, Cambridge. originallyStrukturwandel der Öffentlichkeit (1961).

- Hämäläinen, M. (2018). *Better coffee? The intertwining of ethics and quality in the third-wave coffee subculture*. Unpublished Master's Thesis. University of Helsinki, Faculty of Social Sciences, Department of Political and Economic Studies.
- Hartmann, J. (2011). *Starbucks and the third wave. Coffee philosophy for everyone: grounds for debate*. (First Ed.). (Ed. S. F. Parker and M. W. Austin, series editor F. Allhoff.) (p. 166- 183).
- Hattox, R. S. (1985). *Coffee and coffeehouses: The origins of a social beverage in the medieval. Near East*. University of Washington Press.
- Holm, E. D. (2010). *Coffee and the city: towards a soft urbanity* (Doctoral Dissertation). Oslo School of Architecture and Design.
- Kutlay, E. (2019). *Different waves of coffee houses as third places and the use of information and communication technology devices in these settings: A cross- case study in Ankara*. Unpublished Master's Thesis. Middle East Technical University, Ankara.
- Lawton, P., Murphy, E., and Redmond, D. (2014). Neoliberalising the city 'creative-class' style. In *Neoliberal urban policy and the transformation of the city* (p. 189-202). Palgrave Macmillan, London.
- Manzo, J. (2010). Coffee, connoisseurship, and an ethnomethodologically informed sociology of taste. *Human Studies*, 33(2-3), 141-155. <http://dx.doi.org/10.1007/s10746-010-9159-4>
- Mariotti, I., Pacchi, C. ve Di Vita, S. (2017) Co-working spaces in Milan: location patterns and urban effects. *Journal of Urban Technology*, 24(3), 47-66, DOI: 10.1080/10630732.2017.1311556
- Merkel, J. (2015). Coworking in the city. *Ephemera*, 15(2), 121-139
- Misra, S., Cheng, L., Genevie, J., and Yuan, M. (2014). The iPhone effect: the quality of in-person social interactions in the presence of mobile devices. *Environment and Behavior*, 48(2), 275-298 Accessible at: https://www.researchgate.net/publication/270730343_The_iPhone_Effect_The_Quality_of_InPerson_Social_Interactions_in_the_Presence_of_Mobile_Devices
- Moriset, B. (2013). Building new places of the creative economy. The rise of coworking spaces. *2nd Geography of Innovation International Conference* (Presented Paper). halshs-00914075
- Neff, G. (2005). The changing place of cultural production: The location of social networks in a digital media industry. *The annals of the American academy of political and social science*, 597(1), 134-152.
- O'Brien, M. (2011). Finding a home for the "digital nomad". *Disponible En Ligne*.
- Oldenburg, R. (1999). *The great good place: Caf s, coffee shops, bookstores, bars, hair salons, and other hangouts at the heart of a community*. New York: Marlowe.
- Pendergrast, M. (1999). *Uncommon grounds: The history of coffee and how it transformed our world*. New York, NY: Basic Books.
- Pendergrast, M. (2011). *Coffee philosophy for everyone: Grounds for debate* (1st Ed.). (Ed. S. F. Parker and M. W. Austin). series editor Fritz Allhoff. pp. 9-24.

- Pratt, A. C. (2008). Creative cities: the cultural industries and the creative class. *Geografiska annaler: series B, human geography*, 90(2), 107-117.
- Przybylski, A.K., and Weinstein, N. (2012). Can you connect with me now? How the presence of mobile communication technology influences face-to-face conversation quality. *Journal of Social and Personal Relationships* 30 (3), 237-246.
- Reither, D. (2018, Dec 5). *Urban spaces in a digital culture-TEDxNJIT* [Video File]. Retrieved from https://www.youtube.com/watch?v=_aNifg4rdss
- Rosenberg, L., Swilling, M., and Vermeulen, W. J. (2018). Practices of third wave coffee: A Burundian producer's perspective. *Business Strategy and the Environment*, 27(2), 199-214.
- Rouse, M. (2017, March). ICT (information and communications technology, or technologies). Retrieved February 28, 2019 from <https://searchcio.techtarget.com/definition/ICT-information-and-communications-technology-or-technologies>.
- Rus, A., ve Orel, M. (2015). Coworking: a community of work. *Teorija in Praksa*, 52(6), 1017-1038.
- Sennett, R. (1977). *The fall of public man*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Skeie, T. R. (Spring 2003). Norway and coffee. The Flamekeeper. Available at: https://web.archive.org/web/20031011091223/http://roastersguild.org/052003_norway.shtml. Access Date: Sep 04, 2018.
- Snow, C. C. (2015). Organizing in the age of competition, cooperation, and collaboration. *Journal of leadership & organizational studies*, 22(4), 433-442.
- Spinuzzi, C. (2012). Working alone together: Coworking as emergent collaborative activity. *Journal of Business and Technical Communication*, 26(4), 399-441.
- Stadler, R. L. (2013). ICTS as a tool to increase the attractiveness of public spaces/IKT kaip viešųjų erdvių patrauklumo didinimo priemonė. *Mokslas–Lietuvos ateitis/Science–Future of Lithuania*, 5(3), 216-228.
- Waridel, L. (2002). *Coffee with pleasure: Just java and the world trade*. Black Rose Books, Montreal, New York, London.
- Waters-Lynch, J., Potts, J., Butcher, T., Dodson, J., and Hurley, J. (2016). Coworking: A transdisciplinary overview. Available at SSRN 2712217.
- Weissman, M. (2008). *God in a cup: The obsessive quest for the perfect coffee*. New Jersey: Wiley & Sons
- Yates, J., and Van Maanen, J. (Eds.). (2000). *Information technology and organizational transformation: History, rhetoric and preface*. Sage Publications.



Türkiye’de İmar Ve Af Yasalarının Gelişimi

Aygül Tatlı
Çankaya Üniversitesi
aygultatli@gmail.com

Z. Ezgi Haliloğlu Kahraman
Çankaya Üniversitesi
ekahraman@cankaya.edu.tr

Öz

Ankara kırsal alanlardan aldığı göç nedeniyle, 1932 yılı onaylı Ankara İmar Planında öngörülen nüfusa 30 yıl erken ulaşmıştır. Bu duruma hazır olmayan kentin konut stoku yeni gelenlerin barınma ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmıştır. Sayıları hızla artan gecekondu paralelinde ülkemizde ilk imar affi içeren kanun 1948 yılında yürürlüğe girmiştir. 1948 yılından günümüze kadar 20’yi aşan kanun yürürlüğe girmiş, ülkemiz bu süre içerisinde gecekondu aklarından dönüşümüne, riskli alanların dönüşümünden ülkedeki her türlü kaçak yapılaşmaya başvuru hakkını veren imar barışına kadar pekçok imar yasası ile karşı karşıya gelmiştir. Bu kapsamda, çalışmanın amacı 1948 yılından günümüze kadar uzanan tarihsel geçmişi içerisinde, arsa ve yapıya ait yürürlüğe giren af yasalarının kentleşme sürecine etkilerini ve yasal çerçevede meydana gelen kırılma noktalarını ortaya koymaktır. Elde edilen bulgular imar affi içeren kanunların günün ekonomik, sosyal ve politik nabzına paralel olarak geliştiğini, Türkiye’nin kentleşme sürecinin ve Türk kentlerinde mekânın şekillenmesinde önemli bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Kentleşme, İmar Affi, İmar Kanunları



The Evolution Of Zoning And Amnesty Laws In Turkey

Aygül Tatlı
Çankaya University

Z. Ezgi Haliloğlu Kahraman
Çankaya University

Abstract

The city of Ankara reached the proposed population of Ankara Zoning Plan 30 years earlier due to the rural immigration process in the city. The housing stock of the city remained inadequate to meet the housing needs of new comers. In paralell to the development squatter houses, the first zoning amnesty law issued in 1948. Since 1948, more than 20 laws came into force in our country. Turkey has faced with various scales of zoning laws aiming at squatter housing amnesty to transformation of squatter housing areas; and renewal of risky zones to reconstruction amnesty. Within this context, the aim of this study is to examine the effects of amnesty laws on urbanization and Turkish cities that came into force since 1948 and the breaking points of the legal frameworks in Turkey. The findings of the study revealed that zoning laws including amnesty laws not only have been formulated in paralell to economic, social and political developments of the day but also have a significant role in urbanization process of our country and in shaping the urban space of the Turkish cities.

Keywords: *Urbanization, Zoning Amnesty, Zoning Laws*

Giriş

1948 yılında Ankara özelinde yürürlüğe giren “5218 Sayılı Ankara Belediyesine Arsa ve Arazisinden Belli Bir Kısmını Mesken Yapacaklara 2490 Sayılı Kanun Hükümlerine Bağlı Olmaksızın ve Muayyen Şartlarla Tahsis ve Temlik Yetkisi Verilmesi Hakkında Kanun” ile ilk kez izinsiz yapılaşmaya yönelik bir yasal uygulama yürürlüğe koyulmuştur. 1966 yılında çıkarılan “Gecekondu Kanunu” ile gecekonduların yasal olarak tanımı yapılmış, 1980’li yıllardan itibaren, gecekondu ve imar affına yönelik yaklaşımlar çeşitli kanunlar ile ön plana çıkarılmış, kentsel dönüşüm yaklaşımı ile de gecekonduların dönüşümü gündeme getirilmiştir. 2000’li yıllara gelindiğinde çıkarılan iki yasa imar yasaları açısından bir başka önemli kırılma noktasının daha oluşmasına zemin hazırlamıştır. Bunlardan ilki bir yandan kentsel dönüşüm yaklaşımını uygulamaya geçiren, bir yandan da 2981 sayılı kanunu yürürlükte tutan 6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun” dur. Diğeri ise “imar barışı” olarak anılan 7143 sayılı kanundur.

Bu çalışmada, imar yasalarının ilki olarak anılan 1948 yılında yürürlüğe sokulan 5218 sayılı kanundan bu yana ülkemizin 70 yıllık geçmişi, imar yasaları ile uygulanan imar afları kapsamında kırılma noktalarını tespit edilerek, yasaların içerik ve amaçlarına ilişkin dönemsel farklılaşmaları irdelemek hedeflenmiştir.

Çalışmada imar kanunları 2 dönem içinde değerlendirilmiştir.

1. Yoğun göç, imar affı içeren kanun düzenlemeleri ve kentsel rantın öne çıktığı 2000 öncesi dönem
2. Endüstriyel inşaat tekniklerinin gelişmesi ile hızlı apartmanlaşma sürecinin yaşandığı, yama kanun düzenlemelerinin, kentsel dönüşümün ve beyana dayalı kaçak yapı tespiti ve bu yapıların meşrulaşmalarına yönelik girişimlerin ön plana çıktığı 2000 sonrası dönem

Dönemler İçinde İmar Affı Yasalarının Değerlendirilmesi

2000 öncesi dönem

Genel hatlarıyla kentin mekânsal ve toplumsal değişimi ve gelişimi olarak ifade edilebilen kentleşme, Türkiye deneyiminde farklı dönemler

içerisinde farklı nitelikler sergilemektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında toprağı emek gücü ile işleyen kırsal nüfus yoğunluktadır (Akşit, 1998). Marshall yardımlarının etkisi ile tarımda makineleşmenin yaşanması kırsalda iş imkânlarının azalmasına neden olmuştur. Merkezi yönetimin uygulamaya koyduğu kalkınma politikaları aracılığı ile iş olanakları azalan köylü nüfus, yeni iş olanakları arayışı ile kentlere yönelmiştir (Ataöv ve Osmay, 2007).

Kırdan kente göç hareketi kent mekânlarının hızla değişmesinde ve şekillenmesinde önemli etkiye sahip olmuştur. Yoğun göç hareketine maruz kalan hazırlıksız kentlerde hızla gecekondu oluşmaya başlamıştır (Kahraman, 2010). Kent Bilim Sözlüğünde gecekondu, *"Bayındırlık ve yapı kurallarına aykırı olarak, gerçek ya da tüzel, kamusal ve özel kişilerin toprakları üzerine, toprak iyesinin istenç ve bilgisi dışında onamsız olarak yapılan, barınma gereksinmelerini devletçe ve kent yönetimlerince karşılanamayan yoksul ya da dar gelirli ailelerin yaşadığı barınak türü"* olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1998, s.53). Kente göç eden kır kökenli nüfus barınma ihtiyacını, kendine yardım (self-help) ve karşılıklı yardım (mutual-help) yöntemi ile karşılamaya çalışmıştır (Keleş, 2017). Gecekondu öncelikle kentin topoğrafik olarak zorlu fakat çalışma alanlarına yakın olan alanlarda inşa edilmeye başlanmıştır (Şenyapılı ve Türel, 1996). Sonrasında gecekondu gelişimi kentlerin dış çeperlerindeki boş alanlarda parçacıl gelişmeler göstermiştir (Ataöv ve Osmay, 2007). Kent içinde ve dışında süregelen gecekondu yapılaşmaları arsa spekülasyonlarına ve yeşil alanların tahribatına neden olmuştur (Kahraman, 2010).

1948 yılında yürürlüğe giren 5218 Sayılı Ankara Belediyesine Arsa ve Arazisinden Belli Bir Kısmını Mesken Yapacaklara 2490 Sayılı Kanun Hükümlerine Bağlı Olmaksızın ve Muayyen Şartlarla Tahsis ve Temlik Yetkisi Verilmesi Hakkında Kanunun ile hazineye kayıtlı arazilerin belediyeye devri gerçekleştirilerek, barınma ihtiyacını gidermek amacıyla konut yapmak isteyenlere planlı arsa üretiminin sağlanması hedeflenmiştir. Ankara ili özelinde belirlenmiş olan yoğun gecekondu bölgeleri içindeki gecekondu yapıları, belediler aracılığı ile yasallaştırılarak, gecekondu yayılımı kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Kanun kapsamında kişinin barınma ihtiyacını karşılaması amacıyla yapacağı konutunu, belediye tarafından tahsis edilmiş yerde ve konut

tipinde, 3 yıl içinde inşa etmesi koşulu getirilmiştir (5218 Sayılı Kanun, 1948).

Türkiye genelini kapsayan 5228 sayılı kanun ile Bina Yapımını Teşvik Kanunu ile barınma ihtiyacını karşılamak amacıyla konut edinmek isteyenler tarafından kurulmuş kooperatiflere masrafsız ve komisyonsuz borç verilerek kooperatifleşme desteklenmiştir (5228 Sayılı Kanun, 1948, Md:11). 5218 sayılı, 5228 sayılı ve aynı yıl yürürlüğe giren 5431 Sayılı Ruhsatsız Yapıların Yıkıtılmasına ve 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanununun 13 üncü maddesinin değiştirilmesine dair kanun ile, kendisine ait olmayan arsalar üzerinde ruhsatsız yapısı olanlara 5218 sayılı kanun hükümleri geçerli kılınarak, arsa tahsis hakkı tanınmıştır (5431 Sayılı Kanun,1949, Geçici Madde). 1953 yılında yürürlüğe giren 6188 sayılı Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun ile belediyelerin kendi arazilerinde, öncelikle gecekonduları yıkılan kişilere tahsis veya temlik edilmek üzere maliyet bedelleri üzerinden, ucuz ve basit konut yapma hakkı tanınmıştır (6188 Sayılı Kanun, 1953, Md:6).

775 Sayılı Gecekondu Kanunu ile ilk kez yasal düzlemde gecekondular “imar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere bağlı kalınmaksızın, kendisine ait olmayan arazi veya arsalar üzerinde, sahibinin rızası alınmadan yapılan izinsiz yapılar” (Md:2) şeklinde tanımlanmıştır. Bu kanunun temel yaklaşımı; gecekonduyu tespit, iyileştirme, ortadan kaldırma ve önlemektir. Düşük maliyetli konut üretimi ve ilgili tüm kamu kuruluşlarının desteği ile gecekondulaşmanın önlenmesi hedeflenmiştir (775 Sayılı Kanun,1966,Md:29). Gecekondulara 2 yıl süre verilerek mevzuata uygun hale getirilmeleri istenmiş, aksi halde yıkım işlemi uygulanmıştır. 1976 yılında yürürlüğe giren 1990 sayılı kanun ile 01.03.1976 yılı öncesinde yapılmış olan gecekondular af edilerek (1990 Sayılı Kanun, 1976), 775 sayılı kanunun uygulama kararlılığı bozulmuştur.

1983 yılında yürürlüğe giren 2805 sayılı kanun ile “ kanunun yürürlüğe giriş tarihinden önce imar ve gecekondu mevzuatına aykırı olarak inşa edilmiş ve inşa halindeki bütün yapılar hakkında uygulanacak işlemleri düzenlemek ve bu işlemlere ilişkin başvuru, tespit, değerlendirme, uygulama ve duyuru esaslarını ve ilgili diğer hususları belirlemek” amaçlanmıştır (Md:1) Bu kanun kapsamında, parselasyon ile müstakil parsel oluşturma, birden fazla gecekonduya sahip olanlara, sadece 1 gecekondusu için tahsis izni verme, diğer gecekondu için ise 1 yıl içinde

sahipliği taşıyan kişilere satışını isteme gibi düzenlemeler getirilmiştir (2805 sayılı Kanun, 1983).

2981 Sayılı Kanun 18/c maddesi ile ilk kez, İslah İmar Planlarında gecekondular ve imar mevzuatına aykırı yapılmış sahalarda arsanın % 25 oranında imar planı düzenleme payı alınması hükmü getirilmiş, tapu tahsis belgesi ilk kez bu kanun kapsamında düzenlenmiştir. İslah imar planlarını yapma yetkisi yeminli özel teknik bürolara da tanınmıştır. 3290 sayılı kanun değişikliği ile 2 yıl sonra 2981 sayılı kanun ile, İslah imar planı sonrasında verilen tapu tahsis belgesinin kadaströ planları sonrasında da verilebilmesi sağlanmış, gecekondular için 4 kata kadar yapılaşma hakkı verilmiş, düzenleme payı % 35'e, yapı ruhsata süresi 5 yıla yükseltilmiş, işyeri olarak kullanılan gecekondular da bu kanun kapsamına alınmıştır. (3290 Sayılı Kanun, 1986).

1987 yılında yürürlüğe giren 3366 sayılı kanun ile de 2981 sayılı kanunun kapsamı genişletilmiş, ıslah imar planı veya kadaströ planları ile belirlenmiş alanlardaki hak sahiplerine tapu tahsis belgesi verilmesi yerine, doğrudan tapu verilmesi hükmü getirilmiştir. 1988 yılında yürürlüğe giren 3414 sayılı kanun ile, gecekonduların satma, başka bir yerde yapma veya müteahhide verme gibi ayrıcalıklar getirilmiştir (3414 Sayılı Kanun, 1988). 1980'li yıllardan itibaren artarda yürürlüğe giren 2805, 2981, 3290, 3366, 3414 sayılı kanunlar her ne kadar gecekondular yapımını önlemek amacıyla yürürlüğe konulmuş olsa da, gecekondulaşmayı teşvik edici rol oynamıştır (Ekonomi Forumu, 1995).

1990 yılında yürürlüğe giren 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile sahil, sahil şeridi, kıyı kenar çizgisi, Boğaziçi öngörünüm ve geri görünüm gibi tanımlamalar yapılarak kıyılarda yaşanan kontrolsüz yapılaşmanın önüne geçilerek korunması amaçlanmıştır (Sütçü, 2016). 1999 yılındaki Marmara depremleri yasal çerçevede bir takım değişikliklerin oluşmasına yol açmıştır. İmar planı uygun olarak yapılan, ancak çeşitli afetlere maruz kaldığında nitelik olarak yetersiz kalan yapı topluluklarının risk oluşturduğu anlayışı yaygınlaşmıştır. Bu dönem sonrasında yapılacak yapılar için yeni inşaat kalite standartlarının belirlenmesi dair çalışmalar başlatılmıştır. İmar planlarının hazırlanma sürecinde, jeolojik – jeoteknik etüd raporlarının oluşturulup, verilerin imar planı çalışmalarına işlenmesi zorunlu hale getirilmiştir (Can, 2001).

1948 yılından 1980'li yılların başlarına kadar kente göç eden dar gelirli insanların barınma ihtiyacının kontrollü bir yapılaşma düzeninde sağlanması anlayışının benimsendiği, ilk af yasalarının belirlediği ve daha

sonraki yıllarda çıkarılacak olan yasalara temel oluşturacak afların çıkarıldığı bir dönem yaşanmıştır. 1980'li yıllardan 1990'lı yıllara gelindiğinde gecekonduların hızla yasallaşmasına, gecekonduların sahiplerinin kent rantlarından pay almasına olanak sağlanmıştır.

2000 Sonrası Dönem

Bu dönemde, kent bütününe ilişkin sorunların noktasal ve parçalı olarak ele alınması yaklaşımı yerine kentlerin bütüncül olarak ele alındığı ve üst ölçek planların önem kazandığı görülmektedir. 2000'li yıllarda, İstanbul, Ankara gibi büyük şehirlerin mücavir alanlarının “pergel düzenlemesi” ile genişletildiği ve Belediyelerin bu sürece dâhil edildiği izlenmektedir. Bu dönemde çıkarılan 4736, 4833, 5027, 5784 gibi yama kanunları ile, yapıların yapı kullanım izni olmasa dahi altyapı hizmetlerinden faydalanması sağlanmış, böylece belirlenen standartlara ulaşamayan konutlar ile niteliksiz kent dokularının oluşması süreci devam etmiştir.

2000'li yıllarda konut üretimi hem devlet (TOKİ, Emlak GYO, Belediye) hem de özel teşebbüs eliyle ivme kazanmıştır (Kahraman, Z.E, 2010). Kentin arsa değeri yüksek yıpranmış bölgelerinin yenilenmesi ve dönüştürülmesi gündeme gelmiştir (Ataöv, A. ve Osmay, S., 2007). 2004 yılında yürürlüğe giren Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi kanunu ile gecekondulaşmaya kentsel dönüşüm yoluyla çözüm arayan bir tavır yürürlüğe girmiştir (5104 Sayılı Kanun, 2004).

2012 yılında çıkarılan 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ile afet risklerinin azaltılması amaçlanmıştır. Rezerv yapı alanı, riskli alan, riskli yapı gibi tanımlar getirilmiş, dönüşüm ve yenileme projelerinde harç muafiyetleri, vergi kolaylıkları, kira yardımları ve düşük faizli krediler gibi teşvik edici araçlar kullanılmıştır. Dönüşümün bölge ve parsel bazında yapılmasına olanak sağlanmıştır (6306 Sayılı Kanun, 2012). Yasa 2981 sayılı yasayı yürürlükte tutması ile de yasal olmayan konut alanlarının dönüşümünü destekler niteliktedir. 6306 sayılı Kanun ve ilgili yönetmeliklerine göre kentsel dönüşüm süreci devam etmektedir. Ancak 2018 yılında “İmar Barışı” olarak adlandırılan 7143 sayılı kanun içerisinde 3194 sayılı İmar Kanununa Geçici 16. Madde ile eklenen kapsamlı bir af yasası yürürlüğe koyulmuştur. Kişinin beyanının esas tutulduğu yasa ile, yapı sağlamlığına ilişkin sorumluluk yapı sahibine bırakılmış, kişilerin mevzuata aykırı yapısını beyan etmek suretiyle Yapı Kayıt Belgesi alması sağlanmıştır.

Yasa kapsamında, başvuruda bulunulacak yapıların 31.12.2107’den önce yapılmış olması, 3. şahıslara ait olmaması, imar planlarında yol, park vb. donatılar üzerinde bulunmaması, Boğaziçi sahil şeridi ve ön görünüm bölgesi, İstanbul tarihi yarımadası ve Gelibolu tarihi alanı içinde yer almaması yönündeki şartlar öne çıkmaktadır (7143 Sayılı Kanun, 2018). 31 Ekim 2018 tarihi olarak belirlenmiş olan son başvuru tarihi, 15 Haziran 2019 tarihine kadar uzatılmıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019).

2000 sonrası dönem, müteahhit eliyle apartmanlaşmadan, özel sektör ve devlet eliyle gerçekleştirilen kentsel dönüşüm ve siteleşme pratiklerinin yaşandığı, Türkiye’nin planlama ve yapılaşma alanında önce riskli alan ilanına imkan veren yasa ve son olarak da imar barışı kanunu ile kırılmaların yaşandığı bir dönem olmuştur.

Sonuç

Bu çalışmada Türkiye’nin imar yasaları dâhilinde yürürlüğe koyulan imar aflarının 70 yıllık tarihsel geçmişi planlama mevzuatı açısından iki dönemde değerlendirilmiş, çalışma sonucunda, Türkiye’nin kentleşme serüveninde imar aflarının etkili olduğu görülmüştür.

Kişinin barınma ihtiyacını karşılamak amacı taşıyan gecekondular, 1990’lı yıllara gelindiğinde evrilerek kentsel rant içerikli bir yatırım aracına dönüşmüş, kaçak yapılardan oluşan yerleşim alanları kente eklenmiştir. Türkiye’nin kentleşme serüveninde, imar aflarının ve denetimsizliğin verebileceği en büyük zarar Marmara depremleri ile deneyimlenmiştir. Bu kırılma neticesinde kamu yararının öneminin hissedilmeye başlandığı bir döneme girilmiştir. Önce gecekondudan apartmanlaşmaya doğru ilerleyen süreç, sonrasında gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulamalarında yaşanan olumlu ve olumsuz tecrübelerle pekişmiş, kapalı konut siteleri gibi uygulamalar ile sosyo-mekansal ayrılmaya zemin hazırlamıştır. Kentsel dönüşüm adı altında parçacıl planlama uygulamalarına olanak verilmesi, imar planları ile elde edilen rantın paylaşımı, nüfus artışı ve yapı yoğunluğu gibi sorunlar ile karşı karşıya kalınmasına neden olmuştur. İmar Barışı olarak adlandırılan son imar affı kanunu öncesinde çıkarılan tüm af kanunları gecekondunun affına yönelik kanunlar olma özelliğindedir. Ancak 2018 yılında yürürlüğe giren imar barışı kanununun kapsamı hiç olmadığı kadar geniştir. Kişi beyanına dayalı olarak, yapı sağlamlığına ilişkin sorumluluğun yapı sahibine aktarıldığı yasa ile imar mevzuatına aykırı

yapılan yapıların yasal hale getirilmesi ve ilgili birçok meslek alanının yok sayılması konuları gündemimize taşınmıştır. Bu nitelikleri kanunu diğer af kanunlarından ayırmış, ülkemizdeki sağlıklı kentleşme sürecinde sorunlu bir kırılma noktası yaratmıştır. Ayrıca kamu arazilerinde özel tüzel kişilerce yapılan kaçak yapılar da bu kanun kapsamına alınmış, bu alanların kullanımı ve satışına ilişkin mevzuat, tüm usul ve esaslar göz ardı edilerek haksız rekabet ve rant elde edilmesinin önü açılmıştır. Ayrıca kanun kapsamında özel kanunlarla korunması gereken alanlar istisna olarak tutulmadığından, bu alanlarda 31 Aralık 2017 tarihinden sonra dahi ciddi bir kaçak yapılaşma süreci yaşanmıştır.

Sonuç olarak ülkemizde yürürlüğe giren tüm af kanunları, ülkenin o gün içinde bulunduğu ekonomik ve siyasi darboğazları aşmada bir araç olarak sonuçları öngörülmeden kullanılmış, ülkenin kentlerine ve kentleşme sürecine ciddi zararlar vermiştir.

Kaynakça

- Akşit, B. (1998). İç göçlerin nesnel ve öznel toplumsal tarih üzerine gözlemler: Köy tarafından bir bakış. *Türkiye'de İç Göç Konferansı*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını.
- Ataöv, A. ve Osmay, S. (2007). Türkiye'de kentsel dönüşüme yöntemsel bir yaklaşım. *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 57-82.
- Can, N. (2001). Doğu Marmara Depremi sonrası imara yönelik hukuki düzenlemeler. *Planlama Dergisi*, 3, 40-49.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2019). 30. 09. 2019 tarihinde <https://imarbarisi.csb.gov.tr/> adresinden alındı
- Ekonomi Forumu. (1995). *Türkiye'de gecekondunun 50. yılı: Barınma ihtiyacından kentsel rant paylaşımına dönüşen bir sürecin ekonomik, sosyal ve politik boyutları*. (M. Şen, Der.) 9-16-17. İstanbul.
- Kahraman, Z.E. (2010). Kırdan kente göç sürecinin sosyal ve mekansal haritası. *Kent ve Kır Sosyolojisi, Göç ve Demografik Araştırmalar 1.Arama Konferansı*. KBAM, ODTÜ, Ankara.
- Keleş, R. (2017). *Kentleşme politikası* (16.Baskı b.). Ankara: İmge Kitapevi.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim terimleri sözlüğü*. Ankara : İmge Kitapevi Yayınları .
- Sütçü,N.(2016,01,16). *Türk hukuk sitesi*. 30.09.2019 tarihinde https://www.turkhukuk sitesi.com/makale_1885.htm adresinden alındı
- Şenyapılı, T ve Türel, A. (1996). *Ankara'da gecekondulu oluşum süreci ve ruhsatlı konut sunumu*. Ankara: Batıbirlik.
- Gecekondulu kanunu. (1966). *Resmi Gazete* (Sayı: 12362): <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/12362.pdf> adresinden alınmıştır

- Gecekondu Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun (1976).
Resmi Gazete. Sayı:15588:
https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmc059/kanuntbmmc059/kanuntbmmc05901990.pdf adresinden alınmıştır
- 2805 sayılı Kanun İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Olarak Yapılan Yapılara Uygulanacak İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun. (1983). *Resmi Gazete.* (Sayı: 17994):
<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17994.pdf> adresinden alınmıştır
- Boğaziçi Kanunu (1983).. *Resmi Gazete:* (Sayı: 17994):
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2960.pdf> adresinden alınmıştır
- İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Olarak Yapılan Yapılara Uygulanacak İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun (1984). *Resmi Gazete:* Sayı:18335:
<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18335.pdf> adresinden alınmıştır
- 24.02.1984 Tarih ve 2981 sayılı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesi Hakkında Kanun (1986). *Resmi Gazete* (Sayı:19130): <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19130.pdf> adresinden alınmıştır
- 775 Sayılı Gecekondu Kanununun Bazı Hükümlerinin Değiştirilmesi Hakkında 3.5.1985 Tarih ve 247 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bu Kanun Hükmünde Kararnamenin İki Maddesinde Değişiklik Yapılmasına Dair 16.08.1985 Tarih ve 250 Sayılı Kanun (1988). *Resmi Gazete.* (Sayı:19751):
<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19751.pdf> adresinden alınmıştır
- Kıyı Kanunu (1990). *Resmi Gazete.* (Sayı:20495):
<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/20495.pdf> adresinden alınmıştır
- Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi. (2004). *Resmi Gazete.* (Sayı:25400).
<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/04/20060414-1.htm> adresinden alınmıştır
- Ankara Belediyesine Arsa ve Arazisinden Belli Bir Kısmını Mesken Yapacaklara 2490 sayılı Kanun Hükümlerine Bağlı Olmaksızın ve muayyen şartlarla tahsis ve temlik yetkisi verilmesi hakkında Kanun. (1948). *Resmi Gazete.* (Sayı: 5218):
<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6938.pdf> adresinden alınmıştır
- Bina Yapımını Teşvik Kanunu. (1948). *Resmi Gazete.* (Sayı: 6950):
<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6950.pdf> adresinden alınmıştır
- Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun (1953). *Resmi Gazete.* (Sayı: 8470). <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8470.pdf> adresinden alınmıştır
- Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun. (2012). *Resmi Gazete.* (Sayı:28309): <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/05/20120531-1.htm> adresinden alınmıştır

Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (2015). *Resmi Gazete*. Sayı:29327: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/04/20150415-1.htm> adresinden alınmıştır

DSİ Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun İle Bazı Kanunlarda ve Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Bazı Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (2018).*Resmi Gazete* Sayı:30405: <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/04/20180428-1.htm> adresinden alınmıştır



Kentlerde Güzergah Belirleme İçin Kullanılan Faktörlerin Önceliklendirilmesi: Karaman İli Örneği

Selçuk Korucuk
Giresun Üniversitesi
selcuk.korucuk@giresun.edu.tr

Erhan Nuh Öztürk
Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi
enuhozturk@kmu.edu.tr

Öz

Kent ulaşımında tıkanıklıkların giderilmesi, akıcı çözüm yolları bulma, sürdürülebilir ulaşım ekonomisinden yararlanılması için üzerinde durulması gereken yol ve yöntemlerinden biriside şüphesiz güzergah belirleme aşamasıdır. Çünkü kentler diğer yerleşim yerlerinden nüfus yönünden, ekonomik, sosyal, politik ve kültürel unsurlar yönünden ayrılmakta aynı zamanda birçok tehlikeyi ve yüksek riski bünyesinde barındırmaktadır.

Kentlerin bu yapısal özellikleri ile yerleşim yerine ait coğrafi, fiziksel, sosyo-ekonomik, kültürel özellikler; hızlı ve düzensiz kentleşme, gecekondulaşma gibi kentleşme sorunları birleşince mevcut riskler artmaktadır. Kentleşmenin beraberinde getirdiği sorunlardan biriside sağlık hizmetlerinin kentin bütününe düzenli bir şekilde yayılamamasıdır. Bunun en büyük nedenleri gelişen kent alanları ve kent dokusunda ortaya çıkan yenilenmelerdir (Morova vd., 2011).

Bu kapsamda çalışmada Karaman İli'nde yapılan uygulamada kentlerde güzergâh belirleme için kullanılacak olan faktörlerin belirlenmesi sürecinde dikkate alınması gereken unsurların önem derecelerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır. Elde edilen veriler ile Analitik Hiyerarşik Proses yöntemi kullanılarak faktörlerin önem dereceleri ortaya koyulmuştur. Analiz sonuçlarına göre güzergah belirleme için en önemli faktörlerin sırası ile "Ekonomik Etki", "Çevresel Etki", "Mühendislik" ve "Politik Etki" olduğu belirlenmiştir. Nispeten diğer önemli ana faktörün ise "Güvenlik" olduğu görülmüştür. Diğer taraftan en az öneme sahip ana faktörlerin ise sırasıyla "Bakım", "Erişilebilirlik", "Alan Kullanımı" ve "Nüfus Arazi Değeri" olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Güzergah Belirleme, Kentsel Ulaşım, Analitik Hiyerarşik Proses Yöntemi.*



Priority Of Factors Used In Route Determination In Cities: The Case Of Karaman Province

Selçuk Korucuk
Giresun University

Erhan Nuh Öztürk
Karamanoğlu Mehmet Bey University

Abstract

One of the ways and methods that need to be emphasized in order to eliminate congestions in urban transportation, to find express solution ways and to benefit from sustainable transportation economy is undoubtedly the route determination stage. Because cities are separated from other settlements in terms of population, economic, social, political and cultural elements and at the same time, they contain many dangers and high risks.

These structural features of cities and geographical, physical, socio-economic and cultural characteristics of the settlement; existing risks increase when urbanization problems such as rapid and irregular urbanization and slums are combined. One of the problems brought about by urbanization is that health services cannot be spread regularly throughout the city. The major reasons for this are the developing urban areas and the renewal of the urban fabric (Morova et al., 2011).

In this context, the aim of this study is to determine the importance of the factors that should be taken into consideration during the determination of the factors to be used for route determination in the cities in Karaman. With the obtained data, the importance levels of the factors were determined by using Analytic Hierarchical Process method. According to the results of the analysis, "Economic Impact," "Environmental Impact ", " Engineering "and "Political Impact in are the most important factors for route determination. The other relatively important main factor was "Security". On the other hand, Maintenance ", "Accessibility", "Land Use" and "Population Land Value" were found to be the least important factors.

Keywords: Routing, Urban Transportation, Analytical Hierarchical Process Method.

Giriş

Kentsel değişme ve gelişme dinamikleri ile hızlı gelişim ivmesine sahip alanlar olan kentsel alanlar, beraberinde nüfus yoğunluğunun da artmasına ve kentlerin sınırlarının genişlemesine neden olmaktadır. Bu yoğunluk, beraberinde araç sayısının artışına ve dolayısıyla kentsel trafik yoğunluğunun artmasına neden olmaktadır. Trafikte harcanan zamanın gittikçe artması da, hayatı olumsuz yönde etkilemektedir. Kentsel trafik yoğunluğunu önlemek amacıyla toplu taşıma kullanımı teşvik edilmekte ve ulaşım talebini karşılamak için şehir içi otobüs ve raylı sistemler gibi farklı özellik ve kapasiteye sahip taşıma tiplerinin kullanımı genişletilmeye çalışılmaktadır. Bu yüzden kentlerde gelişmenin kontrol edilebilmesi ve yönetimin verdiği kararların çok yönlü olması büyük önem taşımaktadır.

Kentlerin yapısındaki değişim ve gelişimlere paralel olarak değişen sosyo-kültürel yapıyla da bağlantılı bir şekilde, kent içi ulaşım özellikle metropol şehirler için büyük problem oluşturmaktadır. Bu yüzden de oluşturulacak olan güzergahların etkili ve verimli olabilmesi için doğru bir şekilde belirlenmesi büyük önem arz etmektedir. Güzergah belirleme süreci, uzun vade de ve nüfus gibi çeşitli faktörler de göz önünde bulundurularak yapılması gereken bir planlama etkinliğidir. Aksi takdirde, ortaya sunulan çözümler geçici ve kısa ömürlü olmakla beraber aynı problemler belirli bir zaman sonra tekrarlanmaktadır. Güzergah planlama şehirler ve bölgeler için kentsel ulaşımında önemli kararlar arasındadır. Güzergah planları ulaşım türüne göre değişmektedir ve kullanıcılara (yolcular) en iyi ve en etkin hizmeti verebilmek için doğru planlanmalıdır. Bu sebeple yoğunluğa neden olan alanların öncelikli olarak talepler doğrultusunda belirlenmesi önemlidir. Aksi takdirde, yapılan yatırımların atıl olması kaçınılmazdır. Kurulması istenen sistemin güzergâhının, hizmet vereceği yolcuların taleplerinin de dikkate alınarak yapılması oldukça önemlidir. (Hamurcu ve Eren, 2015, s.3)

Yapılan literatür taramasında kentlerde güzergah belirleme için kullanılacak olan faktörlerin önem derecelerinin ortaya konulması bakımından sınırlı sayıda çalışma mevcuttur. Diğer taraftan çalışma kullanılan yöntem olarak diğer çalışmalardan farklılık göstermekte ve çalışmanın konusu Karaman’da uygulandığı düşünülürse literatüre katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Literatür Taraması

Tabak (2008), yapmış olduğu çalışmasında ETİ Gıda A.Ş.'nin personel servis güzergahlarını genetik algoritma ile belirleyen bir karar destek sistemi oluşturulmuştur. Yazılan kodlarda, kümeleme yöntemi, genetik algoritma kullanarak uygulamıştır. Vardiyalara göre en kısa yol, uygun servis sayıları ve dolaşım süreleri belirlemiştir. Genetik algoritma soması oluşan sonuçlara yerel iyileştirmeler uygulayarak her bir servisin güzergahı, servislerin kapasite ve dolaşım süreleri kısıtlarını aşmayacak şekilde düzenlemiştir.

Cicibaş, Demir ve Arıca (2012), İnsansız hava araçlarının (İHA), yakın zaman içerisinde gerek sivil gerekse askeri kullanım alanlarındaki en gelişmiş sistemler arasında yerlerini alacaklarını ve bu yüzden de güzergah belirlemenin önemini vurgulamaya çalışmışlardır.

Toraman (2009), çalışmasında ulaşım ağının planlanmasında karşılaşılan karar verme problemlerine çok ölçütlü karar analizi ile çözümler sunmayı amaçlamıştır. Bu kapsamda ulaşım ağının bölgenin sosyal, çevresel ve ekonomik özellikleriyle etkileşimi ele almış ve bu etkenlere bağlı olarak ulaşım güzergahının planlanması için mekansal bir yöntem ortaya koymuştur.

Öncel (2003), İstanbul boğaz geçişinde en iyi ulaşım alternatiflerini ekonomik, çevresel, sosyal-kültürel, ulaştırma problemleriyle ilintili ve ulaşım sistemi kriterleri üzerinden 17 alt kriter kullanmıştır.

Çankaya (2011), monoray güzergahının ve istasyon yerlerinin belirlemede kullanılacak kriterleri; yolculuk taleplerini karşılama düzeyi, inşaat maliyeti, ulaşım sistemleri ile uyumu, erişebilirlik, işletme hızı, çevresel etkiler ve hattın geçebileceği güzergahın kullanılabilirliği şeklinde sıralamıştır.

Keshkamat (2009), büyük ölçekli karayolu ağ planlaması ulaştırma verimliliği, çevre faktörü, sosyal etki ve güvenlik ile ekonomiklik ana kriterleri çerçevesinde değerlendirmiştir.

Kırlangıçoğlu (2014), raylı sistem tasarım sürecine etki eden faktörleri; yolculuk talebi, diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyon, nüfus yoğunluğu, sit alanlarına uzaklık, mülkiyet faktörü, ticaret ve sanayi alanlarına yakınlık, kamu ve eğitim kurumlarına yakınlık, toplu konut alanlarına yakınlık, topografya, litolojik yapıya uygunluk, fay hatlarına uzaklık, su alanlarına uzaklık olarak sıralamıştır.

Bahramian ve Bagheri (2017), Coğrafi bilgi sistemlerinden faydalanarak güzergâh uzunluğu, etkilenecek alan, etkilenecek insan sayısı, çevresel riskler (etkilenecek nehir, göl, havaalanı varlığı vb. unsurları tehlikeli madde güzergah seçimi kapsamında incelemiştir.

Erdal (2018), Erzurum-Gaziantep arasında petrokimya ürünleri taşıyan bir firma için mevcut üç güzergâh arasından maliyet ve olası risk mahsuplaşmasını esas alan bir risk analizi SMAA-2 Metodu ile tespit etmiştir.

Yöntem

Bu çalışmada kentlerde güzergah belirleme için kullanılan faktörlerin önceliklendirilmesine yönelik Çok Kriterli Karar Verme (ÇKKV) yaklaşımından biri olan Analitik Hiyerarşi Proses Süreci (AHP) yönteminden yararlanılmış ve belirlenen kriterler bu doğrultuda önceliklendirilmiştir.

Analitik Hiyerarşi Proses Süreci (Ahp) Yöntemi

Saaty tarafından 1977 yılında geliştirilen yöntem karar verme ve ölçmede kullanılan matematiksel bir yaklaşımdır (Saaty ve Niemira, 2006). Yöntemin uygulama adımları aşağıdaki şekildedir:

1. Aşama: Hiyerarşik Yapının Oluşturulması: Bu aşamada alternatifler, amaç ve kriterler belirlenerek hiyerarşik yapı oluşturulmaktadır (Saaty, 2008).

2. Aşama: Önceliklerin Belirlenmesi: Saaty tarafından 1994 yılında geliştirilen önceliklendirme ölçeği ("1 - 9"), $n \times n$ boyutlu bir kare matrisi olup kriterler arası karşılaştırma matrisi olarak ifade edilir.

Tablo 1. AHP Ölçek Tablosu (Eleren, 2006).

Önem Derecesi	Tanım	Açıklama
1	Eşit Önem	İki faaliyet eşit derece etkili
3	Orta Derece Önem	Kanaatler bir faaliyeti diğerine oranla biraz tercih ediyor.
5	Kuvvetli Derece Önem	Kanaatler bir faaliyeti diğerine oranla güçlü tercih ediyor.
7	ÇokKuvvetli Derece Önem	Bir faaliyet diğerine oranla güçlü tercih ediliyor. Farklılık uygulamada rahatlıkla görülebiliyor.
9	Aşırı Derece Önem	Bir faaliyet diğerine oranla daha güçlü tercih ediliyor, delillerin güvenilirliği yüksek.
2,4,6,8	Ortalama Değerler	İki ardışık düzey arasında kararsız kalınırsa ortalama değer olarak kullanılıyor.

3. Aşama: Özvektörün (Görelî Önem Vektörünün) Belirlenmesi:

Kriterlerin yüzde önem dağılımlarını belirlemek için, karşılaştırma matrisini oluşturan sütun vektörlerinden yararlanılır ve n sayıda ve n bileşenli B sütun vektörleri oluşturulur. B sütun vektörlerinin hesaplanmasında Denklem (1)'den yararlanılır (Saaty, 2008).

$$b_{ij} = \frac{a_{ij}}{\sum_{i=1}^n a_{ij}} \quad ((1))$$

n sayıda B sütun vektörü, bir matris formatında bir araya getirildiğinde ise aşağıda gösterilen C matrisi elde edilir.

$$C = \begin{bmatrix} c_{11} & c_{12} & \dots & c_{1n} \\ c_{21} & c_{22} & \dots & c_{2n} \\ \cdot & & & \cdot \\ \cdot & & & \cdot \\ \cdot & & & \cdot \\ c_{n1} & c_{n2} & \dots & c_{nn} \end{bmatrix}$$

$$w_i = \frac{\sum_{j=1}^n c_{ij}}{n} \quad ((2))$$

4. Aşama: Tutarlılık Oranının Hesaplanması: AHS yönteminde Tutarlılık Oranı (CR) ile, bulunan öncelik vektörünün ve dolayısıyla kriterler arasında yapılan birebir karşılaştırmaların tutarlılığın test edilebilmesi imkânını sağlamaktadır (Saaty, 2008).

$$D = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & \dots & a_{2n} \\ \cdot & & & \cdot \\ \cdot & & & \cdot \\ \cdot & & & \cdot \\ a_{n1} & a_{n2} & \dots & a_{nn} \end{bmatrix} x \begin{bmatrix} w_1 \\ w_2 \\ \cdot \\ \cdot \\ \cdot \\ w_n \end{bmatrix}$$

$$E_i = \frac{d_i}{w_i} \quad i = 1, 2, \dots, n \quad ((3))$$

$$\lambda = \frac{\sum_{i=1}^n E_i}{n} \quad (4)$$

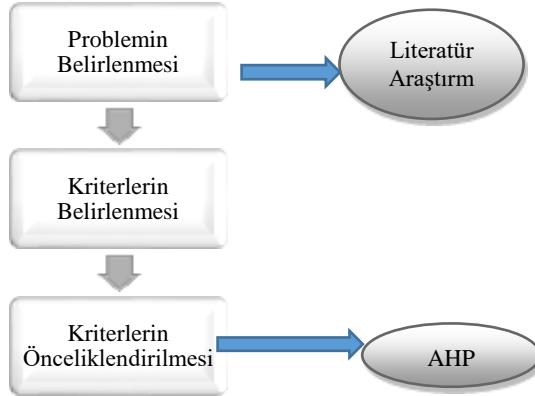
λ hesap edildikten sonra Denklem (5)'den faydalanılarak Tutarlılık Göstergesi (CI), hesap edilir.

$$CI = \frac{\lambda - n}{n - 1} \quad (5)$$

Son olarak da Denklem (6)'dan faydalanılarak CR değeri bulunur.

$$CR = \frac{CI}{RI} \quad (6)$$

Hesaplanan CR değerinin 0,10'dan küçük olması, karar vericinin yaptığı karşılaştırmaların tutarlı olduğunu göstermektedir



Şekil 1. AHP Uygulama Adımları

Bulgular

Çalışmada, Karaman'da güzergah belirleme için kullanılan faktörlerin değerlendirilmesi için çok kriterli karar modeli oluşturulmuştur. Şekil 1'de verilen modelde AHP değerlendirme modeli adımları uygulanmıştır. Modele göre öncelikle uzman görüşleri ile literatür taramasından faydalanılarak güzergah belirleme için kullanılan faktörler tespit edilmiştir. Belirlenen faktörler eşit öneme sahip olmadığından kriterlerin önceliklendirilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu kapsamda, AHP yöntemi ile belirlenen kriterler önceliklendirilmiştir. Faktörler belirlenirken Gerçek vd., (2004), Keshkamat vd., (2009), Kim vd., (2013), Bueno ve Vassallo

(2015) ve Hamurcu ve Eren (2016) çalışmalarından faydalanılarak aşağıdaki Tablo 1. oluşturulmuştur.

Tablo 1. Karar Kriterleri

Ana Kriterler
Çevresel Etki (K ₁)
Ekonomik Etki (K ₂)
Mühendislik (K ₃)
Nüfus Arazi Değeri (K ₄)
Erişilebilirlik (K ₅)
Bakım (K ₆)
Alan Kullanımı (K ₇)
Politik Etki (K ₈)
Güvenlik (K ₉)

Kriterlerin Ağırlıklandırılması

AHP yönteminden yararlanılan bu aşamada kriterlerin değerlendirilmesi için karar matrisi oluşturulmuştur. Konunun paydaşları ve uzmanlar olmak üzere toplamda 15 adet anket sunulmuştur. Görüşlere ilişkin tablolar Ek'ler kısmında sunulmuştur. Bu doğrultuda kriterlerin önceliklendirilmesine yönelik olarak AHP ile ağırlıklar belirlenmiş ve Tablo 2'de yer alan kriter ağırlıkları elde edilmiştir.

Tablo 2. Kriter Ağırlıkları Tablosu

	K ₁	K ₂	K ₃	K ₄	K ₅	K ₆	K ₇	K ₈	K ₉
Ağırlık	0,207	0,296	0,158	0,059	0,027	0,021	0,041	0,110	0,081

Tablo 2'ye göre güzergah belirleme için en önemli faktörlerin sırası ile "Ekonomik Etki", "Çevresel Etki", "Mühendislik" ve "Politik Etki" olduğu belirlenmiştir. Nispeten diğer önemli ana faktörün ise "Güvenlik" olduğu görülmüştür. Diğer taraftan en az öneme sahip ana faktörlerin ise sırasıyla "Bakım", "Erişilebilirlik", "Alan Kullanımı" ve "Nüfus Arazi Değeri" olduğu tespit edilmiştir.

Sonuç

Belirsizliğin ve öngörü yetersizliğin çok fazla olduğu güzergah planlamalarından karar vericiler kompleks ve karışık problem / problemler ile karşı karşıyadır. Çünkü karar vericiler yoğun risk

ortamında verdikleri kararlarının etki ve olası sonuçlarını düşünerek rahatça karar veremezler. AHP yöntemi de bu tür karar problemleri için geliştirilmiş bir yöntemdir. Bu yöntemde uzmanlar, alternatifler arasından en iyisini sunma bilgisini karar vericilere sunarlar.

Kentlerin gelişmesinde önemli rol oynayan güzergahların planlanması da çok yönlü bir sürece sahiptir. Bundan dolayı çalışmada güzergahların tasarlanmasına yönelik olarak Çok Kriterli Karar Verme (ÇKKV) yaklaşımından biri olan Analitik Hiyerarşi Proses Süreci (AHP) yönteminden yararlanılmış ve belirlenen kriterler bu doğrultuda önceliklendirilmiştir.

Çalışma kapsamında ortaya koyulan yöntemin kullanılmasıyla, ulaşım güzergahının tasarlanması ve bunun çevresindeki değişmelerin belirlenmesi sağlanmaktadır. Çalışmada kullanılan analiz yöntemi sayesinde konuya tek yönlü yaklaşılması önlenmektedir.

Yapılan analiz sonucuna göre göre güzergah belirleme için en önemli faktörlerin sırası ile “Ekonomik Etki”, “Çevresel Etki”, “Mühendislik” ve “Politik Etki” olduğu belirlenmiştir. Nispeten diğer önemli ana faktörün ise “Güvenlik” olduğu görülmüştür. Diğer taraftan en az öneme sahip ana faktörlerin ise sırasıyla “Bakım” , “Erişilebilirlik”, “Alan Kullanımı” ve “Nüfus Arazi Değeri” olduğu tespit edilmiştir.

Güzergah tespiti farklı kriter ve boyutları ile değerlendirildiğinde kentsel sürdürülebilirliği sağlama konusunda önemli ölçüde yardımcı olacaktır. Ayrıca söz konusu çalışma gelecekte diğer çok kriterli karar verme ve / veya parametrik veya parametrik olmayan diğer yöntemler ile sonraki çalışmalara da öncülük edecektir.

Kaynakça

- Bahramian, Z., ve Bagheri, G. (2017). An approach for road, railway, pipeline routing problem in hazardous materials transportation using multiple criteria. In *4th International Conference on Transportation Information and Safety (ICTIS)*, August 8-10, 2017, Banff, Canada. 1088-1092.
- Erdal, H, (2017), Tehlikeli madde taşımacılığı güzergâh seçimi problemi için stokastik bir risk analizi. *Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6 (6) 935-943.
- Bueno-Cadena, P. C., and Vassallo-Magro, J. M., (2015), Setting the weights of sustainability criteria for the appraisal of transport projects”, *Transport*, 30(3), 298-306.

- Eleren, A. (2006). Kuruluş Yeri seçiminin analitik hiyerarşi süreci yöntemi ile belirlenmesi: Deri sektörü örneği. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 20(2), 405-416.
- Gerçek, H., Karpak, B., ve Kılınçaslan, T., (2004). A multiple criteria approach for the evaluation of the rail transit networks in Istanbul. *Transportation*, 31(2), 203-228.
- Hamurcu, M. ve Eren, T., (2016), Using ANP - TOPSIS methods for route selection of monorail in Ankara. *28th European Conference on Operational Research*, Poznan, Poland, July 3-6.
- Hamurcu, M, ve Eren, T., (2016), Kentsel ulaşımında güzergâh belirleme için kullanılan kriterler: Literatür araştırması. *Transist 9. Uluslararası Ulaşım Teknolojileri Sempozyumu ve Fuarı*, İstanbul.
- Keshkamat, S. S., Looijen, J. M., and Zuidgeest, M. H. P., (2009), The formulation and evaluation of transport route planning alternatives: A spatial decision support system for the via baltica project. Poland, *Journal of Transport Geography*, 17(1), 54-64.
- Kim, H. Y., Wunneburger, D. F., ve Neuman, M., (2013), High-speed rail route and regional mobility with a raster-based decision support system: The Texas Urban triangle case. *Journal of Geographic Information System*, 5(6), 559.
- Morova, N, Şener, E, ve Terzi S, (2011), Coğrafi bilgi sistemleri ile Isparta İli 112 ambulans istasyonlarının hizmet alanlarının sorgulanması ve optimum yol güzergâhlarının belirlenmesi. *Uluslararası Teknolojik Bilimler Dergisi*, 3(3), 1-13.
- Saaty, T. L. (2008). Decision making with the analytic hierarchy process. *International Journal of Services Sciences*, 1(1), 83-98.
- Saaty, T. L., ve Niemira, M. P. (2006). A Framework for Making a Better Decision. *Research Review*, 13(1), 1-4.

Ekler

EK: 1. Ana Kriterler için Karar Matrisi Ağırlıklar ve Tutarlılıklar

	K ₁	K ₂	K ₃	K ₄	K ₅	K ₆	K ₇	K ₈	K ₉	Ağırlıklar (W)	Tutarlılık Oranı (CR)
K ₁	1	1/3	3	5	5	5	5	3	3	0,207	0,09609<0,010 tutarlı
K ₂	3	1	3	5	7	9	9	3	3	0,296	
K ₃	1/3	1/3	1	3	5	5	5	3	4	0,158	
K ₄	1/5	1/5	1/3	1	5	3	3	1/3	1/3	0,059	
K ₅	1/5	1/7	1/5	1/5	1	3	1/3	1/5	1/5	0,027	
K ₆	1/5	1/9	1/5	1/3	1/3	1	5	5	3	0,021	
K ₇	1/5	1/9	1/5	1/3	3	1/5	1	1/3	1/3	0,041	
K ₈	1/3	1/3	1/3	3	5	1/5	3	1	3	0,110	
K ₉	1/3	1/3	1/4	3	5	1/3	3	1/3	1	0,081	



TOPSİS ile Raylı Sistem Proje Seçimi: İstanbul Örneği

Nihan Yücel İstanbul Büyükşehir Belediyesi nihan.yucel@ibb.gov.tr	Fulya Solmaz İstanbul Büyükşehir Belediyesi fulya.solmaz@ibb.gov.tr	Semra Erpolat Taşabat Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi semra.erpolat@msgsu.edu.tr
--	--	---

Öz

Ulaşım taleplerinin yüksek olduğu metropollerde, trafik problemlerini çözmek için demiryolu sistemleri tercih edilmektedir. Raylı sistemler şehirlerde ulaşımın omurgasını oluşturmaktadır. Büyük para kaynağına ihtiyaç duyan demiryolu sistemi yatırımlarının doğru değerlendirilmesi, özellikle gelişmekte olan ülkelerde daha fazla önem arz etmektedir. Literatürde ulaşım yatırımlarının değerlendirilmesinde farklı yöntemler kullanılmaktadır. Sadece sayısal değerleri dikkate alan Net Bugünkü Değer Analizi (NBD), Fayda Maliyet Analizi (FMO) ve İç Verim Analizi (İVO) yöntemleri bunlardan bazılarıdır. Bu yöntemlerin dışında bu alanda kullanılan bir diğer yöntem ise Çok Kriterli Karar Verme (ÇKKV)'dir. Bu yöntem yukarıda bahsedilen NBD, FMO ve İVO gibi sadece ekonomik açıdan değerlendirme yapmayıp aynı zamanda çevreye uyumluluk, tarihi dokuya uygunluk, mevcut ulaşım ağları ile entegrasyon, arazi kullanımı gibi birçok kriteri de ele alarak hem sözel hem de sayısal faktörlerin birlikte değerlendirilmesine olanak sağlar. Bu çalışmada, ulaşım yatırımlarının değerlendirilmesinde kullanılan ÇKKV yöntemlerinden TOPSİS (Technique For Order Preference By Similarity To An Ideal Solution) ile İstanbul'da yapılması planlanan 13 metro projesi için önem düzeyine göre sıralama yapılarak en uygun alternatifin seçilmesi hususunda öneride bulunulacaktır. Alternatif projeler İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış, fizibilite çalışmaları yapılmış ve yaklaşık maliyetleri hesaplanmıştır. Literatür taraması ve raylı sistem alanında uzman 5 kişi ile görüşülerek değerlendirme kriterleri belirlenmiştir, Yolcu Hizmetleri, Ekonomi/Maliyet, Çevre ve Kentsel Planlama olmak üzere 4 ana ve 23 alt kriterden oluşmaktadır. Bu kriterler TOPSİS yönteminin doğası gereği belirli ağırlıklar ile ağırlıklandırılmıştır. Alternatiflere ait bilgiler ve kriter ağırlıklarına göre yapılan hesaplamalar sonucu projeler için önem dereceleri belirlenerek sıralama yapılmıştır. Sonuç olarak en öncelikli yapılması gereken hat ile ilgili öneride bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Çok Kriterli Karar Verme, Raylı Sistemler, TOPSİS



Selection of Rail System Project with TOPSIS: A Case Study For Istanbul

Nihan Yücel
Istanbul Metropolitan
Municipality

Fulya Solmaz
Istanbul Metropolitan
Municipality

Semra Erpolat Taşabat
Mimar Sinan
Fine Arts University

Abstract

Railway systems are preferred to solve traffic problems and are becoming backbones of transportation in cities especially in metropolises where transportation demands are high. For a good transport network, new investments should be made to complement the existing rail system. The process of evaluating rail system investments that requires large funds is very significant for the efficient use of resources because the revision costs of rail system investments are higher than construction costs. Due to the limited financial resources and the limited number of qualified personnel to work during the construction phase of the project, it is not possible to make all investments at the same time. Therefore, priority evaluations of the most useful investments should be made. In this study, it will be suggested to choose the most suitable alternative by sorting according to the importance level for the 13 metro projects planned to be done with TOPSIS (Technique For Order Preference By Similarity To An Ideal Solution) which is one of the MCDM methods used in the evaluation of transportation investments. Alternative projects were prepared by Istanbul Metropolitan Municipality, feasibility studies were carried out and the approximate costs were calculated. Evaluation criteria were determined by reviewing the literature and 5 experts in the field of rail system. This study consists of 4 main and 23 sub-criteria: Passenger Services, Economy / Cost, Environment and Urban Planning. These criteria were weighted by weights due to the nature of the TOPSIS method. As a result of the calculations made according to the information of the alternatives and the criteria weights, importance rankings for the projects appeared and were sorted. As a result of the analysis, the findings were evaluated and several recommendations were made to determine the most appropriate project.

Keywords: MCDM, Railway Systems, TOPSIS

Giriş

Dünyada sanayi devriminin başlamasıyla köylerden kentlere göç başlamış ve kentlerin nüfusları hızla büyümüştür. Bu büyüme ile kentlerde ulaşım sorun haline gelmiştir. Çözüm için yüksek yolculuk kapasiteli raylı sistemler toplu ulaşımında kullanılmaya başlanmıştır. İlk raylı sistem uygulaması 1980'li yıllarda İngiltere'de yapılmıştır. Bu uygulamalar en güvenilir, ekonomik ve çevre dostu taşıma sistemleridir.

Dünyadaki raylı sistemlerin %30'u hızlı trenler, %28'i yük vagonları, %26'sı lokomotifler ve %16'sı metro ve hafif raylı sistemlerden oluşmaktadır. Metro ve hafif raylı sistemler kent içi ulaşımında diğerleri ise şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığında kullanılmaktadır.

Metronun en fazla kullanıldığı ülke Japonya'dır. 37,5 milyon nüfusu olan Tokyo metrosunun günlük yolcu sayısı ortalama 8,7 milyondur. İkinci sırada New York gelmektedir günlük yolcu sayısı 5,5 milyondur. Londra'da 3,2 milyon, Paris'de ise 4,1 milyon her gün kişi kent içi raylı sistemler ile yolculuk yapmaktadır. İstanbul için günlük ortalama yolculuk sayısı ise 2,7 milyon kişidir. Raylı ulaşım sistemlerinin kullanımı Tokyo'da %60, New York'ta %31, Londra'da %22, Paris'te %25 iken, bu oran İstanbul'da son yıllarda büyük bir atılım yapılarak %3.6'dan %18,7'ye yükselerek dikkate değer bir artış göstermiştir.

1990 yılında 7 milyon olan İstanbul nüfusu 2018 yılı Türkiye İstatistik Kurumu resmi rakamlarına göre 15.067.724 kişidir. Nüfus artışı ile birlikte araç sahipliği sayısı da doğru orantılı olarak artmıştır. 2018 Aralık ayı İstanbul'a kayıtlı araç sayısı 4.173.312 olarak açıklanmıştır (TÜİK, 2018). İstanbul'a kayıtlı olmayıp, şehirde bulunan araçları da düşündüğümüzde bu sayı katlanarak büyümektedir.

İstanbul genelinde yolculuk sayısının çok yüksek olması ancak ulaşım altyapısının yeteri kadar gelişmemesi nedeni ile ulaşım hizmet seviyesi düşük olmaktadır. İstanbul'daki yoğun yolculuk talebine cevap verecek tek çözüm raylı sistem ağlarının geliştirilmesi olarak görülmektedir.

Raylı sistem yatırımlarının büyük bütçeli yatırımlar olması nedeni ile yapılacak hatların ve projelerin önceliklendirilmesi çok önemlidir. İhtiyaçlar karşılanmaya çalışılırken kaynakların kısıtlı olduğu unutulmamalıdır. Bu nedenle projeler arasından en iyi ve en öncelikli olanı seçilmelidir.

Bu çalışmanın amacı, büyük kaynak gerektiren raylı sistem yatırımlarının çok iyi bir şekilde projelendirilmesini ve kentsel planlama, çevre gibi faktörleri de dikkatte alarak en doğru seçimin yapılmasına katkı sağlamaktır.

Çalışma geleneksel ulaşım yatırımı değerlendirme yöntemlerine alternatif olarak kullanılan Çok Kriterli Karar Verme (ÇKKV) yöntemlerinin kullanılması ile ekonomik değerlendirmelerin dışında nitel değerlendirme kriterlerinin de karar sürecine dâhil edilmesi ile en verimli proje seçimine yardımcı olacaktır. Public Purpose tarafından yapılan araştırmada ABD’de 1980’e kadar yapılan kent içi raylı sistem projelerinde yapım maliyetleri %46, işletme maliyetleri hesaplananın %78 üzerinde maliyetle gerçekleşmiştir. Yapılan yolculuk sayısı tahminleri ise %59’un altında gerçekleşmiştir (Public Purpose, 1999). Bu sonuç sadece mali analizler ile karar vermede yanlış projelerin seçildiğini açık bir şekilde göstermektedir.

Bu çalışmada, Ulaşım yatırımlarının değerlendirilmesinde ÇKKV yöntemlerinden TOPSIS ile İstanbul’da yapılması planlanan metro projeleri için önem düzeyine göre sıralama yapılarak en uygun alternatifin seçilmesi hususunda yol gösterecektir.

Raylı Sistem Proje Seçimi

Yöntem: Çok Kriterli Karar Verme

ÇKKV matematik, istatistik, yönetim, ekonomi gibi birden çok disiplinin bir araya gelerek karar vericiye birden fazla boyutta karar verme problemini değerlendirme imkânı sağlar. ÇKKV problemleri, birden fazla kriterin optimize edilerek çözümler içinden en iyi alternatifin seçildiği problemlerdir. ÇKKV problemlerin de karar verici için alternatiflerin incelenmesi, önem derecelerine göre sıralanması ve karar aşamasında alternatifler arasından en öncelikli olanının seçimi oldukça önemlidir (Jahanshahloo, G.R., Lotfi, F.H. ve Izadikhah, M., 2006, s.181).

ÇKKV problemleri, karar parametrelerine göre karar alternatiflerinin değerlendirilmesi sağlar. ÇKKV metotlarının tanımlanmasında aşağıdaki 3 madde dikkate alınır.

- 1) Konu ile ilgili değerlendirme kriterleri ve alternatifler belirlenir,
- 2) Kriterlerin önem dereceleri (ağırlıkları) belirlenir,

- 3) Alternatifler tüm kriterlere göre değerlendirilir ve sıralanır (Triantaphyllou ve diğ., 2000, s.6).

TOPSIS (Technique for Order Preference by Similarity to Ideal Solution)

Karar verme sürecinde kullanılan yöntemlerden biri olan TOPSIS, alternatifler arasında en iyi seçimi sağlayan bir tekniktir. TOPSIS, 1981 yılında Hwang ve Yoon tarafından geliştirilen ÇKKV yöntemlerinden biridir. TOPSIS kelimesi, İdeal Çözümle Benzerlik Sıralı Sipariş Tercihi Tekniği kelimelerinin baş harflerinden oluşur.

TOPSIS yöntemi, alternatifleri belirli kriterlere göre sıralamak için kullanılır. Bu yöntemin ilk adımı karar matrisinin oluşturulmasıdır. Daha sonra normalleştirilmiş karar matrisi elde edilir ve bu karar matrisi ağırlıklandırılır. İdeal çözüme ve negatif ideal çözüme olan mesafeler hesaplanır. Son olarak, her alternatifin göreceli puanları hesaplanır ve sıralanır. Bu aşamalar sırasıyla incelenirse (Dumanoğlu and Ergül, 2010, s.48);

- Adım 1. Karar Matrisinin oluşturulur.
- Adım 2. Normalize Matris hesaplanır.

$$\bar{X}_{ij} = \frac{X_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^n X_{ij}^2}} \quad (2.1)$$

Adım 3. Ağırlıklı Normalize Matris hesaplanır.

$$V_{ij} = \bar{X}_{ij} \times W_{ij} \quad (2.2)$$

- Adım 4. Maksimum ve minimum ideal nokta değerleri belirlenir.
- Adım 5. Maksimum ideal noktaya olan uzaklık aşağıdaki formülle hesaplanır.

$$S_i^+ = \left[\sum_{j=1}^m (V_{ij} - V_j^+)^2 \right]^{0.5} \quad (2.3)$$

- Adım 6. Minimum ideal noktaya olan uzaklık aşağıdaki formülle hesaplanır.

$$S_i^- = \left[\sum_{j=1}^m (V_{ij} - V_j^-)^2 \right]^{0.5} \quad (2.4)$$

- Adım 7. Her bir alternatifin göreceli sıralaması ve puanı aşağıdaki formül kullanılarak bulunur.

$$P_i = \frac{S_i^-}{S_i^+ + S_i^-} \quad (2.5)$$

Raylı sistem Proje Seçim Kriterleri ve Alternatifler: Literatür taramaları ve uzman görüşleri problemin çözümü için en uygun kriterler belirlenmiştir (Yücel, 2019). Tablo1. yolcu hizmetleri, çevre, ekonomi ve Maliyet, kentsel planlama olmak üzere dört ana kritere ayrılmıştır. Ana kriterler 23 alt ölçütten oluşmaktadır. Ayrıca, Tablo2.'de 13 demiryolu projesi verilmiştir.

Tablo 1. Raylı sistem proje seçim kriterleri

Kriterler	Alt Kriterler	Açıklama	
1	Yolcu Hizmetleri	Kapasite	Yolcu taşıma kapasitesi
2		Güvenlik	Hat ve yolculuk güvenliği
3		Konfor	Taşımacılık konforu
4		Seyahat Süresi	Hattın yolculuk süresi
5		Diğer Ulaşım İle Entegrasyon	Diğer ulaşım ağları ve mevcut raylı sistem ile entegrasyon
6		Hattın Uzatılma İmkânı /	Mevcut hatlar ile entegrasyon için yada bölgenin gelişme kapasitesine göre hattın uzatılması durumu
7		Güzergahın sürekliliği	
8		Erişilebilirlik (Ulaşılabilirlik)	Hatta erişim kolaylığı
9	Çevre	Yolculuk Talebi	Bölgenin yolculuk talebi
9		Görsel Etki	Projenin çevre ile adaptasyonu (Tarihi dokuya ve kent yapısına uygunluk)
10		Çevre ile uyum (Gürültü / Hava kirlilikleri)	Projenin çevrede yaratacağı ses, hava ve görsel kirlilikler
11		Arazi Kullanımı	Projenin yapılacağı alanın uygun olması, mevcut faydalı arazinin korunması
12	Ekonomi / Maliyet	Yapım (İnşaat)Maliyeti	Projenin inşaat maliyeti
13		Araç Maliyeti	Satın alınacak araç maliyeti
14		Operasyon (İşletme) Maliyeti	Hattın işletme Maliyeti
15		Yatırım Maliyetlerinin geri dönüş potansiyeli	Yatırım maliyetinin kaç yılda geri döneceğinin süresi
16		Bölge için katma değer yaratma imkânı	Bölgedeki arazi değerinin artması
17		Yolculuk maliyetlerinde azalma	Yolculuk maliyetlerinde kazanç
18		Kamulaştırma İhtiyacı	Kamulaştırma maliyetlerinin olması

19	Kentsel Planlama	Nüfus Yoğunluğu	Projenin yapılacağı bölgenin nüfusu
20		Nüfus Artışı	Bölgenin nüfusunun gelecekteki değişimi
21		Planlara Uygunluk	İmar-Kentsel dönüşüm ve ulaşım planlarına uygunluk
22		İstasyon Çevresinin gelecekteki değişimi	İmar planlarına göre yeni yapılacak toplu konut, üniversite vb. gibi yolculuk üretim alanları yapılması
23		Yolculuk üretim alanlarına yakınlık	Kamu binaları, sanayi, toplu konutlara yakınlık

Tablo 2. Raylı sistem proje alternatifleri

Hat Adı	Durak Sayısı	Hat Uzunluğu	Yaklaşık Maliyeti (TL)	Seyahat Süresi	Yolculuk Talebi
MAltunizade-Çamlıca Metro Hattı	4	3,6 km	611.540	12dk	8100
Mİstinye-İTÜ-Kağıthane Metro Hattı	10	12 km	4.500.000	23dk	35000
MKadıköy-Sultanbeyli Metro Hattı	8	19 km	7.600.000	28dk	70000
MKazlıçeşme-Söğütlüçeşme Metro Hattı 1.Aşama	13	20 km	6.971.000	7,5dk	70000
MSabiha Gökçen Havalimanı-Kurtköy Kavşağı Uzatma Hattı	4	6 km	2.120.000	8,5dk	
MSeyrantepe-Alibeyköy Metro Hattı	4	7 km	2.199.000	8,5dk	70000
MSultangazi-Arnautköy Metro Hattı	5	15 km	6.050.000	16dk	45000
MVezneciler-Sultangazi Metro Hattı	15	17,5 km	4.539.109	26,5dk	45000
M13Sarıgazi-Türkîş Blokları Metro Hattı	6	5,6 km	2.112.500	8dk	35000
M2Yenikapı-Sefaköy Metro Hattı Uzatması	11	14 km		21dk	70000
M3Kayaşehir-Fenertepe Metro Hattı Uzatması	3	3 km	2.340.000	10dk	70000
TEsenler-Davutpaşa Nostaljik Tramvay Hattı	9	2,2 km	2.950.000	20dk	3000
T5Eyüp-Bayrampaşa Bağlantı Hattı	6	3,1 km	2.950.000	20dk	25000

Uygulama

Raylı sistem proje seçimi için belirlenen kriterler uzmanlar tarafından puanlama yöntemi ile değerlendirilerek karar matrisi oluşturulmuştur

(Shih, Shyur, Lee, 2007, s.45). Kullanılan değerlendirme değerleri Tablo3. 'te verilmiştir.

Tablo 3. TOPSIS Karar matrisi kriterleri

Kriter Değerlendirme	Rakansal Değerler
En Önemsiz	0
Çok Önemsiz	1
Önemsiz	3
Ortalama	5
Önemli	7
Çok Önemli	9
En Önemli	10

Değerlendirme kriterlerine göre oluşturulan karar matrisi TOPSIS yöntemi adımları izlenerek hesaplanmış ve Tablo4. 'de yer alan sonuçlar elde edilmiştir. Ağırlık matrisinin elde edilmesi için eşit ağırlıklandırma yöntemi kullanılmıştır. En öncelikli proje A8, ikinci proje A10, üçüncü proje ise A4 olduğu görülmüştür.

Tablo 4. TOPSIS ile hesaplanmış proje sıralaması

Hat Adı	Hat Kodu	TOPSIS Sıralama
MAltunizade-Çamlıca Metro	A1	8
Mİstinye-İTÜ-Kağıthane Metro	A2	7
MKadıköy-Sultanceyli Metro	A3	10
MKazlıçeşme-Söğütlice Metro	A4	3
MSabiha Gökçen Havalimanı-Kurtköy Metro	A5	6
MSevrantepe-Aliceyköy Metro	A6	5
MSultangazi-Arnautköy Metro	A7	11
MVezneciler-Sultangazi Metro	A8	1
M13Sangazi-Türkîş cokları Metro	A9	4
M2Yenikapı-Sefaköy Metro	A10	2
M3Kayaşehir-Fenertepe Metro	A11	9
TEsenler-Davutpaşa Nostaljik Tram	A12	12
T5Eyüp-BayrampaşaTram	A13	13

Tartışma ve Sonuç

Sınırlı kaynakları en iyi şekilde kullanabilmek için projelerin verimliliği dikkate alınmalıdır. Yerel yönetimlerin bütçelerinin önemli bir kısmını harcadıkları demiryolu sistemi yatırımları etkin bir şekilde değerlendirilmelidir.

Bu çalışmada, TOPSIS projesinde kullanılan çeşitli ağırlıklandırma yöntemleri kullanılarak yapılması planlanan projelerin verimli bir şekilde seçilebileceği gösterilmiştir.

Kaynakça

- Triantaphyllou E. (2000). *Multi-criteria decision making methods, A comparative study*. Springer.
- Jahanshahloo, G.R., Lotfi, F.H. ve Izadikhah, M. (2006). Extension of the TOPSIS method for decision-making problems with fuzzy data. *Applied Mathematics and Computation*, 181, 1544-1551.
- Shih, H. , Shyur, H. , Lee, E. (2007). An extension of TOPSIS for group decision making. *Mathematical and Computer Modelling*, 45, 801-813.
- Hwang, C. L. and Yoon, K. (1981). *Multiple Attribute Decision Making: Methods and Application*, Springer, NewYork.
- Public Purpose. (1999).Erişim:20, Mart 2019 <http://www.publicpurpose.com/pp-infra.html>
- TÜİK. Erişim: 02.02.2018, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27648>
- Dumanoğlu, S. and Ergül, N. (2010). İMKB’de işlem gören teknoloji şirketlerinin mali performans ölçümü. *Mufad Journal*, 48.
- Yücel, N. (2019) *The selection of railway system projects with multi creteria decision making methods: A case study for Istanbul*. Mimar Sinan Fine Arts University, Istanbul



Kentsel Karar Alma Süreçlerinde Halk Katılımı ve Sosyal Adalet İlişkisinin Çözömlenmesi

Fatih Eren
Konya Teknik Üniversitesi
feren@ktun.edu.tr

Hilal Öztürk Tecim
Konya Teknik Üniversitesi
hilalozturk004@gmail.com

Öz

Günümüzde kentsel çalışmalar literatüründe sosyal adaleti sağlamanın ancak yerelde güçlü halk katılımına dayalı bir karar alma süreci ile mümkün olacağı çeşitli çalışmalar ile kabul görmüştür. Bu çalışma ise, kentsel planlama ve karar alma süreçlerine yurttaş katılımının sosyal adaletin tesis edilmesi ile olan ilişkisini anlamayı amaçlamıştır. Çalışma kapsamında sosyal adalet kavramı kentsel planlamada halk katılımı olgusu ile ilişkilendirilerek tartışılmıştır. Bu bağlamda İstanbul'da katılımcı planlama yaklaşımı ile gerçekleştirilmiş 5 kentsel dönüşüm projesi katılımlı ve adil planlama perspektifinden incelenmiş ve katılım düzeyleri Arnstein'in Katılım Merdiveni ölçek kabul edilerek değerlendirilmiş, projelerin sosyal adaleti tesis etme başarıları tartışılmıştır. Araştırmanın sonuçları, kentsel toplumlarda sosyal adaletin inşası noktasında yönetişimin önemine odaklanma ve sağlıklı bir sebep-sonuç ilişkisi kurma imkânı vermesi bakımından önem arz etmektedir. Araştırmaya konu olan İstanbul kentsel dönüşüm projeleri göstermiştir ki, katılım konusu her ne kadar kabul görmüş ve uygulanmaya çalışılan bir süreç olsa da henüz etkileşimli bir şekilde sürdürülememektedir. Adil ve katılımlı bir süreç gerek çıkar çatışmaları, gerek süreci uzatması nedenleri ile henüz işlerlik kazanamamıştır. Katılımsızlık mekânsal adaletsizliği getirmekte, sosyal adaletin tesisini zedelemektedir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Planlama, Karar Alma Süreci, Katılımcı Demokrasi, Halk Katılımı, Sosyal Adalet



Analysis of the Relationship between Public Participation and Social Justice in Urban Decision Making Processes

Fatih Eren
Konya Technical University

Hilal Öztürk Tecim
Konya Technical University

Abstract

Today, it has been accepted in the urban studies literature by various studies that social justice can only be achieved through a decision-making process based on strong local public participation. This study aimed to understand the relationship between citizen participation in urban planning and decision-making processes and the establishment of social justice. In this study, the concept of social justice is discussed in relation to the public participation phenomenon in urban planning. In this context, 5 urban transformation projects in Istanbul with participatory planning approach were examined from a participatory and fair planning perspective. Participation levels were assessed by accepting Arnstein's Ladder of Citizen Participation scale and the success of projects in establishing social justice was discussed.

The results of the study are important in terms of focusing on the importance of governance in the construction of social justice in urban societies and providing a healthy cause-effect relationship. Urban transformation projects have shown that although participation is an accepted and tried-to-implement process, it cannot yet be sustained interactively. A fair and participatory process has not yet become operational due to conflict of interest and prolongation of the process. Non-participation brings spatial injustice and damages the establishment of social justice.

Keywords: *Urban Planning, Decision-Making Process, Participatory Democracy, Public Participation, Social Justice*

Giriş

Günümüzde kentlerin yönetim ve planlanma biçimi küreselleşme süreci ile birlikte köklü bir değişim geçirmiştir. Küreselleşme, demokratik bir kent yönetimi ve planlamasının önüne bazen destekleyici bazense engelleyici bir unsur olarak çıkmaktadır. Küreselleşme rüzgârında yeni kentsel sistemler ortaya çıkmakta, kentler dönüşmekte ve bu kentlerde sosyal yapılar değişmektedir. Demokratik anlamda bu sürecin en belirgin sonucu, kentlerde yerelliğin yitirilmesi ve sosyo-kültürel konuların ihmal edilmesi olmaktadır.

“Katılımcı demokrasi”, yurttaşların irade oluşumuna ve kendilerinde etki oluşturan her kararın alınmasına faal biçimde katılması ve bu katılımın toplumun tüm kesimlerinde yüksek bir “adem-i merkezîyetçilik” ile gerçekleşmesidir. Katılımcı demokrasi, yerel toplulukların ihtiyaç ve beklentilerindeki benzerlik ve farklılıkların tespitinde, birlikte yaşama kültürünün ortaya çıkmasında ve sosyo-kültürel meselelerin mekâna yansıtılmasında bir araç olarak kullanılmaktadır. Bugün hemen her demokratik planlama sürecinde “Katılım” kavramı sıklıkla geçmekte, yerel ve merkezi yönetimler planlamada halk katılımını sağlamaya dönük çeşitli yöntem ve stratejiler izlemektedir.

Yerel taleplerin karşılanması, kent sakinlerinin kurumsal/yönetimsel işleyişe gönüllü olarak katkı sağlamaları sosyal adalet inşasının ilk ve temel adımlarından biridir. Günümüz kentlerinde sosyal adaletsizliğin varlığı artık kendisini açıkça hissettiren bir gerçeğe dönüşmüştür. “Toplumun değişik kesimlerinde hayat standardı, gelir düzeyi vb. birtakım ölçülerin fırsat eşitliği çerçevesinde dikkate alınmasıyla sosyal alanda sağlanan denge durumuna” sosyal adalet denmektedir. Bugün kentsel çalışmalar literatüründe sosyal adaleti sağlamanın ancak yerelde güçlü halk katılımına dayalı bir karar alma süreci ile mümkün olduğuna dair yaygın bir kanaat vardır. Bu kanaatin/tezin bilimsel geçerliliğinin derinlemesine sorgulanması bu araştırmanın özgün yönünü oluşturmaktadır.

Bu çalışma, kentsel planlama ve karar alma süreçlerine yurttaş katılımının sosyal adaletin tesisi ile olan ilişkisini anlamayı amaçlamaktadır. Çalışmada kentsel düzeyde sosyal adaleti sağlamanın koşulunun çok aktörlü ve katılımcı bir süreç izlemek olup olmadığı sorgulanmaktadır. Çalışma kapsamında sosyal adalet kavramı çok yönlü

olarak tanımlanmakta, kentsel planlamada halk katılımı olgusu ile ilişkilendirilerek tartışılmaktadır. Sosyal adalet ve kentsel karar alma süreçlerinde yurttaş katılımı ilişkisi, İstanbul'da katılımcı planlama yaklaşımı ile gerçekleştirilmiş 5 kentsel dönüşüm projesinin sosyal adalet perspektifinden incelenmesi ve Arnstein'in Katılım Merdiveni çerçevesinde değerlendirilmesi üzerinden ortaya çıkarılmıştır.

Çalışmanın amacına uygun seçilen kentsel dönüşüm uygulama örnekleri sosyal adalet perspektifinden incelenmiş ve sosyal adaleti tesis etme başarıları tartışılmıştır. Araştırma sonuçları, kentsel toplumlarda sosyal adaletin inşası noktasında doğru meselelere odaklanma ve sağlıklı bir sebepsonuç ilişkisi kurma imkânı vermesi bakımından önem arz etmektedir.

Kuramsal ve Kavramsal Çerçeve

Sosyal Adalet

Sosyal adalet, kavram olarak, *“toplumun değişik kesimlerinde hayat standardı, gelir düzeyi vb. birtakım ölçülerin fırsat eşitliği çerçevesinde dikkate alınmasıyla sosyal alanda sağlanan denge durumu”* olarak tanımlanmaktadır(TDK,2019).

Adalet, sınırları belirgin olmayan ve geniş kapsamlı bir kavram olsa da “sosyal” kavramı ile ilişkilendirilmiş adalet kavramının toplumun tümü veya bir kısmına yönelik olarak oluşan çıkarlara veya gelir adaletsizliğine ve bu farklılığın azaltılmasına yöneldiğini söylemek mümkündür (Okşar, 2009,s.106).

John Rawls'ın adalet konusunda özel bir yere sahip olan “bir adalet kuramı” eserinde bahsettiği adalet düşüncesine göre adil bir düzen kurmak ancak o toplumda yaşayan insanların özel durumlarının gözetilmesi ile olabilir. Birilerinin özgürlüğünün azalması, bir başkasının sağlayacağı karı artırıyorsa orada sosyal adaletten bahsedilememektedir (Rawls,1999,s.53).

Doğuda ve Batıda pek çok düşünür adalet konusunda benzer düşünceler geliştirmiştir. Buradan adaletin “küresel ortak bir iyi” olduğu sonucu çıkarılabilir. Adalet, insani ve vicdani olarak iyiye ve güzele götüren ve toplumu yukarıya taşıyan bir iyidir. Sosyal adalet ise iyinin tüm topluma yayılmasıdır.

Sosyal adalet dendiğinde, sadece ekonomik değer ve zenginliklerin devlet eliyle dağıtılması anlaşılmalıdır. Bunun yanında sosyal adalet,

insan hak ve özgürlüklerine bir güvencedir. Sosyal hayatın her alanında ve her döneminde bireylerin devletten, devletin bireylerden talep edebilecekleri haklar ve ilkeler sosyal adalete karşılık gelir. Bu yönüyle sosyal adalet, diğer bireylerin haklarının ihlal edilmemesi şartıyla bireysel bir özgürlüğü temel alan bir akım niteliğindeki liberal teoriye yakın bir anlayış olarak düşünülebilmektedir. (Balı'dan aktaran Çakır, 2019) Bu bağlamda sosyal adaletin amacı tamamen eşit bir komünist rejim yaratmak değil, toplumun dezavantajlı kesimlerinin de toplumsal hadiselerde avantajlara sahip olmasını sağlamaktır. Sosyal adalet, eşit değil adaletli bir toplum düzenini hedefler. Bu perspektiften bakıldığında sosyal adaletin toplumsal olarak hem süreç hem de amaç olduğu söylenebilir. Sosyal adaletin amacı, toplumdaki her birey için temel toplumsal ihtiyaçları karşılamak, toplumda eşit katılım sağlamaktır. David Miller 1994 yılında Britanya'da Sosyal Adalet Komisyonu tarafından yayınlanmış olan Sosyal Adalet Raporu'nda komisyon üyelerinin "sosyal adaleti tanımlamak için gerekli bileşenler" adıyla formüle ettiği dört sosyal adalet ilkesini geliştirerek teorisini inşa etmiştir. Miller temelde sosyal adaleti, yaşamdaki iyi (avantaj) ve kötü(dezavantaj) şeylerin toplumdaki bireyler arasında nasıl dağıtılması gerektiğinden hareketle açıklamaktadır. Miller'in (2005) inşa ettiği bu ilkeler; "Eşit Vatandaşlık, Sosyal Minimum, Fırsat Eşitliği ve Adil Dağıtım" olarak kategorize edilmiştir. Bu ilkeler arasında Sosyal Minimum İlkesi daha çok insanın yaşadığı çevreyi ve bu çevrede sahip olacağı minimum imkânları açıklamaktadır.

Sosyal Minimum, insan ihtiyaçlarını dikkate almayı gerektirir. Bu bağlamda her vatandaş temel ihtiyaçlarını yeteri kadar karşılayacak ve bugünün toplumunda onurlu ve güvenli bir yaşamı güvence altına alarak yaşamını sürdürmeyi sağlayacak kaynaklara erişebilmelidir.

Sosyal Minimum, yaşanan fiziksel çevre ile de ilgilidir. Miller'a göre herkes aşırı gürültü ve kirliliğe, önemli bir tehlike riskine maruz kalmadan temiz bir caddesi olan, park ve oyun alanlarına erişimi olan, alışveriş merkezleri ve boş zaman etkinliklerinin gerçekleştirildiği yerlere güvenli erişim sağlayan yeterli standarttaki bir çevrede yaşayabilmelidir. Çünkü fiziksel çevrenin sağlığını korunmasını ve iyileştirilmesini sağlamada minimumları taşıması gerekir.

"Sosyal Adalet ve Şehir" kitabında Harvey (2009,s.94), "...toplumsal adalet kavramımız "farklılıkların eritilmesini değil, baskı altında tutulmaksızın küme farklılıklarının yeniden üretiminin desteklenmesini ve bu farklılıklara saygı

gösterilmesini zorunlu kılar” demektedir. Adalet, çatışan taleplere çözüm üretmek üzere kurgulanmış bir ilke ya da ilkeler kümesi olarak tanımlanmaktadır.

Harvey’in düşüncesinde olduğu gibi sosyal adalet kavramı farklılıklara saygı duyulacağı ve değer olarak görüleceği bir kent sistemini tasavvur eder. Farklılıkların otorite tarafından tek bir kalıba sokulması hem adil olmayan hem de değerlerini kaybedecek bir kenti ortaya çıkaracaktır

Farklılıklara saygı duyulması ve değer olarak görülmesi günümüzde kazandırılmaya çalışılan yeni bir süreçmiş gibi görülse de aslına bakıldığında özellikle Anadolu ve İslam coğrafyasında hoşgörü ve insan sevgisi çerçevesinde bakıldığında oldukça eski kavramlardır. Adaletin özünü oluşturan “iyilik”, “hoşgörü”, “sorumluluk” kavramları medeniyetin özünde var olan kavramlardır. Sosyal adaletin sınırları, insan hayatının bütün yönlerini ve esaslarını kapsar. Sosyal adalette yalnızca iktisadi değerler değil, maddi ve manevi değerler de bulunmaktadır

Her ne kadar Anadolu medeniyetinin özünde sosyal adalet doğal olarak bulunmuş olsa da modernleşme ve kentlerin küreselleşmesi sürecinde adalet kaybolmuş, kentler maddi üretime odaklanırken toplumsal bu değer kaybedilmiştir. Toplumda yitirilen bu değer beraberinde toplumsal ve mekânsal çöküntü alanları oluşturmuş, fakirlik, suç, toplumsal ayrışma gibi yeni sorunları beraberinde getirmiştir. Bu sebeple sosyal adalet, sanayileşme sonrası tekrar gündeme gelen bir konu olmuştur.

Sosyal Adalet ve Şehir İlişkisi

Toplumsal bir olgu olan sosyal adalet, toplumu içinde barındıran, toplumun her türlü ihtiyacını karşılayan kentsel mekândan ayrı düşünülemez. Aristoteles’in ideasındaki “polis” adaleti tesis etmemizi sağlayan, adaletin anlama büründüğü bir şehir veya devlettir (Topakkaya, 2008). Bu açıdan Aristoteles’in polis diye adlandırdığı sistem, toplumdaki herkesin mutlu olduğu ya da olacağı, adaleti görünür kılacak ve adil bir toplumun vuku bulacağı ideal bir mekân olma özelliğine sahiptir. Aristoteles için insan ve şehir, el ve ayakların vücut ile olan ilişkisi gibidir. “*Nasıl bir el veya ayak vücuttan koparıldığı zaman o organın vücut bütünlüğü bağlamında fonksiyonunu*

kaybederse aynı şekilde insanın “polisten” koparılması o kişinin adaleti kaybedeceği anlamına gelmektedir” (Çebi’den aktaran Çakır, 2019).

Sosyal anlamda adil bir sistemin kurulacağı yer, kentsel mekândır. Bu anlamda kentin de yalnızca binalardan oluşan bir toprak parçası değil insan ile beraber yaşayan bir organizma olduğu söylenebilir. Osmanlı Şehri kitabında Cansever (2010), “Eflatun; insanın en büyük erdemi şehir kurmak erdemidir” demesinden bahseder.

Bu bağlamda sosyal adaletin bileşenlerinden biri de mekânsal yani kentsel adaleti sağlamaktır. Çünkü mekânda adil olmayan uygulamalar toplumu ve yaşam tarzını direkt olarak etkileyebilmektedir. Kentsel topraklar vatandaşların eşit düzeyde hak sahibi olduğu alanlardır. Fakat bu eşit düzeyde hak sahibi olmak aynı standartlarda aynı yapılarda yaşamı gerektirmez. Kentlerdeki aynışma, tüm kentsel alanlarda aynı plan kararlarını hayata geçirmek, o bölgenin özgün, sosyo-kültürel, ekonomik, çevresel ve mimari varlığını yok saymak bölge halkının özgün değerlerine haksızlık ve sosyal anlamda adaletsizliktir.

Modern kent olgusunun özünde birçok yaşam tarzını, birçok kültürü, farklı statüden bireyleri, farklı din ve ideolojiye mensup bireyleri barındırdığını ifade eden Keser (2008, aktaran Çakır, 2019), etnik toplulukların bazı mahallelerde kendilerine özgü mekânlar yarattığını ifade etmektedir. Bu bağlamda her bir kentin hatta her bir mahallenin kendine has dokusunun ve yerelliğinin olduğunu söylemek mümkündür. Adil bir kent yaşamı ve adil bir planlama anlayışından bahsedebilmek için yerelliği yok saymayan tasarımlar gerekmektedir. Kentin tüm bireylerini birbirine benzeyen mahallelerde ve konutlarda yaşatmak adil olmaktan ziyade aynı zamanda yerele özgü tüm değerleri yok saymaktır.

Türkiye’nin sahip olduğu tarihsel geçmişe bakıldığında, Osmanlı şehirlerinde çoğu faaliyetin vakıflar tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. “...Velhasıl, Osmanlıda şehir merkezinin oluşumu, yönetimi altyapı ve sosyal donanımı, halkın şehri inşa etme yaklaşımı

vakıflar eliyle gerçekleştiriliyordu. Vakıflar da halk teşekkülleri, padişahın emrinde değil.”(Cansever, 2010). Bu anlatımdan da çıkarılacağı gibi halkın kendi içinden oluşmuş yerel idarelerin karar mekanizması olarak yer alması yerelliği arttırdığı ölçüde alınan kararların adaletsiz olmasında da koruyucu olmaktadır. Merkezi idarelerce uygulanmaya çalışılan sistemler yeteri kadar halka ulaşmamakta ve yerelliği yitiren standartlar nedeni ile sosyal değerlerin yitirilmesi ile sonuçlanabilmektedir. Yerelliği

önceleyen bu sistemin bugün yine yerel yönetimler ile onlara bağlı kent konseyleri tarafından sürdürülebileceğini söylemek doğru olacaktır. Bu sayede alınan herhangi bir kararda daha yerel ve adil olunabileceği söylenebilir.

Her ne kadar sosyal adalet kavramı literatüre yeni girmiş veya yeni uygulamalarla hayata geçirilmesi amaçlanan bir olgu olarak karşımıza çıksa da özellikle Türkiye'nin kültürel ve tarihi kodlarında adil ve halkın katılımını önceleyen bir yaşam şekli olduğu görülmektedir.

Farabi, medeniyet ve şehri inşa eden adaleti, tüm insanlığı mutluluğa götüren ortak bir değer olarak görür. Temel bir erdem olan adalet, öncelikle şehir halkının ortak olduğu, iyi şeylerin paylaşılmasında ve bunların korunmasında gerçekleşir. Ahlaki ve güzel huylar ve çıkar buluştuğunda haz oluşur. Bu açıdan sevgi ve iyilik üzerine kurulmuş devletin idamesi adalet erdemi sayesinde olacaktır. Şehrin kısımları ve kısımlarının dereceleri, sevgi ve adalet bağıyla birbiriyle birleştirilir, bağlanır ve adaletle korunur. Bu sebeple adalet, erdemli şehrin temeli ve ilkesidir (Farabi, 2017, s.20).

Katılım

Katılım kavramı en yalın ifadesi ile "katılma işi, iştirak" olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2019). Katılım olgusu zaten kendiliğinden toplumsal olmakla beraber demokrasi ile de birebir ilişkili bir kavramdır. Katılımcı demokrasi, kavram olarak eski olsa da günümüzde tüm planlama yaklaşımlarında kullanılır. Katılımın henüz tam bir katılımcı demokrasinin içeriğini taşıyamadığını ancak bunun yaşanan bir süreç olduğunu, süreçte öğrenildiği ve bu sürecin halen devam ettiği görülmektedir. Gelişen sistemler, hızla büyüyen kentler ve bu kentlerin hızla değişen sosyal yapıları yerel kalkınmanın toplumsal boyutu konusunda da politikalara ihtiyaç doğurmuştur. Sosyal adaletin sağlanmasını da esas alacak bir sosyal kalkınma modeli kentsel kalkınmanın sürdürülebilirliğini sağlayacak tamamlayıcı bir politika olacaktır.

Katılımcı demokrasi, kentte yaşayan halkın kendilerinde etki oluşturan her kararın alınmasına, aktif bir biçimde katılması ve bu katılımın toplumun tüm kesimlerinde yüksek bir "adem-i merkezîyetçilik" ile gerçekleşmesidir (Turan, vd., 2013,s.244).

Katılım olgusunun planlama literatürüne girişi, Habitat II-Kent Zirvesi'nde tanımlanması ve planlama için bir ilke haline gelmesiyle başlamıştır. 1996 yılında İstanbul'da Habitat II Kent Zirvesi'nde önceki uygulamalarında elde edilen deneyimlerle oluşturulan çözüm önerileri merkezin değil, yerelin yetki ve sorumlulukları üzerinden yapılmıştır. Zirvenin sonuç belgesi olarak İstanbul Bildirgesi yayınlanmış, bu belgelerde yerel yönetim ve sivil toplum kuruluşları işbirliği ve ortaklığını tekrar gündeme getirmiş ve yerel yönetişim, sürdürülebilir kalkınma için yeni bir yönetim etiği olarak vurgulanmıştır (Toksöz, 2004,s.2).

Planlamaya halkın da katılımı olgusunu "iletişimsel planlama" adı altında inceleyen Feinstein (2009)'a göre, demokratik katılım açısından bir karardan etkilenebilecek kişileri dışlayan herhangi bir müzakereler adil değildir.

Kentlerin temel varoluş nedenlerinden biri de o kentin kullanıcılarının her türlü istek ve ihtiyaçlarını uzun vadede karşılayabilmesidir. Bu ihtiyaçların demokratik dolayısı ile adil bir sistem içerisinde gerçekleşebilmesi özellikle yerel ölçekte alınacak sağlıklı ve sürdürülebilir planlama ve tasarım kararlarıyla mümkündür. Bu bağlamda, sadece ilgili meslek insanlarına değil, birçok farklı kişi ve kuruma da büyük görevler düşmektedir (Deniz, 2017, s. 144). Tekeli (2001 akt. Deniz, 2017, s.146) ise, insan haklarının bir parçası olarak toplumdaki bireyler ile diğer aktörlerin tasarım ve planlama sürecini etkileşimli bir şekilde ele almalarının gerekliliğini vurgulamıştır. Bu da yine toplumun ihtiyaçlarına daha iyi cevap verilebilmesi ve alınan kararların sağlıklı ve adil oluşu ile bire bir ilgilidir.

Katılımcılarının görüşü alınmadan planlanan kentsel alanlarda, yapılı çevrenin kötü tasarımı ve bakımsızlığı o mekânlarda duyulan güvensizlik hissini arttırır ve insanları sokaklardan uzak tutarak kamusal yasama katılıma engel oluşturabilir. Bu durumda, iyi tasarlanmamış kamusal alanlar, insanların fırsatlara erişimini sınırlamakla kalmaz, aynı zamanda kentin yaşanabilirliğini ve sürdürülebilir kalkınmasını da etkiler (Deniz, 2017, s. 143). Kent için alınmış kararlar her ne kadar bilinçli, yüksek maddi yatırımlarla yapılmış ve ne kadar modern görüntüye sahip olursa olsun, bölgede yaşayan ve birebir etkilenen kişilerin sürece katılmadığı uygulamalar başarılı olmamakla birlikte üretilen mekânların zamanla toplumsal ayrışmalar, mekândan ayrılma gibi sonuçları olabilir bu durum aynı zamanda yöneticilere olan güveni de zedelemektedir.

“Kentsel ve çevresel tasarım disiplinler arası çalışma gerektiren karmaşık bir süreçtir. Bu sebeple, tasarımcılar ile kullanıcılar ve karar vericiler de dâhil olmak üzere tüm aktörlerin bir araya geldiği sağlıklı bir etkileşimi gerektirmektedir. Yaşanabilir ve sürdürülebilir kentler ve kentsel mekânlar tasarlanabilmesi için kullanıcı katılımı ve sosyal destek sağlanarak, kullanıcı ihtiyaçlarına yanıt veren, erişilebilir ve katılımcı çözüm önerileri geliştirmek sosyal bağlılığı oluşturmak ve sürdürmek açısından büyük önem taşımaktadır” (Deniz, 2017,s.147).

Katılım ve Sosyal Adalet İlişkisi

“Farabi’ye göre, ideal şehir, insanların mutluluğa ulaşmak için birlikte çalıştıkları yer olarak tasvir edilir. En iyi millet, milleti oluşturan tüm şehirlerin mutluluk için çabaladıkları milledir. Sonuç olarak da gelecekte kurulmak istenen ve kendi zamanında devasa gerçekliğinin bir parçası olmayan evrensel ideal devlet, mutluluğu gerçekleştirmek için tüm milletlerin birlikte çalıştığı bir devlet olarak tasvir edilir”(Steris, 2015).

İnsanları mutluluğa ve iyiliğe götürecek olan adil bir kent tasavvurunun önceliği toplumun dahil oluşudur. Bu bağlamda Farabi’nin ideal olarak tanımladığı şehirde insanların mutluluk hedeflerinin şartlarından biri adalettir. Bir toplumun mutlu veya refah olabilmesi adil bir yönetim ve toplumsal işleyiş ile sağlanabilir. İnsanlığın birlikte yaşama çabası adaleti sağlayacak etmendir. Bu durum en yerelde kentsel kararların ortaklaşa alınması ile ilişkilendirilebilir.

David Harvey’e göre sosyal adalet, çatışan istek ve talepleri çözüme kavuşturmak amacı ile uygulanan ilke ya da ilkeler yumağıdır., işbirliği ile kişisel çıkarları toplumsal faydaya dönüştürürken ortaya çıkan farklı taleplerin çözüme kavuşturulması noktasında adil ilkelerin uygulanmasıyla bu taleplerin çözüleceğine inanmaktadır. Ona göre bu çatışan istek ve taleplerin tartışmaya açılması ise farklı bir bağlamda gerçekleştirilebilir (Harvey’den aktaran Çakır,2019,s.43). David Harvey’in düşüncesindeki gibi çatışan taleplerin çözümü olarak bakıldığında çözüm için önemli olan birlikte iş yapma ve ihtiyaçları paylaşma süreçleri, sosyal adaleti sağlama anlamında halk katılımının olduğunu desteklemektedir.

Kentsel adalet ve iletişimsel planlama ile ilgili çalışmalarında Fainstein adil kentin inşasını 3 başlık altında incelemektedir. Bunlar; eşitlik, farklılık ve demokrasidir. Fainstein bu başlıkları açıklarken farklılık ile ilgili

olarak, çeşitli nedenlerle dışlanmış ve ayrımcılığa maruz kalmış kesimin kamu tarafından desteklenmesi gerekliliğinden bahseder. Benzer şekilde eşitliği açıklarken de her birey için konut ve sağlıklı çevre gerekliliğinden bahseder. Demokrasi başlığında ise adaletin yalnızca çıktılara değil, aynı zamanda sürece dahil edilmesine de değinildiği takdirde, iletişimsel bakış açısını da içerir. Bununla birlikte, adalet katılımdan fazlasını gerektirir, ancak en azından asgari düzeyde katımlı bir planlama anlayışı geliştirilmelidir.

Hem iletişimsel hem de adil şehir modelleri, modern, kapitalist ekonomilerdeki güç ve kaynakların eşitsiz dağılımına karşı koyar ve dolayısıyla ütöpiktir. Her ikisi de, mekânsal planlama konusundaki tartışmayı yeniden düzenleme girişimlerini temsil eder; bu nedenle, zayıf temsil edilen grupların, özellikle düşük gelirli azınlıkların, toprağa ve yapılı çevrenin kullanılmasına yönelik kullanımlardan daha fazla yararlanmaları sağlanır (Fainstein,2009,s.6).

Yardımlaşmanın olmadığı, insanların birbirinin sorunları ile ilgilenmediği bir dünyada planlamanın sadece fiziki mekânlar tasarlayarak bunları da zengin fakir gelir düzeyine göre geliştirmesi, temsili bir katılım süreci ile aldığı yanlış kararları meşrulaştırmaya çalışması sürdürülebilir ve adil bir toplum düşüncesinden oldukça uzaktır.

Tartışmalı demokrasi ve sosyal adalet teorileri için ölçek önemli bir problemdir. Demokratik katılım açısından, bir karardan etkilenen kişileri dışlayan herhangi bir müzakere adil değildir. Ancak, telekomünikasyon ve bilgi teknolojisi tarafından sunulan potansiyel ile bile, etkilenen herkesin pratikte dahil edilmesi, karar vermeyi imkansız şekilde sıkıcı veya basit bir şekilde inkar edilemez kılar (Fainstein,2009,s.11). bu bağlamda alınacak kentsel kararların yerel oluşuna ve sınırların daraltılarak merkezden değil, yerelden merkeze doğru aktarılabilmesi daha adil olacaktır. Türkiye ölçeğinde konuya değinildiğinde her ne kadar yerel yönetimler karar alma süreçlerinde etkili olsalar da alınan kararlara halkın etkin katılımı yetersiz kalmaktadır.

Halka yönelik gerçekleştirilen kamu politikaları, toplumu saran bir adalet anlayışı ile doğrudan bağlantılı olmalıdır ve devletin rolü çoğunlukla doğrudan müdahale etmek yerine bilgilendirmek ve desteklemek olacaktır (Miller,2005,s20). Türkiye'nin medeniyet geçmişine bakıldığında yine sosyal adaletin en belirgin özelliği olan halk iştirakinin daha baskın olduğunu görürüz.

Katılım düzeyinin kaliteli olmasında önemli bir etken de plan ve projelerden etkilenecek olan halkın kanun ve yönetmelikleri anlama düzeyleridir. Bu açıdan kanunların, yönetmeliklerin ve projelerin halkın her kesiminin anlayacağı bir dile sahip olması gerekmektedir.

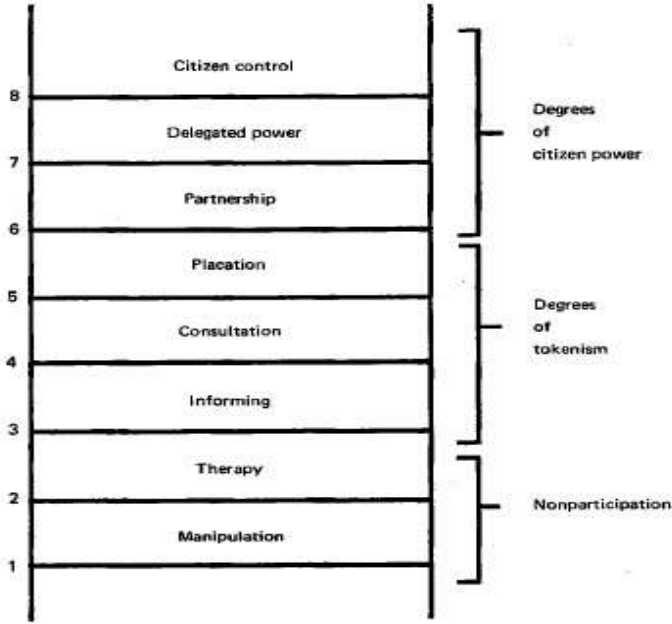
Sosyal adaletin ulaşılmak istenen amaç olduğu ve doğruluğu varsayılır; bunun için tartışmaya gerek görülmez. Sosyal adalet nasıl ki toplumun ve yaşadığı mekânın düzeni, huzuru ve refahı için gerekli bir erdem ise halk katılımı da bu gerekliliğin en önemli kriterlerinden biridir ve birbirlerinden ayrı düşünülemez. Her ikisinin de varlığı bir diğerinin varlığını desteklemektedir. Bu bağlamda katılımın derecesi ve kalitesi arttıkça adil kentin de kalitesi artacaktır.

Arnstein'in Katılım Merdiveni

Çalışmanın amacı kentsel karar alma süreçlerinde halk katılımı ve sosyal adaletin ilişkisini çözümlenektir. Bu ilişkinin varlığı her ne kadar vatandaşlık bilinci ve ahlaki önceliklerimizin vereceği karar ile var olarak kabul edilse de ilişkinin çözümlenebilmesi için ve bilimsel olarak adlandırılabilmesi için bir derecelendirme veya ölçek kullanılması gerekmektedir.

Kentlerde alınan kararlara veya vatandaş katılımının olduğu herhangi bir sürecin katılım düzeylerinin ölçülmesine yönelik bir çok ölçek geliştirilmiştir. Bu çalışmada seçilen Arnstein Katılım Merdiveni kentsel süreçlere halk katılımını derecelendiren bir ölçektir.

“Planlama ve tasarım süreçlerine katılım olgusunun tartışılmaya başlandığı dönemde yayınlanmış olan “A Ladder of Citizen Participation” isimli çalışmasında Arnstein (1969) vatandaş katılımını, özellikle ekonomik ve politik olarak dezavantajlı grupların gelecekte söz sahibi olmasını amaçlayan bir güç dağılımı olarak tanımlamakta ve farklı katılım düzeylerini 8 basamakta tanımlamaktadır”. Bu basamaklar katılım düzeyini düşükten yükseğe doğru sıralayacak şekilde aşağıdan yukarıya şöyle sıralanmaktadır: “manipülasyon, terapi, bilgilendirme, danışma, yatıştırma, ortaklık, yetki verme ve vatandaş kontrolü”. İlk iki basamak “katılımsızlık”, sonraki üç basamak “sembolik/yapmacık katılım”, son üç basamak ise “halkın/vatandaşın gücü” olarak gruplanmıştır (Akyol, 2014,s.21).



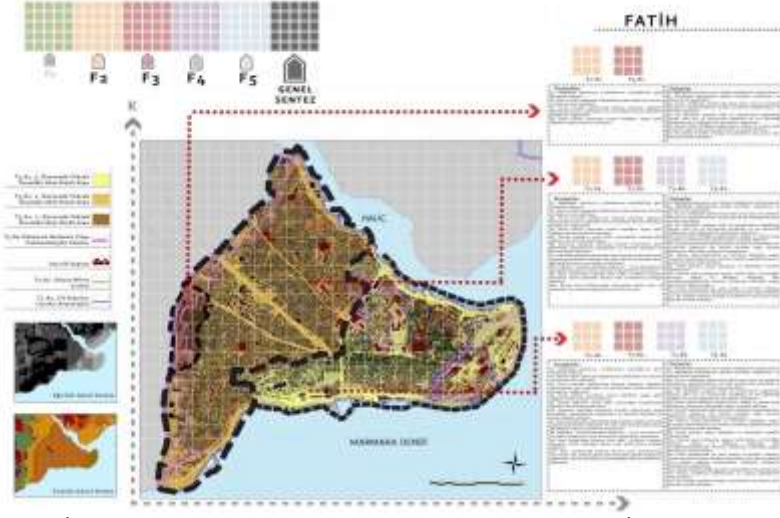
Şekil 1: Arnstein'in Katılım Merdiveni (Arnstein, Sherry R. (1969) 'A Ladder Of Citizen Participation', Journal of the American Planning, 1969)

Arnstein'in Katılım Merdiveni'nde gerçek anlamda katılım son üç basamakta gerçekleştirilir. Önceki bölümlerde bahsedilen ideal katılım, ideal sosyal adaletin olabilmesi için uygulanması gereken basamaklardır.

Saha Araştırması: İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri

Bu bölümde İstanbul'da hayata geçirilmiş beş kentsel dönüşüm projesi, sosyal adalet perspektifinden incelenmiş ve Arnstein'in Katılım Merdiveni doğrultusunda değerlendirilmiştir. Bu kapsamda ilk incelenen proje "**İstanbul Kentsel Dönüşüm Master Planı Fatih Pilot İlçe Master Planı**"dır. Proje dokümanları incelendiğinde görülmektedir ki proje katılıma ve yerel kimliğe atıfta bulunuyor olsa da projenin izlediği "strateji" ve gerçekleştirdiği "eylemler" katılım düzeyinin "bilgilendirme" ve "bilinç kazandırma" düzeyinde kalmıştır. Planın strateji ve eylemlerinde halkın bire bir planlama sürecine katılımı söz konusu değildir. Toplumsal ve mekânsal sağıklaştırma, afete dayanıklı yaşam alanları ve yerele özgü tasarımlar sunmayı hedefleyen proje

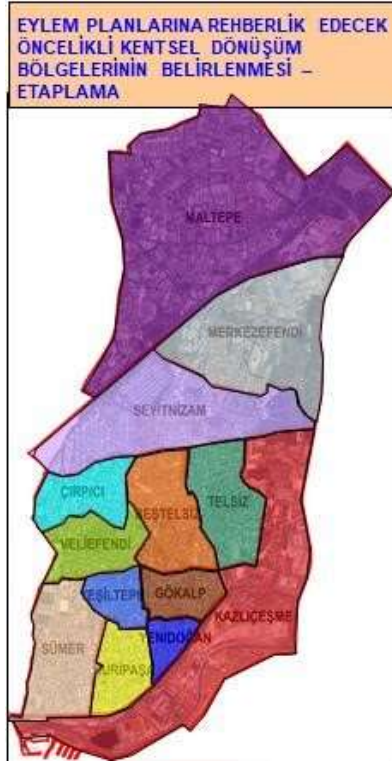
sürecinde halkın karar verme mekanizmasına dahil edilmeyişi, proje hedeflerinin başarısını olumsuz etkilemiştir.



Şekil 2:İstanbul Kentsel Dönüşüm Master Planı Fatih Pilot İlçe Master Planı
(Kaynak:İBB)

Bir diğer kentsel dönüşüm projesi olan “İstanbul Metropolitan Alanı İçinde Zeytinburnu İlçesi Öncelikli Olmak Üzere İlçeler Bazında Yeni Yerleşmeler İçin Gerekli Alan Tespiti ve Projeler Geliştirilmesi ve Uygulama Modellerinin Sunulmaya Hazır Hale Getirilmesi Projesi”

verileri incelenmiştir. Proje kapsamında Zeytinburnu İlçesi'nin her mahallesi için ayrıntılı analizler yapılmış, kentsel dönüşüm yol haritası planlanmıştır. Dönüşüm sonrası yeni yerleşim alanları dahi planlanmıştır. Projenin tasarım ilkeleri; yaşam kalitesinin artırılması, geleneksel mahalle dokusuna yönelik düzenlemelerin yapılması, etkin sosyal çevrenin oluşturulması, farklı kullanıcı tiplerine cevap verecek esnek konut tiplerinin sağlanması şeklindedir. Bu modeller her ne kadar yaşam kalitesini artırıcı ve sosyal adaleti sağlamaya yönelik stratejiler olsa da yine halkın bu sürecin nerede olduğuna değinilmemiştir. Katılım ile ilgili olarak değinilen nokta, katılımcıların yeni yerleşim yerlerine transferinde sunulacak seçenekleri görüşmeleridir. Bu şekilde sağlanan bir katılım düzeyi Arnstein'in merdiveninde “göstermelik katılım” sınıflandırması içinde kalmaktadır.



Şekil 3:İstanbul Metropoliten Alanı İçinde Zeytinburnu İlçesi Öncelikli Olmak Üzere İlçeler Bazında Yeni Yerleşmeler İçin Gerekli Alan Tespiti Ve Projeler Geliştirilmesi Ve Uygulama Modellerinin Sunulmaya Hazır Hale Getirilmesi Projesi(Kaynak:İBB, 2003)

“Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi”nin dokümanları incelendiğinde ise köhnemiş ve kentsel yaşam kalitesinin düşük olduğu Kartal bölgesi için yeni bir kentsel tasarım projesi çizilmiş, planlamalar yapılmış; park, kamu alanları, ticaret alanları belirlenmiş, maliyet hesaplamaları yapılmıştır. Fakat projede halkın karar alma sürecine dahil olup olmadığı veya proje hazırlık aşamasında yapılacak bu yeni alan ile ilgili fikirlerin katılımlı bir ortamda alınıp alınmadığına dair bir bilgiye rastlanmamıştır. Bununla beraber halkın bu yeni planlamadan memnun olup olmadığı da belirtilmemiştir. Bu açıdan bakıldığında proje, Arnstein’in merdivenine göre “katılımsızlık” sınıfında kalmaktadır.



Şekil 4:Kartal Kentsel dönüşüm projesi pilot bölge (Kaynak:İBB)



Şekil 5:Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi alan görselleri (Kaynak:İBB)



Şekil 6:Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi yeni kullanım alanları (Kaynak:İBB)

Mahalle bazında kentsel dönüşüm örneklerinden Kadıköy ilçesine bağlı “Küçükbakkalköy Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi”nde proje çalışma grubu Büyükşehir Belediyesi, İlçe Belediye ve üniversite yetkililerinden oluşmaktadır. Çalışma grubu yol haritalarını belirlemek amacı ve katılımcı bir süreci takip etmek amacıyla “halkın bilgilendirilmesi ve ikna edilmesi için bölgede bir yer belirlenerek düzenli toplantıların yapılması, bu konuyla ilgili olarak Büyükşehir Belediyesi yetkilileri “Mahalle İrtibat Bürolarının”, “Toplum merkezlerinin” kurulmasının etkili olacağı yönünde karar almışlardır.”

Proje dokümanları incelendiğinde, muhtar, ihtiyar heyeti ve diğer mahalle sakinlerinin bulunduğu küçük bir grup ile bölgenin temel sorunları görüşülmüştür. Bunun yanı sıra katılımlı ve kapsamlı bir planlama hedefi ile toplumu etkileme potansiyeli olan ve mahallede bulunan STK’lar tespit edilip görüşme amaçlanmış fakat çeşitli sebeplerle görüşmeler yapılamamıştır. Yerel aktörlerin kentsel dönüşüm süreçlerine entegrasyonunun sağlanabilmesi olumlu bir adımdır. Elde edilen

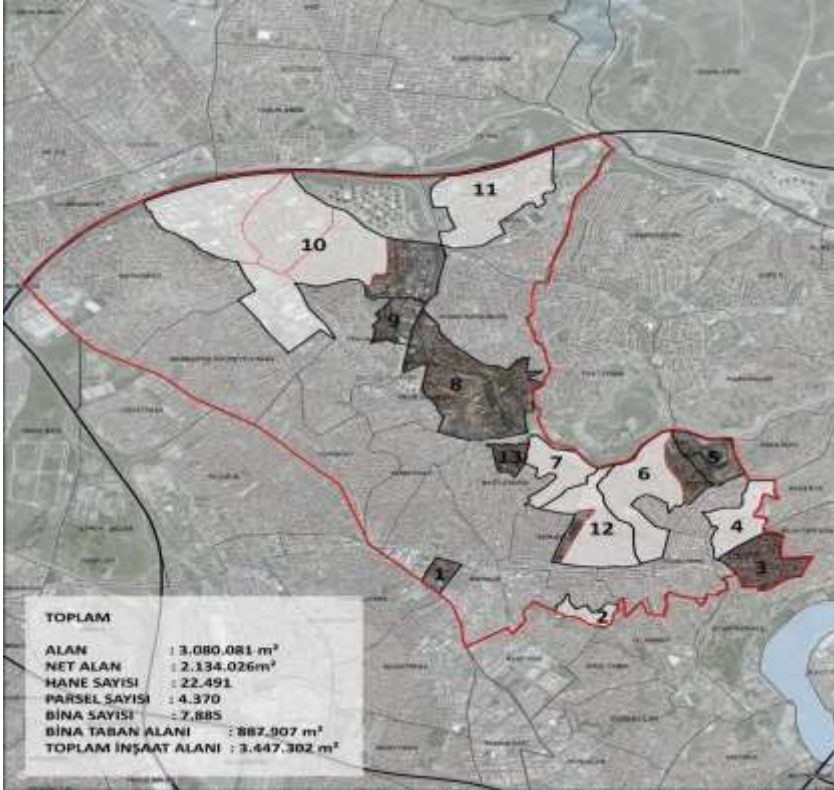
sonuçlara göre yerel halk ile kapsamlı görüşmeler sağlanabilmiş ve sonuç olarak kullanıcıların bir kısmının mahallesini terk etmek yerine düşük rant elde etmeyi kabul etmişlerdir. Görülmektedir ki halkın katılımı ve yerel idarenin desteklemesi ile adil bir sürecin işlenmesi zaman, daha fazla eleman gerektirse de imkânsız değildir. Örnek projede halk planlamaya direkt dahil olmasa da süreci şekillendirmede rol almıştır. Yapılan görüşmeler sorunların yerel halk tarafından anlatılıp otoriteler tarafından çözüm üretilmeye çalışılması aranılan sosyal adaleti sağlayacak olan karar alma süreçlerini doğurmaktadır. Bununla beraber halkın projeleri anlaması, kabullenmesi ve şekillendirebilmesi, “yerinden etme”, “soylulaştırma” gibi tehlikeleri minimuma indirecektir.



Şekil 7: Küçükbakkalköy Kentsel Dönüşüm Projesi (Kaynak: YTÜ,İBB, 2006)

Afet riskli alanların dönüşümüne yönelik yapılan “Gaziosmanpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi”nin doküman incelemesinde, Gaziosmanpaşa’ya bağlı riskli alan ilan edilen 13 bölgeye 4 adet “Kentsel

Dönüşüm Bürosu” kurulduğu görülmüştür. Bu bürolarda halk ile görüşmelerin sağlanabilmesi için davet mektupları dağıtılmış ve uzlaşma görüşmeleri başlamıştır. Her ne kadar bu uygulama katılım açısından adil ve olumlu bir adım olarak görülse de yurttaşların zaten yapılmış ve planlanmış bir projenin uzlaşma aşamasında sürece dâhil olması kararların yeterince sağlıklı olmamasına neden olmaktadır. Yurttaşlar bu süreçte konutlarını devretmeye ikna edilmeye çalışılmakta, plan ve projeler istek ve beklentilerine göre şekillenmemektedir. Bu tarz bir katılım yurttaşların da, yürütücülerin de rant odaklı karar vermelerine neden olmaktadır. Sosyal adalet perspektifinden bakıldığında katılımın olması, yaşam kalitesinin artırılmasının hedeflenmesi olumlu adımlar olsa da sonraki süreçlerde yeni oluşan bu yeni yer sosyal ve mekânsal olarak adaletsiz sonuçlar doğurabilir.



Şekil 8:Gaziosmanpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi(Kaynak:KEYM, 2014)

Değerlendirme

Sosyal bir hakkın ifasında organizatör konumunda olan devletin, aracı kurumlar vasıtası ile bugüne kadar yaptığı projelerden ilk akla geleni kuşkusuz kentsel dönüşüm projeleridir. Kentsel dönüşüm, halihazırda kentte problem olarak vuku bulmuş sorunların çözümüne olanak sağlayan ve değişime uğrayan bir bölge ya da coğrafyanın ekonomik, fiziki, sosyal ve çevre koşullarına kalıcı bir çözüm üretmeyi amaçlayan kapsamlı vizyon ve eylemler bütünü olarak tanımlanmaktadır (Thomas'tan aktaran Çakır, 2019,s.3).

Küreselleşme süreci tüm ülkeleri etkisi altına alarak yalnızca şehirlerin ekonomik yapılarını değil, toplumdaki gelir ve meslek düzeylerini değiştirmiş, göçmenler, ırk ve cinsiyet ayrımcılığı da bu süreçte artmıştır. Türkiye'de özellikle 1980 sonrası kentsel mekân küreselleşme sürecinden etkilenmeye başlamıştır. Devlet, TOKİ ve Arsa Ofisi eliyle konut ve arsa üretimine, ulaşım ve altyapı yatırımları ile sermaye birikimine doğrudan katkı sağlarken, kamu harcamalarının ve devlet müdahalesinin bu değişen öncelikleri toplumda hem yeni bir bölünme ve güç dengesi kurmuş, hem de kentsel mekânın metalaştığı ve konut sahipliğinin önemli bir yatırım aracı haline geldiği bir dönem başlamıştır. Bu süreçte kentler mekân da metalaşmış, düşük gelir gruplarının ödeme gücüne göre mekânlara erişimlerinde ciddi eşitsizlikler üretmeye başlamıştır. Kamusal alanlara, hizmetlere, konuta erişemeyen gruplar açısından sosyal dışlanma sorunu ortaya çıkmıştır (Duman ve Coşkun, 2015, s.41).

1980'ler sonrası on yılda kentler hızlı bir yeniden yapılanma sürecine girmişlerdir. Özel sektör ve kamu ortaklığında bir çok kentsel yenileme ve gayrimenkul geliştirme projeleri yapılmış ve bu projeler özellikle rant makasının yüksek olduğu gecekondu bölgeleri ve sosyal konut alanlarından yer seçmişlerdir.1990'lara gelindiğinde çok farklı isimlerle kentsel dönüşüm uygulamaları kent merkezinin canlandırılması, sönükleşen mahalle kültürünün geri getirilmesi, tarihi dokuların yeniden canlandırılması gibi farklı gerekçelerle yaygınlaştırılmıştır. Ancak bu dönemde uygulanan projeler devlet eliyle yapılan ve kapsamlı dönüşümler değildir. Kimi zaman yerel yönetimler kent planını yapmakta kimi zaman da özel sektör ile yapılmaktadır (Şahin,2015,s.73).

Türkiye'de kentsel dönüşüm alanı ilan edilen birçok yerde çekici projeler üretilmekte, kent parça parça birbirinden ayrı bir şekilde dönüştürülmektedir. Bu dönüşüm sürecinde tarihsel-coğrafi olarak

oluşmuş bir çok konut bölgesi yıkılmış veya yer değiştirmiştir (Ünlü, 2015,s.150). Bu süreçte bir çok insan yerinden edilmiş, yeni yapılan konutlarında eski yaşam tarzlarını sürdürememiş soylulaştırma, sosyal dışlama gibi bir çok toplumsal sorun ortaya çıkmış, dönüşen alanlarda bir kesim ciddi rant elde ederken diğer bir kesim adaletsiz muamele görmüş ve dezavantajlı konuma düşmüştür.

Ünlü' ye göre kentler elbette değişecek ve dönüşecektir, ancak dönüşüm nasıl, hangi mekanizmalarla, kim için ve kimlerle yapıldığı önemli bir tartışma konusu olarak belirlemektedir (Ünlü,2015, s.150).

Kentsel dönüşüm projeleri halen ülkemizde ve dünyada uygulanmakta ve uygulanmaya devam edilecek projelerdir. Bu projelerde en çok karşılaşılan sorunlar ve bir kentsel dönüşüm projesinin başarısız olarak sayılabilmemesinin nedeni, proje sonucunda alan kullanıcılarının yerinden edilmesi, soylulaştırma sürecinin yaşanması, sosyal planlamaların yapılmaması, katılım olgusunun göz ardı edilmesidir. Bununla birlikte neredeyse herkesi rahatsız eden temel husus, alışılmış ve samimi ilişkiler inşa edilmiş, mahallelilik ruhu kazanılmış bir mekândan başka bir mekâna geçiş sorunu olmaktadır. Bu bağlamda bu alanlar sosyo mekânsal ilişkilerin zoraki inşa edildiği mekânlar olarak da düşünülebilir (Mehmet çakır). Burada sorun proje geliştirme yaklaşımından kaynaklanmaktadır. Kentsel tasarım projelerinde mutlaka eş zamanlı olarak sosyal paylaşım ve kullanım modellerinin geliştirilmesi gerekmektedir (Ünlü,2015, s.157).

Kentsel dönüşüm projelerinde amaç kamu yararı olmalıdır. Kamu yararı ise sosyal adaletin varlığının delillerindedir. Projelerde kamu yararı amaçlansa da süreç çoğunlukla istenilen şekilde sonuçlanmamaktadır. Kamu yararından uzaklaşmanın en önemli nedenlerinden biri projelerde kamunun birebir muhatap alınıp sürece dahil edilmemesidir. Kentsel dönüşüm projelerinin kamu yararını sağlayabilmesi ve sosyal anlamda adil olarak kabul edilebilmesi için projelerden etkilenecek olan halkın dönüşüm sürecine birebir ve sembolik olmayan aktif bir biçimde katılımı ile sağlanabilir.

Kentsel dönüşüm projelerinin hem sosyal hem mekânsal boyutlarının net şekilde görülebiliyor olması ve projelerin sürecinin toplumun yaşamını direkt etkiliyor olması bu çalışmada kentsel dönüşüm projelerinin incelenmesinin istenen sonuçları vereceği düşünülmüştür

Kentsel dönüşümün tanımı 6306 sayılı kanunda, *"afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, fen*

ve sanat norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek üzere iyileştirme, tasfiye ve yenileme çalışmalarıdır” olarak belirtilmiştir (Resmi Gazete,2012).

Kentsel dönüşüm projelerinin amacı en yalın haliyle madde 18’de belirtilmiştir. “uygulama alanına yönelik olarak yapılacak planlarda alanın özelliğine göre; afet risklerinin azaltılması, fiziksel çevrenin iyileştirilmesi, korunması ve geliştirilmesi, sosyal ve ekonomik gelişmenin sağlanması, enerji verimliliği ve iklim duyarlılığı ile yaşam kalitesinin artırılması esastır.” Kentsel dönüşümün yasal dayanağı olan 6306 sayılı kanun ve kanunun uygulama yönetmeliğinin 5. Maddesinde “Riskli alanların yıkılmasında ve bunların bulunduğu alanlar ile riskli alanla ve rezerv yapı alanlarındaki uygulamalarda öncelikli olarak malikler ile anlaşma yoluna gidilmesi esastır. Anlaşma ile tahliye edilen yapıların maliklerine, kiracılarına ve yapıda ikamet etmek şartıyla sınırlı aynı hak sahiplerine geçici konut veya işyeri tahsisi ya da kira yardımı yapılabilir.” Hükmü ile yapılacak olan uygulamalarda katılımın varlığından bahsedilebilir. Ayrıca yapılacak olan kira yardımlarını da kişilerin mağdur olmaması için sosyal adaleti güçlendirici bir girişim olduğu söylenebilir. Benzer şekilde madde

6’da da yapının üzerinde alınacak olan kararda hisse sahiplerinin en az üçte iki çoğunluğu ile verilebileceği belirtilmiştir. Bununla beraber 7. Madde de istenirse itiraz edilebileceğini ve bu itirazları teknik bir heyetin inceleyeceğine dair karar alınmıştır (Resmi gazete,2012).

Kanunun 8. Maddesinde belirtilen “Türkiye Radyo-Televizyon Kurumu ile ulusal, bölgesel ve yerel yayın yapan özel televizyon kuruluşları ve radyolar, ayda en az doksan dakika afet, afet risklerinin azaltılması ve kentsel dönüşüm konularında uyarıcı ve eğitici mahiyette yayınlar yapmak zorundadır. Bu yayınlar, asgari otuz dakikası 17:00-22:00 saatleri arasında olmak üzere, 08:00-22:00 saatleri arasında yapılır ve yayınların kopyaları her ay düzenli olarak Radyo ve Televizyon Üst Kuruluna teslim edilir...” şeklindeki madde, bu çalışmada bir ölçek olarak kullanılacak olan “Arnstein’in Katılım Merdiveni”ndeki “bilgilendirme” basamağında sınıflanabilir. Ancak burada bakanlığın yöntemi kullanma şekli projeler için ayrı ayrı değil, kentsel dönüşümü genel olarak topluma tanıtmak ve bu konuda bilinç kazandırmak amacıyla. Aynı zamanda bu tarz bir katılım yöntemi katılımın yalnızca göstermelik olduğu bir aşamadır.

Kanunun planlama ile alakalı olan uygulama yönetmeliğine bakıldığında madde 13’te belirtilen “Yapılacak talebe esas kat karşılığı inşaat sözleşmesi veya kat karşılığı temlik sözleşmesinde hak sahiplerine isabet eden

bağımsız bölümlerin belirlenmiş olması gerekmektedir. Tapuya tescil işlemlerinde elektronik ortamda düzenlenen ve ilgili idare tarafından onaylı mimari proje ile yönetim planı esas alınır. Mimari proje ile yönetim planında malik imzası aranmaz.” maddesinde anlatılan plan ve projelerde malik imzasının aranmaması durumu, pay sahiplerinin –sürece her ne kadar dahil oldukları düşünülse de-kendi mülklerine uygulanacak olan plan ve proje yapımına dahil olamadıklarını göstermektedir. Aynı maddenin ikinci kısmında ise “...Bakanlık, planı resen yapmaya, yaptırmaya ve onaylamaya, planlama işlemlerine esas teşkil edecek standartları belirlemeye ve gerek görülmesi halinde bu standartları plan kararları ile tayin etmeye veya özel standartlar ihtiva eden planlar ve kentsel tasarım projeleri yapmaya, yaptırmaya ve onaylamaya yetkilidir.” Kanunun uygulama yönetmeliğinden de anlaşıldığı gibi kentsel dönüşüm projelerinde asıl plan yapıcı ve yürütücüler bakanlık ve yerel yönetimlerdir. Kanunda ve yönetmelikte plan yapım süreci açıkça verilmemiş ve halkın katılımının hangi aşamada ne şekilde gerçekleşeceğinden net şekilde bahsedilmemiştir. Halkın katılımı yalnızca mülklerini devretme sürecindedir fakat bu süreçte de bilgilendirme ve ikna çalışmalarının ne düzeyde olduğuna değinilmemiştir.

Bakanlık ve diğer yönetim organları dönüşüm projesi sırasında kat malikleri ve pay sahipleri ile gerekli anlaşmaları yapılmakta ve her ne kadar iyi niyetli, katılımı hedefleyen bir süreç uygulamaya çalışılıyor olsa da, asıl önemli olan planlama sürecinde halk katılımına dair bir madde görülmemektedir. Uygulama yönetmeliğinden anlaşıldığı üzere, planlar bakanlık veya yerel yönetimler tarafından hazırlanmakta ve zaten yapılmış olan bir plan üzerinden paydaşlar ile anlaşmaya varılmaya çalışılmaktadır. Mülklerini sürece devreden halkın yeniden üretilecek olan yaşam alanının planlama ve yeniden üretim sürecine katkısı ve katılımı olamamaktadır. Bu şekilde bir katılım istenen sonuçlarda ulaşabilmek için eksik bir katılım yöntemidir ve sonuçları da adaleti sağlamada eksik kalacaktır.

5366 sayılı ‘Yıpranan Kent Dokularının Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun’a bakıldığında kanunun ilgili yönetmeliğinin “Katılım ve kamuoyunun bilgilendirilmesi” başlıklı 7.maddesinde “Yetkili idareler tarafından yenileme alanı içinde kalan mülk sahiplerini veya bölge halkını uygulama konusunda bilgilendirmek üzere toplantılar yapılarak görüşleri alınır ve bunların katılımı sağlanır. Yetkili idare ihtiyaç halinde üniversite, meslek kuruluşları, sivil toplum örgütleri, kamu kurum ve kuruluşları ve muhtarlarla danışma toplantıları düzenleyebilir, projeler

hakkında basın ve yayın araçlarıyla bilgilendirme yapabilir” hükümlerine yer verilmiştir. Buna göre ‘Katılıma ilişkin bir adım atılmış gibi görünse de, bölge halkının katılımına dair usul ve esaslar net bir biçimde belirtilmemiş ve katılım biçimi “bilgilendirme” düzeyinde kalmıştır. Bu düzeydeki katılım durumunda beklenen olumlu sonuca ulaşılması mümkün gözükmemektedir (TMMOB, 2006,s.281).

Sonuç

Sosyal adalet, iyi yönetilen, yurttaşların mutlu, refah düzeyi ve yaşam kalitelerinin yüksek olduğu kentin en önemli erdemidir. Sosyal adaleti sağlamak genel manada yöneten iradenin görevi olsa da gerçek manada sosyal adaletten bahsedilebilmesi için yurttaşların bu yönetim sürecine katılımı gerekmektedir. Katılımlı bir demokrasi anlayışı ancak kucaklayıcı, ortak bir iyiyi toplumda gerçekleştirebilmeyi sağlayacaktır. Bu bağlamda katılımın en gerekli olduğu süreç kentsel karar alma süreçleridir. Toplumun her türlü ihtiyacını karşıladığı, sosyalleştiği ve tıpkı toplumun kendisi gibi sürekli gelişen ve değişen bir organizma olan kentte alınacak herhangi bir karar sürecinde o karardan etkilenecek olan yurttaşların sürece dahil olması sosyal adaleti sağlayacak ve kuvvetlendirecektir.

Kenti hem soyut hem de mekânsal olarak en çok etkileyen kentsel dönüşüm süreçlerine yurttaş katılımının gerekliliği uzun yıllardır kabullenilmiş ve çeşitli şekillerde uygulanılmaya çalışılmıştır. Çalışmada incelenen İstanbul kentsel dönüşüm projeleri göstermiştir ki, her ne kadar kabul görmüş ve uygulanmaya çalışılan bir olgu olsa da “katılım” konusu henüz etkileşimli bir şekilde sürdürülememektedir. İncelenen 5 kentsel dönüşüm projesinden yalnızca 1’i Arnstein’in katılım merdiveni ölçeğinde “ortaklık” basamağına yükselmiş ve “iktidarın yurttaşa olması” adımını sağlayabilmiştir. Diğer 3 proje “göstermelik katılım” adımıyla kalmış ve 1 proje ise “katılımsızlık” düzeyindedir.

Bu tablo göstermektedir ki iyi niyetli ve olumlu kararlar ile planlar yapılsa da “katılım” gerek çıkar endişesi, gerek bilgisizlik, gerek de önemsememe nedenleri ile henüz İstanbul’da işlerlik kazanamamıştır. Katılımsızlık adaletsizliği getirmekte, sosyal adaleti zedelemektedir.

Günümüzde katılımlı bir planlamanın uygulama süreçlerini uzatması, merkezi idarenin istediği şekilde planları uygulayamayacak olması veya ahlaki olmayan hukuksuz uygulamalar nedeni ile katılımın İstanbul’da

arka plana atıldığı görülmektedir. Habitat Konferansı, İstanbul Bildirgesi gibi uygulamalarla zorunlu hale getirilen katılım konusunda merkezi idare veya yerel yönetimler “göstermelik katılım” sınıfına giren katılım yöntemlerini kullanmaktadır. Kitle iletişim araçları ile yapılan bilgilendirmeler, konferanslar, mahallelerde yapılan tanıtımlar, planı yapılmış alanların halka tanıtılması vs. halkın sürece dâhil olmadığı göstermelik katılım uygulamaları arasında sayılabilir.

Çözüm olarak katılım konusu başta sosyal adaleti sağlamakla yükümlü merkezi ve yerel yönetimlerin gündemini daha çok meşgul etmeli, göstermelik, içi doldurulamayan temenni ve iddialar yerine bilgiye dayalı, toplumu önceleyen etik yaklaşımlar geliştirilmelidir. Ardından geliştirilen uygulamalar, yerel halk ile daha yakın bir konumda bulunması gereken yerel yönetimler tarafından halkın özellik, potansiyel ve dezavantajları doğrultusunda uygulanabilmelidir. Yerel yönetimlerin destekçisi olacak “kent konseyleri”, “STK’lar”, “mahalle kurulları” kurulmalı ve var olanlar aktifleştirilmelidir. Böylece halkın kentsel karar alma süreçlerine katılımı sağlanabilir ve beraberinde demokratik ve adil sonuçlar elde edilebilir.

NOT: Doktor Öğretim Üyesi Fatih EREN’in akademik danışmanlığında yürütülen bu çalışma, Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yüksek Lisans Öğrencisi Hilal ÖZTÜRK TECİM’in tezinden faydalanılarak üretilmiştir.

Kaynakça

- Akyol, İ. (2014). *Açık alan tasarımında katılım yöntemlerinin etkinlik düzeyi değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Ulusal Tez Merkezi,(14286)
- Arnstein, S. (1969) A ladder of participation. *Journal of The American Institute Planners*, 35, 216-224, United States
- Cansever, T. (2010). *Osmanlı şehri*. Timaş Yayınları, İstanbul.
- Çakır, M.(2019). *Kent mekanında sosyal adalet arayışı*. . Ankara:Detay Yayıncılık
- Deniz, D. (2017). *The importance of social participation in planning and environmental design for sustainable development*, 3, 143-152 doi: 10.26579
- Duman, B, ve Coşkun, İ (2015). Kentsel dönüşüm: Temel meseleler üzerine. Elçi, R (Der.), *Neden, Nasıl ve Kim için Kentsel Dönüşüm* (s.21-48). İstanbul: Litera Yayıncılık.
- Fainstein, S. (2009). Spatial justice and planning. *Justice Spatiale/Spatial Justice*, 1, 1-13.

- Farabi. (2017). *İdeal Devlet - El-Medinetü'l Fazıla* (A. Arslan, Çev.). İstanbul, İş Bankası Yayınları
- Harvey, D., (2009), *Sosyal adalet ve şehir*. İstanbul:Metis Yayınları,
- Miller, D. (2005). *What is Social Justice. In: Social Justice: Building Fairer Britain*. (Nick Pearce, N., and Paxton, W. ed), s. 5-7, Politicio's, UK.
- Okşar, M. (2009). *Sosyal adaletin onuncu köye sürgünü*. Ankara Barosu Dergisi . 106-122
- Rawls, J. (1999). *A Theory of Justice*. Oxford: Oxford University Press.
- Resmi Gazete. (2012). <https://www.mevzuat.gov.tr/>
- Steris, G. (2015). Farabi'de erdemli şehir ve insanın mutluluğu üzerine, *Sabah Ülkesi Dergisi*, 43.
- Şahin, S, Z. (2015). Uluslararası örnekler ışığında bir kavram ve kamu politikası olarak kentsel dönüşüm. (Elçi, R. Der.), *Neden, Nasıl ve Kim için Kentsel Dönüşüm* (s.53-79). İstanbul: Litera Yayıncılık.
- Toksöz, F. (2004). *Türkiye'de belediye katılımlı yerel kalkınma girişimleri yerel ve bölgesel kalkınma konferansları "yerel kalkınmada belediyelerin rolü"* ,İstanbul Politikalar Merkezi, İstanbul.
- Topakkaya, A. (2008). Adalet kavramı bağlamında Aristoteles- Platon karşılaştırması. *Felsefe, Sdü Felsefe Bil. Dergisi*, 6(6), 27-49
- Turan, M., Seyhan, G. ve Mahmut, G. (2013). Belediye yönetimine katılım bakımından stratejik planların değerlendirilmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 18(2), 241-267.
- Türk Dil Kurumu (TDK), (2019). <https://sozluk.gov.tr/>
- Türkiye Mühendis ve Mimar Odalar Birliği (TMMOB).(2006).*ŞPO 23. Dönem Çalışma Raporu.*, s.281.
- Ünlü, T. (2015). Kentsel dönüşüm ile kentsel tasarım ilişkisi: İngiltere örneklerinden dersler. (Elçi, R Der.), *Neden, Nasıl ve Kim için Kentsel Dönüşüm* (s.123-157). İstanbul: Litera Yayıncılık.



İzmir Büyükşehir Belediyesinin Yerel Yönetim Modelinde Katılımcılık ve Yönetişim: Körfez Projeleri Üzerinden Bir İnceleme

Duygu Kaşdoğan
İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi
duygukasdogan@gmail.com

Ahmet Barbak
İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi
abarbak01@gmail.com

Öz

Bu çalışma, İzmir Büyükşehir Belediyesinin İzmir Körfezi'ni yeniden yapılandırmaya yönelik çalışmalarını "İzmir Modeli" kapsamında demokratik belediyeciliğin temel ilkeleri olarak sunulan katılımcılık ve yönetim ilkeleri bağlamında tartışmaktadır. 2000'li yıllarda itibaren, antroposentrik faaliyetlerin Körfez ile ilişkili yaşam alanlarına yönelik oluşturduğu tehditler gündeme gelmekte; Körfez'in değeri, söylemsel ve pratik düzeylerde yeniden şekillendirilmeye ve oluşturulmaya çalışılmaktadır. Bu çalışmada, İzmir Körfezi'nin sürdürülebilir kılınmasına yönelik yerel yönetimin çalışmalarının, politik ekoloji yaklaşımıyla incelenmesi önerilmektedir. Bu kapsamda, çalışmada İzmir Modeli bir yerel kamu politikası olarak ele alınarak, katılımcılık ve yönetişimin Körfez'e ilişkin geliştirilen strateji ve politikalar ile projelere nasıl yansıtıldığı söylem analiziyle araştırılmaktadır. Körfezin yeniden yapılandırılma sürecinin yönetiminde katılımcılık ve yönetim temelli demokratik bir belediyecilik yaklaşımının henüz olgunlaşmadığına dikkat çekilerek, bu sürecin daha çok tekno-manajeryal bir düzeyde kaldığı ve merkez-yerel çatışmasıyla karşı karşıya kaldığı gösterilmektedir. Bu bağlamda da, körfezin sürdürülebilirliğine ilişkin, çatışmaları merkezine alan, etnografik bir araştırmanın yapılması gerekliliği vurgulanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: İzmir Modeli, Politik Ekoloji, Katılımcılık, Yönetişim, İzmir Körfezi



Participation and Governance in the Local Government Model of Izmir Metropolitan Municipality: An Examination through Gulf Projects

Duygu Kaşdoğan
İzmir Kâtip Çelebi University

Ahmet Barbak
İzmir Kâtip Çelebi University

Abstract

This study discusses Izmir Metropolitan Municipality's efforts to regenerate the Gulf of Izmir in line with the principles of participation and governance, which are introduced as the basic principles of democratic municipalism advocated through the "Izmir Model". By the 2000s, it has become obvious that various life spaces related to the Gulf are under the threat of anthropocentric activities, therefore, the Gulf began to be re-valued in different forms through a number of strategies, policies and projects both at discursive and practical levels. This study suggests studying the local government's activities towards maintaining the sustainability of the Gulf from a political ecology perspective. In this context, it approaches the Izmir Model as a local public policy, and investigates the principles of governance and participation through the discourse analysis of the Gulf-related strategies, policies and projects. Besides, it draws attention to the democratic municipalism approach that is centered on participation and governance has yet to be effective in the process that seeks to regenerate the Gulf. Rather, this study shows that the governance of this process remains at the techno-managerial level, and is subject to conflict between the central-local governments. Given that, this article emphasizes the need for an ethnographic research with a focus on conflictual relations that shape the sustainability of the Gulf.

Keywords: *İzmir Model, Political Ecology, Participation, Governance, Gulf of İzmir*

Giriş

İzmir konusunda kurulacak tahayyüller, bir körfez tahayyülü ile birlikte kurulmalıdır (Tekeli, 2018b, s.79)

Geçen sene, 2018 yılında yayınlanan İzmir Modeli kitabının yazarı İlhan Tekeli, İzmir için demokratik bir belediyeçilik modeli önerisi sunarken, bizleri İzmir kentini yeniden tahayyül etmeye ve bunu körfez tahayyülü ile birlikte kurmaya davet ediyor. Kent çalışmaları yürüten sosyal bilimciler olarak, böylesine bir daveti nasıl okuyabilir ve kentin demokratik bir biçimde yeniden üretilmesinde rol oynayacak tahayyüllerin kurulmasına nasıl katkı sunabiliriz? Bu soru ile yola çıkarak, politik ekoloji yaklaşımıyla İzmir Körfezi'nin sürdürülebilirliği üzerine yürüttüğümüz araştırma kapsamında, körfezin yeniden yapılandırılma sürecinin nasıl yönetildiğini inceliyoruz.

Modern şehirler söz konusu olduğunda, çevre ve sürdürülebilirlik konusu her daim gündemde olmuştur. On dokuzuncu yüzyılda erken modern şehirlerin "sürdürülebilir" olmayan yönü tartışılarak çözümler ve planlar geliştirilmiş; ilerleyen yıllarda yapılan kent çalışmalarında, "çevre" konusu kentsel dönüşüm ve kent politikalarının merkezinde yer almıştır (Heynen, Kaika, ve Swyngedouw, 2006). Bu bildiride, kentsel sürdürülebilirliğe sosyo-ekolojik bir süreç olarak yaklaşarak, politik ekoloji bakış açısıyla İzmir Körfezi'nde *politik* olanı görünür kılmayı amaçlıyoruz.

Bildirinin ilk bölümünde, körfezi politik ekoloji yaklaşımıyla araştırmayı öneriyor ve çalışmanın yöntemini sunuyoruz. Takip eden iki bölümde, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin benimsediği demokratik belediyeçilik yaklaşımını İzmir Modeli kapsamında açıklıyor ve bu yaklaşımı temellendiren "katılımcılık" ve "yönetişim" kavramlarının yerel yönetimin söylem ve pratiklerine nasıl yansıdığını inceliyoruz. Son bölümde ise, İzmir Körfezi'nin nasıl yönetildiğini inceleyerek, katılımcı demokrasi yaklaşımının körfezin yönetimindeki şekillendirici rolünü tartışıyoruz.

Politik Ekoloji Yaklaşımıyla İzmir Körfezi'ni Çalışmak

Politik ekoloji, insan ekolojisi, çevre sosyolojisi, çevre tarihi, çevre antropolojisi, sürdürülebilirlik çalışmaları ve ekolojik iktisat gibi birçok araştırma alanının merkezinde yer alan *doğa ve toplum ilişkilerini* yeniden düşünmeye davet ederken, temel olarak ekolojinin apolitik bir biçimde ele alınmasına karşı duruşu imler. Farklı yöntemler, teoriler, kavramlar ve analitiklerle çeşitli konuları inceleyen disiplinler arası bir alan olarak politik ekolojinin farklı coğrafyalardaki çalışmaları içerecek bir biçimde tek bir ortaya çıkış hikâyesi olmasa da, 1960 ve 1970'lerdeki belirli düşünsel ve siyasi ortamın içinde şekillendiğini belirtmeliyiz.

Bu dönemde, doğa ve toplum ilişkilerine bakışta öne çıkan post-pozitivist, feminist, post-kolonyal ve Marksist literatür, özellikle tarımsal politik ekonomi ve köylü çalışmaları, bağımlılık okulu ve dünya sistemi kuramı erken politik ekoloji çalışmalarını şekillendirmiştir. Söz konusu çalışmalar, genel olarak nüfus artışı ve doğal kaynakların tükenmesi üzerinden yürütülen çevreciliğe karşı olarak, Nijerya'daki kıtlık, Nepal'deki toprak bozunumu ve Brezilya'daki ormansızlaşma gibi sosyal ve ekolojik problemleri nüfus fazlalığı, yanlış toprak yönetimi, cahillik gibi sebeplerle açıklayan hakim yaklaşımların eleştirilerini sunmuştur (Bridge, McCarthy, ve Perreault, 2015, s.5-6). Özellikle, 1970'lerde Marksist coğrafya alanındaki çalışmalar, doğanın kapitalist üretim ilişkileriyle üretildiği vurgusu (Harvey, 1974), politik ekoloji araştırmalarına önemli entelektüel zemin sağlamıştır.

1970'lerde "politik ekoloji" kavramı kullanılmaya başlanmıştı. Örneğin, Eric Wolf (1972), politik ekoloji kavramını kaynak yönetiminin politikası ve toprak mülkiyeti ilişkilerini açıklamak için kullanmış. Yine bu yıllarda, Richard A. Walker (1973) çevre politikalarında bilimin rolünü eleştirerek sulak alanların yönetiminin güç ilişkilerinden ve mevcut ekonomi politik bağlamdan bağımsız olmadığını öne sürmüştür. 1980'lere gelindiğinde ise, politik ekoloji, Piers Blaikie, Harold Brookfield ve Michael Watts gibi değerli coğrafyacıların çalışmalarıyla bir araştırma alanı olarak meşruiyet kazanmaya başladı diye düşünülebilir (Blaikie, 1985; Blaikie ve Brookfield, 1987; Watts, 1983).

Her ne kadar politik ekoloji çalışmaları daha çok kırsal alanlardaki çevresel sorunlara odaklanarak başlamış olsa da, kentleri odağına alan politik ekoloji çalışmaları da son yıllarda yaygınlaşmaktadır. 1970'lerde, doğal kaynakların tükenmesine yönelik yapılan tartışmalar kentleşme

süreçleriyle ilişkilendirilmiş ve kent, çevre sorunlarının hem kaynağı hem de çözümü olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. Kentsel politik ekoloji çalışmaları yapan araştırmacılar, kentsel sürdürülebilirlik ya da kentleşme süreçlerinin çevresel analizlerinden (biyolojik ve fiziksel çevre koşullarının analizi) ziyade, çevresel ve toplumsal olanın birbirini karşılıklı olarak şekillendirdiği görüşünden hareketle, kentleri sosyo-ekolojik bir değişim süreci olarak okur. Bu çalışmalar, böylesine bir değişimin her zaman çatışmalı olduğu, toplumsal güç ilişkileri ile şekillendiği gerçeğini gözden kaçırmamamız gerektiğini vurgularlar. Buna göre, kentsel sürdürülebilirlik politik bir soru olarak ele alınmalıdır (Swyngedouw, Kaika, ve Castro, 2002). Diğer bir deyişle, asıl mesele, kent politikaları alanına çevreyle ilgili konuları nasıl getirebileceğimiz değil, politik olanı kent çevresi/ekolojisi içinde nasıl tartışacağımızdır (Swyngedouw, 2015, s.610). İzmir Körfezi'nin yeniden yapılandırılarak sürdürülebilir kılınmasında politik olan nedir sorusunu tam da bu tartışmalardan hareketle soruyoruz.

Neoliberal kalkınma yaklaşımıyla beraber kentlerin sürdürülebilir yönetimi sorusunun tekno-manajeryal bir soruya indirgendiği yönetim anlayışı yaygınlaşırken, sürdürülebilirliğin politikasını tartışmak daha da önemli hale geliyor. Zira kentsel sürdürülebilirlik, sosyo-ekolojik bir yeniden yapılanma sorusudur ve bu yapılanma demokratik bir biçimde yönetilmelidir (Swyngedouw, Kaika, ve Castro, 2002). Bu çalışmada, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin demokratik bir belediyecilik anlayışı çerçevesinde İzmir Körfezi'nin yeniden yapılandırılmasını nasıl ele aldığını inceleyerek, körfezin demokratik yönetimini tartışmaya açmayı amaçlıyoruz.

Bu kapsamda, çalışmamızda, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin İzmir Modeli aracılığıyla sunduğu demokratik bir belediyecilik önerisini ve bu önerinin merkezinde yer alan katılımcılık ve yönetim yaklaşımını açıklayarak, İzmir Körfezi'nin nasıl yönetildiğini inceliyoruz. Nitel araştırma deseniyle tasarladığımız çalışmamıza ait verileri, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin ilgili kamu politikası belgelerinden topladık ve eleştirel söylem analizine tabi tuttuk. Politika belgeleri, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 2010-2019 dönemine ait stratejik planları, performans programları, faaliyet raporları, İzmir Modeli'ne ilişkin yayımlarını ve söz konusu projelere ilişkin yayımlanmış belgelerden oluşmaktadır. Söylem analizini ise, bu politika metinlerini politik ekoloji yaklaşımı çerçevesinde yerel yönetimin kurduğu ilişkilere ve çatışmalara odaklanarak yaptık.

Araştırmanın bulgularını, *katılımcılık ve yönetişim, merkez-yerel çatışması ve tekno-manajeryal* başlıkları altında yorumladık.

İzmir Modeli: Demokratik bir Belediyecilik Önerisi

İzmir Modeli, İzmir Büyük Şehir Belediyesi'nin örgütlediği, ilgili akademisyenler, uzmanlar ve belediyenin üst kademe yöneticilerin Ocak 2017'de bir araya gelerek yürütmeye başladıkları kolektif bir çalışmadır. Bu çalışmanın nasıl yürütüldüğünü, amacını ve içeriğini, 2018 yılında belediye tarafından yayımlanan bir dizi kitap ile takip edebiliyoruz.¹ Haziran 2018'de "İzmir Modeli Çalışmaları" başlığı altında, çalışmanın ortak kavramlarını ve odaklandığı konuları derinlemesine inceleyen beş kitap yayımlandı. Odaklanılan konular üzerinden—yönetim stratejileri; yerel kalkınma, çevre ve altyapı; fiziki planlama; kamu alanı ve yer oluşturabilme—çalışmanın kapsamına dair bilgi edinirken, 2018 Güz döneminde yayımlanan, *İzmir Modeli ve İzmir Belediyeciliğinde 2004-2018 Döneminin Öyküsü* başlıklı kitaplar aracılığıyla da çalışmanın arka planındaki deneyimleri ve İzmir Modeli'nin nasıl tasarlandığını öğreniyoruz.²

İzmir Modeli oluşturmak üzerine yapılan çalışmaların yürütücülüğünü Prof. İlhan Tekeli yapmıştır. Bu çalışmanın ardından ilk yayımlanan *Ortak Kavramlar* kitabı, Tekeli'nin çalışmanın başlangıcında (Şubat 2017) hazırladığı ön proje metni ile açılıyor (Tekeli, 2018a). Çalışma süresince yapılan toplantılar ve tartışmalarla bu metindeki bazı hususların değişikliğe uğradığı belirtilse de, bu projenin hangi amaç doğrultusunda ve nasıl kurgulanmaya başlandığını bu metin aracılığıyla anlıyoruz:

İzmir Büyükşehir Belediyesi uygulamakta olduğu demokratik belediyecilik yaklaşımını ve aldığı sonuçları bilimsel bir değerlendirme ve katılımcı bir yorumlama sonucu geliştirerek Türkiye'ye bir İzmir Modeli olarak sunarak Türkiye'deki demokrasinin niteliğini yükseltme arayışlarına yerelden gelen bir katkı yapmayı görevi saymaktadır. Hazırlanan bu not bu görevin nasıl yerine getirilebileceği konusunda

¹ Bu yayınlar ile 2018 yılında düzenlenen İzmir Modeli sempozyumu bilgileri için bkz. *İzmir Büyükşehir Belediyesi (2019a)*.

² Bu kitaplara ek olarak, "Sorularla İzmir Modeli" ve "İzmir Modeli Çalışmaları Aziz Kocaoğlu ile Söyleşiler" başlıklı iki ayrı kitap yayımlanmıştır. *İzmir Modeli kitabının İngilizce versiyonu da vardır. Bkz. İzmir Büyükşehir Belediyesi (2019b)*.

tartışmaya açılacak bir önerinin çıkış noktalarını saptamaya çalışmaktadır. (Tekeli, 2018a, s.9)

Belediyenin benimsediği “demokratik belediyeçilik yaklaşımı”nın “katılımcı” bir yorumlama ile “bilimsel” olarak değerlendirilmesi ilk vurgulanan nokta oluyor. Burada dikkat çeken husus her ne kadar bilimsel ve katılımcı bir süreç ile belediyenin demokratik belediyeçilik yaklaşımının değerlendirilmesi olsa da, bu sürecin özdüşünümsel (*self-reflexive*) bir biçimde başladığına dair biz izlenim ediniyoruz. Bir belediyenin benimsediği yönetim yaklaşımı üzerine düşünmesi ve bunu değerlendirmeye açması şeffaflık ve hesap verilebilirlik gibi farklı bağlamlarda yorumlanabilir. Yukarıdaki alıntıda yer alan diğer vurguya –“Türkiye’deki demokrasinin niteliğini yükseltme arayışlarına yerelden bir katkı yapmayı görev” edinen bir belediye—baktığımızda, her ne kadar bu metinde ve/veya yayımlanan kitaplarda, mevcut siyasi koşullar bir değerlendirme ve tartışma konusu olarak öne çıkmasa da, İzmir Modeli çalışmasının Türkiye’deki demokrasinin kalitesini geliştirmeyi amaçladığı ifade ediliyor (Tekeli, 2018, s.10).

Tekeli (2018a)’nin ön proje metninden, İzmir Modeli’ni geliştirme süreci olarak tanımlanan çalışmanın nasıl tasarlanmaya başlandığına dair fikir ediniyoruz. Bu metinde, kolektif üretimin önemine vurgu yapılıyor. Belediyenin demokratik belediyeçilik yaklaşımının “bilimsel” olarak değerlendirilmesi kapsamında, kolektif çalışmanın, bilimsel çalışmalara esas olan birçok faaliyet ile gerçekleştirilmesinin hedeflendiğini görüyoruz: örneğin, çalıştaylar, odak grup toplantıları, sempozyumlar düzenlemek; araştırma ve yayınlar yapmak. Bu süreçte alt amaçlar sunulurken, “yerel yönetimlerin performansının akademik olarak değerlendirilmesinin yolunu açmak, yöntemini geliştirmek” bir amaç olarak öne çıkarılıyor (Tekeli, 2018a, s.10). Eş zamanlı olarak, böylesine bir süreci “düşünsel felsefi, bilimsel olarak temellendirme kaygıları” taşınırken, “halkın demokratik taleplerine duyarlı” kalınacağı belirtiliyor (Tekeli, 2018, s.9). Tüm bu ifadeler, bizlere, İzmir Modeli’ni *yerel yönetimler-akademi-halk üçlü sarmalı* olarak kavramsallaştırabileceğimiz bir yaklaşım çerçevesinde incelemeye başlayabileceğimizin ipuçlarını veriyor.

Modelin üç niteliği—İzmir için olması, demokratikliğe önem vermesi ve bir belediye yönetim modeli olması—tartışılırken öne çıkan vurgular, modelin nasıl bir kent ve kent yönetimi tahayyülüne dayandığını anlamak adına bir başlangıç sunuyor. İlk olarak, böylesine gerçekleştirilen

demokratik bir belediyecilik modelinin İzmir Modeli olarak sunulmasından da anlaşılacağı gibi, modelin esinlendiği yönetiminin İzmir’de gerçekleşiyor olmasına ve bu nedenle de modelin esasen İzmir kentinin yönetimi için geliştirildiği belirtiliyor (Tekeli, 2018b, s.10). Diğer bir deyişle, diğer kentler için bir örnek sunan bu modelin, direkt olarak başka kentlerin yönetimi için kopyalanabilecek bir model olmadığını altı çiziliyor. Tam da bu noktada, modelin, “İzmir’in doğal ve toplumsal gerçekliği üzerinden kurgulanmakta” olduğu söylenirken, kentin doğa ve toplum ilişkileri bağlamında ele alınmasının önerildiği düşünülebilir.

İkinci olarak, geliştirilen belediye yönetim modelinde “ilin kentsel ve kırsal alanların tümünü” kapsadığı ve modelin, “kırsal alana yayılmış bir kentselliğin” modeli olduğu belirtiliyor (Tekeli, 2018b, s.10-11). Bu vurguyla da, eleştirel kent çalışmaları literatüründe de kent-kır ayrımına yönelik yapılan tartışmalarda öne çıktığı gibi, kent-kır ikiliğinin bu model kapsamındaki yönetim düzleminde geçerliliğini yitirdiğini söyleyebiliriz. Son olarak, demokrasiye verilen önem açıklanırken, İzmirliilerin “aktif yurttaş olarak davranabilme kapasitesine sahip olmaları”ndan bahsediliyor (Tekeli, 2018b, s.10). Böylesine bir kabul, bir yandan katılımcı bir demokratik yönetimin İzmir’de nasıl mümkün olabileceğine yönelik bir dayanak sunsa da, diğer yandan İzmir’de yaşayan yurttaşların farklı toplumsal konumları olduğu gerçeğine dair bir vurguyu eksik bırakıyor.

İzmir Modelinin temel dört kavramından biri olan *katılımcılık ve yönetişim* tanımlanırken, ilk olarak, 1960’lı yıllardaki kamu yönetimindeki araçsal rasyonellik iddiasının belirlenen hedefin değişmezliği üzerine kurulu olması eleştiriliyor ve bunun yerine Habermas’ın 1980’li yıllarda öne sürdüğü “iletişimsel rasyonellik” kavramı öneriliyor: “Özneller arası oydaşmanın sağlanmasının temel aracı karşılıklı konuşma olmaktadır... [İ]letişimsel rasyonelitenin gerçekleştiğini iddia edebilmek için, ‘ideal konuşma’ ortamının sağlanmış olması gerekmektedir” (Tekeli, 2018b, s.21). İletişimsel rasyonelitenin çoğulcu demokratik toplumlar için önemine değinilerek, bu toplumlarda meşruiyetin tamamlanmasının öncül koşulu, “kamu alanından dışlanmış kesimler kalmamış olması” olarak belirtiliyor (Tekeli, 2018b, s.21). Yönetim kavramından yönetişim kavramına geçişin önemi belirtilirken, “meşruiyetini kararlara insanların dâhil edilmesinden alan demokrasi anlayışı”, “yurttaş anlayışından, ağdaş anlayışına geçiş” ve “yatay ilişkiler/ağ ilişkileri içinde uzlaşma” vurgulanıyor. *Katılımcılık*, böylesine bir yönetişim anlayışının kritik kavramı olarak öne çıkıyor ve

“olanaklı olan her durumda bir toplumun üyeleri, siyasal sürece dâhil edilmelidir,” deniliyor (Tekeli, 2018b, s.22).

Katılımcı demokrasinin savunusu yapılırken, Emmanuel Levinas’ın etik bir varlık olarak insan düşüncesinden hareketle, öteki insan kurgusu sorgulanıyor ve barışçı bir ahlak benimsendiğinde, “iktidar dıştan verili ve ele geçirilen bir konum olmaktan çıkarak, öznel arası oydaşma ve uzlaşmalarla sürekli inşa edilen bir konum olma niteliği” kazanır deniliyor (Tekeli, 2018b, s.22-23). Etkili bir katılımcı demokrasi için de, “sağlıklı işleyen bir kamu alanının bulunması” gerektiği söyleniyor. Modelde, *İzmir-Deniz Projesi*’nin önemine de bu bağlamda dikkat çekiliyor ve bu projenin “İzmir’in yaşamına kamu alanı arzında bir nitelik sıçraması” yarattığından bahsediliyor (Tekeli, 2018b, s.118). Bu da bizlere, İzmir-Deniz projesini “kamu alanının yaratılması” analitiği çerçevesinde incelemeye başlayabileceğimizin ipuçlarını sunuyor.

Yaşam kalitesi kavramı, modelin şemsiye kavramı olarak sunulurken, yerel yönetimin meşruiyetini sağladığı zemin olarak değerlendiriliyor. En basit anlamıyla, sosyolojik olarak kurgulanan “iyi olma hali” üzerinden açıklanan yaşam kalitesi kavramının, yerel yönetimlerin temel kavramı olan “kalkınma” yerine kullanıldığını görüyoruz. Her ne kadar kalkınma söylemi modelde yer almaya devam etse de, “yerelden kalkınma”ya vurgu yapılarak şöyle ifade ediliyor: “‘İzmir Modeli’ içinde yerelden kalkınma kavramı üzerinde özellikle durulurken, ulus-devletin ekonomik kalkınma kavramından bir ayrışma ortaya çıkacaktır. Bir yerel yönetim, temel kavram olarak ‘yaşam kalitesi’ni seçtiği zaman, *ekonomik kalkınmayı bir bağımsız değişken gibi görmekten kurtularak, bağımlı değişken gibi görmeye başlayacaktır*” (Tekeli, 2018b, s.20).

Benzer şekilde, modelin üçüncü diğer kavramı olan *yenilikçilik* kavramının da bağımsız bir değişken gibi görülmemesi, aksine yerelinde bağımlı bir değişken haline getirilerek, “yerelliğin farklılığının, kimliğinin üretilmesinin bir yolu” olarak düşünülmesi gerekir deniliyor (Tekeli, 2018b, s.25, 28). Yine, kalkınma kavramıyla ilişkili kullanılan *sürdürülebilirlik* kavramı da modelde yaşam kalitesi referanslı kuruluyor ve gerçekleştirilecek bir durum olmaktan çok, yaşam kalitesinin koşulu olarak tanımlanıyor (Tekeli, 2018b, s.32). İzmir Modeli’nin temel 4 kavramı—yaşam kalitesi; yönetim ve katılım; yenilikçilik ve sürdürülebilirlik—*İzmir Modeli Çalışmaları: Ortak Kavramlar* (2018) kitabında, araştırmacı ve akademisyenlerin kaleme aldığı metinlerle detaylı bir biçimde tartışılıyor. Pratik düzlemde ise, İzmir Modeli, birkaç

temel ekseninde politika ve strateji geliştiriyor. İlk olarak, modeli uygulayacak temel aktör olan yerel yönetimin yapısı, işlevleri ve özellikleri tanımlanarak yerel yönetimin temel görev alanlarında, sağladığı hizmetlerde ve altyapılarda izleyeceği stratejiler ve uygulayacağı politikalar belirtiliyor. Daha sonra, kentin yerleşme deseninin nasıl biçimleneceğine ve yaşam kalitesinin gerçekleştirilmesini sağlayacak bir topluluğun nasıl oluşturulabileceğine odaklanılıyor.

Özetle, İzmir Modeli farklı eksenlerde incelenebilecek olsa da, modelin savunduğu demokratik bir belediyeçilik yaklaşımının *katılımcılık ve yönetişim* kavramları çerçevesinde kurgulandığını görüyoruz. Bu kavramların, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin stratejik planlarında nasıl ele alındığını inceleyerek, belediyenin yerel yönetimler-akademi-halk üçlü sarmalını nasıl kurguladığını tartışacağız.

İzmir Modeli'nde Katılımcılık ve Yönetişim: Stratejik Planlama Odağı

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 2010-2019 dönemine ait stratejik planları katılımcılık ve yönetişime dair ipuçlarını veriyor. Bu kapsamda, İzmir Büyükşehir Belediyesi öncelikle katılımcılık ve yönetişim yaklaşımının da çerçevesini çizen kendi yerel yönetim ilkelerini tanımlıyor. Bu ilkelerin, incelenen her iki stratejik plan döneminde de korunduğunu görüyoruz. Bunlardan hesap verebilirlik ve şeffaflık, demokratik ve sosyal belediyeçilik, katılımcı ve paylaşımcı yönetim ile hemşeri memnuniyetini doğrudan katılımcılık ve yönetişimle ilgili ilkeler olarak görmekte; bunların belediye yönetiminin tüm plan ve proje süreçlerini yönlendirmesini beklemekteyiz. 2010-2017 Stratejik Planına göre, "katılımcılık hizmet ve faaliyetlerin ilgili tüm taraflarla koordinasyonlu olarak geliştirilmesini ve sürdürülebilir kılınmasını" öngörüyor (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2009). Burada ilgili taraflar, *paydaşlar* olarak nitelenirken belediye yönetimi paydaşı, "belediyenin hizmet ve/veya faaliyet üretiminde ilgisi olan, belediyeden doğrudan veya dolaylı, olumlu ya da olumsuz yönde etkilenen veya belediyeyi etkileyen kişi, grup veya kurumlar" olarak tanımlıyor.

Bu bağlamda, İzmir Büyükşehir Belediyesinin katılımcılık ve yönetişim anlayışını *paydaşlarla etkileşim* üzerine kurduğunu söyleyebiliriz. 2010-2019 dönemini kapsayan stratejik planlarda, yurttaş bir dış paydaş olarak görülmekte; paydaşlarla sürekli iletişim ve etkileşim, halkın projelere yönelik düşünce ve destek durumlarının belirlenmesi,

kentliyle birlikte yönetme, farklı ihtiyaçların tespit edilmesi söylemleri yer bulmaktadır. Katılımcılık ve yönetim söylemi, kendisini stratejik planlarda belirlenen sektörler ve stratejik faaliyet alanlarında da göstermektedir. Örneğin, 2010-2017 döneminde *yönetim* bir sektör olarak belirlenmişken, 2015-2019 döneminde bunun yerini *yönetişim* sektörü almıştır. Bu durum, İzmir Büyükşehir Belediyesi yönetiminin yönetişimi stratejik ölçekte ele alması ve bir sektör olarak odaklanması gereken öncelikli alanlardan biri olarak kabul etmesini ifade ediyor.

Buna ilave olarak, Belediye yönetimi *stratejik planlama sürecine katılımı* öne çıkarmış ve stratejik planın yurttaşlar dâhil paydaşlar tarafından sahiplenilmesini gerekli gördüğünü açıklamıştır. İnceleme döneminde, halkın projelere yönelik destek durumlarının belirlenmeye çalışıldığını görmekteyiz. Stratejik planlarda, katılımcılık aynı zamanda şeffaf bir yönetimle birlikte ele alınmakta; bu da modern ve kaliteli hizmet sunumunun koşulu olarak sunulmaktadır.

Bununla birlikte, 2015-2019 döneminde dikkati çeken konu, önceki plan döneminden farklı olarak paydaşların öncelik sırasına konulmasıdır. Belediye yönetimi, durum analizi kapsamında paydaşları *belediye faaliyetlerinden etkilenme derecesi* ve *belediye faaliyetlerini etkileme gücü* ölçütlerine göre öncelik sırasına koymuş; bu kapsamda, paydaşların etkileşim içinde oldukları belediye birim sayılarını da belirlemiştir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2014). Öncelik sırasına koyma, stratejik odaklanma ve yön belirleme, kaynakların etkin dağıtımı ve kullanımı imkânlarını arttırmakla birlikte, katılımcılık ve yönetim bağlamında tüm paydaşlara ve bunların görüş ve önerilerine eşit önemin ve önceliğin veril(e)memesi anlamına da geliyor. Çevresel ihtiyaç ve beklentilerin tamamının aynı ve eşit olarak karşılanamayacağı kabulünden hareket eden bu tercih, stratejik planlama ve katılımcılık arasındaki gerilime de işaret etmektedir.

2010-2019 dönemi stratejik planlarında, İzmir Büyükşehir Belediyesinin katılımcılık ve yönetişimi uygulamaya geçirmede kullandığı araçların *stratejik planlama süreci, paydaş analizi, anket ve yüz yüze görüşmeler, Hemşeri İletişim Merkezi ve Muhtarlar Masası* olduğunu görmekteyiz. 2010-2017 Stratejik Planının hazırlanmasında yapılan ankette, halkın İzmir'e ilişkin düşüncelerinin, hizmet alanlarına ilişkin memnuniyet durumlarının ve kentsel projelere yönelik destek durumlarının öğrenilmesinin amaçlandığını da anlıyoruz. Bu kapsamda, halka İzmir'de *insan odaklı bir kentsel yönetim olup olmadığı; Yeni Vapur İskelelerinin Yapılması* ile *Kentsel Demokratik Yönetim* projelerine yönelik

memnuniyet durumu sorulmuştur. 2015-2019 döneminde *Devam Eden Projelerin Bilinirlik ve Faydasını Ölçmeye Dönük Düşünceler* adıyla uygulanan odaklanmış bir anket çalışma dikkat çekicidir. İzmir'in 30 ilçesinden nüfuslarına orantılı olarak seçilen 8.000 kişiyle yapıldığı belirtilen araştırmada *Körfez Temizleme Çalışmaları, İzmir Deniz (Kıyı Tasarım Projeleri), Yeni Yolcu ve Arabalı Vapurların Alımı* projelerine ilişkin destek ve memnuniyet durumunun tespit edilmeye çalışıldığını görmekteyiz (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2014). Ayrıca, bu dönemde, muhtarlar da anketler yapılmış, İzmir Büyükşehir Belediyesinin kentsel projelerinden muhtarların "öncelikli" olarak değerlendirdikleri projelerin belirlenmesi amaçlanmış; İzmir genelinde öncelikli olarak değerlendirilen ilk beş proje grubunda körfeze yönelik projeler yer almamıştır. Yarımada muhtarlarına yönelik ankette ise kıyı tasarımına yönelik çalışmaların birinci çıktığını görüyoruz. Genel olarak; körfez temizliğine yönelik çalışmalara internet anketinde 4'üncü öncelik, halk anketinde ise 5'inci öncelik verilmiştir. Körfez temizliği çalışmaları, muhtarlar, sivil toplum kuruluşlarına ve İzmir Büyükşehir Belediye Meclisi üyelerine yapılan anketlerde ilk beşte yer almamıştır.

İnceleme döneminde, İzmir Büyükşehir Belediyesinin katılımcılık ve yönetime ilişkin tanımladığı sorun alanları şunlardır: *sosyal projelerde gönüllü sürekliliğinin devamını sağlamada zorluk, kurumlar arası veri paylaşımı ile öncelik ve niteliklerin farklılığı, işbirliği yapılan dış paydaşlardan kaynaklanan gecikmeler, çevre projelerinde kurumlar arası eşgüdüm eksikliği*. Stratejik planlama süreci geliştikçe ve projeler uygulamaya başlandıkça bahsedilen sorun alanlarının 2015-2019 döneminde politika belgelerinde yer almaya başladığını görüyoruz. Bunlar, stratejik planlama sürecinde yaşanması muhtemel sorun alanları yanında katılımcılık ve yönetişimin sınırlılıklarına da işaret ediyor. Belediyenin, katılımcılık ve yönetime ilişkin ana stratejisi *kent yönetiminde katılımcılığın artırılması*, bu stratejinin gerçekleştirilmesi için belirlediği yol ise Kent Konseyinin aktif hale getirilmesidir. Bunun yanında, körfeze yönelik olarak üniversiteler ve sivil toplum kuruluşlarıyla projeler yapılması öngörülmüştür. Buna göre, katılımcılık ve yönetim alanında Kent Konseyi üzerinden projeler yoluyla bir gelişme amaçlandığını anlamaktayız.

İzmir Büyükşehir Belediyesinin katılımcılık ve yönetim söyleminde, *stratejik planlama* yaklaşımının belirleyici olduğunu görüyoruz. Belediye yönetimi, stratejik planlamayı bir taraftan kamu yönetimi anlayışının değişme ve gelişme sürecinde ortaya çıkan ve uygulanması gereken bir

yaklaşım olarak kabul görürken diğer taraftan 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu kapsamında yasal bir zorunluluk olarak uygulamaktadır. Stratejik planlama sürecinde, yapılan tüm analizleri değerlendirerek karar veren bir üst yönetimin gerekliliği bulunur. Bu da yaklaşık olarak beş ya da altı üst yöneticiye karşılık gelmektedir. Bir başka deyişle, planlama ve uygulama süreçlerinde katılımçılık ve yönetim üst yönetimin desteği kadar hayata geçirilebilmektedir.

Stratejik planlamada, paydaşların ihtiyaç ve beklentileri analiz edilse de bu analizler öncelikle kurumun stratejik yönünün çizilmesinde veri olarak kullanılır. Stratejik planlamanın demokratikleştirilmesi için analizlerde belirlenen ihtiyaç ve beklenti verilerinin karar süreçlerine aktarılması gerekiyor. Stratejik planlama sürecinde uygulanan halk ve muhtar anketlerini de, yönetimin demokratik niteliğini destekleyen uygulamalar olarak görebiliriz. Özellikle, karar alma süreçlerinin kamu, özel ve sivil toplum örgütleriyle sınırlı tutulmaması ve halkın ihtiyaç, beklenti ve taleplerini esas alan karar süreçlerinin oluşturulması stratejik planlama süreçlerinin katılımçı demokratik yönetim açısından önem taşımaktadır. Ancak, katılımçılık ile yönetim birbirlerinden farklı durumları temsil ediyor. Katılımçılık, stratejik planlama sürecine girdi sağlamak amacıyla kullanılırken, yönetim bünyesinde karşılıklı bağımlılık ile birlikte müzakere ve pazarlık sürecini barındırmaktadır. Burada, taraflar arasında görüşme, işbirliği ve eşgüdüm öne çıkarken katılımçılığın bu süreçleri içermesi gerekmez. Buna göre, yönetimin tarafların pazarlık gücüyle giriştiği rekabetçi bir katılım sürecine işaret ettiğini ileri sürebiliriz.

2010 yılından itibaren Kent Konseyine odaklanan katılımçılık sonraki yıllarda Belediye Meclisini de içerecek biçimde genişlemiş; çalışma grubu ve toplantı sayılarını da içerecek biçimde derinleşmiştir. 2016 yılına kadar Kent Konseyi ve Belediye Meclisi ile bunlar arasındaki kurumsal ilişkilere odaklanan katılımçılık bakışı, bu yıldan itibaren yurttaşların ve muhtarlıkların talep ve şikâyetlerini de içermeye başlamıştır. Ancak, katılımçılığa yönelik izleme sürecinin 2017-2019 döneminde yurttaşlar ve muhtarların başvuru sayılarına ve Belediye yönetiminin bu başvurulara cevap verebilme durumuna odaklanarak daraltıldığını görüyoruz.

Belediye yönetiminin katılımcılık ve yönetişimi ele alış biçimini belirlediği performans göstergelerinden de anlayabiliyoruz.³ 2010-2019 döneminin genelinde Belediye yönetiminin katılımcılığı esasen Kent Konseyi üzerinden sağlamaya çalıştığını, bunun yanında halkla ilişkiler ve tanıtım alanına yoğunlaştığını görüyoruz. 2015-2019 döneminde yönetsel katılımcılık (Kent Konseyi ve Meclis kastedilmektedir) yönetişimin bir bileşeni olarak tanımlanmış; yönetişimin ana teması ise *demokratik ve bilimsel yönetim* olarak ifade edilmiştir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2014). Bu ifade değişikliğinde, İzmir Modeli çalışmalarının bir etkisi olduğunu söyleyebiliriz.

İzmir Körfezi'nin Yönetimi

İzmir Körfezi, İzmir Modeli'nde, yerel yönetimin görevleri, sağladığı hizmetler ve altyapılar çerçevesinde ele alınıyor. Belediyenin çevre konusundaki sorumlulukları ise temel olarak üç grupta belirtiliyor: 1) atık üretimi ve çevreyi kirletmeyi azaltmak; 2) kirleneni temizlemek ve atığı bertaraf etmek ve 3) çevre peyzajını ve doğayla ilişki kurmanın doyumunu arttırmak. Bu sorumluluklar çerçevesinde, temel kentsel altyapının sağlanması kapsamında İzmir Körfezi gündeme geliyor. Körfeze ilişkin önerilen strateji ve politikalar, "İzmir Körfezi'ni Koruyup İyileştirerek Kent Yaşamına Dâhil Etmek" başlığı altında sunuluyor (Tekeli, 2018b, s.78-82).

İzmir Körfezi'nin yönetimine ilişkin modelde önerilen strateji ve politikaların incelemesine geçmeden önce, körfezin metinde genel olarak nasıl ele alındığını sunmak gerekiyor. Körfezin kentin ekonomisine ve eş zamanlı olarak da stressiz yaşamına katkısı öne çıkarılarak, İzmir-körfez ilişkisinin bu katkıların ötesinde varlık düzeyinde bir ilişki olduğu vurgulanıyor ve İzmir kentine yönelik kurulacak tahayyüllerin körfez tahayyülünden bağımsız olamayacağı söyleniyor (Tekeli, 2018b, s.79). Yine de, modelde geliştirilen politika ve stratejilere baktığımızda, bunların daha çok *körfezin temizliği ve sürdürülebilirliği* ve *körfezden fayda sağlanması* üzerine kurulduğunu görüyoruz. Körfezin dolma tehlikesi, iç körfezdeki ötrofikasyon sorunu ve kentin atığının körfeze boşaltılması hikâyesi üzerinden modelde üç konuda stratejik tercih ve politikalar

³ İzmir Büyükşehir Belediyesinin performans programları ve göstergeleri için bkz. İzmir Büyükşehir Belediyesi (2019c).

geliştiriliyor: 1) Körfez'in sürdürülebilirliğinin geliştirilmesi; 2) Körfez'in kaynaklarının değerlendirilmesi ve 3) Körfez'den İzmirliğin yararlanmasının artırılması (Tekeli, 2018b, s.80).

Körfez'in sürdürülebilirliği başlığı altında, akıntı sirkülasyonu konusuna odaklanılıyor ve bunun iyileştirilmesine yönelik politika önerileri temel olarak tekno-manajeryal bir zemin üzerinden kuruluyor. Bu tartışmada, özellikle İZSU'nun çalışmalarına ve "İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi"ne referans veriliyor. Körfez'in kaynaklarının geliştirilmesi stratejisinden bahsederken, biyoçeşitlilik, sucul alanların korunması ve balık çiftlikleri ve deniz balıkçılığı konuları öne çıkıyor. Bu bağlamda da, Körfez'in ekolojik değerinin daha ziyade kaynak bakışı ile, yani ekonomik anlamda, değerlendirildiğini söyleyebiliriz. Son olarak, İzmirliğin körfezden yararlanmasının artırılması stratejisi tartışılırken, "İzmir-Deniz Projesi" İzmirliğin denizle ilişkisinin güçlendirilmesi bağlamında öne çıkıyor.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin stratejik planlarında ise, körfez İzmir'in kentsel, çevresel ve kültürel olarak ayrılmaz bir parçası olarak ele alınıyor. 2015-2019 Stratejik Planında, körfeze ilişkin benzer yaklaşımlar devam ederken *sürdürülebilir kent* kavramının öne çıktığını görüyoruz. Burada çevre yönetimi çerçevesinde körfeze ilişkin önleyici ve koruyucu yaklaşım korunurken, körfezin kent kültürü yanında *kentlilik bilinci* ile ilişkisi kuruluyor.

Körfezin ilişkilendirildiği temalara bakıldığında; 2010-2017 döneminde körfezin temizliğinin, körfezin deniz ulaşımında kullanımının, turizm ve fuarcılık kapsamında deniz turizminin, körfezin afet yönetimi ve güvenlik alanındaki rolünün öne çıkarıldığını görüyoruz. 2015-2019 döneminde ise, körfezin temizliği başlıca tema olma özelliğini korurken *bütünleşik atık yönetimi* içinde ele alınmaya başlanıyor. Bu dönemde, çevre ve ulaşım temalarında esasen *bütünleşik yaklaşım* gözlemekteyiz. Genel olarak, 2015-2019 döneminde körfezin daha fazla tema ile ilişkili olarak stratejik planlama sürecine girdiğini söyleyebiliriz.

2010-2017 stratejik plan döneminde *deniz ulaşımının etkinleştirilmesi*, *kent kültürünün geliştirilmesi* (körfez turları düzenlenmesi), *turizm ve fuar kenti olunması* (deniz şenlikleri düzenlenmesi), *afetlere müdahale ve güvenlik* (yangınlarda deniz suyu kullanımı) ve *yenilenebilir enerji payının artırılması* (Karşıyaka ve Konak kıyı şeritlerinin yenilenebilir enerji ile aydınlatılması) stratejileri körfeze ilişkin temel temalar olarak öne çıkıyor. 2015-2019 stratejik plan döneminde, *kıyı tasarımı*, *kentsel altyapı*, *deniz*

ulaşımının etkinleştirilmesi, kent kültürünün geliştirilmesi ve afetlere müdahale ve güvenlik alanlarında stratejiler belirleniyor.

Körfeze ilişkin tanımlanan sorun alanlarında körfezde kirliliğe yol açan nedenler ortak sorun alanlarını oluştururken, 2015-2019 döneminde deniz ulaşımı konusunda sorun tanımlaması yapılmadığını görüyoruz. Ayrıca, kıyı tasarımı konusunda çalışmalara başlanması sonucunda iskelelere yönelik mülkiyet ve izin konusu bir sorunsal olarak tanımlanmaya devam ediyor. İzmir'in liman kenti olması ise, bir taraftan ekonomik anlamda olumlu görülürken çevre konusunda bir sorun alanı olarak da öne çıkmaya başlıyor.

Sonuç olarak, Körfez'in stratejik seviyede, uzun vadeli ve geniş kapsamlı bir bakış açısıyla planlama konusu olduğu, diğer stratejik planlama alanlarıyla da ilişkili olarak ele alındığı görülüyor. Bu durum, stratejik planlama bağlamında körfeze ilişkin aktör sayısını artırırken transdisipliner bir yaklaşıma olan ihtiyaca da işaret ediyor. Ayrıca, Körfez'in yönetiminden yönetişimine geçildiğini ve bunun da katılımcı bir bakışla kurgulandığını görüyoruz.

Katılımcılık ve Yönetişim

İzmir Körfezi'ne ilişkin İzmir Modeli'nde geliştirilen strateji ve politika önerilerinde katılımcılık kavramı sadece İzmir-Deniz Projesi'ne referans verilirken gündeme geliyor. Aşağıda daha detaylı bir biçimde tartışacağımız gibi, aslında bu projenin uygulanmasında çok sayıda aktörün katılımı hedeflense de bunun mümkün olmadığından bahsediliyor. İzmir Modeli üzerinden yaptığımız incelemede, katılımcılık ve yönetişim yaklaşımlarının körfeze yönelik geliştirilen strateji ve politikaların merkezinde yer almadığını söyleyebiliriz. Strateji belgelerini incelediğimizde de, Körfez'e ilişkin yapılan çalışmalara halkın katılımının anket düzeyinde kaldığını görüyoruz. Bu noktada, İzmir Modeli'nde, çevre sorunları konusunda farkındalığın artırılmasına yönelik "bir düşünce kuruluşu ve demokratik platform" olarak işleme önerilen İzmir Akdeniz Akademisi'nin İzmir Körfezi'ne yönelik yaptığı çalışmaları kurumun internet sitesinde sunulan bilgileri ve dokümanları ele alarak inceledik.

2017 yılında, İzmir Modeli kolektif çalışması başlamadan önce, İzmir Akdeniz Akademisi'nin bir yıl kadar önce körfeze ilişkin bir sistematik

çalışma başlattığını görüyoruz. Ocak 2016'da İzmir Akdeniz Akademisi Bilim Kurulu, "İzmir Körfezi'ni İzmirliilerin gündemine taşıma stratejisi" bağlamında ilk arama toplantısını yaptıktan sonra, 2016-2017'de "Akdeniz'in Kıyısında" üst başlığı altında toplam yedi panel düzenlemiş ve bu panellerde yapılan sunumlar derlenerek 2018'de *Akdeniz'in Kıyısında İzmir Körfezi Kitabı* içerisinde yayınlamıştır. Bu panellerde, İzmir Körfezi birçok farklı konu üzerinden tartışılmıştır: körfezin canlılığı, kuş cenneti, kıyı dalyanları, balıkçı kooperatifleri, körfezin koruma alanları; körfez arkeolojisi, körfez çevresindeki kentsel mekânlar, körfez insanları; körfezde aktivite imkânları, kıyı kullanışları; körfez içinde su sirkülasyonunu ve kalitesini iyileştirme çalışmaları, İzmir Limanı'nın rehabilitasyonu; Ege Bölgesi'nin liman şehri, denizcilik sektörü; deniz ulaşımında modelleme, deniz ulaşımı Projeleri, körfezde ulaşım ve kıyı yapıları ve kolektif bellek gibi. Panelistlerin çalıştıkları alanlara baktığımızda ise, ağırlıklı olarak farklı disiplinlerden gelen akademisyenlerden oluştuğunu görüyoruz: Deniz bilimleri alanında çalışan akademisyenler çoğunlukta iken, çevre mühendisliği, biyoloji, su ürünleri, inşaat mühendisliği, sosyoloji, tarih, arkeoloji ve mimarlık alanlarında çalışan akademisyenlerin bu panellerde yer almıştır. Ayrıca, bu panellere, sportif dalış eğitmenlerinin ve su altı fotoğrafçısının katılmış, İZSU Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası, İzmir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı, 360 Derece Tarih Araştırmaları Derneği ve Türkiye Yelken Federasyonu kurumlarından kişiler de sunum yapmıştır. *Akdeniz'in Kıyısında İzmir Körfezi Kitabı*'nda yapılan tanıtıcı sunumlar aracılığıyla da kentlinin bu panellere aktif olarak katıldığını öğreniyoruz.

Kitapta yapılan sunumlarda, katılımçılık ve yönetim kavramlarının nasıl kullanıldığını görmek adına, metin içinde birkaç kavram aratarak bir inceleme yaptık: katılımçılık için genel olarak "katıl" kelimesini arattık; ayrıca, "paydaş", "yönetim", "yönetişim" ve "demokrasi" kavramlarını arattık. Yönetişim ve demokrasi kavramlarının bu kitap içerisinde hiç kullanılmadığını fark ettik ve diğer kavramlar üzerinden yaptığımız inceleme ile de katılımçılık konusunun gündemde olmadığı izlenimini edindik. Birkaç sunumda, katılımçılığın pratiğe henüz geçmediğine veya çok paydaşlı çalışmaların yapılması gerektiğine dair yorumlara rastladık. Halkın yapılan çalışmalara katkı sunduğunu direkt olarak belirten iki sunumda ise, anket çalışmaları aracılığıyla sağlanan katılımdan bahsedildiğini gördük. Özellikle doğa bilimlerinden akademisyenlerin

yaptığı sunumların ağırlıklı olduğu bu paneller serisinde, körfezin sürdürülebilirliğine yönelik yapılan çalışmalarda halkın katılımının yer almadığını söyleyebiliriz. *İzmir-Deniz Projesi* gibi katılımcı bir yaklaşımla biçimlendirilmeye çalışılan bir projede de halkın katılımının anket çalışmaları kapsamında kaldığı izlenimini edindik.

Özetle, İzmir Körfezi'nin yeniden yapılandırılmasında, katılımcı demokratik bir yönetim sürecinin henüz tam olarak olgunlaşmamış olduğunu söyleyebiliriz. Yeniden yapılandırma sürecinin ise daha çok tekno-manajeryal bir düzeyde kaldığını ve merkez-yerel çatışmasını içerdiğini görüyoruz.

Tekno-Manajeryal Bakış

İzmir Körfezi'nin ekolojik anlamda sürdürülebilirliğine yönelik kaygılar, daha çok akarsu hinterlandından alüvyonların taşınması sonucu körfezin dolma tehlikesi ve kentsel faaliyetlerin sonucu olarak iç körfezde ötrofikasyon sorunu çerçevesinde gündeme geliyor. İzmir Modeli'nde, 1886 yılında Gediz Nehri'nin yatağının değiştirilmesi ise körfezin kuzeyindeki dolma tehlikesinin önlendiği ve 2002 yılında başlayan *Büyük Kanal Projesi* ile, atık arıtma tesislerinin yapılmasıyla, kokan kirli körfezin kaderinin değişmeye başladığı vurgulanıyor (Tekeli, 2018b, s.79) Yine de, körfezin ekolojik sürdürülebilirliğinin halen bir kaygı unsuru olduğunu, İzmir Modeli'nde bu konuda stratejiler ve politikalar geliştirilmesini önermesiyle de anlayabiliyoruz.

Bu strateji ve politikalar temel olarak akıntı sirkülasyonunu artırma ve iç körfezdeki oksijen miktarını yükseltme konularına odaklanıyor. Buna yönelik olarak da, modelde, İzmir Büyükşehir Belediyesi İZSU Genel Müdürlüğü (İZSU) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün (TCDD) ortak yürüttüğü *İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi* gündeme geliyor. Bu proje kapsamında yapılan çalışmaların teknik düzeyde kaldığını ve yönetsel birçok çatışmayı içinde barındırdığını görüyoruz. Şöyle ki, bu proje esas olarak bilimsel, teknik ve mühendislik bilgi ve pratikleriyle—örneğin, sirkülasyon kanallarının açılmasından meteo-öşinografi gözlem istasyonlarının kurulması—körfezin sürdürülebilirlik sorununu çözmeyi hedefliyor. Modelde de, böylesine teknik çalışmalara yönelik öneriler getiriliyor. Diğer bir deyişle, "Körfez'in sürdürülebilirliğinin geliştirilmesi" başlığı

altında toplumsal olan gündeme gelmiyor, sürdürülebilirlik, bu anlamda, teknik bir müdahale ile giderilecek bir sorun olarak beliriyor.

Yine de, politik ekoloji perspektifiyle baktığımızda, körfezin sürdürülebilirliği konusundaki güç ilişkileri ve çatışmaları görünür kılmak istediğimizde, modelde sunulan bilgiler aracılığıyla merkez-yerel yönetim çatışmasını görebiliyoruz.

Merkez-Yerel Çatışması

İzmir Modeli'nin görgül arka planında yer alan olgulardan biri merkezi yönetimin farklı siyasi parti elinde olması nedeniyle "İzmir Büyükşehir Belediyesinin zorluk yaşadığı ve engellendiği" yönünde ifade ediliyor (Tekeli, 2018b, s.3). İzmir Körfezi'ne ilişkin olarak da, İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi'nin uygulamaya geçebilmesi için Alsancak Limanı'nı işleten TCDD'nin adım atması gerektiği belirtiliyor ve bu projenin merkezi hükümetten destek almadığı söyleniyor (Tekeli, 2018b, s.80-81). Buna yönelik olarak da, modelde bir politika önerisi olarak, ilgili teçhizat ve gemilerin İZSU bünyesine alınması öneriliyor. Ek olarak, bu projenin, merkezi hükümetin *İzmir Körfez Geçiş Projesi* ile de çatıştığı belirtiliyor. İzmir-Deniz Projesi kapsamında da, bu projenin ilk başta çok sayıda aktörün katılımıyla gerçekleştirilecek bir "Kıyı Alanları Yönetimi" yoluna giderilmesinin önerildiği, fakat İzmir Modeli'nin bu yöntemi değil, projenin belediye eliyle uygulanmasını önerdiği belirtiliyor. Bunun nedeni de şöyle açıklanıyor: "günümüzde merkezi yönetimin her şeyi denetlemeyi iktidar olarak sayan yaklaşımı içinde 'Kıyı Alanları Yönetimi'yle sonuç alınmasının olanaksız hale gelecek olması" (Tekeli, 2018b, s.83). Bu da, modelde vurgulanan katılımcı demokrasi yaklaşımının merkez-yerel çatışması içerisinde uygulamaya konulmasının zorluklarına işaret ediyor.

Merkez-yerel çatışmasına işaret eden bu ifadeleri hem doğrudan körfeze hem de yönetişime ilişkin tanımlanan sorun alanlarından görebiliriz. Buna göre, Türkiye'de tek gemi söküm tesisinin İzmir'de bulunması yanında iskelelerin mülkiyet hakkına sahip olunmaması ve iskele izni yetkisinin belediyelerde olmaması İzmir Büyükşehir Belediyesi açısından körfeze yönelik plan ve projelerini sınırlamakta ve/veya olumsuz yönde etkilemektedir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2009; 2014). Merkezi yönetimin yetki ve tasarrufunda olan bu iki konunun körfeze ilişkin vizyona tesir eden değişkenler olduğu açıktır. Bunun yanında,

doğrudan yönetişime ilişkin sorun alanları da şöyle açıklanmaktadır: kurumlar arasında etkili veri paylaşımı olmaması, kurumlar arasında öncelik farklılıkları, kurumlar arası nitelik farklılığı, işbirliği yapılan dış paydaşlardan kaynaklanan gecikmeler, özellikle çevre projelerinde kurumlar arası eşgüdüm eksikliği (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2014). Bunlar, yönetişim süreçlerinde sıklıkla rastlanan, yatay ve dikey siyasi-yönetimsel çatışmalara yol açan sorunlara işaret etmektedir. Diğer ülkelerde olduğu gibi, Türkiye’de de merkez-yerel ilişkisi esasen anayasa ve yasalarla belirlenmiş olmakla birlikte, merkez-yerel çatışması nedeniyle başta planlama, eşgüdüm ve bütçeleme olmak üzere yönetimsel süreçler etkili olarak yürütül(e)memektedir.

Sonuç

İzmir Körfezi’nin yeniden yapılandırılması sürecinin nasıl yönetildiğine yönelik, İzmir Modeli’ni ve İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin kamu politikaları belgelerini inceleyerek yaptığımız bu çalışmada, sürecin yönetiminde katılımcılık ve yönetişim temelli demokratik bir belediyeçilik yaklaşımının henüz olgunlaşmadığını söyleyebiliriz. İzmir Körfezi’nin demokratik bir biçimde sürdürülebilir kılınmasının önündeki temel engel, bu doküman incelemelerinde merkez-yerel çatışması olarak öne çıkıyor. Bu çatışma, başta yetki sınırlılıkları, işbirliği ve eşgüdüm sorunları üzerinden kendini gösteriyor. Körfez’in sürdürülebilirliğinin sağlanması konusunda başka çatışmalı süreçlerin de olduğu aşıkardır. Örneğin, İzmir Modeli’nde, körfezin kaynaklarının değerlendirilmesi bağlamında balık çiftliklerine yönelik yapılan tartışmada, bu faaliyetlerin de çatışma doğurduğunu öğreniyoruz. Modelde, çatışma bir çelişki olarak değerlendiriliyor ve bunun giderilmesine dair balık çiftliklerinin körfezin kuzeyinde ve güneyde belirlenen yerlere nakledilmesi önerilirken, eş zamanlı olarak da “kıyıda yaşayanlarla çelişkilerin çözümlenmesi” vurgulanıyor (Tekeli, 2018b, s.82) ve bu da aslında bizlere çatışmaları merkezine alan, saha çalışmalarıyla derinlemesine bir araştırmanın yapılması gerektiğini gösteriyor.

Kaynakça

Blaikie, P. (1985). *The political economy of soil erosion in developing countries*. London: Routledge.

- Blaikie, P. ve H. Brookfield. (1987). *Land degradation and society*. London: Methuen.
- Bridge, G., McCarthy, J., ve Perreault, T. (2015). Editor's introduction. (T. Perreault, G. Bridge ve J. McCarthy Der.), *The Routledge handbook of political ecology* içinde (s. 3-18). London: Routledge.
- Harvey, D. (1974). Population, resources and the ideology of science. *Economic Geography*, 50(3), 256–277.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi (2009). *2010-2017 stratejik planı*. İzmir.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi (2014). *2015-2019 stratejik planı*. İzmir.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi (2019a). *İzmir modeli*. 01.10.2019 tarihinde <https://www.izmirmodeli.com/tr/Anasayfa> adresinden erişildi.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi (2019b). *İzmir modeli çalışmaları*. 01.10.2019 tarihinde <https://www.izmirmodeli.com/tr/IzmirModeliCalismalari/2> adresinden erişildi.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi (2019c). *Performans programları*. 28.09.2019 tarihinde <https://www.izmir.bel.tr/tr/Dokumanlar/23/42> adresinden erişildi.
- Filibeli, A. ve Yücer Gier G. (Der.) (2018). *Akdeniz'in kıyısında İzmir Körfezi: Konferans Bildirileri*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi.
- Swyngedouw, E. (2015). Urbanization and environmental futures: politicizing urban political ecologies. T. Perreault, G. Bridge ve J. McCarthy (Der.), *The Routledge handbook of political ecology* içinde (s. 609 – 619). London: Routledge.
- Swyngedouw, E., Kaïka, M. ve Castro E. (2002). Urban water: A political ecology perspective. *Built Environment*, 28(2), 124-137.
- Tekeli, İ. (2018a). İzmir Modeli projesi için notlar. *İzmir Modeli çalışmaları birinci kitap: Ortak kavramlar* içinde (s. 9-13).
- Tekeli, İ. (2018b). *İzmir Modeli: İzmir için demokratik bir belediyecilik önerisi*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi.
- Walker, R. A. (1973). Wetland preservation and management on Chesapeake Bay: The role of science in natural resource policy. *Coastal Zone Management Journal*, 1(1), 75–101.
- Watts, M. J. (1983). *Silent Violence: Food, Famine, and Peasantry in Northern Nigeria*. Berkeley: University of California Press.
- Wolf, E. (1972). Ownership and political ecology. *Anthropological Quarterly*, 45(3), 201–205.



Yerel Demokrasinin Kentte Uygulanabilirliği: Malatya Büyükşehir Kent Konseyi rneği

Aysun Yaralı Akkaya
Van Yüzüncü Yıl
niversitesi
aysun_yarali@yahoo.com

Mustafa Narin
Malatya Su ve Kanalizasyon İdaresi
Genel Müdürlüğü
mustafanarinc@hotmail.com

z

Kent Konseyleri son dönemlerde yerelin katılımını artıran, yerelin sesini daha kolay duyurabileceği etkinlikleri ile kenti dönüştürebilmektedirler. Kent Konseylerinin ıkış noktası, 1992 yılında Rio zirvesinde imzalanan "Gündem 21" Eylem Programıdır. 1992 senesinde Rio de Janeiro'da ilk temelleri atılan program Türkiye'de de uygulanmaya başlanmış bu kapsamda yerel demokrasinin bir aktörü olarak kent konseyleri kurulmuştur. Bu kapsamda araştırma Malatya Büyükşehir Kent Konseyi özelinde yerel demokrasinin kentte uygulanabilirliğinin incelenmektedir. Araştırmanın verileri, araştırmacı tarafından geliştirilen yarı yapılandırılmış görüşme formu ile 2018 yılı Ocak – Mart ayları arasında derinlemesine mülakat yöntemi ile elde edilmiştir. Araştırmada katılımcılara kent konseylerine ilişkin farkındalıklarını tespit etmek ve kent konseylerinin yerel yönetimlerle olan etkileşimi araştırılmıştır.

Araştırma sonucunda katılımcıların vermiş oldukları cevaplardan hareketle, yerel demokrasi ve yerel yönetime katılım ve kentin sorunlarını dile getirilmesinde etkili olduğu, kent ile ilgili sorun ve ihtiyaçların tespit edilmesi ile üzüm önerilerinin geliştirilmesi konusunda karar almada verimli ve işlevsel olduğu belirlenmiştir. Ayrıca araştırmada, Kent Konseylerinin daha etkin olarak çalışabilmesi için kent yönetimi ve kentte yaşayan yerel halk açısından almış olduğu kararların bağlayıcı nitelik taşıması, kendine ait bir bütçesinin olması ve çalışanlarını belirleyebilmesi gibi konularda da yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yerel Demokrasi, kent Konseyi, sivil toplum kuruluşu (STK), yerel gündem 21.



The Applicability of Local Democracy in The City: The Case of Malatya Metropolitan Locak Council

Aysun Yaralı Akkaya
Van Yüzüncü Yıl
University

Mustafa Nariç
General Directorate of Sewage and
Waters Malatya

Abstract

Local Councils recently have been able to transform the city with activities that have increased the participation of the locals and let the voice of the locals heard eaiser. The starting point of the Local Councils is the Program "Agenda 21 " Action Program, which was signed at the Rio summit in 1992. The program, of which foundations laid in Rio de Janeiro in 1992, commenced it's applications in Turkey and Local Councils were established as an actor of local democract in that regard. Within this framework, the aim of the study is to examine the applicability of local democracy in the city in the context of Malatya Metropolitan City Council. The Malatya Metropolitan City Council Executive Committee members were selected as the sample area for the study. The data of the research was obtained through the semi - structured interview form developed by the researcher by in - depth interview method between January - March 2018. In this research, the participants' awareness of the city councils and the interaction of city councils with local governments were investigated.

As a result of the research, it was determined that the Local Councils had a dynamic structure in terms of local democracy and participation in local government, they were effective in expressing the problems of the city, and they were efficient and functional in making decisions in regards to identifying the problems and needs related to the city and developing solution proposals. In addition to this, the research establishes the need for a new regulations for the Local Councils for them to have binding decision, have a bugdet of it's own and determine it's employees; in order to make them work more effectively

Keywords: *Local democracy, local council, non-governmental organizations (NGO), local agenda 21.*

Giriş

Yunanca bir kavram olan “demokratia” dan gelen demokrasi, “demos” ve “kratia” ya da “cratos” kelimelerinden türetilmiştir. Demos, Eski Yunancada mahalle anlamına gelen “deme” kelimesinden gelmektedir ve “mahallede yaşayan halk” anlamında kullanılmaktadır. “Kratia” ya da “cratos” kelimeleri ise “yönetim” anlamında kullanılmaktadır. Demokrasi kavramı, en kısa tanımlama ile halkın yönetimi olarak tarif edilmektedir (Sartori, 1993, s.22-23).

Demokrasi ile halk yönetime aktif olarak katılmaktadır. Demokrasi, günümüzde küresel dünyanın bir parçası, bir ihtiyacı haline gelmiştir. Küreselleşme ile birlikte kurulan uluslar üstü platformlar, demokrasi kavramının daha çok dile getirilmesini ve yaygınlaştırılmasını sağlama yoluna gitmişlerdir. Demokrasiyi benimsemiş ülkelerin ortak görüşü, yönetimde halkın katılımını arttırmaktır ve bu yolda atılan adımlarda yerel yönetimlere ayrı bir önem verilmektedir (Erdoğan, 1996: 174). Yerel yönetim, yerinden yönetim, adem-i merkeziyet ya da diğer bir deyişle decentrilizasyon kavramı ile yerel demokrasi iç içe geçmiş kavramlardır. Yerel yönetimlerden bahsederken yerel demokrasiden bahsetmemek ya da tersi bir durum söz konusu değildir (Kestelioğlu, 2011, s.123).

Demokrasi kavramında olduğu gibi yerel demokrasi kavramına da tek bir tanımlama getirmek zordur. Yerel demokrasinin gerçekleşmesi için ideal olarak adlandırılabilir bazı ilke ve şartların bir araya gelmesi gerekmektedir. Bu şartlardan birincisi yerel yönetimlerin karar alma birimlerinde bulunanların bu görevleri alırken seçilmiş olmaları gerekmektedir. Yerel yönetim birimlerinin seçiminde kullanılacak olan yöntemlerin demokratik anlayışa uygun olması, katılımın fazla, seçimlerin adil olması gerekmektedir. Yerel demokrasi yolunda ikinci şart da seçimle işbaşına gelen yöneticilerin yerel halka ve halkın sorunlarına karşı duyarlı olmaları, sorunları dinleyerek çözüm bulma anlayışı ile hareket ediyor olmalarıdır. Yerelde demokrasinin yerleşmesi için üçüncü şart ise yerel yönetimlerin yaptıkları işlemler konusunda halkın bilgi sahibi olmasıdır. Yerel yönetimlerin yapmış oldukları uygulamalar konusunda bilgi sahibi olunması yapılan uygulamaların açıklıkla ve hesap verilebilirlik ilkelerine uygun olarak gerçekleştirilmesi anlamına gelmektedir (Pustu, 2005, s.127). Yerel düzeyde demokrasinin uygulanma durumu, ülke genelinde uygulanan demokrasinin bir göstergesidir. Eğer

yerelde demokrasi tam anlamıyla uygulanamıyorsa, űlke dűzeyinde bunun etkisi gȖrűlebilir ve demokratik sistemin iűleyiűinde birűok sorunla karűılaűılabilir. Yerel siyasetin konusu bir yȖrenin kendisi ile ilgili meseleler olarak deđerlendirilebilen ya da daha kűcűk Ȗlűekteki yerleri ve halkları ilgilendiren konulardır (Akdođan, 2008, s.9-13).

Yerel siyasetin diđer bir ilgi alanını demokratik, ekonomik, yȖnetsel, siyasal yȖnden yaűam kalitesinin arttırılması konularıdır. Yaűam kalitesi kavramı űok deđerűik Őekillerde yorumlanabilmektedir. Bireyin zihinsel aktivitelerinden, yaűadıkları sosyal alana kadar tűm deđerűkenleri kapsayabilmektedir. Temelinde yaűam kalitesi, bireyin kentten elde ettiđi doyum ile kentin bireyin ihtiyaűlarını karűılayabilme kapasitesi ile ilgilidir (űukurűayır, 2008, s.24). Kentlerde yaűam kalitesini arttırmakla hem merkezi yȖnetim hem de yerel yȖnetimler eűdeđerde sorumlu ve yetkilidir. Gerűek anlamda yerel yȖnetiűimin ve sűrdűrűlebilir kalkınmanın sađlanması iűin halkın da yerel yȖnetimlerde yȖnetime katılımının sađlanması, gȖrűű ve isteklerinin alınması biiyűk Ȗnem taűımaktadır.

Bu kapsamda 2005 yılında yayınlanan 5393 sayılı Belediye Kanununun 76'ncı maddesi kent konseyleri ile kent yaűamında kent vizyonunun ve heműerilik bilincinin geliűtirilmesi, kentin hak ve hukukunun korunması, kentin kalkınmasını sađlama ve bu kalkınmanın sűrdűrűlebilir olması, yaűanan űevreye duyarlı olunması, kent iűerisinde sosyal yardımlaűma bilincinin yerleűtirilmesi, sosyal yardımlaűma ve dayanıűma, saydamlık, hesap verme ve hesap sorma, geniű bir katılımın sađlanması, yȖnetiűim yerinden yȖnetim ilkelerini hayata geűirebilmek iűin kent konseylerinin kurulmasını olanaklı hale getirmiűtir ve kent konseylerinin űalıűma usűl ve esasları İűiűleri Bakanlıđınca hazırlanacak bir yȖnetmelikle belirlenir ifadesi ile 08 Ekim 2006 yılında Resmi Gazetede yayınlanan Kent Konseyi YȖnetmeliđi'nde kent konseylerinin űalıűma usul ve esasları belirlenmiűtir (Kent Konseyi YȖnetmeliđi, [KKY] 2006).

Kent konseylerinin fikirsel temelleri 1992 senesinde Rio de Janeiro'da dűzenlenmiű olan "Birleűmiű Milletler űevre ve Kalkınma Konferansı'nda imzalanan, "Gűndem 21" Eylem Programıdır. Yerel Gűndem 21'in kapsamında yerel yȖnetimlere daha demokratik usullerde űalıűma imkanı sađlama dűűűncesi bulunmaktadır. Bu programda yerel yȖnetimlerde kent iűin daha iyi bir ekonomik gelecek sađlanması, sivil toplum kuruluűlarının kent ile ilgili konularda karar alma sűrecine katılması, kentte yaűayanların yaűam kalitesinin yűkseltilmesi gibi kentte

yaşayanlara daha iyi koşullar hazırlamak amacıyla çalışmaların yapılması öngörülmektedir. 1992 senesinde Rio de Janeiro’da ilk temelleri atılan program Türkiye’de de uygulanmaya başlanmış bu kapsamda yerel demokrasinin bir aktörü olarak kent konseyleri kurulmuştur. Kent konseyleri, kent yönetimine katılım seviyesinin artırılması amacıyla, kent yönetiminde sivil toplum kuruluşlarının, meslek kuruluşlarının, özel sektörün katılımıyla geniş bir uzlaşma kültürünün oluşturulduğu hemşehrilik bilincinin benimsetilmesini amaçlayan kurumlardır. Kent konseylerinin görev yetki ve sorumlulukları kent konseyi Yönetmeliğinde yer almaktadır. Kent konseylerinin yönetmelikte belirtilmiş olan görevlerini amaçlandığı şekliyle yerine getiriyor olması işlevselliğini arttıracak ve bu da demokrasinin yerelde etkinliğini sağlayacaktır.

Bu kapsamda tezimizin ana amacı, kent konseylerinin yerel yönetimler açısından önemini vurgulamak, uygulama alanı olan Malatya Büyükşehir kent konseyinin çalışmalarını yerel demokrasinin unsurları bağlamında ele almak ve yerel demokrasinin bir aktörü olarak kent konseylerinin yerel demokrasiye yasal çerçevede katkılarını araştırmaktır. Bu amaca yönelik olarak, öncelikle yerel siyaset kapsamında siyaset, siyasal davranış, siyasi temsil, siyasal katılım, yerel siyaset ve yerel aktör nedir sorularına cevap aranacak, sonrasında kent konseylerinin ortaya çıkış koşullarını, kapsamı ve görevleri üzerinde durulacaktır. Bu bağlamda yerel demokrasinin işleyişinde bir aracı olarak kabul edebileceğimiz kent konseylerinin bu etkisinin Malatya Büyükşehir kent konseyinin çalışmaları açısından değerlendirmek ve analiz etmekte çalışmanın alan boyutunu şekillendirecektir.

Yöntem

Bu bölümde araştırmanın yöntemi, araştırma sürecinde kullanılan veri toplama aracının geliştirilmesi, uygulanması ve elde edilen verilerin analizi ilgili bilgiler bulunmaktadır. Kent konseylerinin yerel demokrasi, yerel yönetime katılım, yerel yönetimle ilişkiler, yerel temsil değişkenlerine etkileri nitel araştırma yaklaşımı ile değerlendirilmiştir. Nitel araştırma, gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel veri toplama yöntemlerinin kullanıldığı, algıların ve olayların doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik bir sürecin izlendiği araştırma olarak tanımlanabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2016: 35).

Tez kapsamında, Malatya Büyükşehir kent konseyi yürütme kurulu temsiliyet açısından seçilip, yürütme kurulu üyeleri ile derinlemesine mülakat yöntemi kullanılarak görüşmeler yapılmıştır. Malatya Büyükşehir kent konseyi yürütme kurulunda görevli 17 asil ve 5 yedek olmak üzere toplam 22 üye bulunmaktadır. 22 üye içerisinde 17 asil üye içerisinde 1'i kadın, 16'sı erkek, 5 yedek üye içerisinde 1'i kadın, 4'ü erkektir. Araştırmanın nitel verilerini elde edebilmek için 22 üye arasından 15 asil ve 2 yedek olmak üzere 1'i kadın toplam 17 yürütme kurulu üyesi ile 2018 yılı Ocak – Mart ayları arasında derinlemesine mülakat yapılmıştır. Mülakat yapılan Yürütme Kurulu üyeleri 2014 yılında Malatya Büyükşehir kent konseyine seçilmiş bulunan üyelere aittir. 2014 yılından sonra yürütme kurulu üyeliği için yeni bir seçim yapılmamıştır. Malatya Büyükşehir kent konseyi yönetmeliği gereği, mevcut yürütme kurulu üyeleri temsil etmiş oldukları kuruluşlardan ayrılmış olsalar dahi bir sonraki yürütme kurulu üye seçimlerine kadar yürütme kurulu üyeliklerini sürdürmektedirler (Tablo 3.1).

Tablo 1. Araştırmaya katılanların kent konseyindeki görev dağılımları

1	Ensar Vakfı Başkanı
2	Esnaf Kefalet Kredi Kooperatif Birlikleri Başkanı
3	İnşaat Müh. Odası Başkanı
4	Birlik Vakfı Başkan Vekili
5	Cem Vakfı Başkanı
6	Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Gençlik Meclisi Başkanı
7	Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Genel Sekreteri
8	Hacı Bektaş-ı Veli Vakfı Başkanı
9	Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Kadın Meclisi Başkanı
10	MEMUR-SEN Malatya Şube Başkanı
11	MÜSİAD Malatya Şubesi Eski Başkanı
12	İnönü Üniversitesi Temsilcisi
13	Hayrat Vakfı Temsilcisi
14	Muhtarlar Derneği Başkanı
15	İnönü Üniversitesi Rektörü
16	Malatya Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı
17	Bilgi Yolu Eğitim, Kültür ve Sosyal Araştırmalar Merkezi Derneği (BİLSAM) Malatya Şubesi Eski Başkanı

Çalışmanın Verilerinin Toplanması ve Veri Toplama Araçları

Araştırma verilerinin toplanması için 2018 Kasım-Aralık ayları içerisinde Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu üyelerinin iletişim

bilgilerine ulaşıp, ön görüşme organize edilmiştir. Ön görüşmede Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu üyelerine mülakat sonucunda elde edilecek verilerin, akademik bir çalışmanın bulguları olarak değerlendirileceği açıklanmış, adı geçen akademik çalışmanın kapsamının; kamu yönetimi alanında kent konseylerinin yerel demokrasinin bir aktörü olma durumunun Malatya Büyükşehir Kent Konseyi özelinde araştırılması olduğu belirtilmiştir. Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu üyelerinden bazıları mülakat formunda bulunan soruları incelemek üzere zaman istemiş, bazıları mülakat için randevu vermektan imtina etmiş, bazıları ise mülakat formunu inceledikten sonra soruları “siyasi içerikli” bulunduğunu belirtmiş ve mülakat yapılmasını reddetmiştir. Mülakat yapılmasını uygun bulan 1 Kadın, 16 Erkek toplam 17 (on yedi) Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu üyesi ile 2018 yılı Ocak ve Mart ayları arasında derinlemesine mülakat gerçekleştirilebilmiştir.

Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu üyeleri ile yapılan mülakatların sonuçlarının analizinde üyelerin Malatya Büyükşehir Kent Konseyi içerisindeki görevleri ve temsil ettikleri gruplar dikkate alınmış, araştırmanın sonuç değerlendirmeleri bu çerçevede yapılmaya çalışılmıştır.

Araştırmamızda veri toplama aracı olarak yarı yapılandırılmış görüşme formu kullanılmıştır. Kullanılan bu görüşme formu ile çalışmaya katılan temsil gurubu ile birebir görüşme yapılmıştır. Görüşme formu iki bölümden oluşmaktadır. Formun birinci bölümünde katılımcıların, faaliyette buldukları il, kurumdaki görevi/unvanı, kurumdaki statüsü ve görüşlerinin kapsamı (belirttiği görüşlerin kendisi adına mı yoksa kurum adına mı açıkladığı) bilgilerini tespit etmek amacıyla sorulmuş beş (5) soru, kent konseyleri hakkındaki düşüncelerini belirlemek amacıyla da yirmi (20) soru bulunmaktadır. Katılımcıların kent konseyleri hakkındaki düşüncelerinin ve bilgi düzeylerinin belirlenmesi amacıyla kullanılan görüşme formundaki soruların hazırlanmasında Özgür Önder ve Erdal Güler (2016)'in “Türkiye’de Yerel Demokrasi Açısından Kent Konseyleri Üzerine Bir Araştırma: Kütahya Kent Konseyi Örneği” ve Hüseyin Kara, Savaş Şimşek (2016)'in “Kent Konseylerinin İşlevselliği ve Sürdürülebilirliği: Kadıköy Kent Konseyi Örneği”, çalışmalarından yararlanılmıştır (Önder ve Güler, 2016, s.902; Kara ve Şimşek, 2016, s.262). Araştırma kapsamında görüşülen 17 yürütme kurulu üyesine öncelikle araştırmanın kapsamı ve gerekçesi açıklanarak mülakat yapmak için

randevu alınmış, kendileri için uygun olan zaman dilimi içerisinde mülakat gerçekleştirilmiştir. Mülakat sırasında görüşme formunda bulunan 25 soruyu cevaplamaları için bir zaman sınırlaması getirilmeyerek, sorular okunmuş, verilen cevaplar olduğu gibi, müdahale edilmeden mülakat formuna yazılmıştır. Görüşme formu ile elde edilmesi amaçlanan bulgular:

1. Kent konseylerinin yerel demokrasi ve yerel yönetime katılımın gerekletirilmesindeki rolünün belirlenerek değerlendirilmesi.
2. Kent konseylerince alınan kararların belediye tarafından kabul, değerlendirilme ve uygulama durumunun belirlenmesi.
3. Kent konseyi üyelerinin seçim yönteminin belirlenmesi.
4. Kent konseylerinin temsil görevini yerine getirme durumunun belirlenmesi.
5. Kent konseylerinin sorunlarının belirlenmesi

Amaçlanan bulgular, kent konseylerinin işlevselliği ve sürdürülebilirlik durumunun, yasal düzenlemelerle özerklik durumunun, belediye bütçesinden faaliyetleri için gerekli maddi desteği alma durumunun, kent konseyi üzerine etkilerini belirlemek amacıyla oluşturulmuştur.

Kent Konseylerinin Yerel Demokrasi ve Yerel Yönetime Katılım Konusundaki Rolüne İlişkin Algı ile İlgili Bulgular

1980'li yıllardan sonra değeren yönetim anlayışı ile ortaya çıkan kent konseyleri, yerel demokrasinin ve yerel yönetime katılımın önemli bir aracı olmuşlardır (Yaman ve Ken, 2018: 64). Araştırma kapsamında grmecilere 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 76. Maddesinde bulunan ve kent konseylerinin vizyon ve misyonu hatırlatılarak, yerel demokrasinin ve katılımın geliştirilmesinde önemli görevler yüklenilen kent konseyleri hakkında ne düşündükleri ve Kent Konseylerinin temel varlık gerekçesini nasıl tanımladıkları sorularak bu konu hakkında bilgi vermeleri istenmiştir.

Alınan cevaplarda Ensar Vakfı temsilcisi kent konseylerini "zaruri bir kurum" olarak nitelemi, Malatya Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı "Yerel demokrasinin gelişimini açısından kent konseyleri önemli bir dinamik görevinin olduğunu" belirtilmiştir. Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Gençlik Meclisi Başkanı kent konseylerinin 5393 sayılı Belediye Kanununun 76. Maddesinde belirtilen vizyon ve misyonuna uygun olarak "kent

vizyonunun ve yerel demokrasinin geliştirilmesi anlamında kent konseylerinin önemli görevleri olduğu" vurgusu ön plana çıkmaktadır. Bu vurgunun sıklıkla dile getirilmesinden dolayı, kent konseyleri ile oluşturulmaya çalışılan birlikte yönetim düşüncesinin kent konseyi üyeleri arasında bir düşünce yapısı haline geldiğini, kent konseyleri içerisinde faaliyette bulunan kişilerin bu şekilde bir görüşe sahip olmaları, yerel yönetime katılımın gerçekleştirilmesinde kent konseylerinin rolünün doğru algılandığı fikrini kuvvetlendirmektedir. Yapılan görüşmelerde Ensar Vakfı Başkanı "yerel kültürlerin global dünya karşısında zayıfladığı ve yeni yerel arayışların eski yerel çözümlerle birleştirilmesi gerektiği" belirtilmiştir. Kent konseylerin sağladığı bu yeni yapı, yerelde yönetim anlayışının güçlenmesine yardımcı olmaktadır.

Yapılan görüşmelerde kent konseylerinin kent yönetimi açısından önemleri vurgulanırken, yaptırım gücünün olmadığı üzerinde durulmuş, bu konuda örneğin Hacı Bektaş-ı Veli Vakfı Başkanı yerel yönetimlerin "aleniyet, hesap sorma-hesap verme ve hayata geçirme yetkilerinin olduğu, buna karşılık kent konseylerinin yaptırım gücü maalesef olmadığı, ama olması gerektiği, kent konseylerinin kararlarını tavsiye niteliğinde değil yaptırma niteliğinde olması" gerektiğini dile getirilmiştir. Hayrat Vakfı temsilcisi ise "kanun maddesindeki kent konseyinin yapması gereken sorumluluklar kağıt üstünde kalmamalı müşahhas şehrimizde tesirler oluşturacak faaliyetler yapılmalı, yönetim kavramının içi doldurulmalı" şeklinde görüşlerini açıklamıştır.

Kent Konseyleri Yönetmeliğinde, kent konseylerinin yerellik ilkesi çerçevesinde uzlaşma kültürünü geliştirerek, yerel demokrasiyi ve katılımı geliştirmek amacıyla oluşturulduğu belirtilmektedir. Kent Konseylerinde kentin sorunları özgürce ortaya konularak görüşülmektedir. Yapılan görüşmelerde kent konseylerinde, kent sorunlarının dile getirildiği vurgulanmış, örneğin Esnaf Kefalet Kredi Kooperatif Birlikleri Başkanı kent konseylerinin "yerel yönetimin kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının ortaklık anlayışıyla kentin kalkınmasındaki sorunların çözümünün kendine vizyon edindiği", İnönü Üniversitesi Rektörü ise kent konseylerinde "şehrin sorunlarının istişare edildiği, şehrin sorunları bakımından örgütlü kuruluşların bir araya geldiği ve şehrin sorunlarını tartıştığı, kentin sorunlarının kalkınma ilkeleri temelinde belirtildiği ve tartışıldığı bir platform" olarak ifade etmiştir. Halk, kenti ile ilgili sorunları dile getirerek, bu sorunlar hakkında kentte ortak bir düşünce yapısının oluşmasına, sorunlara kent genelinde farkındalık

sağlayarak bu sorunların zmne aktif olarak iştirak edebilmektedir. Kentte yaşayan bireylerin kent ile ilgili dncelerini yerel yönetime tek balarına iletmeleri zorken, kent konseylerinde oluşturulan meclislerle ortak çalışma alanları oluşturulabilmektedir. Görüşmelerde elde edinilen bulgular da kent konseylerinin bu işlevini doğrular niteliktedir.

İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı *“kent konseylerinin temel varlık gerekçesi kentin; sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan daha yaşanabilir hale getirilebilmesi”* olarak tarif etmiş. MEMUR-SEN Malatya Şube Başkanı *“kent konseylerinin temel görevinin kentte yaşayan insanların kentin sahibi olmasına yardımcı olmak ve yaşama bilincini en üst düzeye çıkarmak”* olduğunu vurgulamıştır.

MÜSİAD Malatya Şubesi Eski Başkanı kent konseylerinin *“ok doğru planlanmış bir sivil toplum kuruluu olduklarını, amacına uygun kullanılır ve yönetilirse kente çok Şey katabileceğini”*, Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Genel Sekreteri *“kent ölçekli bakıldığında kent konseylerinin bir kentin genel profilini ortaya çıkaracak fonksiyonlara sahip olduğunu”* belirtmişlerdir. Kentin geneline ait olan profile uyan halk kitlesinin oluşmasında ve toplumun tamamının veya büyük çoğunluğunun kendini kente ait hissetmesinde de kent konseylerinin önemli rolleri bulunmaktadır. Kent yönetimine katılarak birlikte yönetimi sağlayan kent konseyleri, hemehricilik bilincini oluşturarak kent halkının birlikte yaşamasını sağlamaktadır. Yapılan görüşmelerde kent konseylerinin bu işlevlerini Hayrat Vakfı Temsilcisi,

“her Şeyden evvel insanın kendi Şehrinde söz sahibi aidiyet ve kentlilik kimliğinin oluşmasına katkısı tartışılmaz doğrudur. Bir bakıma kişinin kentin içinde kendini bulması ve değerlerin kazanılması ve paylaşılması leğinde Türkiye için geç alınmış bir karar ve yapılanma olarak” vurgulamıştır.

Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin alımaları hakkında da görüşleri alınan katılımcılardan İnönü Üniversitesi Temsilcisi *“uygulama aksaklıklarına rağmen olduğca önemli ve olumlu sonuçlar ortaya çıktığını, uygulamalardan doğan aksaklıklar giderilebilirse kentçilik Şuurunun gelişmesine katkı sağlanacağını”* belirtmiştir. Sadece Cem Vakfı Başkanı *“Malatya Büyükşehir Kent Konseyi görevlerini yapmadığını”* belirtirken, Birlik Vakfı Başkan vekili *“bulunduğumuz belediye sınırları içerisinde tarihi dokunun korunması, daha modern bir yaşam ve evre için ortak aklın kullanımında Malatya Büyükşehir Kent Konseyini kararlı gördüğünü”*, Hacı Bektaş-ı Veli

Vakfı Başkanı ise “Malatya’nın büyümesinde küçümsenemeyecek hizmetler verdiği” belirtmiştir.

Kent konseyleri, sosyal belediyeciliğin benimsenerek uygulanması konusunda da etkili olduğunu vurgulayan katılımcılardan BİLSAM Malatya Şubesi Eski Başkanı,

“Dezavantajlı bir grubu, bir çocuğu, bir kadını düşündüğümüzde bunların kendi seslerini iletmesi anlamında kent konseyinin bir paydaş olabilir. Yerel anlamda şehrinizin bir problemine yönelik yapılması gereken bir çalışmayı iletmek istediğinizde yine bu anlamda Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin anlam ifade ettiğini, bu çerçevede bakıldığında her katmandan insanın sesinin bir harman şeklinde yukarıya taşınması ve yerelde de bir karşılık bulması açısından önemli olduğunu” vurgulamıştır.

Yerel demokrasi ve yerel yönetime katılım konusunda kent konseylerinin rolünün belirlenmesi amacıyla katılımcılara “Çocukların, gençlerin, kadınların ve engellilerin toplumsal yaşamdaki etkinliklerini arttırmak ve yerel karar alma mekanizmalarında aktif rol almalarını sağlamak amacıyla oluşturulan meclislerin etkinliğini nasıl değerlendiriyorsunuz?” sorusu sorulmuştur.

Yapılan görüşmede kent konseyi meclislerinin yerel yönetime katılımı sağlaması hakkında Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Gençlik Meclisi Başkanı, Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Genel Sekreteri ve Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Kadın Meclisi Başkanı “Kent konseylerinin önemli sacayağını kadın, gençlik, çocuk ve engelliler oluşturmaktadır. Yerel demokrasinin gelişmesi adına meclislerin almış olduğu kararlar çok önemli bir rol aldığını”, Malatya Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı da “meclisler ve çalışma grupları konseylerin omurgasını oluşturmaktadır” diyerek, yerel yönetime katılım konusunda kent konseylerinin önemini vurgulamıştır. Gerçekleştirilen görüşmede yapılan sosyal etkinliklerin çoğuna katıldığını belirten Esnaf Kefalet Kredi Kooperatif Birlikleri Başkanı,

“Kent Konseyinin en önemli vizyonunu, halkı ile iç içe olup tüm sorunlarını istişare ederek bu sorunların çözümünde aktif rol alarak bu konuları yürütmek olduğunu ve kent konsey meclisleri tarafından çalışmaların her zaman daha iyi olması için etkinliklerin artırılması gerektiğini” belirtmiştir.

Birlik Vakfı Başkan vekili de “çok iyi ve bu tip meclisler artmalı”, Muhtarlar Derneği Başkanı ise “bu etkinliklerin daha detaylı daha çok sıklıkla

ve çoğaltılarak yapılmalı” diyerek kent konseylerinde faaliyet gösteren meclislerin verimliliğini vurgulamıştır.

Malatya Büyükşehir Kent Konseyinde bulunan meclislerinin oluşum amaçlarına uygun etkinlikler gerçekleştirmeleri konusunda Hayrat Vakfı temsilcisi “Malatya bu konuda çok başarılı, ocuk, engelli ve kadın meclislerinde etkili faaliyetler gerçekleştirdiğini” belirtmiştir. MÜSİAD Malatya Şubesi Eski Başkanı da, “Kent konseyimizde kadınlar meclisi, engelliler meclisi, gençlik meclisi aktif bir Şekilde alııyor.” diyerek Malatya Büyükşehir Kent Konseyi meclislerinin aktifliğini vurgulamıştır.

Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Kadın Meclisinin eyiz kültürü projesi gibi etkinlikler hakkında Ensar Vakfı Başkanı “Malatya’da yapılan çalışmalar ihtiyaa binaen yapıldığını, yerelde aktif olduklarını söylemek mümkündür. İhtiyaçlar saha çalışmaları ile belirlenir. Saha çalışmasında yapılan anket uygulamasında önerilerden herhangi biri 10 kişiden, 7 kişiden olumlu destek aldığında uygulanır” diyerek meclislerin çalışma aşamaları hakkında bilgi vermiştir. Bu konuda BİLSAM Malatya Şubesi Eski Başkanı da,

“Kent konseyinin çok daha özellikle Malatya için söylüyorum iyi yürütüldüğünü dnyorum. Meclislerde karar mercilerinin kendileri olduğu, yürütücülerinin yine kendileri olduğu yine birçok belediye ve kent konseyinden kaynaklı imknlerden istifade edildiğini biliyorum. Bu sürecin de çok aktif bir Şekilde dâhil ettiklerini bence en anlamlı tarafı bu”

diyerek, Malatya Büyükşehir Kent Konseyi meclislerinin kent halkının yerel sorunların çözümüne katılmundaki aktifliğini, Hacı Bektaş-ı Veli Vakfı başkanı da “bu konudaki etkinliklerini takdir ediyor ve geliştirilmesi gerektiği kanaatindeyim. Toplu taşıma araçlarının engelliler için uygun hale getirilmesi gibi güzel uygulamalar var” diyerek dile getirmiştir.

Yapılan görüşmelerde Malatya Büyükşehir Kent Konseyi meclislerinin çalışmaları konusunda olumlu görüşlerin yanında olumsuz görüş bildiren katılımcılar da bulunmaktadır. İnn niversitesi temsilcisi, “Kent konseyinin kadın ve gençlik merkezlerinin azami gayret gösterdiğini dnyorum. Ancak karar almakla alınan kararların uygulanması oranı konusunda tereddütlerim var.” diyerek kent konseylerinin yaptırım gücünün olmadığına dikkat çekmiştir. Bu konuda İnn Üniversitesi Rektörü Malatya Büyükşehir Kent Konseyi meclislerinin “yerel halkı temsil ettiğini ancak etkinlik bakımından uygun olmadığını”, İaat Mühendisleri Odası Başkanı meclisler tarafından yapılan çalışmaları “yetersiz” gördüğünü belirtmiş, Cem Vakfı Başkanı da “bir iki etkinlik yapmak veya yaptırmak kent konseylerinin iyi çalıştığı anlamını taıyamaz” diyerek, kent

konseylerinden beklenenin daha fazla çalışmak olduğunu vurgulamıştır. Buna göre olumsuz görüş bildiren katılımcıların yaptıkları eleştirinin Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin çalışmalarının olmamasına değil de bu çalışmaların yetersiz görüldüğü ve daha da arttırılması yönünde olduğunu söylemek mümkündür.

Kent konseylerinin demokrasiye olan katkılarının belirlenmesi adına katılımcılara yöneltilen bir diğer soru da *“Malatya Büyükşehir Kent Konseyi'nin yerel demokrasi açısından katkısı oluyor mu? Kent konseylerinin meclis çalışmalarıyla ilişkisi nedir? Bu konu hakkında bilgi verebilir misiniz?”* sorusudur.

Yapılan görüşmelere katılanların yarısı Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin yerel demokrasiye katkısının olduğunu belirtirken, diğer yarısı da katkısının olmadığını vurgulamışlardır. Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin yerel demokrasiye katkısının olduğu vurgulanırken Malatya Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı *“yerel demokrasinin gelişimi açısından kent konseyleri önemlidir”* derken, Ensar Vakfı Başkanı, *“Kent konseyleri bir yönetim alanıdır, farklı kesimlerin bir araya gelip farklı fikirlerin birbirini yakından gördüğü ve takip ettiği bir alandır. Dolaylı olarak katkısı vardır”* diyerek düşüncelerini ifade etmiş, MEMUR-SEN Malatya Şube Başkanı *“toplumda paylaşmayı, şehre sahip çıkma bilincini arttırıyor. Adeta küçük millet meclisidir”* diyerek Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin demokrasiye katkısını belirtmiş, Ensar Vakfı Başkanı bu katkının *“ev hanımlarına yönelik bazı projeler var. Topluma kazandırma sosyalleşmesi noktasında olduğunu”* vurgulamıştır. Esnaf Kefalet Kredi Kooperatif Birlikleri Başkanı da *“kent konseyleri demokrasiden yana olmak mecburiyetindedir. Tüm halk ile kent konseyi mensupları istişare yaptığını”,* Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Gençlik Meclisi Başkanı da *“yerel demokrasinin gelişimi noktasında kent konseylerini önemsiyorum. Kent konseylerinin almış olduğu kararlar belediye meclisine öneri olarak sunulmakta ve uygulamalar hayata geçirilmektedir”* demiştir. Hacı Bektaş-ı Veli Vakfı başkanı da *“Malatya Büyükşehir Kent Konseyi demokrasi açısından katkısı vardır. Malatya Büyükşehir Belediyesi ile kent konseyi ve belediye şehir meclisi dayanışma halindedir.”* diyerek Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin yerel demokrasiye olan katkısını vurgulamıştır.

Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin yerel demokrasiye katkısının olmadığını ya da yetersiz olduğunu vurgulayan İnönü Üniversitesi temsilcisi *“yerel demokrasi için hiç katkısı yoktur denilemez. Meclis çalışmalarıyla ilişkileri olumsuz olmamakla beraber yakın ilişkilere de tam olarak*

Şahit olmadığımı” belirtmiş, İnönü Üniversitesi Rektörü ise “yerel demokrasiye katkısı vardır. Daha etkin olursa verimli kullanılabilir. İtiari mekanizma sonu alınan kararların değerlendirilmesinde sorunlar olduğunu dnyorum. Değerlendirme de problemler olduğunu dnyorum”, MÜSİAD Malatya Şubesi Eski Başkanı da “Kent Konseyinin yerel demokrasiye katkısının olduğunu ama yeterli olmadığımı” vurgulamıştır. Yapılan görüşmelerde sadece be katılımcı Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin yerel demokrasiye katkısının olmadığını belirtmişlerdir. Örneğin İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı “olmuyor, yok gibi”, Birlik Vakfı Başkan vekili “meclis çalışmalarına katkısı yok”, Cem Vakfı Başkanı “katkı sunduğunu sanmıyorum”, Hayrat Vakfı temsilcisi “demokratik gelişim konusunda yeterli değildir. Kent konseyinin demokratik katkısı çok az” sözleriyle dile getirmişlerdir.

Bu ifadelerden anlaşıldığı gibi kent konseyleri yerel demokrasi ve yerel yönetime katılımın sağlanması konusunda genel algı, kent konseyleri dinamik görevleri olan zaruri kurumlardır. Yapıtırım gücü olmayan kent konseyleri, Malatya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından alınan kararların takipçisi konumundadır. Kent konseyleri yerellik ilkesi çerçevesinde kentin sorunlarının dile getirildiği kurumlar olarak değerlendirildiği görülmektedir.

Kent Konseylerince Alınan Kararların Belediye Tarafından Kabul, Değerlendirilme ve Uygulama Durumu ile İlgili Bulgular

Kent Konseyi Yönetmeliğinin 14. Maddesinde kent konseyinde alınan kararların belediye meclisinde grleceği ve değerlendirildikten sonra kent konseyine ve kamuoyuna bildirileceği belirtilmektedir (KKY, 2006: Md. 14). Buna karşılık, kent konseyinde alınan kararları belediye meclisinin değerlendirmeye almaması durumunda ne olacağı ile ilgili bir bilgi bulunmadığı gibi kent konseyinde alınan kararların belediye meclisi açısından bir bağlayıcılığı da bulunmamaktadır (Kara ve Şimşek, 2016, s.254).

Yapılan görüşmelerde, Malatya Büyükşehir Kent Konseyinde alınan kararların Malatya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından grlmesi ile ilgili katılımcılara “Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Genel Kurulunda alınan kararların, Malatya Büyükşehir Belediyesi Meclisinde kabul edilme oranı nedir? 2014-2017 yıllarında Malatya Büyükşehir Kent Konseyi tarafından hangi kararlar Malatya Büyükşehir Belediyesi Meclisine neri olarak sunuldu?”

sorusu sorulmuştur. 4 katılımcı bu konuda bilgisinin olmadığını belirtirken diğer katılımcıların tamamı Malatya Büyükşehir Kent Konseyinde alınan kararların Malatya Büyükşehir Belediye Meclisinde görüşüldüğünü ve bazılarının kabul edildiğini belirtmişlerdir.

Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Gençlik Meclisi Başkanı “Kent konseyi genel kurulunda alınan kararlar belediye meclisine öneri olarak sunulduğunu” belirtirken, Birlik Vakfı Başkan vekili “Alınan kararların tamamının önce büyükşehir belediyesine danışıldığını, olur aldıktan sonra yerel kurula gönderildiğini” belirtmiş, Cem Vakfı Başkanı da “Kent konseyinde alınan kararların birer dilek olduğunu, genel kurulca alınan kararların karar değil, ancak bir talep olduğunu” belirtmiştir. MEMUR-SEN Malatya Şube Başkanı da “Kent konseyinde alınan kararların toplum odaklı olanlarının büyükşehir belediyesi meclisinde kabul edildiğini” belirtmiştir. Bu kapsamda alınan kararlardan uygulamaya geçenler hakkında Hacı Bektaş-ı Veli Vakfı başkanı,

“Örneğin engelli vatandaşların yaşam sorunları muhtaç vatandaşların acil meseleleri sosyal yardım bağlamında hele hele engelli kardeşlerimizin rahat bir şekilde ulaşımdan yararlanabilmesi bunlara ait makamların kültür evlerinin barınakların yapılması park bahçe ve semt konaklarının hayata geçirilmesi hele hele engelli kardeşlerimizin rahat bir şekilde ulaşım olanaklarından yararlanabilmesi için ulaşım vasıtalarının hayata geçirilmesi buna benzer şehrimizin sosyal kültürel ekonomik ve içtimai hayatına renk katacak desteklerinden tutunda bütün meselelerin çözümünde kent konseyinin Malatya’mızın sosyal yaşamında önemli yer tuttuğu bir gerçektir.” şeklinde uygulamaya konulan kararları dile getirmiştir.

Yapılan görüşmelerde edinilen bilgilere göre Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu tarafından alınan kararlardan, Malatya Büyükşehir Belediyesi Meclisinde görüşülenlerinin bazıları aşağıdaki gibidir:

- Park ve bahçelere spor aletleri, konulması
- Şehir estetiği ile ilgili karar
- İlçelerdeki kültürel unsurlar toplanması ve kayıt altına alınması
- Trafik sorunu, Otopark sorunu
- Temizlik sorunu
- 16-22 Mart Niyazi Mısri Haftası olarak kutlanması
- Yaşasın komşuluk (Komşuluk bilinci)
- Kudüs için sende bir şey yap (Mektup yarışması)

- Meslek edindirme kursu vb.
- Cadde ve sokak isimleri
- Kadın Meclisi tarafından organize edilen eyiz Kültürü

Yapılan görüşmelerde Malatya Büyükşehir Kent Konseyi tarafından alınan kararlar Malatya Büyükşehir Belediye Meclisinde grlerek kabul edilenlerin sayısının tespit edilmesi amacıyla katılımcılara; *“...bu kararların kaç tanesi Malatya Büyükşehir Belediyesi Meclisinde tarafından kabul edildi? Malatya Büyükşehir Belediyesi Meclisinde tarafından kabul edilen kararlardan kaç tanesi uygulamaya konuldu?”* sorusu sorulmuştur. Görüşmeye katılanlardan  bu konuda bilgisinin olmadığını belirtirken diğer katılımcılar Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin almış olduğu kararların Malatya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından kabul edilenler hakkında bilgiler vermişlerdir. Katılımcılardan edinilen bilgilere göre Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin tarafından alınan kararları - tam sayısına ulaılamamakla birlikte- büyük oranda Malatya Büyükşehir Belediye Meclisi kabul etmiş ve uygulamaya koymuştur.

Kent konseylerinin oluşturulma amaçlarından biri de kentin sorunlarını ele alarak, bu sorunların czm konusunda kararlar alıp, bu kararların kabul ve uygulamasını takip etmektir (Altun-Toker, 2017: 463). Kent konseyleri bu yolla kentin sorunlarını en aza indirerek kentte yaşayanların hayat standardını üst seviyeye ıkartabilmektedirler.

Yapılan görüşmelerde MSAD Malatya Şubesi Eski Başkanı *“Bence hiç etkilemiyor”*, Cem Vakfı Başkanı *“Malatya Büyükşehir Belediyesinin yaşama kalitesinin arttırılmasında kent konseyinden görüş aldığı kanaatin de değilim”*, İnaaat Mühendisleri Odası başkanı *“Kent konseyinin, Malatya Büyükşehir Belediye Meclisine kurulu amaçlarına yönelik karar süreçlerine etkisi olmuyor. Yararlanmıyor.”*, Ensar Vakfı başkanı *“Yerel karar süreçlerine kent konseyi fazla müdahil olmuyor”* ve Hacı Bektaş-ı Veli Vakfı başkanı da *“Malatya Büyükşehir Belediyesi ile kent konseyinin Malatya’da yaşam kalitesinin arttırılmasında kent konseyinden yeterli oranda yararlanılabildiğini söylemek doğru değildir. Çünkü kent konseylerinin yapısı gücü ve fonksiyonları bellidir”* Şeklinde görüş bildirerek Malatya Büyükşehir Belediyesi Kent Konseyinin kent yaşamına olumlu katkısının bulunmadığını belirtmişlerdir.

Diğer katılımcıların olumlu görüş bildirdiği bu konuda MEMUR-SEN Malatya Şube Başkanı *“Büyükşehir Belediyesi gayet üst düzeyde kent konseyinden yararlanıyor”* Şeklinde görüş bildirerek Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin Malatya ili kent yaşamına müdahil olduğunu belirtirken,

Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Genel Sekreteri de “*Kent dinamiklerini bir arada bulundurarak çalışmalarını yürüten Malatya Büyükşehir Kent Konseyi tarafından alınan kararlar yerel karar alma organları tarafından kabul görmekte ve desteklenmektedir*” diyerek benzer bir görüş bildirmiştir.

Bu konuda İnönü Üniversitesi temsilcisi Malatya Büyükşehir Belediyesi ile Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin birlikte çalışmasının kente sağlayacağı yararları dikkat çekerek “*şahit olduğum kadarıyla Malatya Büyükşehir Belediyesi, Malatya Büyükşehir Kent Konseyi faaliyetlerine önem veriyor ve mümkün olduğu kadarıyla birebir bu faaliyetlerin sürdürüldüğünü*” vurgulamıştır.

Malatya Büyükşehir Kent Konseyi farklı konularda kararlar almakta ve bu kararlar Malatya Büyükşehir Belediye Meclisine sunulmaktadır. Yapılan görüşmelerde Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin aldığı ve Malatya Büyükşehir Belediyesi tarafından uygulamaya konulan kararlar arasında öne çıkanların çoğunlukla kültürel faaliyetler olduğu dikkat çekmektedir. Hayrat Vakfı temsilcisi “*Kent konseyinin sosyal ve kültürel alandaki çalışmaları Malatya Büyükşehir Meclisi ve başkanlığı tarafından desteklendiğini*” belirtirken, Malatya Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı “*kent ve toplum yaşantısına katkı sağlayacak çalışmaların hepsinin Büyükşehir Belediyesi tarafından desteklendiğini*” vurgulamışlardır.

Malatya Büyükşehir Kent Konseyi tarafından alınan kararların Malatya Büyükşehir Belediyesi ve diğer merkezi yönetim unsurları tarafından uygulanma yeterliliğinin tespit edilmesi amacıyla katılımcılara “*Malatya Büyükşehir Kent Konseyi’nde alınan kararların gerek yerel yönetimlerce, gerekse merkezi yönetimin taşra temsilcilerince uygulanmasını yeterli buluyor musunuz?*” sorusu sorulmuştur. Yapılan görüşmelerde 7 katılımcı Malatya Büyükşehir Belediyesince kent konseyi tarafından alınan kararların uygulanma seviyesini yeterli bulmadığını belirtmişlerdir. Bu konuda Muhtarlar Derneği Başkanı “*Bu konuda daha detaylı çalışmalar yapılması gerektiğini*” belirtirken, Esnaf Kefalet Kredi Kooperatif Birlikleri Başkanı “*Kent konseyinde alınan kararların bazılarını yeterli bulmadığını*”, bu şekilde bir görüşünün olmamasının sebebi olarak da “*süreç uzadığından yeterli olmamaktadır*” şeklinde yorumlamıştır. İnönü Üniversitesi temsilcisi de “*Yöneticilerin katılımcılığa ve yönetimde istişareye açık olmamalarına*” dikkat çekmiş ve “*Bu hususta tereddütlerim var. Çünkü yöneticiler çok istişareye açık olamıyorlar maalesef karar ve uygulamalarında da bunu görmek mümkündür. Özellikle alınan kararlarda sembolik temsil olsa da uygulamada bu durum oldukça zayıf görünmektedir*” şeklinde tereddütlerini

açıklarken, benzer şekilde Hayrat Vakfı temsilcisi ise “Kent konseylerinin tavsiyeleri uygulanmıyor ama büyükşehir hesap sorma, hesap almak ve kendini geliştirme konusunda yeterli kararlar almamakta” olduğunu belirtmiştir.

Yapılan görüşmelerde 17 katılımcının 10 adedi ise Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin aldığı kararların yeterli olduğunu belirtmişlerdir. Bu konuda Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Kadın Meclisi Başkanı “Kent konseyi bünyesinde alınan kararlar ve uygulamalar yerel yönetimler ve merkezi yönetimin taşra temsilcileri tarafından yeterince uygulanmaktadır” şeklinde grşnn açıklarken, Ensar Vakfı Başkanı da “Başlatılan lokomotif projelerin valilik ve Büyükşehir Belediyesi tarafından benimsenip desteklendiğini” vurgulamıştır. Bu konuda BİLSAM Malatya Şubesi Eski Başkanı da kent konseyi tarafından alınan kararların bağlayıcı olmamasına dikkat çekerek “Karar resmi bir karar değil. Bağlayıcı bir tarağı olan bir karar da değil. Yerel unsurlar vatandaşa hitap ettiği kitleye iyi izah edildiyse elbette ki istedikleri anlamlı bir noktaya taşıyabileceğini” belirterek Malatya Büyükşehir Kent Konseyi tarafından alınan fakat bağlayıcılığı olmayan kararların uygulamaya geçmesi için taşıması gereken nitelikleri açıklamıştır.

Görüşmelerden edinilen bilgilere göre Malatya Büyükşehir Kent Konseyinde alınan kararların bir talep olduğudur. Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin almış olduğu kararların yaptırım gcu olmadığı için alınan kararlar Malatya Büyükşehir Belediye Meclisinde grşlse bile kararın kabul edilip edilmeyeceğine Malatya Büyükşehir Belediye Meclisi karar vermektedir. Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin almış olduğu kararlar da Malatya Büyükşehir Belediye Meclisinde görüşülmüş ve kararların birçoğu kabul edilmiştir. Bu yönüyle bakıldığında Malatya Büyükşehir Kent Konseyinin kanunun kendisine çizdiği sınırlar içerisinde talep mahiyetinde önerilerde bulunduğu, bu önerilerin de Malatya Büyükşehir Belediye Meclisinde görüşülerek, uygun görülmesi halinde uygulama kararı verildiği belirlenmiştir.

Kent Konseylerinin Temsil Görevini Yerine Getirme Durumu İle İlgili Bulgular

Kent konseylerinin temsil görevini yerine getirme durumunu tespit etmek amacıyla katılımcılara “Malatya Büyükşehir Kent Konseyi’nin, temsil açısından sivil toplum kuruluşlarına yeterince yer verdiğini düşünüyor

musunuz? Yürütme kurulundaki dağılım sizce yeterli seviyede midir?" sorusu sorulmuştur.

Yapılan görüşmelerde Malatya Büyükşehir Kent Konseyinde sivil toplum kuruluşlarına yeterince yer verilmesi konusunda 6 katılımcı olumsuz görüş bildirmişlerdir. Bu konuda MÜSİAD Malatya Şubesi Eski Başkanı *"Yeterince yer verilmiş ama yeterince fayda sağlanacak altyapı kurulmamış olduğunu"* belirterek sivil toplum kuruluşlarının Malatya Büyükşehir Kent Konseyine katılımlarının aslında sistemselsel bir sorun olduğunu dile getirmiştir. Yürütme Kurulundaki dağılımın yeterli olmadığına dikkat çeken Hacı Bektaş-ı Veli Vakfı Başkanı,

"Malatya Büyükşehir Belediyesi Kent Konseyinin temsil açısından sivil toplum kuruluşlarına yeterince yer verdiği bilinen bir gerçektir. Ancak yürütme kurulunda ki dağılım bizce yeterli seviyede değildir. Daha cazip bir hale getirilmelidir. Nüfusu 800.000'i aşan güzel Malatya'mızın bu güzelliklerine daha da güzellikler katarak inancı, dini, mezhebi, siyasi ve felsefi görüşü ne olursa olsun bu kardeşlerimiz kucaklanmalı daha güzel ve anlamlı bir ortam sağlanmalı ve Malatya'mızın şan ve şöhretine yaraşır bir şekilde başta İnönü üniversitesi ile bu münasebetler sıklaştırılmalıdır. Malatya'mızda bütün sivil toplum kuruluşları ve katmanlarını da kapsayarak bu konuda daha güzel ve verimli hizmetler verilebileceği kanaatini" taşıdığını belirterek konunun önemini de "günümüz Türkiye'sinde milli birlik ve beraberliğe ne kadar çok ihtiyacımız olduğu bilinen bir gerçektir" sözleriyle dile getirmiştir.

Malatya Büyükşehir Kent Konseyinde sivil toplum kuruluşlarına yeterince yer verilmesi konusunda diğer 11 katılımcı ise olumlu görüş bildirmişlerdir. Bu konuda Esnaf Kefalet Kredi Kooperatif Birlikleri Başkanı *"Kent konseyi çalışmalarında sivil toplum kuruluşlarına yeterli seviyede"* olduğunu belirtmiş sivil toplum kuruluşlarının temsilinin *"Daha da üst düzeylere çıkarmak içinde yönetim olarak ne gerekiyorsa yapılması gerektiğini"* vurgulamıştır. Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Gençlik Meclisi Başkanı da *"Malatya Büyükşehir Kent Konseyi sivil toplum kuruluşlarının çatısı görevi görmektedir. Bu kapsamda Genel Kurul ve Yürütme Kurulunda yer alan sivil toplum kuruluşları ile işbirliği halinde çalışmalar yapıldığını"* belirtmiştir.

Yapılan görüşmelerde katılımcıların çoğunluğundan elde edilen bilgilere göre Malatya Büyükşehir Kent Konseyinde sivil toplum kuruluşlarının temsilinin yeterli ve dengeli seviyede düşüncesinde oldukları görülmektedir. Katılımcıların görüşüne göre Malatya

Büyükşehir Kent Konseyinde temsil edilecek kuruluşların üyelerine yeterince yer verilmekle birlikte Yürütme Kurulundaki dağılım daha etkin hale getirilmelidir. Bu Őekildeki bir temsil kentin tamamını kapsayacak bir Şekilde olabilir.

Kent Konseylerinin Sorunları İle İlgili Bulgular

Kent konseylerinin sorunlarının tespit edilmesi amacıyla katılımcılara “Malatya Büyükşehir Kent Konseyi bağlamından hareketle, kent konseylerinin en önemli sorunları nelerdir?” sorusu sorulmuştur. Yapılan görüşmelerde katılımcıların kent konseylerinin sorunlarına ilişkin görüşlerini aşağıdaki başlıklar etrafında toplamak mümkündür.

- Yasal sınır ve sorumlukların belli olmaması soyut bir tüzükle yönetilmesi,
- Kaynağın ve btcesinin Malatya Büyükşehir Belediyesi tarafından sağlanması,
- Halkın Malatya Büyükşehir Kent Konseyi hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığından Malatya Büyükşehir Kent Konseyi çalışmalarına önem vermemesi,
- Yapılan Malatya Büyükşehir Kent Konseyi toplantılarına halkın katılamaması,
- Bağımsız btcelerinin ve özerk yapılarının olmaması,
- Yol haritasının olmaması,
- Yönetmelik kapsamındaki sorunlar,
- Kentin tamamına yaygınlaŐamaması,
- KurumsallaŐamamaları,
- Sivil toplum kuruluşu gibi davranmaları,
- Halkla ilişkiler esnasında yetersiz kalması,
- Belediyelerin kent konseyini karar mekanizması içinde değerlendirilmemesi.

Yapılan görüşmelerde kent konseylerinin çeşitli sorunlarının ve ihtiyaçlarının olduğu ve bu sorun ve ihtiyaçların kent konseylerinin çalışmalarının aksamasına sebep olacak boyutta olduğu görülmüştür. Katılımcılardan alınan bilgiye göre kent konseylerinin sorunları arasında yönetmeliklerden kaynaklanan sorunlar, ayrı bir btcesinin olmaması kapsamında yaşadığı sorunlar, halkla ilişkilerde yetersiz kalınması ile ilgili sorunlar, daha sonraki dönemlerdeki çalışmalarda kılavuz olsun

diye bir yol haritasının oluşturulamaması ile ilgili sorunlar öne çıkmaktadır.

Tartışma ve Sonuç

Çalışmada Malatya Büyükşehir Kent Konseyi özelinde kent konseylerinin yerel demokrasi ve yerel yönetime katılma konularındaki fonksiyonları araştırılmıştır. Yerel yönetim anlayışında 1980'li yıllardan sonra yaşanan değişim ile birlikte yaygınlığı artan kent konseyleri, 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 76. Maddesinde tanımlanan vizyon ve misyon ile yerel demokrasiye ve yerel yönetime katılım konusunda önemli rolleri bulunmaktadır.

Malatya Büyükşehir Kent konseyi Yürütme Kurulu üyelerindeki genel algı, kent konseylerinin yerel yönetime katılım ve yerel demokrasi konusunda etkin bir rolü olduğu yönündedir. Yerelde yönetim anlayışının gelişmesini sağlayan kent konseyleri, yaptırım güçleri olmamasına, yerelde hesap verebilirlik kapsamında bir etkilerini bulunmama ile birlikte yerel yönetim tarafından alınan kararların uygulanıyor olmasını mevzuat çerçevesinde takip etmek gibi sınırlı bir etkinlik alanları vardır. Kent konseyleri yerellik ilkesi çerçevesinde kent içerisinde katılımcılığın ve uzlaşma kültürünün yerleşmesini sağlamak amacıyla faaliyetlerini sürdürmektedir. Yapılan görüşmelerde edinilen verilere göre katılımcılar kent konseylerini kentın yerel sorunları ile ilgili kendi kitlelerinin teamüllerini ifade ettikleri alanlar şeklinde tarif edilmektedir. Kentin sorunlarının kalkınma ilkeleri temelinde belirlenen hedef dâhilinde tartışıldığı kurumlar olan kent konseyleri, kentte yaşayanların kendi sorunlarını açıklıkla dile getirebildikleri, bu sorunların ortak paydalarda birleşilerek istişare edildiği ve tavsiye kararlarının alındığı kurumlardır. Yapılan görüşmelerde kent konseylerinin varlık sebebinin kentın; sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan daha yaşanabilir hale getirilebilmesi olduğu vurgulanmış, doğru yönetilmesi halinde halkın kendisini şehre ait hissetmesini sağlayacağı belirtilmiştir. Görüşülen Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu üyelerinin genelinde hâkim olan görüş, uygulamada bazı aksaklıklar olmasının yanında kent konseyleri ortak bir kent şuurunun oluşmasını sağlamaktadır. Dezavantajlı grupların yerel demokrasiye ve yerel yönetime katılması noktasında önemli bir yerinin olduğunun belirtildiği görüşmelerde her katmandan bireylerin sesini duyurma imkânı bulunduğu

konusunda ortak bir algı bulunmaktadır. Çocukların, gençlerin, kadınların ve engellilerin yerel yönetim ve yerel demokrasiye katılımları konusunda aktif hale gelebilmeleri için özel meclislerin oluşturulduğu kent konseyleri, halkın hemehirlik bilinci ile birlikte istişare ederek kararların alınmasını sağlamaktadır.

Grlen Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu yeleri, Malatya Büyükşehir Kent Konseyi özelinde kent konseyleri tarafından alınan kararların uygulanma oranı konusunda aksaklıklar olduğunu, bunun sebebinin de kent konseyleri tarafından alınan kararların yaptırım gücünün olmamasına bağladıkları tespit edilmiştir.

Kent konseyleri, Kent Konseyi Yönetmeliğinde belirtilen görevlerini Genel kurul, Yürütme Kurulu, Meclisler ve alışma Grupları vasıtası ile yerine getirmektedir. Yapılan görüşmelerde Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu yelerinin genel hatları ile kent konseylerinin görevleri ve bu görevleri yerine getirmeleri sırasındaki işleyiş hakkında bilgi sahibi oldukları tespit edilmiştir. Kent konseylerinin kent halkında kent bilinci oluşturma, kente sahip çıkma şuuru oluşturma, kent kaynaklarını etkin kullanma ve sivil toplumun güçlenmesine ve gelişmesine katkıda bulunma görevlerinin olduğu vurgulanmış, Kent konseylerinin şeffaf, saydam, hesap verebilir bir kimliğe sahip olduğu belirtilmiştir. Görüşmelerde kent konseylerinin görevleri, bu görevleri yapmaları sırasındaki işleyiş ve kent konseylerinin yaptığı faaliyetlerin halka yeterince tanıtılmadığı tespit edilmiştir. Görüşmecilerden alınan bilgilere göre bu durum kent konseylerinin görevlerini yerine getirirken başarısını da ortaya koyacak önemli bir unsurdur.

Kent konseyleri aldıkları tavsiye kararları ile kent yönetimine etkin bir şekilde katılmakta, yerel karar alma organları ile iletişim ve etkileşim içerisinde olmaktadır. Kent konseyleri, üyelerinin halkla birebir iletişim içerisinde olmasından dolayı yerelde yaşanan sorunları takip ederek gözüm konusunda öneriler getirmektedir. Fakat bu önerilerin yaptırım gücü olmadığı için belediye meclisi tarafından gündeme alınsa bile uygulanmayabilmektedir. Bu durum da kent konseylerinin yerel yönetimde yerel bir aktör olma yolunda etkinliğini zayıflatmaktadır. Ayrıca kent konseylerinin bütçesinin belediyeler tarafından sağlanıyor olması da kent konseylerinin yerel yönetimde etkin birer aktör olmalarının önünde başka bir engel konumundadır. Yapılan görüşmelerde kent konseyi ile belediye arasındaki iletişimin sağlıklı olmamasının sebebi olarak kent konseylerinin tek başlarına karar

alamamaları ve kendilerine ait bütçelerinin olmaması gösterilmiş ve bundan dolayı belediye ile kent konseylerinin arasındaki ilişkinin hiyerarşik bir yapıda kaldığı eleştirisi getirilmiştir.

Kent konseylerinin yerel karar alma mekanizmasının bir aktörü olabilmesi için kent yönetimi için almış olduğu kararların uygulamaya geçiyor olması gerekmektedir. Kent konseyinin almış olduğu kararlar tavsiye niteliğinde olduğu için bu kararlar ancak Belediye Meclisi tarafından öncelikle gündeme alınması ve kabul edilip uygulamaya konulması ile birlikte kent konseyleri tam olarak yerel yönetimin bir parçası olabilmektedir. Yapılan araştırmadan elde edilen bulgulara göre kent konseyi tarafından alınan öneri niteliğindeki kararlar belediye meclisi tarafından görüşülmekte ve özellikle kültürel ve sosyal alanda yapılan teklifler çoğunlukla kabul edilerek uygulanmaktadır.

Kent konseyleri yürütme kurulu üyelerinin temsil ettiği gruplar ve sivil toplum kuruluşlarının görüş ve önerilerini kent konseyi genel kurul toplantısında gündeme taşıyarak yerel yönetim içerisinde karar alma süreçlerine dâhil olmalarını sağlayabilmektedirler. Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu üyeleri ile yapılan görüşmelerden elde edilen bilgilere göre, Malatya Büyükşehir Kent Konseyi meslek edindirme kurslarından, kentin temizlik sorununa, park ve bahçelerin düzenlenmesinden, trafik ve otopark sorununa kadar birçok alanda görüşmeler yapmış, bu konularda şehir halkının yaşadıkları sorunları Malatya Büyükşehir Belediye Meclisine çözüm önerileri ile birlikte aktarmıştır. Malatya Büyükşehir Kent Konseyi tarafından alınan kararlar, Malatya Büyükşehir Belediye Meclisinin de gündeminde olması durumunda Malatya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından kabul edilip uygulamaya konulmaktadır.

Kent konseyleri kentin sorunlarının tespitinde ve çözüm önerileri getirmek konusunda etkili bir yerel yönetim aktörü konumunda olmasına rağmen alınan kararların ve çözüm önerilerinin ilgili birimlere kabul ettirilmesi açısından sorunlar yaşanmaktadır. Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu üyeleri ile yapılan görüşmelerde bu soruna sebep olarak kent konseylerinin özerk kuruluşlar olmamasına bütçesinin ve çalışanlarının belediyeler tarafından belirleniyor olmasına ve bağlayıcı nitelikte kararlar alamamasına bağlanmakta, kent konseylerinin gelecekte daha etkili olabileceği vurgulanmaktadır.

Sonuç olarak genel bir değerlendirme yapılacak olursa, Malatya Büyükşehir Kent Konseyi Yürütme Kurulu üyelerinin ait oldukları ya da

temsil etmiş oldukları kuruluşların, siyasi ve politik gr ayrılıklarının vermiş oldukları cevaplarda etkileri olduğu ve katılımcıların bazılarını objektif olmaktan uzaklatırdığı anlaşılmaktadır. Yapılan çalışmanın ardından kent konseylerinin Malatya Büyükşehir Kent Konseyi özelinde yerel demokrasinin yerel bir aktörü olması durumu aratırılmı ancak bu durumun yasal bazı düzenlemelerle hayata geçirilebileceği kanaati edinilmiştir. Türkiye’de bulunan tüm kent konseylerinin bağlı olduğu ve merkezi yönetim tarafından (BO) Bağımsız İdari Otoritelerde olduğu gibi ya da benzer şekilde ve kent konseylerinin dünyadaki uygulamaları göz önüne alınarak kendi btcelerinin oluşturulması, personelini belirleyebilmesi üyelerinin yerel halk tarafından bir plebisit ya da geliştirilecek farklı bir seçim yöntemi ile belirlenip belirli bir süre ile temsil görevlerini sürdürmeleri, üyeliklerin yereldeki tüm kesimleri kapsamasının sağlanması için bir takım yasal düzenlemelerle kent konseyleri gerçek anlamda çıkış noktası olan zirvelerdeki gibi gerçek niteliğine kavuturulabilecektir.

Kaynakça

- Akdoğan, Y. (2008) *Yerel siyaset ve kavramlar*. Yerel Siyaset, İstanbul: Okutan Yayıncılık, 19-14.
- ukurayır, A. (2008), *Yerel demokrasi ve yerel siyaset*. İstanbul: Okutan Yayıncılık, 15-37.
- Erdoğan, E. (2015). Siyasal psikoloji siyasal katılım hakkında ne öğretebilir? Gezi Protestoları’na katılanlar üzerinden bir değerlendirme, *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, 3(1), 31-58.
- KKY, Kent Konseyi Yönetmeliği. (8 Ekim 2006) *Resmi Gazete*, Sayı:26313.
- Pustu, Y. (2005). Yerel yönetimler ve demokrasi, *Sayıştay Dergisi*, 57, 121-134.
- Sartori, G.(1993), *Demokrasi teorisine geri dönüş*. (ev. T. Karamustafaoğlu ve M. Turhan), Ankara: Yetkin Basımevi, 22-23.



A Model Study On Sustainable And Integrated Urban Governance Istanbul Esenler Şehir Düşünce Merkezi / Center Of Urban Intelligence (Cui)

Aynur Can

Marmara
University

M. Ebru Erdönmez
Dinçer

Yıldız Technical
University

Hasan Taşçı

Esenler
Municipality

Abstract

Cities are common grounds which provide living environments for everyone. A sustainable living environment can exist by means of social diversity, accessibility, high spatial quality and multifunctional utilization. Istanbul is a major global city which hosts a large variety of cultures, religions and societies as a result of its historical heritage. This important aspect is one of the main reasons which contributed to the current chaotic structure of the city. Esenler district in Istanbul has rapidly gone under a serious transformation mainly caused by changes in the social structure as a result of heavy inflow of migrants and the production of a building stock of questionable quality which is caused by unplanned urbanization. Besides all these issues, earthquakes are another major risk factor for most of the settlements in Istanbul. Within this context, Esenler region has been chosen as an important urban transformation area in Istanbul. To achieve a sustainable urbanization, an organized urban transformation emerges as a great opportunity for this part of the city.

Esenler Şehir Düşünce Merkezi (Center of Urban Intelligence - CUI) is a think-tank platform for conducting urban studies bringing together academic knowledge and governmental practice with the support of Esenler Municipality. The purpose of this study is to discuss and evaluate the contribution of the center to urban sustainability in terms of structure, workflow and functionality. Through interdisciplinary events and publications, the CUI focuses on establishing a livable and sustainable urban texture in Esenler where uncontrolled urban transformation might have unrecoverable and destructive impacts.

“Spatial Sociology and Sociological Master Plan”, “Urban and Social Policies”, “Creating a Sustainable Habitat”, “Friendly Cities Workshops” can be listed among the studies conducted by the Center.

Within this context, the study aims to present guidelines for urban transformation in Esenler with the help of implementing distinct innovative studies by applying scientific and academic studies into urban practice.

Keywords: Sustainability, integration, academic knowledge, governmental practice

History, Structure and Purpose

Cities are multi-dimensional management units which produce continuous problems with unique settlement patterns. Istanbul produces a large quantity of spatial and management problems especially due to continuously increasing population as a result of internal migration. Esenler is a piece of a city that has been developed within 25 years by internal migration. After the devastating earthquake of 1999, the city went through changes in terms of spatial organization. Urban regeneration started at Esenler's three neighborhoods with the purpose of producing earthquake-proof housing. Esenler CUI had been constituted within the body of Esenler Municipality in 2012 to produce solutions for problems which appear at the interface of urbanization, space and community. Esenler City Thought Center boasts a multi-disciplinary scientific board which brings academics from a wide range of area of expertise.

The Center, which is Esenler Municipality's own initiative, brought people from diverse disciplines, such as politics, academy, municipality unions, urban management and research, together every three weeks. Buildings that include libraries, meeting rooms and management offices were made available for the use of this institution in Esenler. The institution has been a pioneering application with its own unique characteristics.

The goals of the center are: (1) Producing sustainable concepts and solutions for the city; forging a solid link between the accumulation of tradition and the future while approaching to the problems of the city; (2) finding solutions to problems by benefiting this legal acquit and accepting this as a case without biasing all values and accumulations which have been produced until today. At the same time, Esenler CUI develops approaches and attitudes by taking the social processes into account by approaching to the urban life based on human being; making studies in order to carry out these produced thoughts and ideas into practice, and establishing Esenler's urban identity by preparing a social urban transformation project for Esenler and putting this into practice.

Center of Urban Intelligence will be working strictly to achieve the specific goals within the frame of previously defined program while taking scientific approaches as guidelines. First of all, achievable goals will be determined with scientific work methodology and then an adequate

well-planned and equipped work team will be working hardly to accomplish these goals. Around these tasks, goals will be determined by City Thought Center Science Board Members.

The main goal of this institute is finding permanent solutions which provides philosophical, social and cultural basis to the pathological problems of the city and to create knowledge and wisdom based on alternative ways for city managers who carry out routine works within the city.



Scope and Activities

Works and activities with different content and size in Esenler CUI is planned annually and are carried out accordingly. Those activities are (1) publishing results of workshops that are defined by the science board of the institute as books, panels, symposia, memorial programs, conference, seminar, organizing scientific activities (2) arranging technical trips to the cities with experience of urban regeneration, bringing city authors and academics together to establish a common platform, (3) publication of other books about the specialized areas, (4) hosting guest speakers, promotion of scientific researches specifically about Esenler and (5) providing support to the science board members in international scientific

activities. The institute publishes “City and Thought” journal four times a year. Moreover, the institute organizes unique activities to integrate Esenler residents to disseminate knowledge. Mother University, Children University, Academy Esenler, Esenler Children Street are some examples of these activities.

All of these activities take place with collaboration of Universities like Yıldız Technical University which is located within the boundaries of Esenler as well as other universities.

In the following you will find details of those activities.

Workshops 2012-2015

Workshops which have been carried out so far;

Human and Place, Urban Management and Integrated Approach, Migration and Urbanization, Modernity and Architecture, Urban Regeneration, Future City, Sociological Master Plan, Friendly Cities for Everyone, Urban Life and Sustainability in Esenler. Every workshop is defined briefly below.

While Esenler Municipality is responsible for taking on; noise pollution, cleaning, green city and human happiness and also aims at organizing events like; strengthening bonds between residents and culture to satisfy the intellectual needs of its citizens. In this context “Human and Place” workshop was held by Esenler City Thought Center in 2012. The results of this workshop were published in the book “The Place Between Theory and Practice”.

Migration, which is defined as the fluctuation of people who are in continuous movement between two places have become one of the most important problems of cities together with the Industrial Revolution. The agricultural societies who wish to complete the industrialization process in a short period of time had migrated to some cities but these cities were caught unprepared. Cities which tried to these immigrants into ‘citizens’ failed and undergone in spatial changes themselves instead. Esenler CUI will work to revive the urban space that is under pressure because of the migration and the phenomenon of urbanity that begins to disappear. For this purpose, Esenler City Thought Center organized Migration and Urbanization work shop in 2012. Conclusions of this work shop published as a book of “Understanding Esenler in the Intersection of Migration, Urbanization and Belonging”.

What is crucial for modernism is how people will be directed other than place by time.

Modernity in essence aims to formatting community to a single type from diversity.

This top-down planning approach leads whole world to oppressive socio-spatial Urbanization

As a natural result of this approach which ignores diversity reveals the issues behind today's urban spaces. These type of problems were questioned and solutions were suggested in a workshop that occurred in 2012. The output of this workshop issued as a book named as "Modernity and Architecture" by City Thought Center.

To examine every aspect of urban regeneration phenomena, City Thought Center organized an Urban Regeneration Workshop in 2013. Turkey's first urban regeneration site started in Esenler. Esenler City Thought Center and Environment and Urban Ministry jointly organized a symposium called "International Urban Regeneration for Sustainable Cities Symposium" in 5-6 November 2013. This symposium shed light on urban regeneration works under academic eye.

Urban regeneration works take place in Turkey and the good examples of urban regeneration works have done so far in other countries were compared by international speakers. Symposium had five sessions and twenty presentations in total. International Urban Regeneration Symposium Proceedings was edited by the Urban Regeneration Committee and published by the City Thought Center.

Future City Workshop took place in 2014 as planned. The workshop's topic was creating future cities without breaking traditional links. Future City workshop which took place in 20-21 December 2014 shed light on city works. Future City Symposium Book edited by the Committee and published by CUI.

While cities are physically planned, its social aspects are mostly ignored. Social works done by local governments has a limited method, techniques and has no specific vision and goals, they also far from integrated approach.

For this reason, even local governments which have done many social works are not necessarily efficient at it. So, it is important to listen to the city's heart beats by identifying new issues and global trends along with the current situations in the city and then we can create social, sustainable and integrated plans.

The main goal of this workshop was studying on a social master plan for Esenler. The discussions in the workshop was focused on the analysis of the urbanization processes around Esenler and its neighborhoods. The need for a sociological master plan was obvious as a result of this workshop.

“Friendly Cities for Everyone” Workshop held by Esenler City Thought Center in 2015.

These are the topics of workshop:

- Esenler with Respect of Childrens
- Esenler, Universal Design and Children Street
- Kids Friendly Esenler and Local Government Relation
- Pedestrian Friendly Cities Street Detectives
- Woman and Environment; Application of Ecofeminism to the Environmental Consumption
- Effect of Urban Design on Joining of Elders to the Urban Life; Esenler Example
- Esenler and Street Animals; Street Animals in Urban Culture were discussed.

After editing process “Friendly Esenler for Everyone” hand book published by Esenler City Thought Center.

Urban Life and Sustainability;

Urban Life and Sustainability workshop held by Esenler City Thought Center as it planned in 2015.

This workshop aimed at discussing urban life in terms of sustainability in particularly Esenler. In this context, the principals and values that make urban life are identified and questioned. Relationships between gender and place were discussed along with the social pattern analysis and usage of public space were evaluated. Also by establishing city and tree relation, direction and content of city beautification works were determined.

After completion of scientific debates about urban design form, value and public space, then findings will be published as an issue.



Scientific Activities:

- Mosque Architectural Panel
 - Mosque Sociology and Women Panel
- Sabahattin Zaim Islam and Economics Symposium
- Urban Regeneration Symposium
- City of the Future Symposium

Projects

Mother University

Mother university program consist of an 8-week program. Basic education, especially for mothers and their children are provided according to their interests and hobbies in the program.

As we all know, mothers are considered as sacred beings in many cultures and are respected highly in Turkey. However, family violence have started to get wide media coverage in recent years. While family violence between spouses received media coverage in previous years; children who use violence against their parents or parents who use

violence against their children at young ages and against their babies started to appear more often on media in recent years.

Mother university aimed at bring back the dignity they deserve, gain self-confidence, gain knowledge, remind them that not only do they raise a child but also they have a say in the future of a nation; and to provide training between themselves and their children with a teacher responsibility.

Children University

Children University brings kids together at the ages between 11-14 from every kind of socio-economic environment to increase self-confidence, motivation, abilities and interests. Intellectual and scientific development of kids supported by the environment based on differences such as income, awareness of other cultures and has been appreciated, tolerated, learning with a technique of face to face interaction and analytic thinking has been encouraged. We know that shaping a kid's natural interest in correct hands can lead them to success and can become kid's life journeys lifeguard. Children University was made possible with collaboration of Yıldız Technical University between the years of 2013-2014 and Istanbul University during the year of 2015.

Academy Esenler

The Objective of the Project is getting into touch with masters and doctoral students living within the boundaries of Esenler, taking advantage of their academic studies, ideas and opinions, directing their interests to Esenler and supporting them in their specific needs.

Esenler will continue its rise in the light of these academic studies and the future of this place will be supported by contributions from young scientists.

City Writers and Academics Meeting

City Writers and Academics Meeting aimed at producing long lasting ideas for city and residents, also having idea exchanging. First meeting was held in 2012 October in Esenler and the second one held in 2014 February in Esenler.

Aklı Esenler (Flashy Minds of Esenler)

Main purpose of this project is to bring people together who to explore new ideas which belong to different areas and then use this knowledge in their life and business, encourage open mindedness and creativity.

Speakers of “Aklı Esenler” were chosen among people who celebrated within their environment and created unusual ideas.

There will be street interviews with the people. Their opinions will be asked about city governance and then their answers will be published through on the web. These answers will also be evaluating by municipality employees.

With the experience sharing meetings, it is hoped that young people will find a role model from speakers sharing experiences of their life. This will make young people to plan their life according to these experiences.

City Courses

It is important to know the history of our cities and their progress today for people who are candidates for managing our cities in the today and in the future.

That’s why, City Courses aims at corresponding two main topics to their audiences. First one is to give information about cities’ progress from yesterday to today. Second one is putting in the middle big picture of the cities around the world and in our country.

City Courses started with contribution of ÖNDER, Marmara University, Local Governments Research and Application Center, City Thought Center to increase the awareness of living in the city for high school students in 2015 Esenler.

Site Visits/ Research Trips

Barcelona (Spain), Astana (Kazakhstan), Abu Dhabi and Dubai, Amman and Petra (Jordan), Beirut (Lebanon), also in the home country site visits made to Kayseri and Urfa. Science board members have attended to conferences in these cities.

Publications: City and Thoughts Journal

9 journals published so far and their thematic names given below.

1. Issue: Philosophy of City
2. Issue: City Law
3. Issue: Economics of City
4. Issue: Sociology of City
5. Issue: City Management
6. Issue: City of Future
7. Issue: City Culture
8. Issue: City and Ritual
9. Issue: Water and City

Book Issues

- Space Between Theory and Practice
- Understanding Esenler in the Axis of Migration, Urbanization and Belonging
- Modernity and Architecture
- Public Space and Community
- Urban Regeneration for a Sustainable City
- Thoughts About City-1
- City Poems Ontology
- City of Future
- Friendly Esenler for Everyone
- Urban Life and Sustainability
- Horizon of City



Conclusion

This article includes Purpose, Scope, Structure and Functions of the Esenler City Thought Center along with the purpose of understanding and introducing of the institute.

This institute acts as an example for its counterparts along thanks to its unique features. It also stays somewhere between local government and federal government.

Esenler City Thought Center puts much effort to develop solutions oriented at merging aspects of academic discourse and practice. It is hoped that the number of institutes of this type increases in the future.

Kaynakça

Esenler Belediyesi. (t.y). Esenler Şehir ve Düşünce Web Sitesi. <http://www.sehirdusunce.com/> adresinden erişilmiştir.



şeker Endüstrisinin Kentsel Gelişime Etkisi

Pelin Gürol Öngören
TOBB ETÜ
gurpelin07@gmail.com

Murat Sönmez
TOBB ETÜ
msonmez2002@gmail.com

Kevser Özkul
TOBB ETÜ
k.ozkul@etu.edu.tr

Öz

Erken Cumhuriyet Döneminde Modernizm projesinin ekonomik alanda önemli kalkınma hamlelerinden birisi üretim ve sosyal alanların birlikte planlandığı yeni endüstriyel kompleksler olan şeker fabrikalarıdır. şeker Fabrikaları endüstriye ve ekonomiye sağladığı katkıların yanı sıra kırsal ve tarımsal alanda kalkınmanın bir aracı olarak görülmektedir. Bu çalışma ile şeker fabrikalarının erken Cumhuriyet döneminden itibaren kuruldukları bölgelere (kent, kasaba, köy) mimari ve kentsel açıdan etkilerinin akademik platformda tartışılması ve yeni değerlendirmelerin ortaya çıkarılması planlanmaktadır. Alpullu örneğinde olduğu gibi fabrika kırsal bir alana konumlanmış ve o bölgeyi sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan geliştirmek, modernleştirmek üzerine bir sistem kurgulanmıştır. İkinci olarak Erzurum kentinin merkezinde kurulan şeker fabrikası 1950'lere kadar kendi iç dinamikleriyle gelişememiş, dönemin gerisinde kalmış olan bir kent yapısına eklenerek sadece kent için değil, ilçe ve köyde yaşayanlar için de istihdam imkanları sunmuş, sosyo-kültürel çeşitlilikler kazandırmıştır. Ankara şeker Fabrikası ise başkentte kent merkezine uzak olması sebebiyle sunduğu sosyal ve kültürel donanımlar kentin bütününe etkilememiştir. Bu bağlamda endüstriyel kalkınma hamlelerinin, kırsalın, kentin ve başkent'in mekansal gelişimine, sosyal ve demografik yapısına, yerel ekonomisine katkılarının şeker fabrikaları özelinde incelenmesi sağlanacaktır.

Anahtar Kelimeler: şeker Fabrikaları, Kentleşme, Ekonomik Kalkınma Modeli.



Effects of Sugar Industry on Urban Development

Pelin Gürol Öngören
TOBB ETÜ

Murat Sönmez
TOBB ETÜ

Kevser Özkul
TOBB ETÜ

Abstract

One of the major economic development moves of the Modernism project of the early Republican period is the sugar factories, which are new industrial complexes where production and social areas are planned together. In addition to their contribution to the industry and economy, Sugar factories are considered as a tool for rural and agricultural development. With this study, it is planned to discuss the architectural and urban effects of sugar factories in the regions (cities, towns, villages) where they were established from the early Republican period and to reveal new assessments on the academic platform. In the case of Alpullu, the factory is located in a rural area and a system has been established to develop and modernize that area socially, culturally and economically. Secondly, the Sugar factory, which was established in the center of city of Erzurum that could not develop with its own internal dynamics until 1950s and was added to a city structure that was behind the age, providing employment opportunities and socio-cultural diversity not only for the city but also for the people living in the towns and villages. Because of the location of the Ankara Sugar Factory that was far from the city center, the social and cultural equipment of the city was directed towards its immediate surroundings. In the context of all these findings, thanks to this study, the contributions of industrial development moves implemented in the history of Turkey to the development, social and demographic structure of the countryside, the capital and the local economy will be examined in the Sugar factories special.

Keywords: Sugar Factories, Kentleşme, Ekonomik Kalkınma Modeli

Yöntem

Şeker endüstrisinin tarihsel gelişimi değerlendirildiğinde, Osmanlı döneminde şeker endüstrisinin gelişemediği öte yandan erken Cumhuriyet dönemiyle birlikte bu alanda farklı bir döneme girildiği görülmektedir. “Şeker Fabrikalarına Bahşolunan İmtiyazat ve Muafiyet Kanunu” (1925) uyarınca Uşak ve Alpullu Şeker Fabrikaları kurulan ilk fabrikalar olmuştur. Bu girişimleri Eskişehir Şeker Fabrikası (1933) ve Turhal Şeker Fabrikası (1934) izlemiş, memleketin artan şeker ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. 1951 yılında yürürlüğe giren “Türkiye Şeker Sanayii Tevsii Programı” ile Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş.'ne ait 11 şeker fabrikası daha açılmış ve şeker endüstrisine kazandırılmıştır. Daha sonra 1956 yılında yürürlüğe giren Şeker Kanunu ile Şeker Fabrikalarının sayısı giderek artmış, 2000 yılında 30'a, 2010 yılında 33'e ulaşmıştır. Bu bilgiler doğrultusunda, şeker endüstrisinin gelişim süreci üç ana etapta değerlendirilebilir. Çalışmanın yöntemi, bu dönemlerde kurulmuş olan üç şeker fabrikasının kuruldukları bölgelere sağladığı ekonomik, sosyal ve kültürel kazanımları, kent/ilçe/köy üzerinden okuyup değerlendirmektir. Bu doğrultuda; ilk grup için, ihtiyaç programının zengin içeriği nedeniyle Alpullu Şeker Fabrikası seçilmiştir. İkinci etapta şeker endüstrisinin Doğu illerine yayılışının ilk adımı olan ve zor şartlar altında meydana getirilen Erzurum Şeker Fabrikasıdır. Çalışmanın üçüncü etabında ise başkent olması sebebiyle belirli bir kentsel ve kültürel gelişmişlik seviyesini sağlamış olan Ankara'da kurulan Etimesgut Şeker Fabrikası seçilmiştir. Bu bağlamda endüstriyel kalkınma hamlelerinin, kırsalın, kentin ve başkent mekansal gelişimine, sosyal ve demografik yapısına, yerel ekonomisine katkılarının şeker fabrikaları özelinde incelenmesi sağlanacaktır.

Giriş

Cumhuriyet tarihinin en önemli iktisadi girişimlerinden ve kalkınma modellerinden biri Şeker fabrikalarıdır. Endüstri bitkisi olarak pancardan elde edilen şeker ve şeker endüstrisi; önemli bir gıda maddesi olmanın ötesinde, yüksek gelir getiren, tüm bölge halkına işgücü olanağı sağlayan, yapıldığı yere ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan katkıda bulunmuştur. Osmanlı döneminde yapılan başarısız girişimlerin ardından Cumhuriyet'in ilanından kısa bir süre sonra başlayan endüstrileşme çalışmalarının yansıması olarak Türkiye'nin ilk şeker fabrikaları; Uşak (1926), Alpullu (1926), Eskişehir (1933) ve Turhal'da (1934) açılmıştır. 1950'lerde artan şeker ihtiyacının karşılanması amacıyla yeni şeker fabrikalarının açılmasına karar verilmiş, ikinci etapta 11 şeker fabrikası daha yapılarak sayıları 15'e yükselmiştir. Bu fabrikaları Ankara (1962) ve Kastamonu (1963) Şeker fabrikalarının kuruluşu izlemiştir. Yaklaşık 40 yıl içinde açılan 17 fabrika şeker endüstrisinin Türkiye'deki önemini, dönemin sosyo-ekonomik ve kültürel gelişimini göstermektedir.

Erken Cumhuriyet Döneminde 1923'de toplanan Milli İktisat Kongresinde (1923) ulusal girişimcileri teşvik edici kararlar alınmaya başlanmıştır. Bunun bir yansıması olarak ilk Şeker fabrikası 19/4/1923 tarihinde kurulmuş, 17/12/1926 yılında işletmeye açılmıştır (Akıltepe, Malkoç Sabri, & Molbay , 1964, s. 22-23). 1925 yılı şeker üretimi ve fabrikalarının tesis edilmesi ile ilgili önemli bir gelişmeye de sahne olmuştur. 14/4/1925 tarihli "Şeker Fabrikalarına Bahşolunan İmtiyazat ve Muafiyet Kanunu" uyarınca şeker endüstrisinin gelişmesine yönelik tedbirler alınmaya başlanmış ve yatırımcılara ayrıcalık sağlanmasına karar verilmiştir. Bu fabrika 500.000 Lira sermaye ile Çatalca, Edirne, Tekirdağ, Bilecik vekillerinden ve bölgede yaşayan şahıslardan oluşan "İstanbul ve Trakya Şeker Fabrikası Türk Anonim Şirketi" tarafından kurulmuştur (Şekil 1). 22.12.1925 tarihinde fabrikanın temeli atılmış on bir ay içinde fabrikanın montajı tamamlanarak 26.11.1926 tarihinde Uşak'tan önce ilk şeker fabrikası olarak işletmeye açılmıştır¹.

¹ Alpullu Şeker Fabrikasında 1928 yılında İspirto Fabrikası açılmıştır.



Şekil 1: Alpullu Şeker Fabrikası Genel Görünüşü (Kaynak: TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Arşivi)

Şeker fabrikası Kırklareli ilinin Babaeski ilçesine bağlı bir köy olan Alpullu'da, İstanbul-Edirne demiryolu üzerinde bulunan istasyon yanında yapılmıştır. Alpullu, şeker endüstrisinin ham maddesi olan pancarın, üretim için gereken kömürün, yedek parçaların, üretilen ürünlerin nakliyesi için gereken karayolu ve demiryolu bağlantısına sahiptir.

Fabrikanın kuruluş yıllarında köylüler, devlet tarafından pancar ekimine özendirilmişlerdir. İlk yıllarda fabrikaya yetecek miktarda pancar yetiştirilememesi nedeniyle Lüleburgaz'daki Sarımsaklı Tohum Üretim Çiftliği (1926) satın alınarak pancar üretilmeye başlanmıştır (Yurt Ansiklopedisi, 1982, s. 4829). Bunun yanı sıra şekerin yan ürünü olan melastan hayvan besiciliğinde yem olarak faydalanılmış ve bu sayede hayvancılığın gelişmesine katkı sağlanmıştır.

Babaeskili bir kişinin yaklaşık 500 dönümlük arazisini şirkete devretmesiyle fabrika arazisi belirlenmiş olup fabrika ve tesislerinin inşası için, Maschinen Fabrik Bukau R. Wolf adlı Alman firmasına 2.000.000 Liraya sipariş verilmiştir (Tarus, 2018, s. 67-68). Yerleşkede yer alan fabrika binası ve üretim alanlarının yanı sıra kent merkezine uzak olması itibarıyla yerleşkede yaşayan bireylerin (memur, işçi ve ailelerinin) konaklayabileceği farklı tip ve büyüklükte lojmanlar (teknik personel, idareciler, mühendis ve memurlar), bekar pavyonları ve misafirhaneler yer almaktadır.

Şeker endüstrisi sinema ve gazino binasında düzenlenen tiyatro, dans, müzikli eğlence, balo, milli bayram şenlikleri yerleşkede yaşayan bireylere zengin bir sosyal ve kültürel ortam sunmuştur (Tarus, 2018, s. 19). Şeker fabrikasının tesislerinde gösterilen sinema filmleri de bölgenin sosyal hayatında bir canlılık meydana getirmiştir (Akıltepe, Malkoç Sabri, & Molbay , 1964). Alpullu Şeker fabrikası yerleşkesinde spor faaliyetlerine de önem verilmiş, fabrika bünyesinde Alpulluspor adında bir kulüp kurulmuş, çeşitli dallarda spor faaliyetleri (futbol, basketbol, voleybol, golf) için tesisler planlanmıştır. Ayrıca Türkiye'nin ilk golf sahası bu yerleşke alanında bulunmaktadır (Sönmez, G. Öngören, & Özkul, 2019, s. 27).

Alpullu Şeker Fabrika yerleşkesinde sosyal tesisleri ve spor alanlarının yanı sıra fabrikada sağlık hizmetleri için hastane ve eczane, fabrika çalışanlarının çocukları için ilkokul, ayrıca hamam, kantin, berber, postane gibi servis yapıları planlanmıştır. Alpullu Şeker fabrikasının modern ve çağdaş donanımları memur ve işçilere hiç bilmedikleri bir hayat sunmuş, önemli bir sosyal ve kültürel değişimi başlatmıştır. Bu süreçte Şeker fabrikası içindeki sinema ve tiyatro yapısı kültür ve sanat faaliyetlerinin yer aldığı bir mekan olmuştur. Bunun yanı sıra, kentin en modern konaklama imkanlarına sahip yapısı olduğu için Ergene Köşkünde (Atatürk Köşkü) ve Büyük Köşkte yurtdışından gelen devlet misafirleri ağırlanmıştır. 1929 yılında Kırklareli merkezde kurulan 50 yataklı hastane ile yerleşkenin hastanesi civar ilçelere sağlık hizmeti vermiştir.

Ekonomik açıdan değerlendirildiğinde; Alpullu Şeker fabrikası özellikle Trakya Bölgesi için önemli bir yatırım olmuştur. 1929 Dünya ekonomik bunalımı öncesinde buğday fiyatlarının düşmeye başladığı dönemde pancar tarımı çiftçiye büyük destek sağlamıştır (Yurt Ansiklopedisi, 1982, s. 4826). Bunun yanı sıra Alpullu Şeker Fabrikası bölge halkı için kayda değer iş olanakları yaratmıştır. Pancarın hasat zamanının kısa olması nedeniyle mevsimlik tarım işçisi ihtiyacı artmış, tarlası olmayan köylüler de bu süreçte çalışabilmişlerdir. Ayrıca şeker endüstrisinin gelişmesiyle memur ve işçi ihtiyacı artmış, dış göç önlenmiştir.

Alpullu Şeker fabrikası bölgenin dönüşümünde etkili olmuştur. 1927-40 yılları arasında Kırklareli nüfusunun artışında ve ülke geneline göre hızlı büyümesinde önemli rol oynamıştır (Yurt Ansiklopedisi, 1982, s. 4803-4804). Alpullu Şeker fabrikası 1958 yılında Pınarhisar'da kurulan

Çimento Fabrikasına kadar kentin tek büyük ölçekli fabrikasıdır (Yurt Ansiklopedisi, 1982, s. 4821). Alpulu Şeker fabrikası ile Alpulu'daki hayatın birbiri içine geçtiği, bir bütünlük oluşturduğu söylenebilir. Diğer bir ifadeyle, fabrika Alpulu'yu ekonomik ve sosyal açıdan kalkındıran bir odak haline gelmiştir. Trakya halkına istihdam yaratmış, kırsal bir bölgeyi her türlü çağdaş mekansal donanımına sahip bir hale getirmiştir. Kentin olanaklarının yetmediği durumlarda yerleşkede yer alan hastane, misafirhane, sinema gibi donanımlar tüm kentlinin hizmetine sunulmuştur. Bu durumda Alpulu Şeker fabrikası sahip olduğu donanımları ile kentin tamamlayıcı bir unsuru haline gelmiştir.

Alpulu Şeker fabrikasından sonra 1933'te Eskişehir Şeker Fabrikası ve 1934 yılında Turhal Şeker Fabrikası açılmıştır. Şeker fabrikalarının koordineli çalışmasını sağlamak için mevcut dört şeker fabrikasının idaresi 1935 yılında Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. (Türk Şeker) altında birleştirilmiştir. Bu kurumun amacı, şeker fabrikalarını kurup işletmek, şeker üretiminden başka ürünler elde etmek ve yan endüstri ve makine imalatını desteklemektir. Devlet şeker üretimini ihtiyaca göre arttırmak ve şeker endüstrisinin geliştirilmesi amacıyla 1951 yılında "Şeker Sanayinin Tevsi Programını" hazırlamıştır. Bu program kapsamında 11 yeni Şeker Fabrikası açılmış ve fabrika sayısı 15'e ulaşmıştır. Şeker Fabrikalarının sayısı 2000 yılında 30'a, 2010 yılında 33'e ulaşmıştır. İkinci etap olarak adlandırılabilir 11 şeker fabrikasından biri olan Erzurum Şeker fabrikası, ilk şeker fabrikalarının kurulmasından 30 yıl sonra Doğu Anadolu Bölgesinde inşa edilmiştir. Erzurum Şeker fabrikası ve yerleşkesinin barındırdığı mimari donanımların kent ile kurduğu mekânsal ilişki incelenmeye değerdir.

1923 yılında Cumhuriyetin ilanı ile her alanda büyük bir dönüşüm yaşanmış, devletin ekonomik kaynakları kısıtlı olmasına rağmen endüstriyel oluşumları kurabilmiştir. II. Dünya Savaşı döneminde Türkiye savaşa girmemesine rağmen artan harcamalar, azalan üretim ve daralan ithalat gibi sorunlar 1940'lardaki ekonomik gelişmeyi yavaşlatmıştır (Pamuk, 2018, s. 200). 1950'li yıllarda Demokrat Partinin iktidara gelmesi ile Türkiye'de liberal ekonomi dönemi hız kazanmıştır. DP öncelikle, Cumhuriyet döneminde başlatılan devletçi yaklaşımlardan ciddi biçimde farklılık taşıyan bir ekonomi politikası benimsemiştir. Tarım alanında özel sermayenin teşvik edilmesine yönelik yaklaşımlar ve makineleşmenin sağlanması ile ekonomik girdiler artmış ve tarım alanında şeker pancarı gibi verimliliği yüksek, farklı ürünler elde

edilebilen stratejik bir ürüne yönelik teşvikler hız kazanmıştır. Şeker endüstrisi Doğu Anadolu Bölgesi'nde kırsal kesimin refah düzeyini arttıran, nüfusun kırsal kesimde tutulmasına, iç göçün yavaşlatılmasına ve bölgesel kalkınmışlık farkının azaltılmasına katkı sağlayan bir sektör olmuştur.

Doğu Anadolu Bölgesinde ilk açılan şeker fabrikası 22 Eylül 1954 günü temeli atılan ve 30 Eylül 1956'da açılışı gerçekleştirilen, Erzurum Şeker Fabrikasıdır (Temizgüney, 2010, s. 332) (Şekil 2). Fabrika yerleşkesi içinde üretim tesisleri, silolar, havuzlar, atölye ve ambarlar gibi teknik birimlerin yanı sıra sinema, lokanta, misafirhane, işçi pavyonları ve konutlar gibi gündelik, sosyal ve kültürel hayata hizmet eden yapılar da planlanmıştır. Şeker İlkokulu yerleşkede ve yerleşke yakınında oturan ailelerin çocuklarına hizmet vermiştir. Fabrikada düzenlenen sosyal ve kültürel etkinlikler yerleşke civarında yaşayan ailelere de ulaşmıştır. Doğu Anadolu Bölgesinde ilk açılan fabrika olan Erzurum Şeker Fabrikasının kurulmasıyla şeker endüstrisinin Anadolu'da yaygınlaşması sağlanmıştır. Bu sayede, bu bölgede yeni bir tarımsal alt yapı kurulmuş, girişilen zirai ve ekonomik kalkınma hamlelerine yeni bir kuvvet eklenmiştir (Veldet, 1958, s. 110).



Şekil 2. Erzurum Şeker Fabrikası Genel Görünüşü (Kaynak: TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Arşivi)

Kent erken Cumhuriyet döneminin oluşturduğu toplumsal ve ekonomik dönüşümden çok fazla pay alamamış, bu nedenle de yeterince gelişmemiştir (Yurt Ansiklopedisi, 1982, s. 2773). 1939 yılında Alman şehirci J. H. Lambert tarafından yapılan Erzurum kent planı ve aynı yıl yapılan demiryolu hattı en önemli gelişmelerdir (Yurt Ansiklopedisi, 1982, s. 2756). Kentin ekonomik olarak gelişmemesi, kırsal kesimin Cumhuriyet dönemi öncesindeki geleneksel yaşantısını sürdürmesine neden olmuştur. Erzurum'un ekonomik ve toplumsal yapısındaki önemli değişiklikler, 1950-1960 arasında, hepsi devlet yatırımı olan, Et Kombinası (Türkiye'deki ilk et kombinası), Yem Fabrikası, Şeker Fabrikası'nın kurulmasıyla olmuştur. (Yurt Ansiklopedisi, 1982, s. 2741).

Şeker Fabrikası, Erzurum'da, şeker pancarı üretilmesine yönelik çok önemli bir yatırım olsa da kentin bu fabrika sayesinde kalkınması mümkün olmamıştır. Dönemin tarım teknolojisinin verimliliği yükseltememesi ve elde edilen kişi başına düşen gelirin azlığı kırsal nüfusun göçünü engelleyememiştir. Bu nedenlerle, Erzurum'da tarıma dayalı ekonomi hayvancılığın gerisinde kalmıştır. Şeker fabrikaları tüm Cumhuriyet dönemi boyunca olduğu gibi 1950-1960 arasında da iktidarın kentlinin gündelik hayatına etki etme politikasının sonucudur. Bu dönemde kurulan şeker fabrikalarının Cumhuriyetin ilanı ile başlatılan topyekûn toplumsal dönüşüme yönelik bir araç olmaktan uzaklaştığı söylenebilir. Özellikle Doğu Anadolu'da kurulan Şeker Fabrikalarının oluşmasındaki ekonomik, mimari, kültürel dinamiklerin ve bu fabrikaların kurulduğu kentlerin sosyal ve gündelik hayat yapıları bu uzaklaşmada etkin olmuştur. 1950-60 yılları arasında yapılan 11 yeni Şeker fabrikasını 60'larda Ankara ve Kastamonu'da açılan yeni şeker fabrikaları izlemiştir.

Cumhuriyet sonrasında devletin yeni iktisadi ve sosyal hayat politikaları kente ayrıcalıklı bir yapılandırma hizmeti sunmuştur. Atılması gereken en önemli adımlardan birisi planlı bir kentleşmenin sağlanması olmuştur. 1923'te başkent olduğunda Ankara gelişmiş bir ilçe görünümündeydi. Başkent ilan edilmesiyle birlikte hızlı kentleşme sürecine girilmiş, Carl Christoph Lörcher tarafından yeni merkez işlevlerinin yer aldığı Lörcher Planı 1923-1931 yılları arasında kente uygulanmış, ancak Lörcher Planı yüzde altılık bir büyüme oranına sahip Ankara'nın gelişim hızını karşılayamamıştır. Bunun sonucunda Ankara'nın planlanması için uluslararası yarışma düzenlenmiş, Ankara için açılan yarışmayı H. Jansen'in kazanmasıyla Ankara için daha uzun

vadeli çözümler geliştirilmiştir (Tekeli, 2006, s. 10). Ankara'nın planlama tarihinde önemli bir yere sahip olan Jansen Planı, 1930-1950 yılları arasındaki dönemi kapsamaktadır (Cengizkan, 2006). 1950'li yıllara gelindiğinde "modernite projesinin" temsil mekanı olarak planlanmaya çalışılan Ankara'nın kentleşme hızı kontrolsüz bir biçimde artmaya devam etmiştir. Bu büyümeyi kontrol altına almak için yeni bir kent planlaması geliştirilmiştir. Kentin doğu-batı aksını birleştirmeyi ve bu hat üzerinde konut alanları oluşturmayı hedefleyen Uybadin-Yücel Planı (1957-1970) devletin sınırlı kaynakları içinde kenti bir plan üzerine biçimlendirmeyi amaçlamıştır. Söz konusu planlama Etimesgut çevresinde Şeker Fabrikası ile birlikte kurgulanarak hem iş imkanı yaratmış, hem de konut ihtiyacını karşılamıştır. Uybadin-Yücel Planının en temel kriteri, sanayi yapıları ile konut alanlarının birlikte kurgulanması; gecekondulaşma ve işsizliğin önlenmesidir.

Ankara'nın endüstrileşme süreci erken Cumhuriyet döneminde başlamıştır. Modernite projesinin önemli bir kriteri düzenli endüstrileşme programının oluşturulmasıdır (Tekeli, 2006, s. 7). Bu dönemde başkentte Ankara Orman Çiftliği (1925), Ankara Çimento Fabrikası (1928), Gaz Maskesi Fabrikası (1935), Bira Fabrikası (1937), Türk Hava Kurumu Uçak Fabrikası (1941), Etimesgut'ta Uçak Motor Fabrikası (1947) açılmıştır. 1955-1959 yılları arasında kentte kurulan fabrikaların sayısı 51'e yükselmiştir (Yurt Ansiklopedisi, s. 607-611).



Şekil 3. Ankara Şeker Fabrikası (Kaynak: TOBB ETÜ Mimarlık Bölümü Arşivi)

Ankara Şeker Fabrikası Türkiye Şeker Fabrikaları Anonim Şirketi tarafından Etimesgut ilçesinde Sanayii Vekaletinin 9/11/1957 tarihli ve 9033 sayılı yazısı üzerine, 6747 sayılı kanunun 1 inci maddesine göre 14/11/1957 tarihinde kurulmuştur². Fabrika alanının seçiminde, Ankara'nın şeker pancarı üretim bölgelerinin merkezinde oluşu, arazinin düz ve gelişime elverişli oluşu, Çubuk çayının arazinin içinde geçmesi ve endüstri yapılarının kent merkezinin dışına taşınması kararı gibi faktörler etkili olmuştur. Şeker endüstrisinin gelişimi üç ana etapta incelendiğinde, son dönemin ilk kurulan fabrikası olma özelliğine sahip olan Ankara Şeker Fabrikası bünyesinde bir de Makine fabrikası bulunmaktadır. Fabrika şeker endüstrisi ve diğer endüstri kuruluşlarının yedek parçalarını karşılamaya yönelik kurulmuştur. Makine Fabrikasına ek olarak ilerleyen yıllarda Tohum Fabrikası (1976) ve Elektromanyetik Araçlar Fabrikası (1977) kurulmuştur. Şeker fabrikasının kurulmasının ardından bölgedeki şeker tarımında kayda değer bir ilerleme yaşanmıştır. Şeker pancarı ekim alanı 1950'de 175 hektar iken 1970'lerin sonunda 9000 hektara yaklaşmıştır (Anonim, 1982, s. 595).

Fabrika yerleşkesi Çubuk Çayı ile Atatürk Orman Çiftliği arasında konumlanmış ve yeşil hat sürekliliğini sağlamıştır. Tüm bu fiziksel özelliklerinin yanı sıra fabrika alanında modern bir yaşam tarzı mevcuttur. Fabrika ayrıca sinema, tiyatro, spor salonu, okul, kreş, misafirhane gibi programlara sahiptir. Fakat yerleşkenin kent merkezinin ve konut alanlarının uzağında konumlanması bu zengin mimari programın kentin odağı haline gelememesi ile sonuçlanmıştır. Ankara Şeker Fabrikası, Alpullu ve Erzurum Şeker Fabrikalarıyla kıyaslandığında kent ile kurulan sosyal ve mekansal ilişkileri yetersiz kalmıştır.

Sonuç

Şeker pancarı tarımı Erken Cumhuriyet döneminden beri endüstrileşmeyi ve bölgesel kalkınmayı destekleyen ekonomik bir harekete dönüşmüştür. Şeker fabrikaları devlet tarafından yalnızca üretim alanları olarak değil aynı zamanda Cumhuriyet dönemi ideolojisinin bir yansıması olarak görülmüştür. Erken Cumhuriyet döneminde açılmış ilk dört şeker fabrikasını ekonomik, sosyal, kültürel değişim ve dönüşümün araçları

² Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi, T.C. Başvekalet Kanunlar ve Kararlar Tetkik Dairesi Reisliği 4/9683

olarak tanımlamak mümkündür. Bu etabın örneği olarak Alpullu Şeker Fabrikası, Cumhuriyet ideolojisinin kırsal bir bölgeyi ve bağlı bulunduğu ilçeyi ve kenti mekansal, sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan dönüşümüne iyi bir örnek oluşturmuştur.

Ekonomik olarak kalkınmayla birlikte toplumun kültürel ve gündelik hayatını dönüştürmeye yönelik bu girişimler daha sonraki yıllarda Doğu Anadolu Bölgesinde devam ettirilmiştir. Ancak, bu girişim kentte beklenen ekonomik, sosyal ve kültürel etkiyi sağlayamamıştır. Bu etkinin değer ya da karşılaştırma ölçütü Alpullu şeker fabrikasının kenti ile oluşturduğu bütünlüktür. Kurulan ilk dört Şeker fabrikası yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin devletçi politikalarının sonucu olarak devletin kenti, ekonomiyi, sosyal ve gündelik hayatı inşa etme girişimidir. Ancak Erzurum örneğine bakıldığında fabrika yerleşkesi ve kent ilişkisinin farklılaştığı görülebilir. Erzurum Şeker Fabrikasında, Doğu Anadolu'da kurulan diğer fabrikalarda olduğu gibi, olması zorunlu endüstriyel üretim tesislerine ek olarak misafirhane, lokanta, kantin, satış mağazası binaları, işçi pavyonları, sinema ve tiyatro gibi sosyal donanımlar kentsel kültürün bir parçası olarak Erzurum merkezinde zaten bulunmaktadır. Halkın ekonomik olarak düşük gelire sahip olduğu ve devletin o dönemde özel girişimleri destekleyici politikaları göz önüne alındığında Alpullu Şeker Fabrikası yerleşkesinin bölge ile olan sosyal etkileşiminin Erzurum'da oluştuğu söylenemez.

Gündelik hayatını Cumhuriyet öncesinde olduğu haliyle devam ettiren Erzurum halkı için Şeker fabrikasının sunduğu hayat biçimi ile ortak bir noktada buluşmak çok zor olmuştur. Özellikle geleneksel hayat tarzına sahip merkez dışında, kırsalda yaşayan Erzurumluların Cumhuriyet değerleri ile tanışmasına yönelik herhangi bir eylem gerçekleştirilmemiştir. Erzurum'un kent merkezi nüfusunun 1955'ten sonra hızlı bir biçimde köyden göç alması ve sonrasında kentin Ankara, İstanbul gibi büyük kentlere göç vermesinin temel nedeni Erzurum'daki olumsuz ekonomik tablodur. Şeker pancarı ve buna bağlı ekonomi hayvancılığın önüne geçememiştir. Dolayısıyla Erzurum ve çevresinin Şeker fabrikası ve onun yerleşke içi donanımları ile etkileşiminin sınırlı kaldığı söylenebilir.

Ankara özelinde bu ilişkiyi inceleyecek olursak; Şeker fabrikasının kent yaşantısına dahil olamadığı ve yalnızca üretimin ve kendi içinde bir sosyal devrimin yaşandığı görülmektedir. Bunun en önemli nedenlerinden birisi fabrika alanının kent merkezine uzaklığıdır. 1932

yılında yayınlanan Jansen Planı raporuna göre; Ankara'nın hiçbir koşulda bir endüstri kenti olmaması gerektiği, olacak ise de kurulacak olan endüstri yapılarının kent merkezinin dışında ve demiryolu hattı boyunca yer alması gerektiği vurgulanmıştır. Uybadin-Yücel planı da bu kentsel tasarım prensibine uygun oluşturulmuştur. Bu plana göre Ankara Şeker Fabrikası ile Etimesgut'ta oluşturulacak konut alanları birlikte kurgulanmıştır. Şeker Fabrikası ile çevrede yaşayanlara iş imkânı sağlanırken farklı mekânsal zenginlikler de sunulması planlanmıştır. Ancak fabrika alanının Atatürk Orman Çiftliği, askeri alanlar ve diğer endüstri alanlarıyla çevrili oluşu bu zengin sosyal içeriğin kentin gündelik hayatına katılamamasıyla sonuçlanmıştır. Ayrıca fabrika yerleşkesi ve Etimesgut konut alanları arasındaki demiryolu ve karayolu uzantısı, beklenen sosyal etkileşimi sağlayamamıştır. Yerleşke alanı daha çok fabrika çalışanları ve yakın aileleri veya üst düzey yöneticiler tarafından kullanılmıştır. Sonuç olarak, şeker fabrikaları üretim ve sosyal alanları ile ülke genelinde modernleşme çabalarına katkı sağlamıştır. Yerleşke alanları ile kent ve kırsal alanlar arasındaki mekansal, sosyal, ekonomik ilişki, Alpullu örneğinde güçlü, Erzurum Şeker Fabrikasında Alpullu'ya göre zayıf, Ankara şeker fabrikasında ise yetersiz olarak değerlendirilebilir.

Kaynakça

- Akıltepe, H., Malkoç Sabri, ve Molbay , İ. (1964). *Türkiye şeker sanayii ve şeker pancarı ziraati*. Ankara: Mars Matbaası.
- Ankara B.B. (1937). *Ankara İmar Planı*. İstanbul: Alaaddin Kırıl Basımevi.
www.ankara.bel.tr <https://www.ankara.bel.tr/files/3113/4726/6297/3-makroform.pdf> adresinden 05.10.2019 tarihinde erişilmiştir.
- Anonim. (1982). *Yurt ansiklopedisi* (Cilt 4). İstanbul: Anadolu Yayıncılık A.Ş.
- Bourdieu, P. (1984). *Distinction: A social critique of the judgement of taste*. London & New York: Routledge.
- Cengizkan, A. (2006). 1957 Yücel-Uybadin imar planı ve Ankara şehir mimarisi. (T. Şenyapılı Ed.), *Cumhuriyet'in Ankara'sı* içinde (s. 24-59). Ankara: ODTU yayıncılık.
- Doğan, M. (2013). Türkiye sanayileşme sürecine genel bir bakış. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 211-231.
- Eyüfoğlu, A. C. (2019). *Şeker fabrikasyonunun Tarihçesi ve Türkiye'de şeker sanayii*. http://www.kmo.org.tr/resimler/ekler/c5713d135d7635b_ek.pdf?dergi=38 adresinden alındı

- Günay, B. (2006). Ankara çekirdek alanının oluşumu ve 1990 nazım planı hakkında bir değerlendirme. (T. Şenyapılı Düz.), *Cumhuriyet'in Ankara'sı* içinde (s. 60-119). Ankara: ODTU Yayıncılık.
- Keleş, R. (2018). *Kentleşme politikası*. Ankara: İmge Kitapevi.
- Oluç, M. (1946). Trakya Ziraat Enstitüsü. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Dergisi*, 101.
- Pamuk, Ş. (2018). *Türkiye'nin 200 yıllık iktisadi tarihi*. İstanbul: Kültür Yayınları.
- Sönmez, M., Gürol Öngören, P., and Özkul, K. (2019). Alpullu Şeker Fabrikası sinema ve gazino binası. *Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları xv. Poster Sunuşları Bildiri Özetleri Kitabı*. içinde Tekirdağ: Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Matbaası.
- T.C. Başvekalet Kanunlar ve Kararlar Tetkik Dairesi Reisliği. (1957). *Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Cumhuriyet Arşivi 4/9683*. Ankara.
- Tarus, İ. (2018). *Cumhuriyetin şeker fabrikaları uzun atlama bir endüstrileşmenin romanı*. İstanbul: H2O Kitap.
- Tekeli, İ. (2006). Kent tarihi yazımı konusunda yeni bir paradigma önerisi. (T. Şenyapılı Dü.), *Cumhuriyet'in Ankara'sı* içinde (s. 2-24). Ankara: ODTU Yayıncılık.
- Temizgüney, F. (2010). Erzurum Şeker Fabrikası'nın açılışı. *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi. (Mayıs 4, 2015).
- Veldet, T. (1958). Cumhuriyet devri ve ilk şeker fabrikalarımızın kuruluşları. T. Velvet, 30. Yılında Türkiye Şeker Sanayii içinde (s. 55-72). Ankara: Doğuş Ltd. Şirketi Matbaası.



Kültür Turizmine Dijital Katkılar: Plato-Kent ve Sosyal Medyada Kent İmgesi

Aysu Uğur
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi
aysuugur6@gmail.com

Öz

Bu çalışma dijital flanörlerin sosyal medyada kent imgesini nasıl dönüştürdüğünü ve güzellik algısı olarak plato-kentleri nasıl sergilediğini konu edinmektedir. Turizme ekonomik gelir ve manevi zenginlik konusunda katkı sağlayan kültür turizmi, dijital teknolojilerin gelişmesiyle ulaşılabilirliğini ve etkisini arttırmıştır. Sosyal medya, her alanda olduğu gibi kültür turizminde ve plato-kentlerin tanıtılmasında etkileyici bir role sahiptir. Plato-kent kavramı doğal güzelliklerle ya da insan elinin estetik-mimari tasarımlar üretmesiyle ortaya çıkmış, kentin bir güzellik imgesi ya da dijital görüntüye arka fon oluşturma alanında ilgi çekmesine sebep olmuştur. Kültür turizminin önemli bileşeni olan kent, tarihi ve modern yapılarıyla öne çıkarak dijital çağın estetik mekânı olmuştur. Sosyal medya kişilerin gündelik hayatı hakkında ipucu veren, bilgi akışı sağlayan bir araçtır. Sosyal medyanın görsel imajları estetik bir forma evrilmiştir. Çalışmada sosyal medyada Instagram örneği özelinde seçilmiş fotoğraflar yer almaktadır. Plato-kent kavramı sosyal medya, kültür turizmi ve reklam kavramları çerçevesinde incelenmiştir. Çalışmada kavramlar arasında bağlantılar kurulmuş ve örneklem olarak seçilen Instagram fotoğrafları üzerinden nitel içerik analiz yapılmıştır. Instagram'da kişisel kullanıcı hesapların, influencer ve bloggerların, gezi sayfalarının plato-kentler ve kent turizmi açısından büyük önem arz ettiği görülmüştür. Yeni medya ve kent turizmi artık markalar ve ülkeler bazında yatırım yapılacak bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kültür turizmi, dijital flanör, plato-kent, sosyal medya



Digital Contributions to Cultural Tourism: Plato-City and Urban İmage on Social Media

Aysu Uğur
Ankara Hacı Bayram Veli University

Abstract

This study focuses on how digital travelers transform urban imagery on social media and display plato-cities as a perception of beauty. Cultural tourism, which contributes to tourism on economic income and spiritual wealth, has increased its accessibility and influence through the development of digital technologies. Social media, which covers a large part of our daily lives, has an impressive role in cultural tourism and especially in promoting plato-cities. The concept of Plato-city emerged either through natural beauties or through the production of aesthetic architectural designs of the human hand and has caused the city to attract interest in creating a background fund for a beauty image or digital image. The city, which is an important component of cultural tourism, stands out with its historical and modern structures and has become the aesthetic place of the digital age. Social media is a tool that gives clues about people's daily life, increases their chances of contacting other people. The study includes selected photos in the Instagram sample special on social media. The concept of plato-city has been studied within the framework of social media, cultural tourism and advertising concepts. The study established links between concepts and analyzed qualitative content through Instagram page.

Keywords: Cultural tourism, digital flaneur, plato-city, social media

Giriş

Kültür, toplumun geçmişten miras aldığı ve devam ettirerek gelecek kuşaklara aktardığı, ortak semboller yaratarak gündelik yaşam biçimi dâhil toplumsal, kültürel ve sanatsal alanlara etki eden somut ve soyut olgulardır. Andy Bennett (2018, s. 17) kültür ve gündelik hayatın gittikçe bireysel anlamlarından sıyrılıp kolektif bir anlama büründüğünü ve heterojenleşen toplumun yarattığı farklı anlamları bünyesinde bulundurduğunu belirtmektedir. Kültür günümüzde çok boyutlu bir kavram olarak karşımıza çıkmakta ve sosyoloji, antropoloji, iletişim gibi farklı disiplinler tarafından incelenmektedir. Çünkü kültür toplumun, kimliğin ve gündelik hayatın kendisidir. Öyle ki kültür olgusu gündelik hayatın ve mekânın estetize edilmiş haline bir gönderme olarak kültür turizmi kavramını gündeme getirmiştir. Yirminci yüzyılın son zamanlarında iyice artan kültür turizmi, ekonomiye canlılık kazandırdığı gibi kültürel değerlerin de ön plana çıkmasını sağlamıştır. Kültür turizmi ekonomik pazarın bir parçası olduğu için hem dünya ülkeleri tarafından doğal güzellikler ve tarihi eserler korunmaya başlanmış hem de yeniden inşa edilen mimari ve düzenlemelerle ilgi çekmenin alternatif yolları aranmıştır. "Postmodern mimaride olduğu gibi, seyahat ve gezginler, turistin yeni anlam ve saygınlık arayışını doğrulamak için gerekli olan süsleme ve stil, estetikleştirme ve semboller sergilerler" (Nuryanti, 1996, s. 250). Kültür, kent imgesi açısından önemli bir rol oynamaktadır. Bu çalışmada kent, kültür turizmi ve dijital medya bağlamında incelenmiş, kentlerin estetik güzelliklerini öne çıkaran plato-kent kavramı Instagram sayfaları örneği üzerinden açıklanmıştır.

Kültür Turizmi Açısından Kent ve Kültür İlişkisi

Estetik arayışların ekonomiye canlılık kazandırması ve doğal tarihi mekânların korunmaya başlanması kent kavramı açısından önemlidir. Kentler hem kültürün maddi öğelerini oluşturur hem de taşıdığı tarihsel ve estetik büyüyle ve ona yüklenen anlamlarla manevi duygular taşır. Kentin kimliği sokaklarında, toplumsal ritüellerde, sosyal mekânlarda, kültürel ve tarihi izlerde gizlidir. Hary Harootian' a (2006) göre kent, gündelik hayatımızı yönlendiren, yansıtan ve semboller yaratan bir mekândır. Michel De Certeau (2008) da kenti gündelik hayat sosyolojisiyle

bağdaştırmış ve kenti yaratıcılığı geliştiren bir yer olarak görmüştür. Kent, modern yaşam biçimi olmasının yanı sıra mimarisiyle ve enerjisiyle kültürel miras sembolüdür. Tarihi miras olarak kentler, turizmin yeni bir alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. "Bir kentin neye benzediğine, mekânlarının nasıl örgütlendiğine bağlı olarak kent bize bir dizi mümkün duyguya ve toplumsal pratiğe ilişkin düşünmek, değerlendirme yapmak ve bunlara erişmek açısından maddi bir zemin sağlar" (Harvey, 2010, s. 85).

Kent toplumsal değişimlerden etkilendiği için dönüşümler geçirmektedir. Harvey (2010: 84) modernlikten postmodern bir yapıya geçildiğini ve postmodern kent tasarımının farklılıklar gösterdiğini belirtmiştir. Harvey, postmodernizmin kent tasarımını bütüncül görmek yerine parçalı gördüğünü ve postmodernistlerin de tasarıma önem vererek estetik arayışlarda olduğunu vurgulamıştır.

Mekânlar kenti oluşturan unsurlardır ve toplumsal izler taşımaktadır. Mekânı dönüştüren sosyal medya, gündelik hayatımızdaki kent imgelerini de yeniden inşa etmektedir. "Bir yer, yani potansiyel bir iletişim mekânı, insan tarafından keşfedildiğinde, kullanıldığında, işler hale getirildiğinde, işlendiğinde potansiyellikten edimsel düzleme geçmiş bir iletişim mekânı haline gelir" (Öztürk, 2012, s. 17). İletişim mekânı olan kent, ona anlam yükleyen insanlarla, turizm açısından düşünüldüğünde ise turistlerle farklı anlamlara ulaşmaktadır. "Yalın "mekân" yoktur, sadece farklı türden mekânlar, mekânsal ilişkiler veya mekânsallaşmalar vardır" (Urry, 1999, s. 97). Kent kimi açıdan politik kimi açıdan sosyolojik kimi açıdan sanatsal imgeler bakımından ele alınan çok boyutlu bir olgu olmuştur. Postmodern dünya ve küreselleşen dijital teknolojilerle kent imgesi sosyal medyada popüler görsel kültür ürünü olmuş, özenilen güzellikteki plato-kentler hem turistleri hem de sosyal medya kullanıcılarının ilgisini çekmiştir. Bu ilgi sosyal medya platformlarının teknolojik özelliklerinden ve kent temsillerinden kaynaklanmaktadır. Lefebvre (2014, s. 68) temsil mekânlarını mekânda bulunan imgelerle anlatmış ve temsil mekânını o yeri kullanan kişilerin ve sanatçıların alanı olarak tanımlamıştır. Mekânı tahayyül etmek için mekân temsillerine ihtiyaç duyulmaktadır. Kentler sinema, televizyon gibi geleneksel medyanın temaları olmuş ve kent odaklı senaryolar üretilmiştir. Kent aynı zamanda sinematik bir mekân olarak görülmüş ve plato-kentler medya alanında kullanılmıştır. Bu da kültür turizmi açısından gelir sağlamak ve hafızalarda o kentle ilgili ön imajlar oluşturmaktadır. Medyada kent

imgesi çeşitli açılardan öne çıkmaktadır. İçinde yer aldığı kitle iletişim aracı ve içerik anlamı bağlamında kentler siyasi bir kimlik ve iktidar aracı, direniş mekânı, kentin vitrini, kapitalizmin bir görünümü ya da sanatsal faaliyetlerin alanı olarak temsil edilmiştir. Geleneksel medya dışında günümüzde etkin olan yeni medyanın kent imgesine getirdiği anlamlar post-modern turistleri ve yeni medya kullanıcılarını etkilemeye başlamıştır. Dijital çağ, kent imgesine yeni anlamlar yüklemiştir.

Dijital Çağın Alana Getirileri

1980'lerde yaygınlaşmaya başlayan küreselleşme günümüzde de etkilerini sürdürmektedir. Küreselleşme, enformasyonun hızla yayılması, ulaşılabilirliğin artması ve ortaya çıkardığı dönüşümlerin yaygın etkileri olarak tanımlanabilir. "Küreselleşme 'emperyalizm' kavramını silerek, dünyada tekliği, bütünlüğü, birliği, beraberliği, ortaklaşalığı, karşılıklı bağımlılığı, ortak kaderi, ortak geleceği, demokratikleşmeyi anlatan bir kavram olarak kullanılmaktadır" (Erdoğan ve Alemdar, 2010, s. 402). Tezcan'a (1996, s. 187) göre küreselleşme, ekonomiyle ilişkili bir kavram olarak karşımıza çıkmıştır. Küreselleşmenin hem avantajları hem de dezavantajları olduğu bilinen bir gerçektir. Marshall McLuhan "küresel köy" kavramıyla tek tip bir dünyanın oluştuğunu vurgulamıştır. Küreselleşmenin olumsuz özellikleri olduğunu düşünenler yerel özelliklerin, kültürlerin kaybolduğunu ve popüler kültürün bir endüstri haline gelerek her alanı etkisi altına aldığını, kapitalizmin devamlılığını sağladığını söylemektedir. Küreselleşmenin siyasal, toplumsal, ekonomik ve kültürel boyutlarının çok olduğunu düşünen kişiler ise bu durumun bir avantaj olduğunu, bilginin tek bir ülkeyle sınırlı kalmadığını, kültürlerarası iletişimin zenginleştiğini belirtmektedir. Bu çalışmada kültür, kent ve sosyal medya bağlamında olumlu katkılar sağlayan bir olgu olarak ele alınmıştır.

Web 2.0, 3.0 ve 4.0 teknolojileriyle birlikte gelişen yeni medya, sayısal verilerle ve hızlı sosyal ağlarla çalışmaktadır. Gelişen web teknolojileri sayesinde 2000'li yıllarla birlikte her on yılda bir artan internet kullanımını ve dijital dünya gelişimini görmekteyiz. Geçtiğimiz yıllara baktığımızda Web 3.0. teknolojisinin 2010-2020 yılları arasında etkin olduğunu, geleceğe baktığımızda ise Web 4.0 ile sanal gerçekliğin arttığını söyleyebiliriz. "Yeni medyanın, geleneksel medyadan (gazete, radyo, televizyon, sinema) ayırt edici temel özellikleri etkileşimli ve multimedya

biçimine sahip olmasıdır” (Binark, 2007, s. 21). Bilişim ağlarının dijital kodlara sahip olması, verileri aynı anda birçok yere iletebilme özelliği ve kullanıcıdan aynı hızda geri dönüş alabilme özelliği yeni medyayı çok katmanlı bir boyuta taşımıştır. Yeni medya ile kullanıcı, etkileşimli iletişimin en hızlı ve güncel olanını kullanabilmektedir. Andy Bennett (2018) yeni medyayı gündelik hayatın kültürel yönlerinden biri olarak tanımlamakta ve kamusal alan ile özel alan arasındaki ayrımı belirsizleştirdiğini söylemektedir. Bu ayrımın bulanıklaşmasına cep telefonları sayesinde internete hızlı erişim ve kolay ulaşılabilirlik neden olmaktadır. Gündelik hayatın her alanında etkin olan sosyal medya ise doğal olarak bu yaşam pratiğinin kültürel ve sosyal özelliklerini yansıtmaktadır. “İnternetin yeni bir ekonomik pazar olmasının yanı sıra, yeni kültürel mekân ve yeni bir gerçeklik ve özgürlük alanı olarak ortaya çıkması, küresel değerlerin, kültürel formların, kimliklerin ve alışkanlıkların çok daha hızlı bir şekilde dolaşıma sokulmasını sağlamaktadır” (Özdemir, 2012, s. 18). Erdoğan ve Alemdar (2010, s. 437) internet ve cep telefonlarının kitle iletişimini bitirmediğini, etkileşimli iletişimi yaygınlaştırdığını vurgulamaktadır. Bu etkileşimli iletişim görsellere yanıt verme, düşünceleri anında karşıdaki kullanıcıya iletme, bilgileri paylaşma olanağı sağlamaktadır.

Sosyal medya platformları ihtiyaç ve içeriğe göre çeşitlenmektedir. Facebook daha çok arkadaş bulma ve iletişime geçme, Twitter düşünceleri ve bilgileri paylaşma, Youtube video izleme, Instagram görsel içerikleri ön plana çıkarma gibi temel özellikleriyle öne çıkmaktadır. Ancak sosyal medya platformları içinde de bir yöndeşme bulunmaktadır. Artık Instagram’da video izleme, yazı yazarak bilgi paylaşma, mesajlaşma gibi çoklu özellikler vardır. Günümüz dijital çağı sayısal tabanlar üstüne kurulu olmasının yanı sıra görsel ürünlere ayrı bir ilgi söz konusudur. Hemen hemen her sosyal medya platformu görsel imajlar üzerine yoğunlaşmıştır. Yazı içeriklerinin yoğun olduğu Twitter da artık görsel ile birlikte yazı biçimiyle öne çıkmıştır.

Görsel kültür Instagram’da daha farklı ve estetik bir forma bürünmüştür. Bu durumun ortaya çıkmasında kamuya mâl olmuş kişilerin, kıtalar ötesinde de olsa takip ettiğimiz kişilerin Instagram hesapları kullanmasında etkisi vardır. Bu kişiler hayranlarını, sevdiklerini ve çevresini etkiledikleri için bu sosyal medya platformu daha güvenilir ve evrensel olarak algılanmaktadır. Instagram’ın büyüülü görsel dünyası son bölümde ayrıntılı analiz edilecektir.

Dijital Flanör ve Plato-Kent Kavramı

Mekânların sınırını aşan sosyal medya, akıllı cep telefonları sayesinde günün her saati kullanıcıların yanındadır ve onların içerik üretmelerine, farklı içerikleri görüntülemelerine olanak vermektedir. Dijitalleşen kültür ile birlikte kültürel ürünler ve mekânlar yeni medya aracılığıyla aktarılmaktadır. Böylece belleğimiz de artık dijital bellekler haline gelmiştir. Gördüklerimizi zihnimiz yerine akıllı cep telefonlarına ve sosyal medya platformlarına kaydetme ihtiyacı hissetmekteyiz.

Dijital yerliler ve dijital göçmenler literatürde yer etmiş kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kavramın ortaya çıkmasında Prensky'nin (2001) çalışmaları ve düşünceleri etkili olmuştur. Bilişim ve iletişim teknolojilerinin ortaya çıktığı dönemde ve sonrasında doğan, küçük yaşlardan itibaren dijital dünyaya aşina olan ve yeteneklerini teknoloji ile geliştiren kişiler dijital yerli olarak adlandırılmaktadır. Dijital göçmenler ise dijital teknolojilerden önce doğan ve çağa ayak uydurmaya çalışan kişilerdir. Dijital yerliler çocukluğundan itibaren hem dijital medya araçlarını kullanan hem de bu araçların etkilerine en çok maruz kalan kişilerdir. Dijital nesil için bilginin ve eğlencenin öncelikli kaynağı internettir. Sosyal medya kullanıcıları artık akıllarında bir soru olduğunda veya bir şey öğrenmek istediklerinde doğrudan sosyal medyaya başvurmaktadır. Gidilecek güzel yerlerin en doğru rehberi olan sosyal medya, görsel kültürü en güzel şekliyle kullanıcılara sunmaktadır. Eskiden kulaktan kulağa yayılan güzel mekânlar artık sosyal ağlar sayesinde ve kullanıcıların o mekândaki deneyimlerini paylaşmasıyla yayılmaktadır.

Sosyal medya gündelik hayatın kültürel alanı açısından kültürel mirasın ve kent turizminin devamlılığını sağlamaktadır. Kültürel miras ürünleri çeşitli araçlarla nesilden nesile aktarılmaktadır. "Günümüzde iletişim-ulaşım araçlarındaki gelişmeler ve küreselleşme insanların değişik kültürleri görme, öğrenme, tanıma merakını körüklemiş bu arzu kültürel turizmi doğurmuştur" (Nuryanti, 1996, s. 255). Kültür turizmi diğer turizm dalları gibi ekonomik kazanımları ve dahası kültürel değerleri gözetmektedir. Turizm için önemli olan şeylerden biri ise tanıtımdır. Yeni iletişim teknolojileri ve sosyal medyanın da katkısıyla kültür turizmi açısından kendiliğinden ya da bilinçli bir pazarlama yapılmaktadır. Yeni medya yaygın bir araç haline gelirken kentin görünürlüğünü arttırmıştır.

Kentler televizyon, sinema gibi geleneksel medya araçlarında öne çıkan bir imge olmuştur. Kimi zaman öykünün geçtiği bir estetik mekân olmuş kimi zaman da doğrudan öykünün yapısını oluşturan ana unsur olmuştur. Televizyon dizileri ve sinema filmleri için kent seyirci açısından çekici bir unsur olmasının yanında akılda kalıcı bir görseli desteklemektedir. Plato kavramı sinema açısından filmlerinin sinematik mekânı için hazırlanan ve tasarlanan yer olarak geçmektedir. Sinema platoları filmler ve diziler için özel hazırlanmaktadır. Ancak turistik ve tarihi mekânlar, özel mimari yapılar doğrudan plato görevi görmekte ve plato-kentleri açığa çıkarmaktadır.

Kent siyasi, politik, toplumsal, kültürel ve sanatsal yönleriyle iletişim araçlarında ve sanat dallarında bir imge haline gelmiştir. Ancak gelişen bilişim teknolojileri ve sosyal medya furusuyla birlikte kent, estetiğin ve güzelliğin temsili, fotoğrafları tamamlayıcı öge ya da gezginliğin bir sembolü olarak görülmektedir. Vitrin görevi gören kent, sosyal medya kullanıcıları ve turistlerin yeni keşiflere çıktığı bir alandır. Postmodern turistler gezilerini fotoğraf ve videolarla belgelemekten öteye geçmiş adeta sanatsal çalışmalar çıkarmaya odaklanmışlardır. Gezginlerin kentin doğal güzelliklerini ya da sokakların en canlı ve ilgi çekici hallerini yakalamaya çalışırken görsel imajları kullanması ve sosyal medya platformuna uyarlamaları dikkat çekmektedir.

Walter Benjamin (2002) Paris'i incelediği çalışmasında kentin kapitalizmin bir vitrini hale gelmesini ve kentin dönüşümünü ele almıştır. Benjamin'e göre flanör kentin sokaklarında amaçsız gezen ama bir yandan da kenti deneyimleyen kişilerdir. "Panoramalarda kent, bir manzara resminin boyutlarında genişler; bu geniş boyutlara yayılma, daha sonra, daha ince bir üslup içerisinde olmak üzere, flâneur için de söz konusu olacaktır" (Benjamin, 2012, s. 92). Flanör modern kentin bir simgesidir. Postmodern çağdaki dijital flanörler ise teknolojik araçlarıyla birlikte kenti gezmekte ve internette paylaşmaktadır. Morozov (2012) siberflanör kavramını gündeme getirmiş fakat flanörlerin kimliklerini belli etmesinin nadir bir durum olduğunu söylediği için sosyal medyada flanör kavramının sekteye uğradığını vurgulamıştır. Bunun aksine dijital flanör kavramını kullanan Avcı (2015) yeni flanörlerin kendini görünür kılmaya ihtiyaç duyduklarını belirtmiştir. Sosyal medya kullanıcıları turistlerin ya da diğer adıyla dijital flanörlerin gezdikleri yeri paylaşma ihtiyacı dijital belleklerin önemini arttırmıştır. Kültürel formlar artık yeni bir dijital

kültürü yaratmış ve belleğe kaydetme, estetize etme ve paylaşma arzusu temel bir dürtü olmuştur.

Dijital çağın flanörleri kenti keşfedip deneyimlerken sayısal ve görsel veriler üretip sosyal medyada paylaşmaktadır. *Influencer* olarak tanımlanan kişiler bir nevi dijital flanör olarak karşımıza çıkmaktadır. Gezdikleri yerleri en ince detaylarına kadar çeken, fotoğrafları en estetik biçimde aktarmaya çalışan, video ile vlog çekip kenti tanıtan flanörlerdir. Sosyal medya kullanıcılarının pazarlama ve iş birliği anlaşmaları ile ekonomik gelir elde etmesi de dijital kültürü ve flanörlük kavramını pekiştirmiştir. *Influencer*, *blogger* olarak tanınan kişiler daha çok takipçi çekmek, reklam anlaşmaları yapmak için bile yurt içi ve yurtdışı seyahatler düzenlemekte ya da sponsor bulup onların tanıtım etkinliklerine davet edilmektedir. Etkili bir reklam ve pazarlama alanı olan sosyal medya, ekonomik gelir, tanınırlık ve kent turizmi açısından popüler bir iletişim aracıdır. Keşfedilmemiş mekânlar ya da popüler kentler daha çok ilgi çekmekte, yeni medyada kent imgesi estetik formlarda öne çıkmaktadır. “Seyahat blogları vasıtasıyla blogger ve okurlar arasında bilgi paylaşımı yapılmakta, iletişim kurularak tavsiyeler alınmaktadır” (Emchiyeva, 2019, s. 55). Bu da kent imgesi hakkında ön bilgiler ve tanıtım sağlamaktadır. “Kentlerin birbirleriyle rekabeti ve sermaye çekme çabaları artık, ağda online; yeni medyada ve sosyal medyada aktif olmakla ilgilidir. Bu nedenle çok uluslu şirketler de küresel kent yönetimleri de öne çıkabilmek için iletişim araçlarına çok fazla yatırım yapmaya başlamışlardır” (Çakır, 2019, s. 18). Plato- kentlerin tanıtımı yeni iletişim teknolojileriyle geniş kitlelere ulaşmaktadır. “Kent, gözün hareketlerini öne çıkarır. Görsel bir karşılaşma ve deneyim yeridir: Işık Kenti. Kenti görünürlüğünden dolayı tanırız” (Robins, 2013, s. 217). Dijital flanörler kenti görünür kılarken kendi sosyal ağlarıyla ve kendi bakış açılarıyla kenti bir imge haline getirmektedir. “Sosyal medya özellikle de sosyal ağ siteleri, kullanıcıların kendi sunumlarını yapmalarına imkân sunan, diğerleri ile sosyal bağlar kurmayı ve devam ettirmeyi sağlayan dolayısıyla da kendi sosyal ağlarını inşa ettikleri yapılarıdır” (Yeygel Çakır, 2015, s. 231). A kişisi sokakları, sanat eserlerini, iletişim mekânlarını yani kentin kültürel imgelerini bir açıdan çekerken B kişisi başka bir perspektiften çekebilir. Bu görsel karşılaşma kenti dijital ortamda yeniden üretmektedir. Amaç bu görsel imajın detaylı ve estetik görünümünü olduğu için plato-kentler kullanıcının ilgisini çekmekte ve bir reklam alanı oluşturmaktadır. Böylece plato-kentler geleneksel medya

dışında yeni medyada da ekonomik gelir kazandıran ve turizmi canlandıran bir alan olarak görülmektedir.

Dijital flanörler için sosyal medyanın ucuz ve az çaba gerektiriyor olması keşfedilen yerleri, popüler kentleri görmek açısından (en azından sanal ortamda) kolaylık sağlamakta ve kullanıcılar açısından da merak duygusunu bir parça gidermektedir. Sosyal medya sayesinde kullanıcı sanki orada o kişiyle birlikte geziyor, görüyor, fikir sahibi oluyor hissine kapılmakta ve aklında oluşan ön imajlarla belki de daha sonra oraya gitme planı yapmaktadır.

Kişisel hesaplar dışında gezi sayfaları olarak açılan Instagram hesapları da büyük ilgi görmektedir. Toplu bir enformasyon ve kent estetiği imajları sunan sayfalar çoğu kişi tarafından takip edilmektedir. Kullanıcılar güzel manzara ve kent görüntüleri karşısında kısmen de olsa rahatlama duygusuna erişmekte, ana sayfalarında estetik imajlar aramaktadır. Özdemir'e göre (2012, s. 28) sosyal medya eğlenerek arınmanın bir aracıdır. Bir kentin fotoğraftaki kadar büyüklü olması kimi zaman doğru bir tespit kimi zaman da gerçekliğin illüzyonu olarak karşımıza çıkmaktadır. Fotoğraf ve gerçeklik arasındaki ilişkiyi ayırt edebilen kişiler kent imgesinin filtersiz halini merak etmektedir. Kimi zaman gerçek kent imgesi fotoğraflardaki estetikliği karşılarken kimi zaman da beklenenin aksine hayal kırıklığı yaratabilir. Bu durumun ortaya çıkmasında estetize edilmiş kent imgelerini ortaya çıkaran kullanıcıların ve onu takip eden kişilerin etkisi vardır. İnsanlar gündelik hayatından kaçarak sosyal ağlarda güzel ve estetik şeyler görmek istemektedir.

Örnek Instagram Fotoğrafları Üzerinden Kent İmgesi ve Estetiği

Instagram görsel işitsel içerikleriyle pazarlama iletişiminin ve markalaşmanın yeni gözdesi konumuna gelmiştir. Gerek profesyonel pazarlama planları gerek de kullanıcı turistlerin kişisel sayfaları kent turizmi açısından olumlu geri dönüşler kazandırmaktadır. Kent estetiği ve turizm açısından özellikle seyahat sayfaları öne çıkmaktadır. Seyahat fotoğrafçılığı diye bir alan ortaya çıkmış ve kent imajına katkılar sağlamıştır. Instagram'da paylaşılan kent fotoğrafları yer bildirme özelliğiyle bildirilmekte ve o mekânın hangi şehide olduğu bilgisi paylaşılmaktadır. Aynı zamanda *hashtag* etiketleriyle aynı yerde ya da aynı konuda paylaşılan ortak fotoğraflara ulaşılmaktadır. Instagram aynı

zamanda albüm özelliği getirerek birden çok fotoğrafı art arda paylaşma şansı vermektedir.

İnstagram'da örneklem olarak seçilen "*wonderful_places*" sayfası influencer, blogger, seyahat fotoğrafçıları ya da günlük sosyal medya kullanıcılarının estetik kent görsellerini ve sayfanın adı olan hashtag ile paylaşan kişilerin fotoğraflarını tek bir sayfada toplamaktadır. Böylece dünyanın her yerinde çekilen ve farklı perspektiften kaydedilen görsel imajları küresel boyutta paylaşmaktadır. Burada hashtag'in önemli bir yeri vardır. Çünkü dijital ağın kurulması, ortak bir yerde paylaşılması, ulaşılabilir olması öne çıkmaktadır. Sayfanın örneklem olarak seçilmesinde takipçi sayısının yüksek olması (12,7 MN, Erişim tarihi: 11.07.2019), kent imgesine dair uygun örnekler içermesi, farklı kullanıcıların fotoğraflarına yer vermesi ve büyüü kent imajını destekleyen filtreleri göz önüne alınmıştır.



Şekil 1. Belçika Plato-Kent İmgesi (Kaynak @lorigavalda, İnstagram Erişim Tarihi 11.07.2019)



Şekil 2. İsviçre (Kaynak: (@takemyhearteverywhere, İnstagram. Erişim Tarihi 11.07.2019)

Yukarıdaki iki görsel farklı kişiler tarafından çekilmiş farklı kent imgeleridir. *Lorigavalda* adlı kullanıcı Belçika'nın sokaklarını ve tarihi-mimari yapısını Instagram hesabında paylaşmıştır. *Wonderful places* sayfası kaynak göstererek bu estetik görseli paylaşarak kullanıcıdan daha çok sayısal beğeni almıştır. *Wonderful places*'in bu paylaşımı 129.570 beğeni almıştır. Fotoğraftaki kent imgesi büyümlü bir şekilde yansıtılmış ve çiçeklerle zenginlik kazanmıştır. Çekim açısı ve renk filtreleri kent imgesini dijital ve estetik olarak yeniden üretmiştir. Aynı şekilde İsviçre'de çekilen fotoğrafta kent mimarisi öne çıkartılırken kentin doğal güzellikleri de kadraja alınmıştır. Fotoğraf 85.582 kişi tarafından beğeni almıştır. İki fotoğrafta da renk düzenlenmesi ve montaj yapıldığı görülmektedir. Büyümlü kent imgesi sosyal medyada daha çok ilgi çekmekte ve kentin güzelliğini ön plana çıkarmaktadır. İki fotoğraf sanki bir ressam tablosunu ya da kartpostalları anımsatacak türdendir. Canlı renkler, geniş açılar ön plandadır.

İstanbul gerek geleneksel medyada gerek sosyal medyada ye alan önemli plato-kentlerdendir. İlk fotoğrafta tek karede kültürel sembollere dair bir çok ipucu bulunmakta ve şehir canlı, renkli ve kültür kenti olarak temsil edilmiştir. Fotoğraftaki bayrak ulusal sembol olarak, cami ise dini inançların bir sembolü olarak kültürü tamamlamaktadır. Aynı zamanda İstanbul'un kısmi bir silüeti göze çarpmaktadır. Renk filtreleri ile sinemasal bir kent görünümü verilerek dijital flanörlerin gezi listesinde yer almaktadır. Bu paylaşım 131.990 kişi tarafından beğeni alarak her ülkeden insana ulaşmaktadır. Aynı şekilde İstanbul sokaklarının renkli mimarisini yansıtan görsel 4 de canlı renkleri ve filtreleriyle gündelik yaşam mekanlarını gözler önüne sermekte ve 222.026 kişi tarafından beğeni almaktadır. İstanbul dünya çapında tanınan kültürel bir semboldür. Geçmişten gelen İstanbul imgesi gerek kozmopolit yapısı gerek kültürel tarihi ile dikkat çekmekte ve sinema filmlerine, dizilere sinematik mekan oluşturmaktadır. İstanbul'un büyümlü havası Instagram ile daha da zenginleşmekte ve ilgi çekici hale gelmektedir. Global bir sayfa olan "wonderful places" adlı kullanıcı sayfası Türkiye denildiğinde akla ilk gelen sinemasal şehir İstanbul'u paylaşarak tanınırlığını artırmakta ve dijital flanörlerin dikkatini çekmektedir.



Şekil 3. İstanbul (Kaynak: H. Bilen, Instagram. 11.07.2019)



Şekil 4. İstanbul (Kaynak: (@allaringo, Instagram. 11.07.2019)



Şekil 5. Rusya (Kaynak: (@_letstravel_, 11.07.2019)



Şekil 6. Japonya (Kaynak: wonderful_places, Erişim: 11.07.2019)

Sadece tek bir kıta veya ülkeyle sınırlı kalmayan *Wonderful Places* sayfası görsel 6'da Japonya'nın sokakları, evlerin biçimi ve Japonya'ya dair hafızamıza yerleşen çiçekli ağaçları ile resmedilmiştir. Yer bildirimini ve görselde renk oynaması ön plana çıkmaktadır. Bu da kenti çekici kılan unsurlar arasındadır. Fotoğraf 11.07.2019 tarihindeki verilere göre 82.767 kişi tarafından beğeni almıştır. Görsel 5'de ise Rusya'nın ışıklı meydanı ve St. Basil's Cathedral'i gösterilmiştir. Gözlemci bir göz ile çekilen fotoğrafta insanlar ve renkli ışıklar göze çarpmaktadır. 119.070 kişi tarafından görülmüş ve beğeni almıştır. Fotoğraf artık ressamların tablosunu andıran özende ve renk geçişleriyle düzenlenmektedir. Bu ve bunun gibi birçok örnek sosyal medya hesaplarında görülmektedir. Genellikle popüler kentler ve kent imgesini yaratan tarihi, kültürel ve turistik mekânlar göze çarpmaktadır.

Sonuç

Yeni iletişim teknolojileri mekânlar arası uzaklığı ve zaman sınırını ortadan kaldırmıştır. Özellikle sosyal medya platformlarından Instagram, seyahat ve kent imgesi bakımından görsel imajlarla öne çıkmaktadır. Günümüz dünyası ve algısı görsel imgeler üzerine kurulu olmasından dolayı sosyal medya görselleri estetize etmenin ve paylaşmanın etkili yolu haline gelmiştir. Kültür turizmi açısından kültür başkentlerini ve keşfedilmemiş kentleri göstermenin, kullanıcıları etkilemenin yolu yeni medya teknolojilerinden geçmektedir. Görsel güzelliklerin ön planda

olduğu plato-kentler dijital medya sayesinde turistler ve kullanıcılarla kolayca buluşarak ilgi çekici hale gelmiştir. Turizme dijital katkılar yeni medya teknolojileri ve ağları sayesinde olumlu geri dönüşler sağlamakta, pazarlama ve reklam için iyi bir fırsat olan sosyal ağlar ön plana çıkmaktadır. Örneklem olarak seçilen fotoğraflarda görüldüğü üzere estetiği arttıracak dijital teknikler göze çarpmakta ve kent büyülü bir dünyanın simgesi olarak gösterilmektedir. Küresel boyutta olan Instagram gezi sayfalarıyla ve ilham verici kişiler sayesinde geniş kitlelere kenti tanıtmaktadır. Böylece kent, kültür turizmindeki yerini dijital teknolojilerle pekiştirmektedir.

Kaynakça

- Avcı, Ö. (2015). Dijital yaşamın dijital özne(1)leri: Herkes ya da hiç kimse. *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(1). 249-266.
- Benjamin, W. (2002). *Pasajlar*. Dördüncü baskı. (Çev. A. Cemal). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Bennett, A. (2018). *Kültür ve gündelik hayat*. (2. Bsm), (Çev. N. Tokdoğan, B. Şenel, U. Y. Kara), Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Binark, M. (2007). Yeni medya çalışmalarında yeni sorular ve yöntem sorunu. *Yeni Medya Çalışmaları*. (Der. M. Binark) Ankara: Dipnot Yayınları.
- Çakır, M. (2019). Yeni iletişim teknolojilerinin gelişimi bağlamında kent. *Etkileşim Dergisi*, 2(3), 12-27.
- De Certeau, M. (2008). *Gündelik hayatın keşfi 1*, (Çev. L. Arslan Özcan), Ankara: Dost Kitabevi Yayınevi.
- Emchiyeva, G. (2019). *İkincil toplumsallaşma aracı olarak yeni medya ve iletişim süreçlerini pierre bourdieu'nün sosyolojik yaklaşımı ile değerlendirmek: Blogosfer ve blogger ilişkisi*. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi İstanbul
- Erdoğan, İ. ve Alemdar, K. (2010). *Öteki kuram*. (3. Baskı). Ankara: Erk.
- Harootyan, H (2006). *Tarihin huzursuzluğu: Modernlik, kültürel pratik ve gündelik hayat sorunu*. (Çev. M. E. Dinçer), İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi.
- Harvey, D. (2010). *Postmodernliğin durumu*. (5.Baskı). (Çev. S.Savran). İstanbul: Metis Yayınları.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın üretimi*. 2.baskı. Çev. Işık Ergüden. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Morozov, E. (2012). *The death of cyberflaneur*, The New York Times, <https://www.nytimes.com/2012/02/05/opinion/sunday/the-death-of-the-cyberflaneur.html> Erişim tarihi 10.07.2019.

- Nuryanti, W., (1996). Haritage and postmodern tourism. *Annals of Tourism Research*, 23(2), 249-260.
- Robins, K. (2013). *İmaj, görmenin kültür ve politikası*. (2. Bsm). (Çev.N.Türkoğlu).İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Özdemir, İ. (2012). Sanal kültür: Yanılsama mı, gerçek mi?. *Folklor/Edebiyat*, 18(71), 13-34.
- Öztürk, S. (2012). *Mekân ve İktidar*. Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Prensky, M. (2001). *Digital Natives, Digital Immigrants* <https://www.marcprensky.com/writing/Prensky%20%20Digital%20atives,%20Digial%20Immigrants%20-%20Part1.pdf>. Erişim Tarihi:18.07.2019.
- Tezcan, M. (1996). Küreselleşmenin eğitimsel boyutu. *Türkiye 2. Eğitim Felsefesi Kongresi (23-26 Ekim)*. Van: Yüzüncü Yıl Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 187-195.
- Urry, J. (1999). *Mekânları tüketmek*. (Çev. R. G. Ögdül). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Yeygel Çakır, S. (2015). Kullanıcı reklamcı mı oluyor? Sosyal medyada etkileşimciliğin gücü ve kullanıcı merkezli içerik üretimi. (ed. A.Özkan, N. Tandaçgüneş, B. O. Doğan), *YeniMedya ve Reklam*. İçinde (s.213-252). İstanbul: Derin Yayınları.



Sermaye ve Kentin Karşılıklı Yeniden Üretimi: Gaziantep Karataş Alt-Kentinde İnşaat Sektörü ve Konut Üretim Süreçleri

Fırat Acar
Gaziantep Üniversitesi
acarf345@gmail.com

Öz

Sermaye ve devlet arasında tarihsel bir ilişki söz konusudur. Günümüzde de bu tarihsel olan ilişki kentler üzerinden devam etmektedir. Sermaye dolaşımını sağlamak ve sınırsız sermaye biriktirmek adına, devlet ise iktidarını güçlendirmek ve pekiştirmek adına tarihsel olan ilişkilerini kentlerde sürdürmektedirler. Bu bağlamda kent içindeki sermaye dolaşımını anlamak zaruri olarak yapıyı çevre üretiminden geçmektedir. Yapılı çevre üretimi ise inşaat ve konut üretim süreci ile ilintilidir. Türkiye’de son dönemde inşaat sektörünün ve konut üretim sürecinin artması sermaye ve devlet ilişkisinin yanı sıra ülkenin genel ekonomik durumu içinde önem arz etmektedir. Sermayenin yapıyı çevre üzerinden yeniden üretimi detaylı bir şekilde açıklanmaya muhtaçtır. Bu nedenle kentleşme süreci son dönemde konut üretim süreçleri ve inşaat sektörü ile paralel şekilde artan Gaziantep kentinde bir araştırma yürütülmüş ve mevcut durumun sosyolojik, ekonomik ve çevresel olarak bir değerlendirmesi yapılmıştır. Elde edilen veriler neticesinde birkaç yorumda bulunulmuş ve yapıyı çevre üretiminin hem yerel belediyeler adına hem de sermaye grupları adına önemi açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sermaye, Kent, İnşaat, Konu

Giriş

Kapitalist işleyiş birçok yere nüfuz ettiği gibi kentsel mekânlara da nüfuz etmiş, mekânı kendi kalıplarında değiştirip yeri geldi mi yeniden üretmiştir. Ne var ki devletler ile kol kola girerek, neo-liberal politikalar ile dünyanın tamamını egemenliği altına alan sermaye hegemonyası, bu süreçte kentin doğal yapısını da değiştirip, dönüştürüp yeniden üretime tabi tutmuştur. Bu sistemde kentler/mekânlar kapitalizmin yapılı bir çevre ile kendini temellendirdiği artı değeri yaratan ve dolaşımını sağlayan bir sabit sermaye konumuna gelmiştir. Özellikle finansal sermayenin tüm dünyayı etki altına alması ile devlet ve sermayenin kimi aktörleri kent mekânına müdahale sürecinin yasal zeminini hazırlamıştır. Böylece kent mekânı gerektiği yerde yeniden üretilen, dağıtılan veya satılan bir meta haline dönüşmüştür. Şöyle ki kentlerde kurulan; lüks konutlar, alışveriş merkezleri, turizm alanları gibi bir takım neo-liberal mekânların inşası kentlerin sermaye mekânı olduğu gerçeğini bizlere sunmaktadır. Spekülasyon yolu ile müthiş bir rant elde etme sanatına dönüşen bu kentsel alanlarda müteahhitler, yapsatçılar ve büyük inşaat şirketleri kendi hünerlerini göstermeye başlamışlardır.

Bu aşamada araştırmanın amacı sermaye dolaşımının kentler üzerinden nasıl sağlandığı ve toplumsal sürecin bu noktada nasıl etkilendiği veriler ile gözler önüne serilmeye çalışılmıştır. Özellikle yapılı çevre üretiminde değer yaratma eğiliminin inşaat ve konut üretimi ile ilintili olması sürecin bu iki değişken üzerinden okunmayı zaruri kılmaktadır. Öyle ki kentleşme süreçlerin de devletlerin uygulamış olduğu konut politikaları ve inşaat sektörüne yapmış olduğu yatırımlar, sürecin somut bir örneğini veriler ışığında bizlere sunacaktır. Özellikle rant elde etme adına inşaat sektörü ve konut üretme politikaları hem sermayenin hem de devletin son dönemlerde ciddi bir şekilde bu alanlara yönelmesine neden olmuştur. Özellikle kentler üzerinden geliştirilen bir takım planlamalar ile rantın hangi bölgelerde elde edileceği, sermayenin nerede yoğunlaşacağı ve bu rantın kimler tarafından bölüşüleceği tümü ile karar verme yetisini elinde bulunduran sermaye ve siyasi kurumlar tarafından belirlenmektedir. Planlama sürecinin dışında kalan kentin farklı kesimleri ise bu noktada ne toplumsal olarak üretilen ranttan fayda sağlayabilmektedir ne de kentin imkân ve olanaklarını istedikleri biçimde kullanabilmektedir.

Yukarıda anlatılan süreçlerin ampirik olarak kanıtı için başvuracağımız ve yaşanan süreçte sorularımızın cevabını arayacağımız saha ise Gaziantep kenti olacaktır. Gaziantep özellikle sanayisi ile ön plana çıkan, son dönemde ise gastronomi alanında markalaşan ve küresel bir kimlik kazanan kenttir. Kentin sanayi üretiminde (özellikle tekstil sanayi) ileri bir noktada olması ve üretime odaklı bir yapıda olması kent çalışmaları ile ilgili çalışma yapan bizler için önemli bir noktadır. Nitekim sermaye akışının çizgisel olarak üretimden yapılı çevre üretimine doğru kaydığını göz önünde bulundurursak bu sürecin yakın dönemde nasıl gerçekleşeceğini gözlemleyebilme imkânı tanuma açısından da önemlidir. Fakat kentin tamamını ele alma gibi bir durum araştırmayı yürütürken farklı bir takım sıkıntılar doğuracağından ve eldeki araştırmanın kapsamını aşacağından kentin belirli bir bölgesine yoğunlaşmak araştırma açısından daha sağlıklı olacaktır. Bu noktada kent içinde önemli bir konuma sahip olan ve son 25 senede ciddi bir yapılaşma içine giren Karataş bölgesi ele alınacaktır.

Gaziantep'in kentsel gelişim süreci ile birlikte nüfusun yoğunlaşması beraberinde kentte yeni yerleşim yerlerinin açılmasına ön ayak olmuştur. Karataş bölgesi de Gaziantep'in kentleşme süreci ile paralel bir şekilde yakın bir tarihte yapılaşmaya giren ve genellikle orta sınıf ve üst orta sınıfın tercih ettiği bir bölge olarak kentte konumlanmaktadır. Özellikle yakın bir tarihte yapılaşma sürecine girmesi bölgede inşaat yatırımlarının ve konut üretiminin de ciddi bir gelişim göstermesine neden olmuştur. Özellikle yapılaşma sürecinde bölgede özel mülkiyetin bulunuyor olması hem kentsel rantın hem de konut rantının oluşmasına neden olmuştur. Bu açıdan da bölgede oluşan rant alanlarının tespit edilmesi ve bölüşüm süreçlerinin teoriden pratiği aktarılması adına da bölge çok ciddi bir öneme sahiptir.

Bu süreç yürütülürken derinlemesine görüşme yöntemi ile bölge içinde faaliyet alanına aktif olarak katılmış emlakçı müteahhit, yapsatçı gibi sektör içindeki kimselerin görüşleri araştırmadaki verinin temel kaynağını oluşturmuştur. Bunun yanı sıra farklı kaynaklardan elde edilen sayısal veriler ile bölge içindeki sermaye ve kent ilişkisi açıklanmaya çalışılmıştır.

Sermayenin Küresel Hegemonyası

Marksist bakış açısı ile sermayenin toplumsal kurumlar üzerinde belirleyen bir konumda olduğunu rahatlıkla ifade edebiliriz. Nitekim ekonomik süreçler, toplumu ve beraberinde gerçekleşen süreçleri kendi istediği biçimde şekillendirebilmektedir. Öyle ki sermayenin kentler üzerinde belirleyici bir rolü olduğunu iddia etmek bu perspektiften zaruridir. Ancak ekonomik süreçlerin ve/veya beraberinde sermayenin ilk olarak toplumsal süreçleri ve nihayetinde kentleri nasıl etkilediğine bakıp netice ile işe başlamak yerine, daha çok sahip olduğu gücün kaynağını ortaya çıkarmak çalışmamız adına daha faydalı olacaktır. Öyle ki sermayenin gücünü tarihsel bir analize tabi tutarak açıklamak günümüzdeki sermaye ve kent ilişkisini sağlıklı şekilde analiz etmemize de olanak tanıyacaktır.

Sermayenin günümüzde toplumsal süreçlere yön verecek kadar güce ve kudrete tek başına ulaştığını iddia etmek ve bunu doğru kabul etmek sıkıntılı ve sınırlı bir bakış açısı benimsememize neden olacaktır. Bu noktada sermayenin mevcut olan politik yapı ile ilişkisini irdelemek mantıksal açıdan daha yararlı olacaktır. Öyle ki tarihsel süreç boyunca devlet kurumları ile sermayenin karşılıklı bir ilişkisi söz konusudur. Bu ilişki kimi zaman karşılıklı bir danışıklı dövüşe sahne olurken, kimi zaman ise aleni bir sermaye ve devlet ittifakına sahne olmaktadır. Mevcut literatürde sermaye ve devlet arasındaki bu heterojen ilişkiyi açıklayan ve analize tabi tutan birçok çalışma mevcuttur. Bu minvalde çalışmayı teorik olarak sağlam bir zemine oturtmak adına bu çalışmalardan yararlanılacaktır. Öyle ki sermaye ile devlet arasındaki tarihsel ilişkiyi açıklamada Mills'ın İktidar seçkinleri kuramı ile Wallerstein'ın dünya sistemleri analizi bizlere sermayenin tarihsel gelişimi adına birkaç ipucu verecektir.

Öncelikle C.W. Mills'ın İktidar Seçkinleri kuramından başlayalım. Nitekim günümüzde sermayenin merkezi olarak kabul gören Amerika'daki sermaye süreçlerinin gelişimini anlamak bütünü yorumlamada bizlere fayda sağlayacaktır. Amerikan toplumundaki iktidar sisteminin tarihsel olarak geçirdikleri değişimleri ele alan Mills; genellikle siyasal askeri ve ekonomik güç çevreleri etrafında şekillenen İktidar Seçkinleri kuramını beş tarihsel aşama ile açıklamaya çalışmıştır. Bu beş tarihsel aşama boyunca kimi zaman askeri kimi zaman ekonomik kimi zaman da devletin üstünlüğü ile geçtiğini belirten Mills, bazı

zamanlarda da her üç sınıfın ittifakı ile geçtiğini belirtmektedir. (Mills, 2006)

Mills her ne kadar Amerikan toplumunun iktidar çevreleri arasındaki rekabeti ele almış olsa da, genel olarak bakıldığında dünyanın genelinde de iktidar ilişkileri bahsi geçen süreçten farklı ve bağımsız değildir. Nitekim Amerikan toplumundaki üçüncü aşama ile birlikte ekonominin politik kesime karşı güçlenmesi, genel olarak o dönemde dünyanın birçok devletlerinde liberal bir sürecin hâkimiyeti ile geçmiştir. Amerikan toplumunun dördüncü döneminde Roosevelt ile refah politikalarını uygulayan devlet yapılanması bir tek Amerika'da değil, hemen hemen aynı tarihlere denk düşen 1929 ekonomik buhran ile birlikte birçok devlet de gerçekleşen bir politika olmuştur. 20. Yüzyıl başları ile birlikte başlayan ve mütemadiyen 1970-80'li yıllara kadar devam eden süreçte, devlet ekonomiyeye müdahale etmiş ve sermayenin rahat bir şekilde hareket etmesine engel teşkil etmiştir. İyi bir şekilde örgütlenen işçi sınıfı bu dönemde sendikalar kurarak, devlete baskı uygulamış ve ücretlerinde sürekli olarak bir artış sağlamıştır. Bu dönemde gerçekleşen bu durumlar, kapitalistler için sınırsız sermaye birikimini engelleyen bir süreç olmuştur. Öyle ki kapitalist mantık sürekli büyümeyi ve yayılmayı öngörür. Bunun içinde rahatça hareket edebilmesi, sınırlara ve engellere takılmadan özgürce dolaşabilmesi gerekir. Bu doğrultuda Korkut Boratav'ın "sermayenin karşı saldırısı" (2005) olarak nitelendirdiği, David Harvey'in Sermaye Muamması (2014) adlı çalışmasında, uzun uzun değindiği bir takım politikalar ile sermaye sınıfı durumu tekrardan kendi lehine çevirmiştir. Tabi bu karşı saldırıyı başlatırken yalnız değillerdi, politik gücü arkasına almış işçilere karşı gerçekleşen hiddetli bir karşı saldırıydı.

Neo-liberal politikalar çatısı altında gerçekleşen bu karşı saldırı, Mills'ın beşinci dönem Amerika'sına denk gelmektedir. Her ne kadar Mills siyasal-askeri-ekonomik iktidar kesiminin birbirine karşı bir üstünlüğünün olmadığını, her üç kesimin bir ittifak içinde olduğunu belirtse de bu durum nihayetinde dünyanın birçok yerinde böyle değildir. Şu an olan, sermayenin dünya birçok yerinde hegemonya kurduğu gerçeğidir. He ne kadar ilk başlarda politik gücü yanında bulundursa da, şimdi politik gücün sınırlarını aşmış bir konumda tek başına, durmaksızın ilerleyen, egemenliği her yere nüfuz eden Leviathan¹ gibi bir canavara dönüşmüştür.

¹ Thomas Hobbes'un kullandığı devlet metaforu.

Kuşkusuz, C.W. Mills'ın Amerika toplumu üzerine temellendirmiş olduğu iktidar seçkinleri kuramı, devlet ve sermaye ilişkisinde kafamızda ki birçok soru işaretine cevap vermektedir. Her ne kadar geliştirmiş olduğu kuramsal yaklaşım genel anlamda bizlere birkaç ipucu verse de tarihsel süreçte politik iktidar ile sermaye sınıfı arasındaki güç dengelerini açıklamakta sınırlıdır. Bu noktada devletlerarası ilişkiyi sistemli bir şekilde analiz eden Wallerstein'in Modern Dünya Sistemleri analizinden yararlanmakta fayda vardır. Böylelikle hem kavramsal çerçevemiz olan devlet ve sermaye sınıfı arasındaki ilişkileri daha sağlam temellere oturtacağız, hem de günümüzde ki sermayenin tarihsel süreçte nasıl bir yol izleyerek hegemonya kurduğunu anlayacağız.

Sermaye birikim politikalarında, devletlerin önemine değinen Wallerstein; devletlerin bir takım önlemler alarak, üretim ilişkilerini denetim altında tuttuğunu ve en az diğer kurumlar kadar oyunun içinde aktif olduğunu belirtmektedir. Modern devlet yapılanmalarının işgücünün daha çok metalaştırılmasını sağlayacak yasalarda bulunarak, işçilerin bir iş türünden başka bir iş türüne geçişini engelleyen çeşitli geleneksel kısıtlamaları kaldırdığını, ayrıca işçiler için genellikle bir kısmının ücretli işlere girmek zorunda bırakan ve nakit ödeme gerektiren vergi yükümlülükleri getirdiğini belirtir. Devletin işçi isyanları karşısında baskıcı ve gayretkeş tutumunun ise aleni bir şekilde sermaye sınıfı yanında olduğunun ispatı olduğunu söyler. (Wallerstein, 2014)

Özet ile Wallerstein ve Mills'den anlaşılacağı üzere sınırsız sermaye birikim politikalarında gerek dolaylı gerekse doğrudan devletlerin büyük bir etkisi söz konusudur. Fakat ne var ki kimi zaman devletlerin çizmiş olduğu sınırlar sınırsız birikim karşısında engel teşkil etmektedir. Oysaki sermaye sınıfı devlet sınırlarını aşarak rahat bir şekilde dolaşımını ve akışkanlığını ilerletmek ister. O halde sermaye bu ulus ötesi sıçrayışı ve dolaşımı nasıl sağlayacaktır? Bu soruya verilecek muhtemel en iyi cevap ise sermaye ve kentin karşılıklı yeniden üretim ile birbirini beslemesinden geçmektedir.

Sermaye ve Kentin Karşılıklı Yeniden Üretimi

Sermaye dolaşımı, kesintisiz büyüme halinde hareket eden bir sarmaldır. Nitekim para-sermaye olarak başlar, meta halini alır, meta hali ile üretim sisteminden geçer, en sonunda efektif bir talep karşılığında elden çıkarılarak tekrardan para formuna dönüşür. Bu döngüsel işlemin

sonunda elde edilen artı değer ise para formunda bir bölüşüme tabi tutulur. Nitekim bu bölüşümde ürünü gerçekleştiren emek ücret yolu ile karşılığını alırken, devlet ise vergi yoluyla bu değerden payını alır. Geriye kalan artı değer ise sermayenin çeşitli kesimleri arasında bölüşülür. Bu bölüşümde artı değerlerin bir kısmı emlak ve toprak rantlarını elinde bulunduran gayrimenkul sahipleri tarafından, diğer bir kısmı ise fikri mülkiyet hakkı olarak telif hakkına sahip kişiler tarafından sömürülür. Böylelikle basit bir şekilde sermayenin dolaşım süreci tamamlanır. (Harvey, 2017)

Ancak sermaye bu dolaşımını sağlarken birikim sürecinin gerektirdiği bir takım aşamalardan geçmek zorundadır. Bu aşamalar;

“1) Emek fazlasının, üretimin büyümesini besleyen bir yedek sanayi ordusu, ... 2) Piyasada yeniden sermaye yatırımı yapılırken üretimin artmasına olanak vermek için –makinelere, hammaddelere, fiziksel altyapı ve benzeri- üretim araçlarının gerekli miktarda olması veya bunları elde etme olanaklarının var olması. ...3) artan miktarda üretilen metalleri masnetmek için bir piyasanın varlığı... (Harvey, 2015, s. 296-297)

Bu noktada ilgi odağımızı oluşturacak kısım, sermaye birikim sürecinde üretimin artmasına olanak veren üretim araçlarının –sabit sermaye- gerekli miktarda temin edilmesi hususudur. Sabit sermaye kategorisine Harvey dayanaklı üretim malları ile yapılabilecek çevre üretimini koymaktadır. Bu çerçevede sermaye birikim ve/veya dolaşım sürecinde yapılabilecek çevre üretiminin rolüne değinmekte yarar vardır. Sermayenin mekânsal olarak sabit bir yatırım haline geldiğine değinen Harvey, bu durumun üretim ve tüketim için gerekli olan yapılabilecek çevreyi oluşturduğunu belirtir. Konutlar, okullar hastaneler, altyapı çalışmaları ve alışveriş merkezleri kentteki yapılabilecek çevreyi üreten bileşenlerdir. Kapitalist işleyiş, bu yapılabilecek çevrede sabit bir konumda yer alır. Bu durum ise daha karlı bir mesken bulana kadar devam eder. Öyle ki kapitalizm sürekli olarak hareket etme ve akış içinde olma eğilimindedir. Bu hareket gerçekleşmez ise aşırı bir birikim oluşur ve kapitalizmin krize içkin doğası ortaya çıkar. (Harvey, 2017; Harvey, 2015) Bu durum nihayetinde kapitalizmin birikim politikalarını, mekânsal olarak nasıl ilişkilendireceğimiz konusunda bizlere bir yol sunar. Öyle ki kapitalist işleyiş karlı olan mekâna yerleşimini kurmakla birlikte, ilerleyen dönemde yerleşmiş olduğu o meskeni daha karlı bir yatırımdan ötürü yıkmak zorunda kalacaktır. Nitekim Harvey, sermayenin bıçak sırtında olduğu bu durumu şöyle özetlemektedir;

“Kapitalizmin doğuşuyla birlikte farklı mekânsal yapıların ortaya çıkması çelişkisiz bir süreç değildir. Mekânsal sınırları aşmak ve ‘mekânı zaman içinde imha etmek için’ nihayetinde kendisi de daha fazla birikimin önünde bir engel oluşturan mekânsal yapılar yaratıldı. Kuşkusuz bu mekânsal yapılar, ulaşım tesislerinde, fabrika da ve diğer sabit, hareketsiz ve tahrip edilmeden taşınamayan üretim ve tüketim araçlarında ifadelerini bulur... Sonuç olarak kapitalizmin vaktinde belirli bir zaman duruma uygun, inşa ettiği fiziksel görünümde daimi bir mücadeleye şahit olmayı bekleyebiliriz, sonraki bir zamanda genellikle kriz esnasında bunu yıkmak zorundadır.” (Harvey, 2015, s. 305-306)

Neo-liberal politikalar ile birlikte sermaye birçok yere sirayet ettiği gibi kentsel alanlara da sirayet etmiş ve sınırsız birikim uğruna kentleri yeniden bir üretime tabi tutmuştur. Harvey’in ısrarla belirttiği ve sermaye döngüsünün vazgeçilmez koşulu olan sabit sermaye konumuna düşen kentler, artı değeri yaratan ve gerektiğinde o artı değerini soğrulmasına yardımcı olan bir kılıfa bürünmüştür. Özellikle finansal sermayenin tüm dünyayı etki altına alması ile devlet ve sermayenin kimi aktörleri kentin bu işlevini iyi değerlendirmiş ve kendilerine engel teşkil edecek sınırlamaları ortadan kaldırmışlardır. Böylece kent mekânı gerektiği yerde yeniden üretilen, dağıtılan ve satılan bir meta haline dönüşmüştür. Öyle ki son dönemde markalaşan kentlerin sayısının artması ve kentlerin kimliksizleşmesi bu sürecin bir kanıtıdır. Kentlerin kendi kimliklerinden daha çok popüler kültüre adapte olması veyahut kendine ait olanı popüler kültüre alet etmesi, bir meta olarak kent mekânının tasvirini bizlere sunmaktadır.

Bu kısma kadar teorik olarak sermayenin tarihsel süreçte hangi yollara başvurarak güç kazandığını ve kent içinde hangi konumda olduğunu açıklamaya çalıştık. Özellikle neo-liberal politikalar ile kriz anında kentlerin sermaye adına ne derece hayati önemde olduğunu görmüş olduk. Bu noktada yazımızın ikinci kısmında şu ana kadar açıklık getirmiş olduğumuz kavramsal çerçeve ile hem Türkiye’de hem de sahamız olan Gaziantep’te yakın dönemde ivme kazanan inşaat sektörü ve konut üretim süreçlerini birtakım sayısal veriler ile açıklamaya çalışacağız. Özellikle ekonomik kriz dönemlerinde ciddi bir ivme kazanan inşaat sektörünün sermaye dolaşımında ne derece önemli olduğu yine bir takım sayısal veriler ile açıklanmaya çalışılacaktır. Son kertede ise Gaziantep kenti üzerinden sermayenin dolaşımı ve yoğunlaştığı alanlar haritalandırılarak mikro bir analize tabi tutulacaktır.

Türkiye’de İnşaat Sektörünün Gelişimindeki Dinamikler

Türkiye’de 1980 yılından itibaren ithal ikameci dönem sona ermiş, Özal döneminde, neo-liberal yapısal uyum süreci başlamıştır. Birçok kurumda özelleştirmelere giden devlet 1980 öncesi ekonomik durgunluğundan kurtulmak amacı ile inşaat sektörüne ciddi yatırımlarda bulunmuştur. İnşaat sektörüne olan bu rağbet tek başına bir faktör olmamakla birlikte ekonomiği rahatlatan bir etken olmuştur. Yine aynı şekilde 2001 ekonomik krizinde Güçlü ekonomiye geçiş programı ile neo-liberal yapısal uyum süreci devam etmiş, AKP hükümetinin 2002 yılı itibari ile başa geçmesiyle bu yapısal süreç daha da hızlı bir şekilde gerçekleşmiştir. Tıpkı Özal gibi AKP hükümeti de 2001 krizinden kurtuluşu inşaat sektöründe bulmuştu. Öyle ki getirmiş olduğu yasal düzenlemeler ile Türkiye, kocaman bir inşaat şantiyesi haline dönüşmüştür. İnşaat sektörü beraberinde diğer birçok alt sektörü de harekete geçirdiğinden ekonomik alanda genel büyümeye de ciddi bir katkı sağlamıştır. Ayrıca kriz dönemlerinde inşaat sektörüne başvurulmasının bir başka nedeni ise, önemli bir istihdam kaynağı olarak işlev görmesi ve işsizliğin azaltılmasında etkili olduğunu da unutmamak gerekir. İnşaat sektörünün ekonomiye getirisinin bu denli yüksek olmasındandır ki hem Özal dönemi için hem de AKP hükümeti için bu sektör, krizden kurtuluşun vazgeçilmez bir koşulu olmuştur.

Özellikle 2000’li yıllardan sonra ülkenin GYSH gelişim hızı ile inşaat sektörü arasındaki gelişim hızı arasında bir korelasyon olması sektörün ülkenin ekonomisi açısından ne derece değerli olduğunu açıklamaktadır. (Tablo.1) Keza aynı şekilde inşaat sektörü, kendisine bağlı 200’den fazla alt sektörün ürettiği mal ve hizmete talep yaratan konumda olup, bu yaygın etki, sektörün “ekonominin lokomotifini” olma vasfının en temel göstergesidir. Nitekim sektöre girdi sağlayan ve faaliyetlerini bu sektördeki gelişmelere bağlı olarak devam ettiren diğer sektörlerin katkısı da dikkate alındığında, inşaat sektörünün GSMH içindeki payının yaklaşık yüzde 30 seviyesinde olduğu da görülmektedir. (İNTEs, 2019)

Tablo.1 GYSH ve İnşaat Sektörü Gelişme Hızları Kaynak: TÜİK, İNTES

Yıllar	GYSH Gelişme Hızı (%)	İnşaat Sektörü Gelişme Hızı (%)
2002	6,2	13,9
2003	5,3	7,8
2004	9,4	14,1
2005	8,4	9,3
2006	6,9	18,5
2007	4,7	5,7
2008	0,7	-8,1
2009	-4,8	-16,1
2010	9,2	18,3
2011	8,5	11,3
2012	2,2	0,6
2013	4,1	7,0
2014	2,9	2,2
2015	6,1	4,9
2016	3,2	5,4
2017	7,5	9,0
2018	2,8	-2,1
2019/1	-2,4	-9,3
2019/2	-1,5	-12,7

Özellikle 2004-2006 yılları arasında ciddi bir gelişme gösteren İnşaat sektörü, 2010 yılında ise peak noktasına ulaşmıştır. 2007 yılı itibari ile başlayıp 2009'a kadar devam eden süreçte sektörün küçüldüğü gözlenmektedir. Zira 2007 yılında siyasal risklerin artması ve seçim belirsizliği bu sektöre negatif bir etkide bulunmuştur. Bunun yanı sıra 2006-2008 yıllarında ABD'de patlak veren küresel boyuttaki mortgage krizi de bu sektörün küçülmesinde etkili olan bir başka etken olarak gösterilebilir. Zira yakın dönemde de hem ülke içindeki belirsizlikler hem de dış ilişkilerde oluşan gergin hava inşaat sektörünü yine olumsuz etkileyen bir başka faktör olmuştur. Özellikle sürdürülebilir ekonomi olup olmadığı tartışma konusu olan sektörün ekonomik krizin sonucundan ziyade nedeni olduğunu da iddia etmek mümkündür. Nitekim uzun yıllar üretim odaklı bir ekonomik model yerine rant ve spekülatif odaklı bir büyüme ile ayakta duran ülke ekonomisi günümüzde ekonomiyi de bir çıkmaza sokmuştur. Bu süreçte ironik olan kısım ise 80'li ve 2000'li yılların başında krizden kurtuluş amacı ile başvurulan sektörün ekonomiyi günümüzde daha büyük bir krize sürüklüyor olmasıdır.

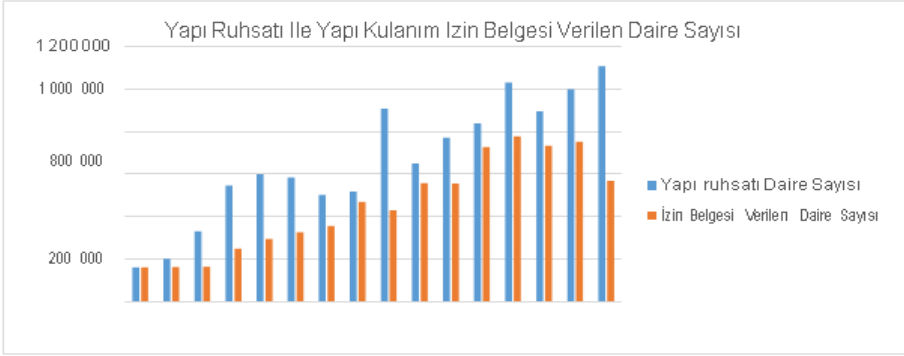
İnşaat sektörünün Türkiye açısından önemini gösteren bir başka hususta imara açılan parsellerin fazlalığıdır. Nitekim 2000'li yıllardan

sonra imara açılacak alanlar hakkında yetkilerin esnekleştirilmesi ve birçok kuruma imar izin hakkı tanınması bu durumu önceleyen birinci etken olmuştur. Özellikle 2002 yılından itibaren yaklaşık olarak 2 milyar metre kare alanın imara açılmış olması sektörün hem ülke için önemini göstermekte hem de rant odaklı büyümenin varlığına işaret etmektedir.(Tablo.2)

Tablo.2 Yapı Ruhsatı Alan Arazilerin Yüz Ölçümünün m2 Cinsinden Kaynak: TÜİK

Yıllar	I. Dönem	II. Dönem	III. Dönem	IV. Dönem	Toplam
2002	5.145.301	10.272.866	8.964.265	11.804.589	36.187.021
2003	6.374.283	10.860.068	12.494.448	15.787.231	45.516.030
2004	14.122.375	14.627.540	16.626.938	24.342.758	69.719.611
2005	15.738.607	26.597.892	27.634.296	36.453.792	106.424.587
2006	22.159.303	35.321.389	31.497.279	33.931.915	122.909.886
2007	24.150.913	37.047.733	30.942.615	32.925.762	125.067.023
2008	23.659.893	31.197.787	25.482.421	23.506.132	103.846.233
2009	29.059.771	22.495.376	20.279.046	28.892.351	100.726.544
2010	24.555.850	36.229.182	31.300.551	84.343.783	176.429.366
2011	20.986.665	30.886.171	30.441.707	41.307.321	123.621.864
2012	32.676.442	44.534.163	36.588.579	44.950.539	158.749.723
2013	33.354.113	49.125.249	42.535.057	50.793.187	175.807.606
2014	67.230.153	58.006.849	50.835.609	44.581.218	220.653.829
2015	39.928.278	51.850.279	44.078.074	53.268.823	189.125.454
2016	54.530.999	52.124.242	39.492.379	58.609.645	204.757.265
2017	46.596.507	84.858.068	107.278.041	44.846.788	283.579.404
2018	31.626.950	44.742.502	30.902.251	39.412.078	146.683.781
2019	19.482.088	11.014.811			30.496.899

İnşaat sektöründe üzerinde durulması gereken bir başka husus, ruhsat ve izin belgesinin alım durumudur. Bu noktada anlam olarak birbirine karıştırılan iki kavramı açıklamak doğru olacaktır. Yapı ruhsatı inşaata başlaması için verilen izin belgesi iken, yapı kullanma izin belgesi ise yapımı tamamlanmış inşaatların kullanımı için gerekli olan belgedir. Özellikle son dönemde yapılan daire sayısındaki yapı ruhsatı ile yapı kullanım izin belgesi arasında ki ciddi bir sayısal değişikliğin olduğu fark edilmektedir. (bkz. Grafik.1)



Grafik.1 Yapı Ruhsatı verilen Daire Sayısı, Yapı Kullanım İzin Belgesi Verilen Daire Sayısı Kaynak: TÜİK

Bu sayısal farkı iki türlü açıklayabiliriz. İlki konut arzına ilişkin eğilimleri tam olarak değilse de önemli ölçüde ortaya çıkarması, ikincisi ise ruhsat alan müteahhitlerin yapım sürecinde illegal yollara gitmesidir. Her iki varsayımda nihayetinde bizleri bir sonuca vardıracağıdır. Aradaki farkın konut arzına ilişkin bir durum olduğunu varsayarsak eğer, bu durum bizlere konut sektöründe bir stokun oluştuğunu gösterir. Eğer ki ikinci varsayımımız yani müteahhitlerin katakullü oyunlarından dolayı bir fark ise bu durumda ortada denetimsizlikten doğan müthiş bir rantın olduğunu göstermektedir. Bu noktada ilk varsayımımız üzerinde biraz daha duralım. İlk hipotezde belirttiğimiz gibi bir durum söz konusu ise konut satışları analizlerine bakarak sektörün bir balon tehlikesi potansiyelinin olup olmadığı hakkında da birkaç yorumda bulunabiliriz. (Tablo.3)

Tablo.3 Konut Satış İstatistikleri Kaynak TÜİK

Yıllar	Konut Satışları toplam	İpotekli Konut Satışları	Diğer Satışlar
2009	555.184	22.726	532.458
2010	607.098	246.741	360.357
2011	708.275	289.275	419.000
2012	701.621	270.136	431.485
2013	1.157.190	460.112	697.078
2014	1.165.381	389.689	775.692
2015	1.289.320	434.388	854.932
2016	1.341.453	449.508	891.945
2017	1.409.314	473.099	936.215
2018	1.375.398	276.820	1.098.578
2019	718.570	130.097	588.473

Öncelikle şunu hemen belirtelim ki konut sektöründe arz ve talep arasında ciddi bir fark yoktur. Talebin fazlalığı, konut üretim sektörünü ülkemizde zorunlu kılmaktadır. Ancak Tablo.3'te görüldüğü gibi konut satışlarının yaklaşık olarak 3/1'inin ipotekli konut satışları olarak gerçekleşmesi sermaye bölüşüm sürecinde bankalarında yer aldığını göstermektedir.

Eldeki sayısal veriler paralelinde anlaşılacağı üzere Türkiye'de inşaat sektörü ve konut üretim süreçleri hem ülkenin genel ekonomik tablosunda hem de mevcut hükümetlerin politikalarında büyük bir öneme sahiptir. Genel olarak ekonomik sıkışma dönemlerinde ivme kazanarak devam eden inşaat sektörü, günümüzde yaşanan ekonomik sıkışmaya bir alternatif olamamıştır. Nitekim yukarıda da belirtildiği üzere sektör sürdürülebilir bir ekonomik anlayıştan uzak olduğundan mevcut ekonomik krizinde bir nedeni olarak okunabilir. Türkiye nezdinde inşaat ve konut üretim süreçleri bu şekilde ilerlerken rant ve spekülasyona dayalı bir büyüme anlayışı yerelde halen daha kendine yer edinmektedir. Öyle ki daha ampirik düzeyde araştırmaya yön vermek adına araştırma sahası olan Gaziantep kentine bu minvalde odaklanmakta yarar vardır.

Gaziantep İnşaat Sektörü ve Konut Üretim Süreçleri

Gaziantep kenti genel olarak sanayisi ile ön plana çıkan ve son dönemde kentleşme adına ciddi bir gelişim kaydeden şehirlerden biridir. Sanayi sermayesinin aşırı şekilde birikmesi hem kentin göç almasına hem de kentsel gelişimin ciddi oranda ilerlemesine neden olmuştur. Sanayinin yanı sıra kendine has özelliklerini iyi bir şekilde servis eden şehir, gerek yemek kültürü ile gerekse tarihi ve kültürel yerleri ile hem ülkede hem de dünyada marka bir kent olma yolunda da ilerlemektedir. Merkezinde eski tarihi yerlerin yanı sıra merkezi iş alanları bulunan şehirde çeperlere doğru bir yapılaşma gözlemlenmektedir.(Harita.1) Keskin bir şekilde sınıfsal ve mekânsal farklılık barındıran kentte kutuplaşmada iyiden iyiye kendini hissettirmektedir. Nitekim merkezi iş alanlarının yanında bulunan eski kent merkezi, genel olarak gecekonduların bulunduğu ve kentin alt kesimine dönük kimselerin oturduğu yerler iken, çeperlerde yoğunlaşan yapılaşma alanları ise orta sınıf ve üst orta sınıfa hitap etmektedir.



Harita.1 Gaziantep Kent Haritası

Gaziantep kent haritasından görüldüğü üzere merkezi iş alanlarının bulunduğu bölgenin etrafında gecekondu alanları göze çarpmaktadır. Bu durum nihayetinde birçok büyükşehirde benzerdir. Öyle ki eski kent merkezleri genellikle plansız bir şekilde gelişen ve kentin alt sınıftan kimselerine hitap eden yerlerdir. Şehrin kuzeybatısında kalan kısım ise yapılaşma sürecine girmeden önce köy olan fakat yapılaşma ile birlikte kentin üst ve üst orta sınıfına hitap eden bir bölge olmuştur. İbrahimli olarak adlandırılan bölgede genellikle belirli bir sermayeye sahip (Fabrika sahipleri, Müteahhit ve Rantiyeciler) kimselerin tercih ettiği bir bölge konumundadır. Şehrin güneybatısında yer alan üniversite etrafında ise tahmin edileceği üzere öğrenci kesime hitap etmektedir. Özellikle bu bölgede konut kiralari çok yüksek olup mekan farkından ötürü bir rant elde edilmektedir. Son olarak asıl araştırma sahamız olan Karataş Bölgesi ise genel olarak orta sınıfa hitap eden ve güvenli siteleri donatılı bir alan olarak kent içinde konumlanmaktadır. Yakın dönemde yapılaşmaya giren Karataş bölgesi ilerleyen dönemlerde kentsel gelişim hızına göre farklı mahalleleri de içinde barındırmaya başlamıştır. İlk olarak kooperatifler eli ile yapılan Karataş merkez olarak adlandırılan bölge daha sonraları emlakçı ve müteahhitlerin ilgisini çekmeyi başarmış ve hızlı bir yapılaşma sürecine girmiştir. Nitekim 2000'li yıllarında başında henüz imara açılmayan birçok bölge mevcut iken, günümüzde ise tüm alan yapılaşma sürecine girmiştir. (Harita.2, Harita.3, Harita.4)



Harita.2 Karataş 2001



Harita.3 Karataş 2009



Harita.4 Karataş 2019

Her üç görsel aslında yapılaşma sürecini apaçık şekilde gözler önüne sermektedir. Karataş bölgesi 20 yıl gibi kısa bir süre içerisinde alt kent olabilecek kadar bir kentsel gelişim göstermiş ve kent içinde önemli bir yere sahip olmuştur. Bölgenin bu kadar kısa süre içinde gelişim göstermesi doğal olarak hem konut üretim süreçlerini artırmış hem de rant alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Aslında bölge tümü ile yapsatçı, emlakçı, müteahhit ve hatta belediye tarafından zaten rant elde etme gösterisine dönen bir arenaya dönüşmüştür. Fakat öncelikli olarak bölgeyi biraz daha tanıtmakta ve konut sektörünün ne durumda olduğunu açıklamada fayda vardır. Öyle ki rant alanlarını tespit etmek ve muhtemel yapılaşma alanlarını saptamak bu doğrultuda daha rahat olacaktır.

Karataş olarak adlandırılan yer aslında belirgin bir biçimde sınırları belli olan bir yer değil, daha çok bir bölge olarak adlandırılmaktadır. Karataş merkez olarak bizzat bir mahalle olmakla birlikte sadece o alandan ibaret olmadığını, ilerleyen dönemlerde; Şahintepe, Akkent, İbn-i Sina, Abdülhamit Han, Bülbülzade, Mavikent ve kısmen Beşyüzevler ile Bağlarbaşı mahallerini de içinde barındıran bir alanın tümüne işaret eden bir bölge konumundadır.(Harita.5). İlk olarak Karataş Merkezde kooperatifler eli ile başlatılan konut üretim süreçleri daha sonra Şahintepe ve Akkent mahallelerine doğru bir yol izleyerek gelişimini sürdürmüştür. İlerleyen dönemlerde Bülbülzade mahallesine kayan yapılaşma son dönemde İbn-i Sina ve Abdülhamit Han mahalleri ile devam etmiştir. Belediye eli ile işçilere yönelik yapılan Mavikent konutları da yine yakın dönemde yapılaşmaya giren bir alan olmuştur.



Harita.5 Karataş Bölge Haritası

Bölgede oturan orta sınıf kimselerin isteklerine dönük yürütülen konut politikaları mahalleler arası konut fiyatını belirleyen en önemli etkidir. Nitekim farklı internet sitelerinden elde edilen veriler ile mahaller arası konutların m2 fiyatlarının ortalaması bölge içindeki konut üretim süreçleri hakkında birkaç yorumda bulunmamıza olanak tanımaktadır.(Tablo.4)

Tablo.4 Karataş Bölgesi Konut Fiyatları m2 cinsinden Fiyatı Kaynak: Farklı İnternet Satış Sitelerinden elde Edilen Veriler ile Üretilmiştir

Mahalle	Ortalama m2 Fiyat
Karataş Merkez	1819 TL
Şahintepe	1914 TL
Mavikent	1523 TL
Abdulkamithan	1586 TL
İbn-i Sina	1952 TL
Akkent	1993 TL
Bülbülzade	1752 TL
Bağlarbaşı (Mazmahor)	2158 TL

Özellikle merkez olarak kabul ettiğimiz Karataş mahallesinde konut fiyatları ortalama diğer mahallelere yakındır fakat gerek binanın yaşı olsun gerekte çoğu kooperatif eli ile yapılmasından olsun küçükte olsa bir fark vardır. Şahintepe ve Akkent'te ise genellikle güvenli sitelerin yoğunlukta olduğu mahalleler olmasından dolayı konut fiyatı görece Karataş merkeze göre daha pahalıdır. İbn-i Sina Mahallesi en son yapılaşmaya giren mahalle olmasından dolayı binaların yaşı 1-3 yıl arasında değişmektedir. Bunun yanı sıra kat bahçeli evlerin fazlalığı İbn-i Sina mahallesinde göze çarpmaktadır. Fakat bu özelliklerine rağmen görece diğerlerine göre konut fiyatları daha ucuzdur. Yapılan görüşmeler ve gözlemler neticesinde bunun iki nedeni olduğunu varsayıyoruz. İlki konut alanlarının birbirine çok yakın olmasından dolayı boğuk ve sıkışık bir görüntü sergilemesi, ikincisi ise orta sınıf kimselerin meskeni olan yerlere lüks konut alanlarının yapılmasından kaynaklıdır. Nitekim İbn-i Sina konutlarına olan talebin düşük olması fiyatı da doğal olarak düşürmüştür. Abdülhamit Han Mahallesi de İbn-i Sina gibi en son yapılaşmaya giren alan olmuştur. Bölgede konut fiyatlarının en düşük olduğu yerlerden biri olan bu mahallede genellikle alt orta sınıftan kimseler yaşamaktadır. Fiyatların düşük olmasının en büyük nedeni ise mahalleye olan ulaşımın zor olmasındandır. En son olarak belediyenin belirli çerçevelerde işçilere dönük ürettiği konutların yoğunlukta olduğu

Mavikent mahallesinde doğal olarak fiyatlar en düşük düzeyde olmuştur. Bölgenin biraz daha çeperinde yapılaşmaya giren mahallede gerek işçilerin yoğunlukta olması gerekse konutların elverişsiz olması fiyatların düşük olmasına neden olmuştur. Mavikent mahallesinin hemen güneybatı yakasında kalan Bağlarbaşı Mahallesi diğer adı ile Mazmahor köyünde konut fiyatları en yüksek düzeydedir. Bunun en önemli nedeni ise genellikle tek katlı müstakil bağ evlerinin yoğunlukta satışa sunuluyor olmasındandır.

Bölge içindeki konut fiyatları ve mahallerde yaşayan kesimin sosyo-demografik yapısı doğal olarak muhtemel değerlendirilecek alanlar hakkında da bizlere birkaç ipucu vermektedir. Nitekim Şehir 2023 projesi kapsamında Bağlarbaşı Mahallesi ve çevresinin imar izni alması ve gelecekte yapılaşma sürecine girecek olması rant peşinde koşanlar için iyi bir alan olmuştur. (Harita.6) İmara açılan alanın özel mülkiyetin elinde olması belirli kesimin haksız yere bir değer kazanmasına şimdiden neden olmuştur.

İmara açılan kadar imara açılmayan fakat açılma olasılığı yüksek olan bölgelerde, yine aynı şekilde rant elde edimi peşinde koşan kimseler için iyi bir meskendir. Bu açıdan Karataş bölgesi ve çevresinde olası yapılaşma bölgeleri rantiyeciler tarafından toplanmaya başlanmıştır. Sektör içinde aktif olarak katılan kişiler ile yapılan görüşmelerde bu savımızı destekler nitelikte olmuştur. Özellikle görüşmeler paralelinde sektör içinde aktif kimselerin yanı sıra belediyenin de bölgede ki inşaat faaliyetinden rant elde etme gayesi olduğu da sık sık dillendirilmiştir. Nitekim Mavikent konutları belediyenin kazandığı rantın bölge içindeki en güzel örneğidir. Aslında sadece Mavikent konutları olarak belediyenin inşaat faaliyetlerini sınırlandırmak hata olacaktır. Özellikle sosyal konut adı altında işçilere dönük farklı projeleri de mevcuttur. Nitekim Perilikaya konutları ile Kuzeyşehir konutları tıpkı Mavikent konutları gibi belediyenin yapımını üstlendiği ve belirli oranda kazanç elde ettiği meskenler olmuştur. (Harita.7)



Harita.6 Bağlarbaşı İmara açılması Muhtemel Bölge



Harita.7 Belediyenin Ürettiği İşçi Konutları

Her zaman için kentsel gelişmeyi tetikleyen faktörler olmuştur. Öyle ki bu faktörler kimi zaman diğer il ve ilçeler ile olan ilişkilerden ötürü gerçekleşen bir olgu iken, kimi zaman bizzat planlı ve programlı şekilde yerel belediyeler özelinde gerçekleşen bir kentleşme süreci olmuştur. Gaziantep kentinde her iki açıdan da kentleşmeye etki eden faktörleri gözlemleyebilmekteyiz. Nitekim Oğuzeli merkez ilçesi ve kentin Suriye illeri ile olan yakın ilişkisi kentleşmeyi doğal bir süreç olarak güneydoğu yönüne doğru gelişim göstermesine neden olmaktadır. Bu süreçte iki bölge arasında kalan kısım ise kentleşme süreci ile birlikte sürekli olarak değerlendirilmesi beklenen alanlara işaret etmektedir. Bu alanlarda rantiyecilerin ilgisini çeken ve oyunlarını sergiledikleri alan olarak kente karşımıza çıkmaktadır. (Harita.8)



Harita.8 Muhtemel Yapılaşma Alanı

Kentleşme sürecini etkileyen diğer faktör ise belirttiğimiz üzere kentin belirli bölgelerine yerel belediye tarafından yapılan çekim merkezleri sayesinde gerçekleşmektedir. Nitekim Karataş bölgesine yakın olan ve kentin kuzeybatısında kalan Gaziantep Üniversitesi, Antepia ve Burç Kavşağı bölgeleri muhtemel yapılaşma bölgesi olarak öngörülmektedir. Bu alanlar yine aynı şekilde rant elde edimi adına değerli alanlar olarak gözlemlenmektedir.(Harita.9)



Harita.9 Muhtemel Yapılaşma Alanı

Son olarak kentin belki de şu an rant elde ediminin en yoğun şekilde yaşandığı alana bakmakta yarar vardır. Öyle ki belediye tarafından 2016 yılından itibaren imara açılan ve parsellenen bölge kentin kuzeybatısında Karataş ve İbrahimli gibi iki değerli bölge arasında

bulunmaktadır.(Harita.10) Gaziantep Üniversitesinin yakınında olması ise parsellenen alanın değerini artıran bir başka faktördür. Fakat ne var ki 2016 yılından itibaren parsellenen alanda henüz konut yapılaşması adına hiçbir faaliyet gerçekleşmemektedir. Gaziantep gibi kentleşmesi hızla ilerleyen fakat bu bölgede olağanın dışında bir süreçle yavaş ilerleyen durum farklı yorumlara açıktır. Öyle ki ilk olarak özel mülkiyetin elinde bulunan parsellenmiş alanlar ya rant kazanımı uğruna sürekli el değiştiriyordur ve bu nedenle yapılaşma gecikiyordur. Ya da ülke içinde ki inşaat faaliyetinin genel olarak bir resesyon yaşamasından kaynaklıdır. Her iki durumda aslında olasıdır. Fakat emlakçı ve müteahhitler ile yapılan görüşmeler inşaat faaliyetlerinin eski dönemlere nazaran maliyetli olmasından ötürü kimsenin yatırım yapamadığı yönündedir. Nitekim bu durum o alanda bulunan özel mülkiyeti elinde bulunduran kesimin arsa fiyatını yüksek tutmasından ve bekletmesinden de kaynaklıdır.



Harita.10 Parselli Alan

Sonuç

Gaziantep kentinde inşaat sektörü ve konut üretim süreçleri ülkenin genel politikasında ne derece önemliyse yerel belediye nezdinde de o derece önemlidir. Öyle ki son 20 yıllık süreçte gerek belediyenin kendi eliyle ürettiği konutlar olsun gerekse imara açtığı alanlar olsun sektörün önemini açıklamaktadır. Sektör ekonomik olarak kent içinde spekülatif bir değer yaratarak kimi sermaye sahiplerine ve belediyenin belirli

kurumlarına haksız bir kazanç sağlamaktadır. Oysaki kentleşme toplumsal bir olgudur ve toplumun ürünü olan bu değer toplumun diğer kesimleri tarafından da yararlanılması gerekmektedir. Fakat bırakın değer yaratımından pay almayı, toplumun özellikle de alt kesimden kimselerin ellerinde bulunan mevcut olanı da gasp etmektedir. Öyle ki kentin farklı kesimlerinde belirli kesime dönük yürütülen konut politikaları kent içinde hem ayrışmayı artırıyor hem de alt kesim olarak tabir edilen grubu belirli bir bölgede kümelenmesine neden oluyor. İşin acı veren tarafı ise bir zamanlar kentin merkezinde bulunan bu alt kesime mensup gruplar şu an şehrin en ücra köşelerinde yaşam standardı düşük, kent hakkından mahrum bırakılmış bir şekilde ve sosyal olarak dışlanmış bir yerde kümelenmektedirler. Nitekim Mavikent konutları yaşanan süreci iyi bir şekilde açıklamaktadır. Belediye eli ile yapılan konutlarda borç ile konut sahibi olmaya çalışan işçi kesiminden kimseler ise borçlarını ödemekte zorluk çekmekte ve bölgeye adapte olmakta sıkıntı yaşamaktadırlar. Kentin haklarından mahrum bırakılan ve dışlanan Mavikent konutlarında ki gruplar ilerleyen süreçte suçun yeniden üretildiği bir mahalle olma yolunda ilerlemektedir.

Bunun yanı sıra özellikle Karataş ve İbrahimli arasında parsellenen alanın rant elde etme adına bekletilmesi ise hem kentin olası varsayılan planını etkilemekte hem de belirli bir takım kimselere toplumun ürünü olan toprak rantını haksız yere sağlamaktadır. Belediye kesiminin çoğu zaman bu değer yaratma sürecine birincil yollardan dâhil olması ise kavramsal çerçevede bahsettiğimiz devlet ve sermaye sahibi kimselerin ittifakını da doğrular niteliktedir. Eğer ki rantın oluşumu toplumsal bir olgu ise bu değerden toplumun tamamının yararlanması gerekmektedir. Bu değerden toplumun yararlanmasını sağlayacak kurum ise belediyeler olmalıdır. Belediye bu süreçte fiyatı artan toprağın vergisini alması ve toplum yararına harcaması gerekmektedir. Fakat görüyoruz ki belediyeler toplumdaki ziyade rantiyeciler safında yer almakta ve rantın bölüşümünde bir pay beklemektedir.

Gaziantep kenti bu sanayisi ve civar illerde ki ekonomik ilişkileri sayesinde kentsel gelişimine aynı hızda devam edecektir. Bu süreçte geçmişte özellikle belirgin bir şekilde sınıfsal ve mekânsal farklılaşmayı artıran bir planlama anlayışından ziyade bütünleştirici ve her gruptan insanlara hitap edecek bir planlama anlayışı yürütülmelidir. Planlama çerçevesinde değeri artan toprak ekstra vergiye tabi tutulup toplanan vergi ile toplum yararına faaliyetler güdülmelidir. Özellikle sosyal konut

yapımında biraz daha insani şartlar gözetilerek yapılaşmaya girmesi gerekmektedir. Alt gruptan kimselere dönük projeler olduğu için maliyetten kaçınılmamalı ve inşa edilecek bölgeler iyi seçilmelidir. Kentin çeperlerinden ziyade eski kent merkezinde bulunan yerlerindeki konutlar restore edilip tekrardan canlandırılabilir. Kısacası belediye rant peşinde koşmak yerine hakem olup süreci eşit ve adil bir şekilde yürütmelidir.

Netice itibari ile sermayenin kentleşmesi kentte hem mekânsal hem de toplumsal süreçlerin de değişmesine neden olmuştur. Kentin özellikle mekânsal olarak ciddi bir farklılaşma içine girmesi beraberinde sınıfsal farklılığın belirginleşmesine neden olmuştur. Özellikle bölge içinde bulunan çıkar gruplarının rant kazanmaya yönelik spekülâtif eylemleri kutuplaşmayı iyiden iyiye artırmıştır. Toplumsal sürecin bir ürünü olan kentsel rant ise hem yerel belediyeler hem de sermaye sahipleri tarafından bölüşülmüş toplumun geri kalan kısmı ise bu bölüşüm sürecinden yararlanamamıştır. Bunun yanı sıra bölge içinde inşa edilen mekanların belirli kesimlere hitap etmesi kamusal alan imkanını sınırlandırmış ve bu durum toplumun geri kalan kısmının kent hakkının ihlal edilmesine sebebiyet vermiştir. Süreç sınırsız sermaye birikimi uğruna ilerlerken, toplumsal süreç ise kentsel kriz eğilimi uğruna ilerlemektedir.

References

- Boratav, K. (2005). *Türkiye iktisat tarihi*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Harvey, D. (2013). *Asi şehirler*. İstanbul: Metis.
- Harvey, D. (2014). *Sermaye muamması*. Sermaye Muamması: Sel Yayıncılık.
- Harvey, D. (2015). *Sermayenin mekanları*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Harvey, D. (2017). *Marx, sermaye ve iktisadi aklın cinneti*. İstanbul: Sel yayıncılık.
- İNTEŞ. (2019). *İnşaat sektörü raporu*. Ankara: TÜRKİYE İNŞAAT SANAYİCİLERİ İŞVEREN SENDİKASI.
- Kolektif. (2014). *Kar için değil halk için; Eleştirel kent teorisi ve kent hakkı*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Kolektif. (2016). *Mekan meselesi*. Ankara: Tekin Yayınları.
- Kolektif. (2017). *İnşaat ya Resulullah*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Lefebvre, H. (2017). *Şehir hakkı*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Mills, C. (2006). *İktidar seçkinleri*. İstanbul: Bilgi Yayınevi.

- Tekeli, İ. (2011). *Kentsel arsa, altyapı ve kentsel hizmetler*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Uğurlu, Ö. (2013). *Neoliberal politikai ekseninde Türkiye’de kentsel mekanın yeniden üretimi*. Türk Tabipler Birliği Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi.
- Wallerstein, İ. (2014). *Dünya sistemleri analizi*. İstanbul: Bgst Yayınları.
- Wallerstein, İ. (2016). *Tarihsel kapitalizm ve kapitalist uygarlık*. Metis Yayınları: İstanbul.



Kentsel Dönüşümün Toplumsal Yansıması: Gaziantep Örneği

Halil Ecer
Gaziantep Üniversitesi
halil.ecer@outlook.com

M. Ragıp Kalelioğlu
Gaziantep Üniversitesi
rkalelioglu@hotmail.com

Öz

Kapitalizmin içsel çelişkelerini gidermeye çalıştığı kentsel alanlar, emeğin, toplumun ve mekânın yeniden üretildiği arena olmaktadır. Kentsel alanın kapitalizm tarafından keşfedilmesi hem kent hem de sermaye ölçeğinde yeni bir başlangıca işaret etmiştir. Bu başlangıç sermaye akışkanlığının sağlanması maksadıyla kentsel alanın yeniden üretimi olmaktadır. David Harvey'in sermayenin ikinci çevrimi olarak ele aldığı bu yeniden inşa halinin, toplum perspektifinden ele alınması sermaye-toplum-kent üçlüsünün ilişkiselliğini ortaya çıkartması bakımından önemli olmaktadır. Bu bağlamda sermayenin sermayesi olan kentler ve içinde yaşayanlar ile birlikte metalaşma eğilimi göstermektedir. Sermaye kendinden menkul krizlerini aşmak için uğrak yeri olarak gördüğü kentleri salt fiziki yönden değil aynı zamanda yönetsel ve toplumsal açıdan da yeniden üretmektedir. Kentin üretilmesi son otuz yıldır özellikle kentsel dönüşüm projeleri ile sağlanmaktadır. Bu projeler gelişmiş ülkelerde yerel yönetim ve özel sektörün işbirliğiyle gerçekleşirken gelişmekte olan ülkelerde merkezi hükümetlerin politikaları ile şekillenmektedir. Kentin merkezi politikalar ile şekillenmesi yerel yönetim özerklik şartının ihlali olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı zamanda sermaye çevrimlerinin gelişmiş ülkeler dışında, gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş kentlerinde aynı bağlamı verme noktasında başarılı eğilimler gözlenmiştir. Bu durum aynı zamanda kentin küreselleşmesi ve uluslararası arenaya kent kimliği (kentin ulusal politikaları ile değil de yerel politikanın değeri) ile çıkma arzusundan da kaynaklanmaktadır. Buna bağlı olarak bu araştırmanın amacı; David Harvey'in kapitalizmin kriz öteleme aracı olarak sermayenin akışkanlıklarını sağlama açısından sırasıyla üretim araçlarını, kentsel yapıyı çevrenin inşası ve bilim- teknoloji alanlarında kendine özgür alanlar yaratma isteğinin pratik alanda karşılığı üzerinde durulmaktadır. Harvey'in gelişmiş ülkeler üzerinde gittiği kavramsallaştırma, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde nasıl karşılık bulur sorusu çalışmanın amacını belirlemektedir. Sermaye birikimine dayalı olarak ortaya çıkan krizlerin sermayeyi yatırıma dönüştürmesi ile ötelenmenin sağlanması aynı zamanda yeni bir birikimin önünü açması bakımından sermaye krizlerinin devamlılığını sağlamaktadır. Bu bağlamda Gaziantep Nuri Pazarbaşı Mahallesi'nde gerçekleşen kentsel dönüşüm projesinin sermaye çevrimi ve birikimi ile olan ilişkisi tartışılmaktadır.

Araştırmanın yöntemi ise; Kentsel dönüşüm projesinin uygulandığı alanda söz konusu karar alıcı merci konumunda olan yerel yönetimin proje öncesi, proje uygulama esnasında ve sonrasında gerçekleşen sermaye hareketliliği analiz edilmiştir (bu hareketlilik, projeleri uygulayan Şahinbey Belediyesi'nin yatırımları ve çalışmaları göz önünde bulundurularak ortaya konulmuştur). Bu

analiz sonucunda sermaye akışkanlığı bağlamında Türkiye'nin sayılı kentleri arasında olan Gaziantep'te sermaye çevrimine dayalı hareketlenmeler ölçülmek istenmiştir. Kentsel dönüşüm projesinden yani kentsel yapı çevre üretiminin toplumsal yansımaları ölçmek adına, projenin uygulandığı alanda yaşayanlara başvurulmuştur. Olayların ve olguların birbiri ile ilişkiselliğini ortaya çıkartmak adına nitel araştırma yöntemi kapsamında derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmelerde yarı yapılandırılmış soru formları hazırlanmış ve üç ölçekte örneklem grubu seçilmiştir. Kentsel dönüşümden direkt etkilenen –kentsel dönüşüm ile evleri yıkılanlar, dolaylı etkilenenler diğer bir ifadeyle Nuri Pazarbaşı Mahallesi'nde yaşayıp kentsel dönüşüm kapsamına girmeyenler- ve kentsel dönüşüm sonrası yapılan konutlara mahalle dışından taşınan kişiler örneklem grubunu oluşturmaktadır.

Elde edilen bulgulara dayanarak Gaziantep Nuri Pazarbaşı Mahallesi'nde gerçekleşen kentsel dönüşüm projesinin söz edilen sermaye çevrimlerinin farklı boyutlarda gerçekleştiği görülmüştür. Sermaye çevrimlerinin özü olan birikimin yatırıma dönüşme hali bu alanda sermayenin borçlanma yolu ile yeni sermayeler oluşturup birikim yasağını yerine getirdiği tespit edilmiştir. Kentsel yapı çevrenin üretilmesinde etkili olan sermaye hareketliliği kentsel dönüşüm ile birlikte insanları yerinden etmiş, buna bağlı olarak üretilen alana orta sınıftan insanları çekmiştir. Kentsel dönüşümün gerçekleştiği alanda yerinden edilenlerin ekonomik anlamda alt sınıftan bireylerin olması ve yerlerine gelenlerin orta sınıftan bireylerin olması sermaye hareketliliğinin sadece kentsel yapı çevre ile kalmayıp aynı zamanda yeni bir toplum formunu ürettiği ortaya çıkmıştır. Öte yandan kentsel dönüşüm sonrası hem kentsel mekânda hem de toplumsal alanda bir soylulaştırmanın gerçekleştirildiği gözlenmiştir. Sonuç olarak, 1980'lerin başından itibaren Türkiye'de görülen neo-liberal formülasyonlar kentsel alanın inşasında önemli bir konumda olmaktadır. Bu formülasyonlardan birisi de sermayenin özgür alan olarak kenti seçmesi olmuştur. Sermayenin, kenti ve toplumu dönüştürmede etki sahasının büyük oranda kentsel dönüşüm projeleri üzerinden gerçekleştirilmesi, bu konunun siyaset, sosyoloji ve coğrafya bağlamında tekrar tartışılmasını zorunlu kılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Dönüşüm, Neo-liberalizm, Sermaye Döngüsü, Gaziantep



Social Reflection of Urban Transformation: In Case Of Gaziantep

Halil Ecer
Gaziantep University

M. Ragıp Kalelioğlu
Gaziantep University

Abstract

The urban areas where capitalism tries to overcome the internal contradictions are the arena where labor, society and space are reproduced. The discovery of urban space by capitalism has marked a new beginning both at the urban and capital scale. This is the reproduction of the urban area in order to achieve the initial flow of capital. This reconstruction, which David Harvey considers as the second cycle of capital, is important from the perspective of society in terms of revealing the relevance of the capital-society-city trio. In this context, it tends to commodify with the cities which are the capital of capital and its inhabitants. Capital reproduces the cities, which it sees as a haunt for overcoming the self-crisis, not only from the physical point of view but also from the administrative and social point of view. The production of the city has been achieved through urban transformation projects in the last thirty years. These projects are realized in cooperation with local government and private sector in developed countries and shaped by the policies of central governments in developing countries. The shaping of the city through central policies is a violation of the local government autonomy requirement. At the same time, successful trends have been observed in terms of giving the same context in the developed cities of developing countries, except for developed countries. This also stems from the globalization of the city and the desire to emerge in the international arena with the identity of the city (the value of local politics, not with the city's national policies).

Accordingly, this research; The aim is to focus on the practical implications of David Harvey's desire to create free spaces in the fields of science and technology and the means of production, the construction of the urban environment and capitalism in order to provide the fluidity of capital as a means of crisis-shifting capitalism. Harvey went on the conceptualization of the developed countries, the question of how to find money in developing countries such as Turkey defines the purpose of the study. The fact that the crises based on capital accumulation transforms capital into investment provides the continuity of capital crises in order to provide a shift at the same time paves the way for a new accumulation. In this context, the relationship between urban transformation project and capital cycle and accumulation in Gaziantep Nuri Pazarbaşı District is discussed.

The method of the research; In the area where the urban transformation project is implemented, the capital mobility of the local government before, during and after the project implementation has been analyzed (taking into account the investments and works of Şahinbey Municipality implementing the projects). These analyzes are based on the movement of capital between cycles in Gaziantep, Turkey's leading cities in terms of capital flows is intended to measure the results.

In order to measure the social reflection of the urban transformation project, that is, the urban structure, environmental production was applied to the people living in the area where the project was implemented. In-depth interviews were conducted within the scope of qualitative research method in order to reveal the relevance of events and phenomena. In these interviews, semi-structured questionnaires were prepared and a sample group was selected in three scales. The sample group which is directly affected by urban transformation - those whose houses are destroyed by urban transformation, those who are indirectly affected, ie who live in Nuri Pazarbaşı Neighborhood and do not fall under the scope of urban transformation - are the sample group.

Based on the findings, it was seen that the mentioned capital cycles of the urban transformation project in Gaziantep Nuri Pazarbaşı District were realized in different dimensions. It has been found that capital, which is the essence of capital cycles, is transformed into investment and that capital creates new capitals by means of borrowing and fulfills the accumulation law. The capital mobility, which is effective in the production of the urban structure environment, displaced people with the urban transformation and accordingly attracted the middle class people to the produced area. It is revealed that the displacement of the displaced persons in the area where urban transformation takes place and the fact that the displaced persons are from the lower class and that the displaced persons are from the middle class have produced not only the urban structure with the environment but also a new form of society. On the other hand, it is observed that after the urban transformation, gentrification has been realized both in the urban space and in the social area. As a result, since the beginning of the 1980s the neo-liberal formulations seen in Turkey is in an important position in the construction of urban areas. One of these formulations was that capital chose the city as a free space. The realization of the impact of capital on the transformation of the city and society to a large extent through urban transformation projects made it necessary to re-discuss this issue in the context of politics, sociology and geography

Keywords: *Urban Transformation, Neo-liberalism, Capital Cycle, Gaziantep*

Giriş

'Kentleşme süreci 1950'lerden itibaren tarımın modernleşmesi, ekonominin daha fazla liberalleşmesi, sanayileşme, eğitimin yaygınlaşması ve hızlı nüfus artışı sonucu ivme kazanmıştır' (Kılınç ve Bezci, 2011). Kentleşme süreci gerek fiziksel gelişim gerek nüfus yoğunluğunda ki değişim olarak ele alındığında mekân ve nüfus artışı tanımlamada belirli rol oynamıştır. Türkiye'de kentleşmenin yoğun olarak ikinci dünya savaşı sonrası sürece denk geldiği bilinmektedir. Türkiye'de kentleşmenin ikinci dünya savaşından sonraki dönemlerde hızla artmasını birkaç belli başlı sebeple açıklanmıştır. Kırsal alanda çekilen yoksulluğun bir kurtuluş kapısı olarak kenti seçmesi, bu yoksulluğun çeşitli nedenleri olmakla birlikte ön plana çıkan, henüz otuz yıllık cumhuriyetin sanaysiz kentleri (üretim olmaması ya da yeterli olmaması), geleneksel yöntemlerle yapılan tarım ve ülkenin içinde bulunduğu ekonomik problemler olmuştur. Artan nüfus, buna bağlı olarak küçülen tarım arazileri (miras yoluyla) ve makineleşmenin kol gücünün yerini almasıyla kentte yönelimi artırmıştır. Kentin diğer sosyo-ekonomik çekiciliği de bu eğilimde önemli etken olmuştur.

Kentleşme olgusal raylara oturtulduğunda 'mekânsal olarak temellenen toplumsal bir süreç olarak' (Harvey, 2015, s. 413) karşımıza çıkmaktadır. Fakat kentleşmenin bir sonuç olduğu da düşünülebilir; sanayi, teknoloji ve tarım faktörünün birbirleri ile olan ilişkilerinin dönüşümü ile oluşan bir sürecin sonu kentleşmeyi doğurur yargısı da öne sürülmüştür (Erkan, 2004, s. 24). Bu durumda kentleşme süreç olmakla birlikte aynı zamanda bir sonuç olmuştur. Sonuçtur çünkü gerçekleşmesi için belli şartların yerine gelmesi gerekmiştir, süreçtir bir sürekliliğe sahip olmuştur. Kentleşme, toplumun bütün eğilim ve uğraşları, birbiriyle gelişen hayati ilişkileri, bu ilişkilere yerel yönetimlerin ve hükümetlerin etkileri gibi karmaşık bir ağın kümelenildiği, mesken tuttuğu bir alanın dönüşümü olmuştur. Bu geniş yorumlamanın geçerliliği Türkiye'de de geçerli olmuştur.

Türkiye kentleri gelişim sürecinde sanayi ve tarım ikileminde derin sancılarla boğuşmuştur. Sanayi kenti olacak potansiyeli barındırmamış aynı zamanda tarımsal gelişmeyi de gerçekleştirememiştir. Bu yüzden kentin gelişiminde 'yetersiz ve geç sanayileşme süreci ve zayıf kamu kurumları' (Kılınç ve Bezci, 2011) etkili olmuştur. Kentleşme fitilini

yakıldığı dönemden sonraki süreçlerde kentin hızlı büyümesi ve düzensiz hale gelmesi bu zayıf kurumların temellendirdiği zeminin kayganlığından ve sağlam olmayan yapısından kaynaklanmıştır. Düzensiz kentleşme ile değişen toplum yapısı bir araya gelince kentleşmemiş bir kent ve kentlileşmemiş bir toplum ortaya çıkmıştır. (Karakaş, 2001, s. 127-131) (Kıray, 1998, s. 20-26)

Türkiye’de kentleşme, Tekeli’nin uzunca üzerine durduğu ve açıkladığı Chicago ekolünün yaklaşımıyla açıklanmaya çalışılmıştır (Tekeli, 2014, s. 26-30). Bu ekolün değindiği kentleşmenin oluşum yapısında ki gereklilikler, yoğunlaşmış nüfus, tarım dışı üretim ya da faaliyetler ve kent değerlerinin içselleştirilmesi olmuştur. Türkiye’deki kentsel gelişimin kent değerlerinin benimsenmesi ve bunun kentsel alanda uygulanmasıyla ilgili görüş ile açıklanmıştır. (Arslan, 2014)

Kentleşmenin evreleri incelendiğinde, yapılan çalışmaların mutabık kaldığı dönemler; 1923-50 dönemi, imparatorluktan cumhuriyete evrilen ülkenin kente bakışının uluslaşması yani imparatorluk ve ulus devleti arasındaki kent bocalamalarının yaşandığı dönem Türkiye’de kentleşmenin ilk nüvelerini verdiği dönem olmuştur. 1950-80 dönemi, kırdan var olan emek gücünün kent toprağına uğraması ve uyum sancılarının hissedilmesi, kentleşmenin mevzuat dahilinde geliştirilmesinin önünü açan ikinci dönem olmuştur. 1980 sonrası ilk iki dönemin düzensizlikleri çözülmeye çalışılıp neo-liberal politikalar ile sermaye faktörünün kent içinde güçlenmesi olarak ele alınan üçüncü dönem kapsamaktadır (Şengül, 2009, s. 102-148). Fakat Arslan, 1980 sonrası 2000 yılına kadar alıp sonraki dönemi ayrı bir başlık altında ele almıştır. ‘kentin sermayeleşmesi ve yoksulların görünmez kılınması.’ (Arslan, 2014, s. 5) olarak belirtmiştir. Genel olarak ele aldığımızda bu bakışların gecekondudan bağımsız olmadığı, Türkiye’de gecekondunun kent eğilim ve parametrelerinde önemli bir rol aldığı görülmektedir. 1950 sonrası dönem itibariyle geliştirilen açıklamalar aynı zamanda gecekondunun üzerinde uygulanan politika ve yaklaşımları da kendi içinde barındırmıştır. Dört evre halinde kendini var eden kentin, nereye doğru eğilim göstereceği muamma olmakla birlikte küreselleşmenin¹ de etkisiyle ayrılaşan kentlerin bundan sonra birbirini taklit ederek sürekli bir döngü içerisine girdiği görülmektedir.

¹ Küreselleşme, mal ve hizmetlerin, üretim araçlarının, teknolojinin ve finans kaynaklarının serbestçe dolaşabildiği ve piyasaların giderek bütünleştiği bir süreçtir. (Tümtaş ve Ergun, 2016) (Şenses, 2004)

Kentlerin zamanın ruhuna ayak uydurma girişimlerinin maliyetleri olmuştur. Ülkemizde geliştirilen kent politikaları ve uygulamaları bazı dönemlerde krizlere ve toplumsal yaralara sebep olmuştur. Örneğin 1980 sonrası gerçekleştirilen gecekonduların ıslahı sırasında yaşanan olaylar, kentsel planlama ile birlikte çarpık kentleşme ve çöküntü bölgelerinin temizliği esnasında uygulanan kentsel dönüşüm projeleri sonucunda yaşanan yerinden edilmeler (Aslan, 2016) mekânsal dönüşümün toplumsal etkileri olarak ele alınmıştır. Bu uygulamalar esnasında rantın gelir dağıtımını etkilemesi ve en nihayetinde yakın dönemde kentin yeniden üretimi esnasında soylulaştırma projelerinin sebep olduğu mekânsal ayrışmalar da mekan-toplum bağlamında çelişkilerin ortaya çıktığını göstermektedir.

Aynı Caddeden İki Kere Geçilmez: Kentsel Dönüşüm

Cumhuriyet tarihinin üçüncü çeyreğinin son yıllarında toplumsal hafızamıza eklenen kentsel dönüşüm kavramı dünya literatüründe son iki yüzyılda ortaya çıkmıştır. Özellikle sanayi atılımları sonrası İngiltere ve Fransa kentlerinin kırdan aldıkları göçlerle oluşan çarpık kentleşmelerine ve konut yetersizliğini gidermek için bir çare olarak kentsel dönüşüm (urban transformation) ve kentsel yenileme (urban renewal) projelerinin ele alındığı görülmektedir. İlk çıkış noktası salt fiziksel dönüşümlere olması bakımından kentin içinde yaşayanlar için değil de kent çehresi üzerinde ki etkileri ve değişimi ele alınmıştır. Kentsel dönüşüm genel anlamıyla kentin çöküntü alanlarının temizlenmesi (yeniden inşa), çarpık olarak gelişen kenti bir plan dâhilinde yeniden inşa veya sağlıklaştırma yoluyla düzenlenmesi ve bu inşa süreçlerinin kısımlar şeklinde gerçekleştirmesi planlanan/uygulanan projelerin tümüdür. Türkiye’de ise gecekonduların dönüştürülmesini, kent içerisinde tarihi anlam barındıran fakat ihmal edilen yapıların yeniden kültüre kazandırılmasını sağlamak bunun yanında inşaat sektöründe etkili olan orta sınıfın politikalar üzerindeki etkisini artırıp yani sermayedarların bu projelere dâhil olup ekonomide inşaata dayalı bir ivmenin gerçekleşmesini sağlayan projeler olmuştur (Keleş, 2014, s. 397-401). Yine aynı dönemlerde Türkiye’de hız kazanan neo-liberal eğilimin kent mekânlarına kentsel dönüşüm projesi olarak yansımıştır. (Bahçeci, 2017)

Kentsel dönüşüm projeleri uygulanırken ülkelerin ekonomik gelişmişliğine, bulunduğu coğrafyaya veya mevcut mekânın durumuna göre farklı yöntemlerle ele alınmaktadır. Kentsel dönüşümün bu yöntemleri;

- Yenileme (renewal): Dönüşümün mümkün olmadığı ya da dönüşüm maliyetinin, yeniden inşa etme maliyetinden daha az olduğu durumlarda, insan ve kent yaşamına uygun imarlar politikaları göz önünde bulundurularak yapıların tümü veya yenileme en muhtaç alanların yeniden inşa edilmesidir. (Keleş, 1998)
- Kalitenin Yükseltilmesi (upgrade): Genel itibariyle fiziksel çevrenin özne haline geldiği bu uygulama şekli, söz konusu uygulamaya konu olan yerdeki bireylerin sosyo-kültürel ve ekonomik değerlerine karışılmadan çevrede yapılan bir iyileştirme faaliyetidir. (Ertaş, 2011)
- Temizleme (clearance): Ekonomik anlamda kent sakinlerinin daha altında olan grupların yaşadığı alanların sağlıklı koşullarının giderilmesidir. (Keleş, 1998)
- Sağıklaştırma: Kentin gelişimine ayak uyduramamış, fiziki anlamda çöküntü bölgesi olmuş ya da olacak alanların tekrar kentte kazandırılması olarak görebiliriz.
- Koruma: Kentin kültürel kodlarını içinde barındıran alanların sağıklaştırılması, tarihi dokuyu gelişen kentle bütünleştirmek ve kullanım ömrünü artırmak faaliyetleri olarak ele alınabilir. (Akalin, 2016)
- Düzenleme: Kentin çarpık ve gelişmiş güzel yapısını değiştirerek planlamaya uygun hale getirmek, uygulanacak planın geleceğe dönük bir temel oluşturulma faaliyeti olarak görülebilir. (Keleş, 1998) (Akalin, 2016)
- Yeniden geliştirme: Konut bazlı olarak değil de bölgesel bazda alanın iyileştirilmesi ve işlevlendirme hali. (Tekeli, 2014) (Aktaş Polat, 2015)
- Yeniden canlandırma: Söz ettiğimiz koruma faaliyetinin sonucunda kazandırılan alanın canlanmasını sağlamak.
- Yeniden üretim: Koruyucu önlemler ve iyileştirmenin yapılmadığı alanların yıkılıp yeniden yapılması işlevidir. (Akalin, 2016)

olarak ele alınmıştır. Kentsel dönüşüm araçları, şehri sürdürülebilir olarak kullanılmasını sağladığı için yöntem yaklaşımı önemli olmaktadır. Bu uygulamalar yapılırken belli bir plan dahilinde ve gelecek kaygısı güdülerek yaşanabilir alanların üretimi göz önünde bulundurulmuştur. Elbette bu uygulamalar yeni inşaat alanlarının açılması anlamına

gelmektedir. 'Yeni inşaatlar yüzlerce binanın yıkımına yol açtı, binlerce insanı evlerinden etti, yüzyıllardır varlığını sürdürmüş mahalleleri tümüyle yok etti ama şehrin tümünü ilk defa tüm sakinlerine açtı.' (Berman, 1994, s. 206-207). Bu noktada Berman'ın söz ettiği yıkım acımasız değildir bir tarafıyla kentin yaşam ömrünün uzatılması ve gelişen teknoloji ile şehrin yaşamı için pratik bir hal almasını sağlamıştır. Hatta bu yıkım Harvey'in (1996) eserinde geçen 'yaratıcı yıkım' kavramıyla ilintilenebilir. Harvey modernizm ve postmodernizm karşılaştırmasında kullandığı kavramın kent tezahürü olarak yeni kent inşasına yorumlanmıştır. Bu yıkıcılık aynı zamanda bir var etme eyleminin başlangıcı, hem şekilsel hem işlevsel anlamda bir yeniden üretime de işaret etmiştir.

Kentsel dönüşümün yaklaşımlarına genel olarak bakıldığında; kentsel dönüşümün ortaya çıktığı zemin ihtiyaç kökenli, konut sorununu çözmek için bir uygulama gereksinimi olarak çıkmıştır. Sonraki süreçlerde kentlerin küresel yarışa dâhil olmasıyla beraber ihtiyaç temelinden çıkıp yarışta var olmak için kendini yenilemesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Kentsel dönüşümün bu evrimi kentsel krizin toplumsal kırılmalara, yerinden edilmelere doğru bir ivme gerçekleştirdiği görölmektedir.

3. Nuri Pazarbaşı Mahallesi ve Kentsel Dönüşüm Deneyimi

Gaziantep Şahinbey İlçesi özelinde 2009'un sonlarında başlayan kentsel dönüşüm projelerinin toplumsal kırılmaların en sert biçimde yaşandığı Nuri Pazarbaşı Mahallesiindeki Çamlıca Konutları(etaplar), David Harvey'in Sermaye çevrimleri olarak nitelendirdiği ve yapı çevre oluşumunu tetikleyen kentsel alanın inşasında mekan-toplum kırılğanlığını en net biçimde ortaya koyduğu alanlardan birisidir. Gaziantep gibi ticaret ve sanayi kentlerinde çevre illerden aldığı göçler ile çarpık kentleşmenin ortaya çıktığı alanlarda kentsel dönüşüm projeleri en etkili yöntem olarak görölmektedir (Gürbüz, 2013). Kentsel dönüşümün yapılacağı alanlarda eksik kalan sosyolojik ihtiyaç analizleri beraberinde yerinden edilme sürecini başlatmaktadır. Öte yandan kentsel alanın kentsel dönüşüm adı altına ranta kurban edilmesi çevre alanları da etkilemektedir. Kentsel dönüşümün uygulandığı mahallede yapılan derinlemesine mülakatlar ile teorideki kentsel dönüşüm projelerinin pratikteki karşılığı üzerinde durulmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda kentsel

dönüşüm öncesi, uygulanış anı ve sonrası aşağıdaki görseller ile gösterilmektedir.



Resim 1. Nuri Pazarbaşı Mahallesi kentsel dönüşümden önce(2006)

Eski bir mahalle olan Nuri Pazarbaşı Mahallesi, kente hâkim bir tepede kurulmuştur,yaklaşık 10 bin nüfusa sahiptir ve kentin birçok noktasına ulaşımı kolaydır. Eski birmahalle olmasına rağmen, boş kalan arsaların üzerine ve eski bazı eski evler yıkılarak yeni binalar yapılmıştır. Mahalle son seçimlerde en çok AKP'ye(2012 yerel seçimleri) oyu verilmesine rağmen, her partiye oy çıkmıştır(ayrıntılı bilgi için YSK seçim sonuçlarına bakılabilir). Mahalle sakinleri genelde esnaf ve çiftçilerden oluşmakta evlerini uzun vadede kendi emekleri ile yavaş yavaş yapan kişilerdir. Bir kısmı evin kira gelirleri ve kendi dükkânlarında esnaflık yaparak geçinmektedirler. Mahallelerinde esnaflık yaparak geçinen ve mülkiyet sahipleri için mülkiyetleri onların her şeyidir. (Gürbüz, 2013, s. 32)

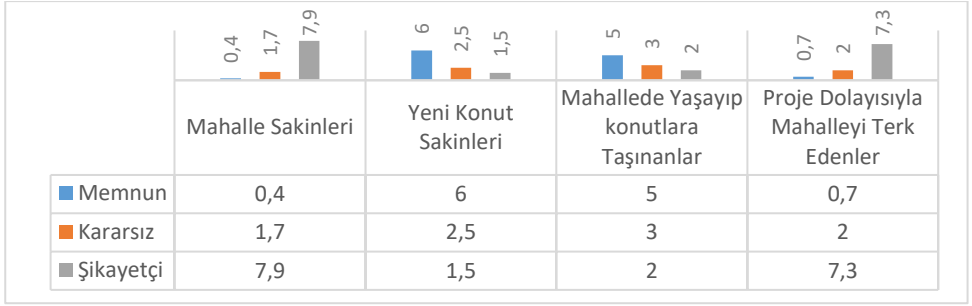
Nuri Pazarbaşı Mahallesinde kentsel dönüşüm öncesi genel durum Gürbüz'ün belirttiği gibi olmuştur. Kentsel dönüşüm söylentileri ile birlikte mahallede toplumsal huzursuzluk hali ortaya çıkmıştır. Görüşmecilerin hem fikir olduğu birkaç konudan birisi mahalle içerisinde başlayan bu durum olmuştur. Bu durum mahalleye ilk iş makinelerinin girmesiyle devam etmiştir. Kentsel dönüşümün kapsadığı alanda konutu olanların yanı sıra mahalledeki tüm insanlar etkilenmiştir. Henüz kentsel dönüşüm uygulaması bitmeden mahalledeki kiralar artmış, kentsel

dönüşümü destekleyenler ve karşı çıkanlar olarak mahalleli ikiye bölünmüştür. Kentsel dönüşüm devam ederken yine bu alanda ortaya çıkan rant ile birlikte mahalle dışında insanların buralara gelip henüz yapım aşamasında olan konut, dükkan ve depolara yatırım yapıldığı görülmektedir. Mahallede yaşayanların en çok dile getirdikleri şikâyetlerden biri de, mahalleliye pozitif ayrımcılık yapılmadan dışardan gelenlere satılan bu gayrimenkuller olmuştur.



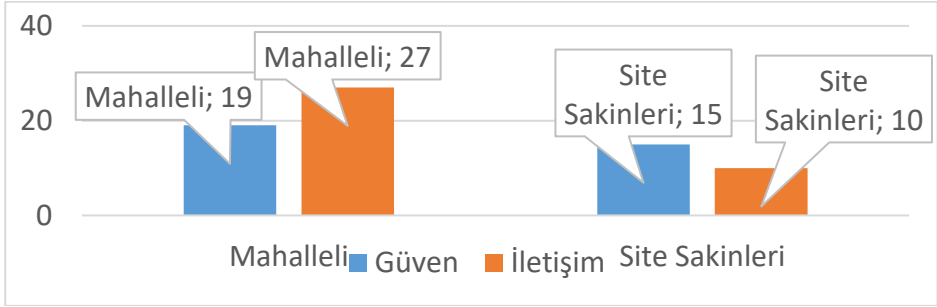
Resim 2. Nuri Pazarbaşı Mahallesi Kentsel dönüşüm uygulama esnasında(2009)

Kentsel dönüşüm projesi yerel yönetim tarafından kabul edildikten sonra mahalleli ile proje uygulayıcıları arasında başlayan pazarlık görüşmeleri ilk etapta sonuçsuz kalmıştır. Yerel yönetimin sosyolojik ihtiyaç analizine dayalı bir çalışma yapmaması ve '6306 afet Riski Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun'a dayanıp toplumsal yapıyı gözetmeden giriştiği uygulama toplumsal kırılmalara sebep olmuştur. Bunun ilk etkisi proje sonrası evleri yıkılıp yeni konutlara taşınan fakat barınamayıp yerinden edilen vatandaşlarda kendini göstermiştir. İkinci etki mahalle dışından gelip yapılan konutlara yerleşenler ile mahalleli arasındaki toplumsal uyuşmazlık olmuştur. Yine bu mekânsal dönüşümün komşuluk ilişkilerine verdiği zararlarda mahalle kültürünü törpülemiş ve güvensizlik ortamı oluşturmuştur.



Grafik 1. kentsel dönüşüm uygulamasından memnuniyet

Kentsel dönüşüm projesiyle yapılan konutlarda yaşayanlar ile mahalleli arasında ki güven;



Grafik 2. Kentsel dönüşüm sonrası yapılan konutlarda yaşayanlar ile mahalleli arasındaki uyum



Resim 3. Nuri Pazarbaşı Mahallesi kentsel dönüşüm sonrası(2016) (Kaynak: Google Earth Pro)

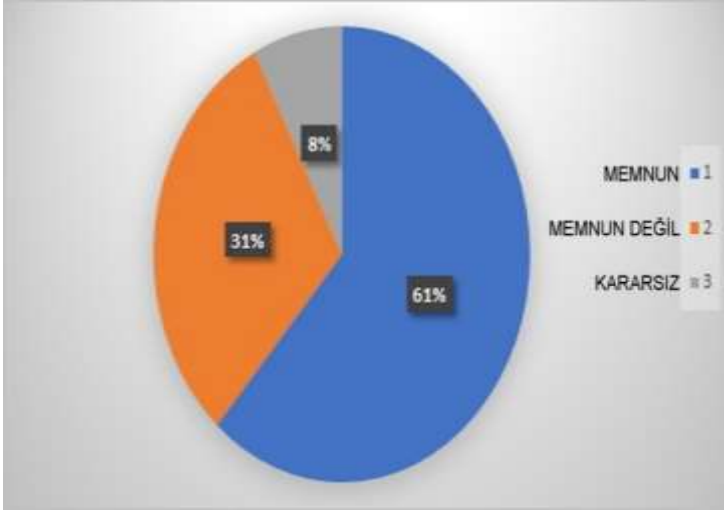
Kentsel Dönüşüm Analizinde Toplumsal Memnuniyet

İnsanlar, yaşamları boyunca, kendilerini rahat hissettikleri, mutlu oldukları, güvende hissettikleri mekânlarda bulunmak isterler. Modernleşme ile beraber gelen yaşam koşullarındaki iyileşme, insanların barındıkları konutlarda da bir dönüşümü zorunlu kılmıştır. Ülkemizde 1960 yılları ile birlikte kentlere yönelik gerçekleşen yoğun göç, konut ihtiyacı sorununu meydana getirmiş ve insanlar kendi yöntemleriyle bu soruna çözüm bulma yoluna giderek gecekondulaşma² sürecini başlatmıştır. Gecekondulaşma, insanların barınma ihtiyacına cevap vermiş olsa da bazı fiziksel ihtiyaçları yeteri kadar karşılayamamaktadır. Bu fiziksel ihtiyaçları açacak olursak karşımıza, yetersiz yaşam alanı, ısınma sorunu, alt yapı eksiklikleri, temizlik ve güvenlik gibi sorunlar olarak çıkacaktır. Gecekondulaşmayla gelen yerleşim alanlarında fiziki koşulların yetersizliği karşısında sosyal ilişkilerin kuvvetli olduğu görülmüştür. Komşuluk ilişkileri, güven, akrabalık ilişkileri gecekondu sakinlerinin mahalleye aidiyetini, kolektif bilincini sağlamıştır.

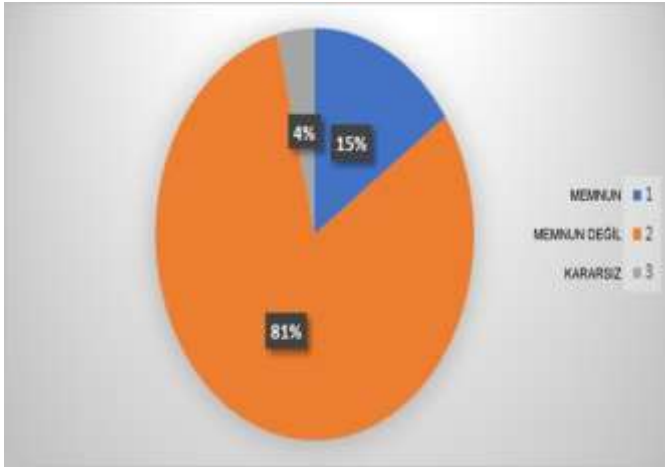
Çalışma kapsamında, Gaziantep ili Şahinbey ilçesinde bulunan ve kentsel dönüşüme maruz kalan Mahallede inşa edilen Çamlıca konutları üzerinden yaptığımız saha çalışmasında, site sakinlerinin gecekondu hayatı ve TOKİ konutlarındaki yaşam standartları arasındaki memnuniyet düzeyleri ölçülmeye çalışılmıştır. Yapılan mülakatlar sonucunda, insanların gecekondu yaşamına kıyasla fiziksel yaşam koşullarında bir iyileşme yaşadıkları ve kentsel dönüşümün bu yönünden yüksek oranda memnun kaldıkları gözlemlenmiştir. Diğer yandan, toplu konutlarda yaşayan insanların komşuluk ilişkileri, güvenlik, aidiyet duygusu gibi sosyal ilişkiler yönünden ise geçmişe bir özlem duydukları ve toplu konuttaki sosyal yaşamdan memnun olmadıkları gözlemlenmiştir. Aşağıda gösterilen Grafik 3'te görüleceği üzere, Çamlıca konutları sakinlerinin büyük çoğunluğu fiziksel şartların, yaşam

² Buradaki gecekondu kavramı, 775 sayılı Kanunda belirtildiği gibi; 'Bu kanunda sözü geçen (Gecekondu) deyimini ile imar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere bağlı kalınmaksızın, kendisine ait olmayan arazi veya arsalar üzerinde, sahibinin rızası alınmadan yapılan izinsiz yapılar kastedilmektedir.' anlamıyla değil oluşturduğu görüntü ile çarpıklığın ortaya çıktığı ve genel olarak ekonomik anlamda alt sınıftan insanların derme çatma yaptıkları konutları temsil etmektedir. Çünkü Nuri Pazarbaşı mahallesindeki konutların çoğu ruhsatlardır. Tam anlamıyla bir gecekondu oluşumu yoktur.

koşullarının iyileşmesinden dolayı kentsel dönüşümden memnundur. Grafik 4'te verilen değerler, konut sakinlerinin, sosyal ilişkiler açısından geçeköndü hayatına duydukları özlemi belirtmekte ve kentsel dönüşümden duyulan memnuniyetsizliği ifade etmektedir. Ayrıca memnuniyetsizliğin diğör bir kaynağı olarak da, ekonomik yönden aşırı borç altına girmek, eski evlerinin değerinin altında alınması gibi maddi yönden duyulan rahatsızlıklar da gözlemlenmiştir.



Grafik 3. Değişen fiziksel şartlar açısından memnuniyet analizi



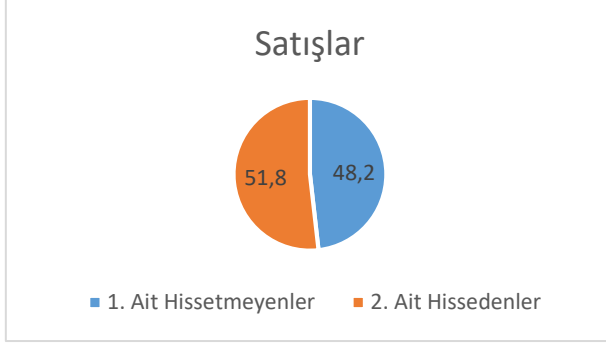
Grafik 4. Sosyal ilişkiler açısından memnuniyet analiz

Kentsel Dönüşüm Sonucunda Mekân-Birey İlişkisi

İnsan tarihsel olarak üzerinde yaşadığı coğrafyaya, mekâna kendini ait hissetmeye çalışmıştır. Bu mekânlardan biri de insanların özellikle göçebe hayattan yerleşik hayata geçişte belli sembolik değerlerin etrafında doğal yollarla kurdukları mahallelerdir. Şehirlerin kurulmasında önemli bir konuma sahip olan mahalleler, genellikle aynı dine mensup veya aynı etnik kökene sahip insanların bir araya gelip oluşturduğu mekânlardır. Geleneksel mahalle olarak nitelendirilen bu alanlar, genellikle toplumsal ilişkilerin geçtiği bir yapı özelliği taşıyan, ailelerin oturdukları evlerden oluşan, fiziksel bir birim olmanın yanında, toplumsal yapı özelliği taşıyan mekânlardır. Geleneksel mahallelerde, tüm insanların birbirini tanuması, birbirlerine karşı sorumlu olması, birbirlerini gözlemlemesi o mahallelerde güvenlik ve huzurun oluşmasına ortam hazırlamıştır. Bu güvenlik ve huzur ortamı insanların kendini bu mekânlara ait hissettirmesini sağlamıştır

Aidiyet formu; bazen aile ve okul gibi bir kurum, bazen birey ya da grup bazen de dini ya da etnik kimlik gibi kolektif bir yapı ya da köklülük gereksinimi bağlamında bir alan veya mekândır. Bir diğer anlatımla; bireyin bir kişiye, kuruma, gruba, topluma, kültüre, kimliğe veya bir alan veya bir mekâna aidiyetinden söz edilebilir (Duru, 2015, s. 38). İşte bahsettiğimiz üzere bu mekânlardan biri de geleneksel mahallerdir. Ancak sanayi inkılabı ve modernleşme ile birlikte artan göç dalgalarından dolayı geleneksel mahalleler dönüşüme uğramış ve eski yapısını kaybetmeye yüz tutmuştur. Özellikle ülkemizde son yıllarda yapılan kentsel dönüşüm projeleriyle geleneksel mahalleler yerini apartmanlaşmaya bırakmıştır.

Gaziantep Nuri Pazarbaşı mahallesinde yapılan kentsel dönüşüm projesiyle oluşturulan Çamlıca konutlarında yaptığımız araştırmada insanların kendini bu apartmanlara ait hissetme durumu aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

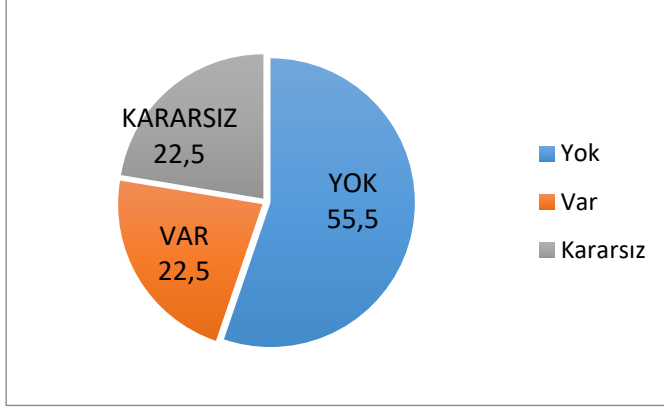


Grafik 5. Mahallelinin Yeni Mekân Yaklaşımı

Görüldüğü üzere kentsel dönüşüm projesinden sonra Çamlıca konutlarına yerleşen insanların yarısından fazlası kendisini apartman yaşamına ait hissettiğini belirtmiştir. Biz insanların kendisini daha çok geleneksel mahalleye ait hissedeceğini varsayarak gittiğimiz araştırmada çıkan bu oran bizim varsayımımızı çürütmüştür. Aidiyetlik durumunu anlamak için sorduğumuz sorularda çıkan sonuçta insanların yüzde 48,2 i kendini bu apartmanlara ait hissetmezken, yüzde 51,8 i apartman hayatından memnun olduklarını ve kendilerini bu hayata ait hissettiklerini verdikleri cevaplarda belirtmişlerdir. Her ne kadar yaptığımız araştırmada insanların çoğu apartman hayatından memnun olsa da azımsanmayacak bir kesimde apartman hayatından memnun olmadıklarını ve kendilerini buraya ait hissetmediklerini belirtmeye çalışmışlardır,

Mekân, uzamın bir parçası olarak nasıl uzayda bir yer kaplıyorsa, "mekân düşüncesi" de zihinde bir yer kaplar. Kendine açtığı bu yerde; geçmişe veya yaşanan zamana bağlı olarak hatırlanan anılar, arzular, kişiler, durum ve olaylarla şekillenir. İnsan sahip oldukları üzerinde otorite kurmak ister. Bu kontrol hakkını elbette ki yaşadığı yegâne yer olan mekânına yansıtmak ister. İster istemez değiştirdiği mekâna karşı özlem duyması yadsınamaz bir gerçektir. Bir zamanlar sahip olduklarıyla, artık kendine yabancı gelen eşyalar arasında bir köprü kuramayışı, onun geçmişe özlem duymasına sebep olur. Peki, bu durum Çamlıca konutlarında da böyle midir? İnsanlar geldikleri mahalleye özlem duyuyor mu? Aidiyetlik durumundan sonra sorduğumuz diğer sorulardan biri de insanların buraya geldikleri mahalleye özlem duyup

duymadıkları sorusuydu. Bu sorulardan çıkan sonuç ise Şu Şekilde olmuştur.



Grafik 6. Kentsel Dönüşüm Sonucu Mekânsal Aidiyet

Evet, insanlar geçmişe özlem duyar fakat Çamlıca konutlarında yaptığımız görüşmelerden sonra bir kez daha yanılığya uğradık. İnsanların yüzde 55,5'i geçmişe yani geldikleri mahalleye özlem duymadıklarını belirtmişlerdir. Yaptığımız görüşmelerde bunun en büyük sebebinin eski mahallede insanların soba ile ısınması ve çocuklarının ayrı bir odasının olmaması nedeniyle geçmişe özlem duymadıklarını belirtmişlerdir. Apartmanlarda tüm odaların ısınması ve çocukların ayrı bir odası olması onları yeni taŐındıkları bu mekâna ısınmalarına neden olmuştur. Yüzde 22,5 oranla geçmişe özlem duyan insanların, yeni taŐındıkları apartmanlarda bulamadıkları Şeyler; güven ve huzur ortamı, samimi ve sıcak ortamın olmaması, yeni komŐularını pek tanımamaları ile birlikte sadece bir kaç komşu tanımları ve böylelikle eski komŐularına duydukları özlem, kahvehane vb. mekânların buralarda olmaması gibi nedenler ön plana çıkmıştır.

Sonuç Yerine

Mekânsal dönüşüm dünyanın her yerinde toplumsal dönüşümde etkili olmuştur. Ülkelerin ekonomik geliŐimlerine bağlı olarak değişiklik göstermiştir. Araştırmaya konu olan mahallede de toplumsal değişim yaşandığı görülmektedir. Kentsel dönüşüm memnuniyet analizinde yapılan değerlendirmede de görüldüğü gibi fiziksel değişimde olumlu

yansımalar gözlemlenmektedir. Bu durumun sebebi araştırmaya dâhil olan görüşmecilerin daha önce yaşadığı mekânlarda karşılaştıkları sorunların varlığıyla ilişkilidir. Isınmak için sobanın yakılması, sıcak su için yine farklı yöntemlerin uygulanması kısacası konutun kalitesiyle ilgili olmuştur. Fakat yeni konutlar 'modern' diye tabir edilen kullanışlı ve 'temiz' bir profil olarak karşılanmıştır.

Yerinden edilenler kentsel dönüşüme karşı olmuş ve tüm değerlerin ortadan kaldırıldığını iddia etmişlerdir. Bu durumu iki farklı sebebe bağlanılabilmektedir; birincisi kentsel dönüşüm esnasında istediklerini alamamıştır (kat mülkiyet yasasına dayanarak eski mülklerinde var olan daire sayısı ve metre kare karşılığını). İkincisi, kentsel dönüşümde karar alıcı mekanizma olan yere yönetimin topluma dayalı bir kentsel dönüşüm gerçekleştirememiştir ve mağduriyetler ortaya çıkmıştır.

Öte yandan sermaye çevrimleri yasasının kent karşılığı olan yapılı çevrenin inşası, üretirken birikmektedir. Nuri Pazarbaşı Mahallesi'nde uygulanan kentsel dönüşüm sonucu yerel yönetimin inşa edilen konut ve dükkânları satmak amacıyla yine aynı bölgede açtığı satış bürosu, sadece Nuri Pazarbaşı Mahallesi'nde inşa edilen konutları değil aynı zamanda kentin farklı bölgelerinde uygulanan kentsel dönüşüm projelerini de pazarlamaktadır. Bu yolla sermayenin kent içerisinde sürekli bir hareket kazanması sağlanmış ve aynı zamanda kent dışına sermaye aktarımının önüne geçilmiştir. Nuri Pazarbaşı Mahallesi'nde yapılan kentsel dönüşüm projesine eş zamanlı olarak kentin farklı bölgelerinde yürütülen çalışmalara hem sermaye hem de nüfus hareketliliği sağlanmıştır. Yani Nuri Pazarbaşı Mahallesi'nde inşa edilen konutların satışından elde edilen artı sermaye, kent içerisinde başka bir bölgede yapılı çevrenin inşasında kullanılmıştır. Aynı zamanda kentsel dönüşüm sonucu evleri yıkılan bireyler yerlerinden edilirken kent çeperlerinde inşa edilen toplu konutlara yönlendirmeler olmuştur. Bu bağlamda kent çeperinde inşa edilen konutların satışı da gerçekleşmektedir.

Yerel yönetimin sermaye ile olan ilişkisi toplum yararından önce belediyenin kâr gelirine göre şekillenmektedir. Yerel yönetimin yürüttüğü kentsel dönüşüm faaliyetlerinde anlaşmalı olduğu inşaat şirketleri ve diğer ortakların oluşturduğu sermaye, kentin inşasında önemli bir rol oynamaktadır. İnşaat şirketleri kentsel dönüşüm projesinin malzeme ve iş gücü teminini yaparken yerel yönetim kamulaştırma yoluyla elde ettiği alanı kentsel dönüşüm alanı olarak belirlemektedir. Bu karar belediye meclis kararları ile alınıp uygulamaya konulmaktadır. Mahallede yapılan

görüşmeler neticesinde, inşaat şirketlerinin herhangi bir kademesinde olan kişilerin belediye meclis üyesi olarak da görev yaptıkları bilinmektedir(iddia edilmektedir). Bu durum yerel yönetimin aldığı kararların salt kent geliştirme faaliyeti olarak değil de rant oluşumunun önünü açtığı sonucu doğurmaktadır. Çünkü karar alma mekanizması aynı zamanda özel sektör içerisinde ticari faaliyet yürütmektedir.

Kaynakça

- Akalın, M. (2016). Kentsel dönüşümün karanlık yüzü:Soylulaştırma,yerinden edilme ve dışlanma. *Bartın Üniversitesi İBBF dergisi*, 7(14), 288-320.
- Aktaş Polat, Y. (2015). Türkiye'de kentsel dönüşüme bütüncül bir bakış: Elazığ örneği. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 185-201.
- Arslan, H. (2014). Türkiye'nin kentleşme sürecinde konut politikalarının evrimi. *Akademik Bakış Dergisi*, 1-22.
- Aslan, Ş. (2016). *1 Mayıs Mahallesi*. İstanbul: İletişim.
- Bahçeci, H. (2017). Neoliberalizmin Kentsel mekandaki tezahürü olarak kentsel dönüşüm. *JIMEP*, 36-47.
- Berman, M. (1994). *Katı olan herşey buharlaşıyor*. (Ü. Altuğ, ve B. Peker, Çev.) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Duru, E. (2015). Genel aidiyet ölçeğinin psikometrik özellikleri:Geçerlilik ve güvenilirlik çalışması. *Türk Psikolojik Danışma ve Rehberlik Dergisi*, 37-47.
- Erkan, R. (2004). *Kentleşme ve sosyal değişim*. Ankara: Bilimadamı Yayınları.
- Ertaş, M. (2011). Kentsel dönüşüm çalışmalarında sosyal boyutun incelenmesi, Ankara ve Londra örnekleri. *Selçuk Üniversitesi Teknik Bilimler Meslek Yüksek Okulu Online Dergi*, 1-10.
- Gürbüz, H. (2013). Türkiye'de otoktaritik motifli neo-liberal zihniyet algısının şehirleri yeniden biçimlendirishi: Gaziantep Nuri Pazarbaşı mahallesi örneği. 4. *Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Sempozyumu/Neo-liberalizm Sonrası Mekansal Müdahale Biçimleri ve Yansımaları* (s. 23-38). Mersin: Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Ağı.
- Harvey, D. (1996). *Postmodernliğin durumu*. istanbul: metis yayınları.
- Harvey, D. (2015). *Sermayenin mekanları*. İstanbul: Sel.
- Karakaş, M. (2001). Tarihsel gelişim sürecinde kent: Kısıtlı tarihsellik anlayışı üzerine eleştirel bir yaklaşım. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3, 121-132.
- Keleş, R. (1998). *Kentbilim terimler sözlüğü*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Keleş, R. (2014). *100 soruda Türkiye'de kentleşme*. İstanbul: Cem.
- Kılınç, Z. A., ve Bezci, B. (2011). Kentleşme,gecekondu ve hemşerilik. *Dergipark Ullakbilim*, 324-344.
- Kıray, M. (1998). *Kentleşme yazıları*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

şengül, T. (2009). *Kentsel çelişki ve siyaset*. İstanbul: İmge Kitabevi.

Tekeli, İ. (2012). *Türkiye'de yaşamda ve yazında konutun öyküsü (1923-1980)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tekeli, İ. (2014). *Kent, kentli hakları, kentleşme ve kentsel dönüşüm*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.



Mapping the Urban Transformation in İstanbul: Gaziosmanpaşa and Eyüpsultan Districts

Can Orhan
Kadir Has University
canorhanh@gmail.com

G. Pelin Sarıoğlu-Erdoğdu
Doğuş University
perdogdu@dogus.edu.tr

Abstract

In this research, spatial changes were analysed through mapping technique. These changes were associated with implemented different types of urban transformation projects (based on individual plots and block). Due to form of urban growth, physical and demographic structures resembled each other, two contiguous neighbourhoods were selected as the research case: Yıldıztabya Neighbourhood which belongs to Gaziosmanpaşa district and Sakarya Neighbourhood belongs to Eyüpsultan District in İstanbul. It was observed the gentrification process in Yıldıztabya due to the urban transformation based on blocks; and observed the absence of social areas in Sakarya due to the urban transformation based on individual plots. Even though the neighbourhoods which belong to Gaziosmanpaşa district were determined as the risky areas which are under the disaster risks, the ones in Eyüpsultan district were not determined same. The comparison was made based on data of land values (TL/m²) of 2006, 2012 and 2019. These data were analysed via agglomerative hierarchical clustering and they were carried over into geographical information systems to produce the maps. Consequently, it was attracted to attention that, the ones where it was carried out transformation processes based on blocks, was gentrified and urban rent increased far more than the ones where the transformation processes was experienced based on plots.

Keywords: Urban transformation, Gentrification, Gaziosmanpaşa, Eyüpsultan, Mapping



İstanbul'daki Kentsel Dönüşümü Haritalamak: Gaziosmanpaşa ve Eyüpsultan İlçeleri

Can Orhan
Kadir Has Üniversitesi

G. Pelin Sarioğlu-Erdoğdu
Doğuş Üniversitesi

Öz

Bu araştırmada kentsel dönüşümden ötürü gerçekleşen mekânsal değişimler haritalama yoluyla incelenmiştir ve bu etkiler kentsel dönüşüm uygulama farklılıklarına dayandırılmıştır (parsel ve ada düzeyinde kentsel dönüşüm). Kentsel büyüme şekilleri, fiziksel ve demografik yapıları birbirine benzediği için İstanbul'da iki komşu mahalle olan Gaziosmanpaşa ilçesindeki Yıldıztabya ve Eyüpsultan ilçesindeki Sakarya mahalleleri incelenmiştir. Ada bazında dönüşüm uygulamaları devam eden Yıldıztabya mahallesinde soylulaştırma; parsel bazında dönüşüm uygulamaları devam eden Sakarya mahallesinde ise kentsel ve sosyal alan eksikliği gözlemlenmiştir. Ada bazında kentsel dönüşüm projeleri uygulanan Gaziosmanpaşa ilçesi mahalleleri, afet riski altında bulunan riskli alan olarak ilan edilse de Eyüpsultan ilçesi mahalleleri riskli alan olarak ilan edilmemiştir. Buradaki karşılaştırma 2006, 2012 ve 2019 yıllarının sokak bazında rayiç değerleri verilerinin analizi sonucu yapılmış olup sokak bazındaki değerler hiyerarşik yığımsal kümeleme (agglomerative hierarchical clustering analysis) yöntemi ile işlenmiş, ardından coğrafi bilgi sistemi üzerinden haritalama yapılmıştır. Sonuç olarak ada bazında kentsel dönüşüm yapılan yerlerde soylulaştırma faktörü göze çarpmış olup, mekânsal rant parsel bazında yapılan dönüşümlere göre çok fazla arttığı saptanmıştır

Anahtar Kelimeler: Kentsel dönüşüm, Soylulaştırma, Gaziosmanpaşa, Eyüpsultan, Haritalama

Giriş

The Law of Transformation of Areas Under the Disaster Risks / risky areas (*Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun*), the law no.6306, entered into force in 2012 right after the Van Earthquake in 2011, in order to strengthen and rehabilitate the building environment that are damaged by natural disasters, especially earthquake. Through the law no.6306, the urban transformation process in Turkey is comprised of large-scale lands, more persons and corporations than the previous transformation practices; incentive laws have been passed for the construction companies in terms of rent-seeking. In the following, some risky areas were determined and announced by the Ministry of Environment and Urbanisation in order to depicture the large-scale areas that are 'under the disaster risk'. At the end, two major types of transformation emerged in Turkey: Transformations based on individual plots (single building) (1) and blocks (consisting of several buildings) (2). The case study is based on a comparison between two neighbourhoods: Yıldıztabya Neighbourhood which belongs to Gaziosmanpaşa district and Sakarya Neighbourhood which belongs to Eyüpsultan district. The reason to compare these two neighbourhoods is that these are the contiguous districts in which the spatial and demographic features are the same due to the same historic development period and experience the urban transformation practices at the same time. However, the urban transformation processes are currently experienced differently; Transformation in Yıldıztabya Neighbourhood is based on blocks and the one in Sakarya Neighbourhood is based on individual plots. Since the transformation projects are implemented differently based on plots and blocks in these neighbourhoods, the effects of transformations in space inevitably result differently. While the transformation projects based on blocks generate gentrified spaces, the ones based on individual plots use the space in maximum in terms of development rights (*imar hakkı*) rather than to leave spaces for social and physical interactions of dwellers. In this paper, it is examined how the urban transformation leads to spatial differentiation which causes alteration of urban rent due to the different practices of urban transformations based on plots and blocks. While doing the research, changes of current land values of the Yıldıztabya Neighbourhood-Gaziosmanpaşa and Sakarya Neighbourhood-

Eyüpsultan and offered transformation project are analysed through geographic information systems (GIS).



Figure 1. Location of the case districts (Source: <https://www.google.com.tr/intl/tr/earth/>)

Urban Transformation And Neoliberal Policies İn Turkey

The city transforms itself throughout the periods. Urban space is always under pressure of alteration and transformation (Tekeli, 2003, p.272). As a matter of course, İstanbul is a city which in turn leads to transformation processes throughout the periods. In the case of İstanbul, as Ataöv and Osmay (2007) argue, transformation periods of Istanbul may be divided into three periods: 1950-1980, 1980-2000 and the 2000s. İstanbul which was modernized and capitalized in the last period of the Ottoman Empire, transformed into a city which was forgotten and decreased its population in the early period of new Republican era (Güvenç and Ünlü-Yücesoy, 2010). However, in the following years of World War II, the city based on its population and urban land started to developed once again. Consequently, urban land changed dramatically and the city became an overgrown industrialised city (*azman kent*) (Güvenç, 1993; Tekeli, 2013). Beginning from the 1950s, the first transformation practices of metropolitan cities in Turkey have been given in slums as the shelters which are called the *gecekondu* in Turkish. What the most important urban transformation practice of this period is to transform the empty urban fringes into gecekondu neighbourhoods (Ataöv and Osmay, 2007)

through distributing unused urban lands (Çavuşoğlu and Strutz, 2014). Since the state resources and housing policies were insufficient to provide dwellings for the incoming populations during the industrialisation period, migrants solved their housing problems through building their own *gecekondu*s informally on the public lands (Karpas, 1976). The clustered *gecekondu* neighbourhoods which take shape organically and expand urban morphology of İstanbul in the context of the *gecekondu*, arises from 1950s to 80s. The second period is 1980s to 2000s in which the metropolitan cities start to be influenced by outward-oriented liberal economy and globalisation. The growing of the licensed and unlicensed settlements is developed not only in the city centre but also out of the urban fringes. Also, quality of life and conditions of dwellings decreases (Ataöv and Osmay, 2007). Globalisation provides a new city and new residents with new social classes (Strutz and Çavuşoğlu, 2011) through its politic way which is neoliberalism. In this era after 2000, it is aimed informality, which brings the city into existence, to transform into formality in order to be controlled by the capitalist policies (Strutz et al, 2011).

Although informality generates irregularity in urban space, in some cases, toleration of existence of informality is given by the state authorities. As Castells and Portes (1989) says, the governments may also give countenance to informal sectors so as to promote the political patronage. Thus, the *gecekondu* is a mass outcome of tolerance of informality by the policies. The solution for an era may be the problem for the following eras as is seen within today approaches to housing policies. What causes this alteration is the political attitude. Liberalisation movement which starts in the 1980s in Turkey, maintains its existence in 2000s through privatised competitive public services, the mega projects which focus landed property, privatised and protected spaces based on elite consumption and gentrification projects which produce social and spatial polarisation (Günay, 2010, p.2). Right after the Justice and Development Party (AKP) comes to the power in 2002, developmentalist state notion transforms into globalised state notion (Aksoy, 2014). Neoliberalism is reshaped as a mainstream politics in Turkey and it becomes efficient in the urban land.

Neoliberal ideology is argued to be purified from all the state interventions according to Brenner and Theodore (2002); competitive and an ideal mechanism for economic growth while Bourdieu's concept identifies neoliberalism (1998) as "utopia of endless exploitation". When it

comes to urbanism, neoliberalism might be defined as the urban governance that increases the spatial competition, creates new spaces, removes the borders in between the public and private sectors to supply spatial investments and labour force (Günay, 2010, p.16). In neoliberal urbanism, the space transforms into the meta where the exchange value gets ahead of usage value. In this sense, space and its (re)production have an important role for neoliberalism. Thus, the cities are the embodied forms of neoliberal policies (Brenner and Theodore, 2002) and becomes the stage of consumption functions where the capital is accumulated physically through reproducing the space and urbanisation (Harvey, 2008). One of the crucial roles for neoliberal governance in this context becomes the transformation of the urban spaces as with the practices at present. In this context, the application of urban transformation policies in Turkey and its reflections in space would provide significant insights, since urban transformation is a key point in order to understand neoliberal practices along the metropolitan cities in Turkey. Although reproduction of space is named as urban transformation in Turkey, the transformation practices are unable to exceed the urban renewal projects.

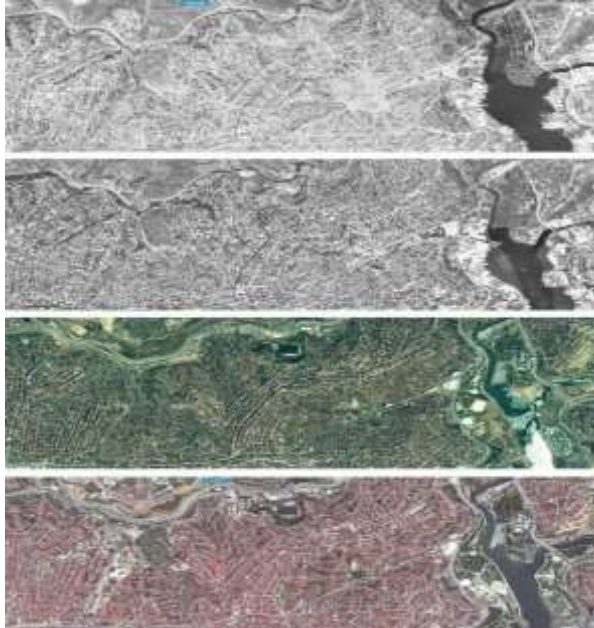


Figure 2. Urban development of Yıldıztabya and Sakarya Neighbourhoods: in order of 1970-1982-2006 and 2014 (Source: <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr>)

Transformation of urban spaces contains within itself total marks of physical, politics, economics and social structures which provides an understanding of the history of urban growth (Thorns, 2004). The transformation policies additively, are as a means of reflection of ideological tendencies. Since the AKP came to power in 2002, production and re-production of space become the most important economic development projects. The AKP's initial political promise had been that it would build 500,000 housing units, and this quantitative propaganda worked well (SarioğluErdoğan, 2014, p.159), as people in Turkey like and need to see 'concrete' things (Sarioğlu, 2003). Eraydın and Taşan-Kök argues (2013) that the government in Turkey operates the urban space as not only the growth machine but also as the space for transformation of socio-politics. Through 'concretion' of space, it is aimed to create new resources of capital and a new society using control of informality. Further, the informality has been transformed into formality via zoning amnesties (*imar afları*) by way of the election promises for many times during the 20th century, in fact, a big zoning amnesty is being carried out in 2019 as well. From this point forth, urban transformation is the legalised way to re-produce the spaces. Existing practices of urban transformation such as Sulukule, Tarlabası and Fikirtepe which consists of mega projects, indicate that the projects are inappropriate for the residents of these neighbourhoods due to the top-down decisions which results with gentrification and displacement. As Kuyucu and Ünsal (2010) exemplify, urban transformation projects cause gentrification and radical changes on socio-cultural texture due to carrying out by private sector and lack of state control mechanism. Also, Balamir (2005) offers that apart from physical changes of space, it is needed growing of social life, raising quality of life and providing new employments in urban transformation areas. On the one hand, the process should protect the weak and poor, be equal and fair. On the other hand, the projects are unable to go beyond of value creation and increasing of urban rent. In this sense, urban transformation projects going on in Gaziosmanpaşa and Eyüpsultan districts, currently change the space radically and leave permanent marks as much as previous practices in other areas. What makes it critical for these two districts?



Figure 3. Location of Yıldıztabya and Sakarya Neighbourhoods

The Case Study

Gaziosmanpaşa and Eyüpsultan districts are mostly known as the gecekondu settlements, found in İstanbul's European side, were built by the migrants who came from the rural areas during the rapid industrialization period in Turkey. Some of the important industrial zones was remained around the area such as the Silahtarağa Energy Power Plant. So, suitable access and proximity to the factories from the settled region are some of the main reasons why poor working-class neighbourhood settled onto this unused state-owned area. Therefore, the socio-demographic and morphologic features are similar in-between the districts. Besides, both areas consist of slopes. What differs these districts is the type of applications in urban transformation. Urban transformation projects are implemented in two different ways in Turkey in terms of land use: transformation based on plot (parsel) and block (ada).

Initially, urban transformation applications on plots are carried out only if the contractor/construction company and households come to an agreement within maximum profit for the either sides. It is proceeded faster than transformation on blocks due to the amount of financial resources of the projects. This process consists of demolishment and re-building. It uses every single point on the plot that is given via

development right (Çelik and Çilingir, 2017). As a consequence, insufficient social and technical infrastructure problems arise based on demolish-rebuild type. This kind of transformation is carried out rapidly in Sakarya Neighbourhood - Eyüpsultan district. In some of the applications in this neighbourhood, it is observed that the building regulations are transgressed due to lack of insufficient control. In this point, quality of life should be questioned in terms of physical change. According to some interviewers who are residents or landlord in Sakarya Neighbourhood, the new multi-storey buildings are like modern *gecekondu* – luxury *gecekondu* and they add that "transformation in only physical way does not make it better. Rather, it makes everything worse. Without infrastructure improvements that are led by state, contractors build everywhere and nobody knows each other anymore since thousands of people move out here" (September 15, 2019). Additively, in neighbourhoods including Sakarya where the urban transformation is applied on plots, it is observed architectural diversification. Secondly, urban transformation based on blocks where the small and fragmented plots are aggregated, is carried out where the ministry of environment and urbanisation determines as the risky area.

According to the regulations of ministry, what a risky area is where disarranges the public order and interrupts the daily life because of security, contains unlicensed and informal buildings and infrastructures-superstructures which are damaged (Çelik and Çilingir, 2017, p.333). Even though these two case neighbourhoods are located in the same region contiguously which reflects the same cultural and physical landscape and arisen from the same periods, nineteen risky areas including Yıldıztabya Neighbourhood in Gaziosmanpaşa district are determined (Gaziosmanpaşa Municipality's website, 2019) whereas none of regions of Eyüpsultan including Sakarya Neighbourhood is determined as risky area. So, in case Yıldıztabya is determined as a risky area, then Sakarya should be considered so as well.



Figure 4, 5, 6 and 7. Urban transformation (based on blocks) projects which are completed and under constructed in Yıldıztabya Neighbourhood – Gaziosmanpaşa district (Source: Can Orhan)

Here a notion of neoliberalism emerges: unbalanced urban growth. Through urban transformation based on blocks, the transformation remains physical marks in urban land within gated communities, high-rise buildings and gentrified areas. Mega projects of urban transformations based on blocks are being kept along the city today. İstanbul becomes the stack of gentrified regions (Aksoy, 2014), and the physical structure of İstanbul grows and transforms within big parts as distinct from the previous periods (Tekeli, 2005). In this context, neoliberal urbanism leaves the spaces which are disfavoured, as stable and excluded (Keyder, [1992], 1996). The rapid transformation in both neighbourhoods are currently carried out and spatial features permanently change. In this research, it is studied what the differentiation of urban transform and applications of it cause based on plots and blocks.

Methodology

In this paper, main research questions are "what are the spatial changes which urban transformation experiences cause based on applications on plots and blocks?", "Do the transformations on plots change residents' profile in the context of level of income as much as the ones on blocks?", "How are the changes of quantitative data represented through cartographic method?" The reason of selection of these two neighbourhoods as the case of this research is that even though they resemble each other in the context of history, morphology and demography, however, the urban transformation types differ each other based on applications on blocks and plots. Lastly, the constructions are currently kept on in both areas. Therefore, the analysis consists of valuable insight in terms of similarities.



Figure 8, 9 and 10. Urban transformation (based on individual plots) applications which are completed and under constructed in Sakarya Neighbourhood – Eyüpsultan district (Source: Can Orhan)

Figure 11. Abuse of development right by a building which has transformed based on the plot Sakarya Neighbourhood (Source: Can Orhan)

In doing so, socio-spatial features are read through analysing of change of land value (TL/m²) (*rayiç değer*). The reason why land values are selected as the calculated data is that there is lack of information about the level of income of families based on neighbourhoods in Turkey. Besides, analysing data of changes in land values is one of the representative ways to observe the gentrification process in space and time. Thus, the spatial distribution of different status in groups and changes of it (Güvenç and Işık, 1997) may be analysed with the data of land values. The land values which are determined and published by the district municipalities indicate the value of immovable properties of every single street per square meter. It determines the minimum value of buying-selling of properties. Also, property tax is estimated based on the land value.

Urban landscape as exemplified by Lefebvre (1991) which is likened to a multi-layered cake has a problem in representation. Social and physical landscapes of İstanbul are able to be read by represented geographical data. Unrepresented geographical data indicates only the hundreds of columns and rows as data and the human eye is incapable to analyse such kind of data. The analysis is carried out with two different individuals: land values of properties and the length of the streets that are counted in the determined areas. Hence, firstly, the data of land values of Yıldıztabya and Sakarya Neighbourhoods are determined via agglomerative hierarchical clustering analysis. In this context, segregated data which share similarity are assigned into the same clusters in terms of similarities and contradictions (Güvenç, 1998). Through the determination and superposing, weighted land values of each neighbourhood are calculated within multiplied data of land values and length of streets. Later on, standardisation of geographical data is calculated for each street and the clusters that arise from standardisation, are classified. Finally, the findings are transferred into QGIS which is a program of the geographical information system. Outcomes of the quantitative analyses are arranged via a visualisation programme. Three-time periods are selected based on analysis: 2006, 2012 and 2019. The reason for selection of these years is that 2012 is a breaking point in terms of urban transformation in Turkey since the urban transformation law has been passed in 2011 and the transformations has started in 2012. 2006 is a case in which the urban transformation processes have not begun. The importance of 2019 is that transformation processes are exercised in both areas. Mega projects in Yıldıztabya Neighbourhood are either constructed or under construction

while the transformation process based on plots in Sakarya Neighbourhood is rapidly continued. Every single step of analysis is repeated for the three years selected. **Results and evaluation**

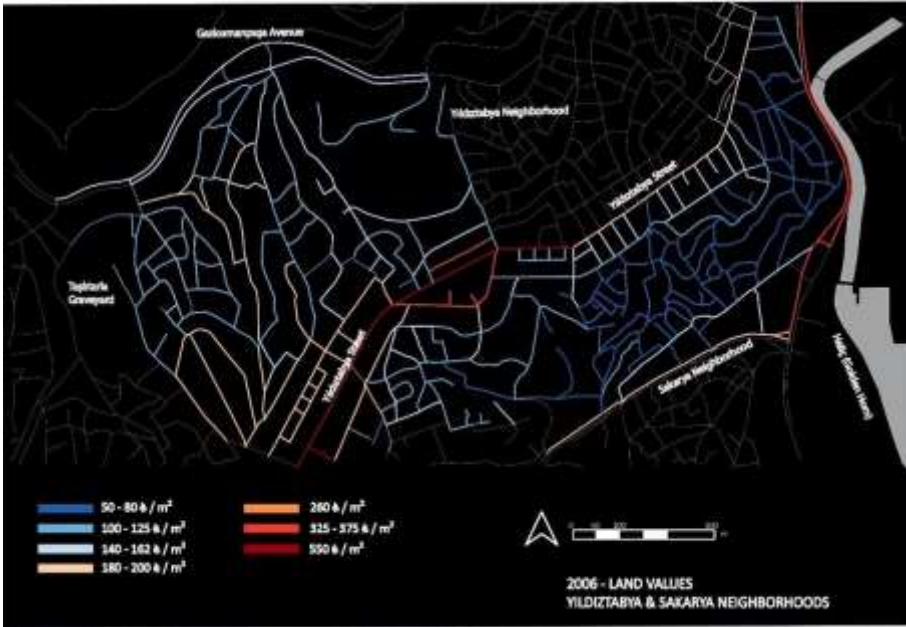


Figure 12. The map of land values on the basis of streets of 2006

In 2006, results of analysis indicate that (fig.12) almost the whole area of Sakarya Neighbourhood which is shown with the dark blue consists of lowermost land value. The topography is formed sloping land and housing type consists of a gecekondu settlement just as the one in Yıldıztabya Neighbourhood where is close to Gaziosmanpaşa Avenue. The streets have grown up organically where blind alleys are clearly seen in Sakarya Neighbourhood. One of the significant details of these visualised data which belong to Sakarya Neighbourhood is that the streets which maintain their continuity, have higher land values than the core part of the neighbourhood in terms of accessibility of cars. The avenues which surround the neighbourhood depicts average level of land values due to proximity and accessibility to transportation. On the surrounded avenues of Sakarya Neighbourhood in 2006, the gecekondu settlements have already been transformed into multi-storey buildings. These streets are the main roads in terms of transportation and movability. Thus, these lines depict relatively higher land values than the ones in

gecekondu area of Sakarya Neighbourhood. At the end, the highest level of land values belongs to Yıldıztabya Street represented with the dark red. Further, the second and third levels of land values are shown on the streets where gradually close the Yıldıztabya Street. Even though the distribution of land values is variable based on neighbourhoods, the analysis shows that neighbourhoods are nearly homogeneous between each other.

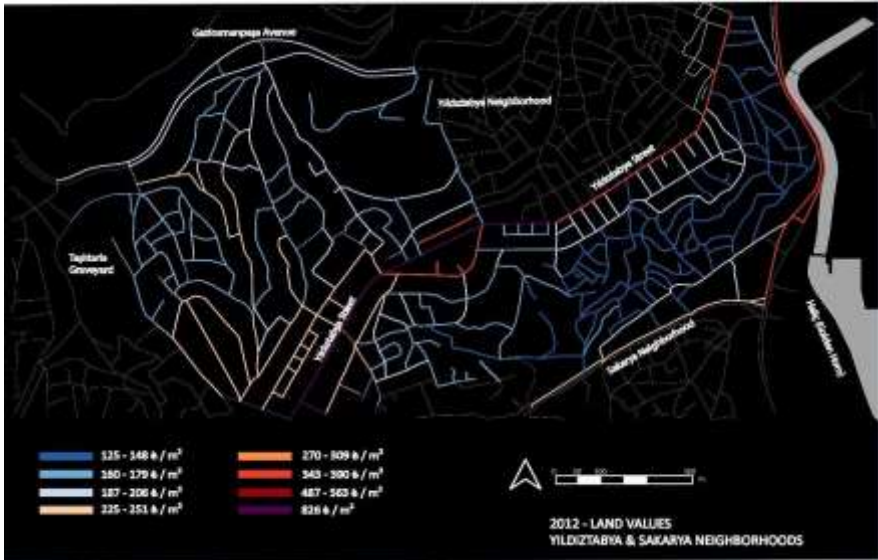


Figure 13. The map of land values on the basis of streets of 2012

When the data of 2012 are analysed (fig.13), results show that the clustered neighbourhoods do not show noticeable changes based on rate of increased land values except the right-wing of Yıldıztabya Street where surrounds the Sakarya Neighbourhood from the North part. Left-wing of this street is shown with the dark purple where the highest level of land value is maintained as in 2006. In 2012, the rapid urban transformation has started along the city including these areas. Due to there are not many construction areas based on urban transformation, divergence of homogeneity of neighbours and the rate of increased land values based on neighbourhoods are preserved. However, the results show a change when it comes to 2019.

Throughout the urban transformation processes since 2011, urban land has become the value-creating factor where the rapid transformations are experienced. Analysed data of 2019 indicates (fig.14) that due the rapid

urban transformation based on plots, the cluster in Sakarya Neighbourhood is disintegrated and also homogeneity of the neighbourhood starts to disappear in terms of land value. Although the surrounded streets of Sakarya keep their rate of increased land value, the streets close to the Yıldıztabya Street that is the North border of Sakarya Neighbourhood, relatively increases their land values against the core part of Sakarya. In this point, the streets which maintain their continuity in terms of accessibility of cars, has still relatively higher land values than the fragmented streets. On the other side, however, the areas where the urban transformation projects which are carried out based on blocks, cause gentrification in the areas such as North part of Yıldıztabya Neighbourhood. The data shows that the land values are at their highest level ever based on rate of increase along Gaziosmanpaşa Avenue and in some streets of its extensions. The construction of a gated community has been completed but the transformation processes of other areas in Yıldıztabya Neighbourhood are under construction based on blocks. The gentrification process of the North part of Yıldıztabya Neighbourhood has started in 2013 through opening a big theme park - shopping centre by the Prime Minister (Hürriyet, 2013) right across the Gaziosmanpaşa Avenue.

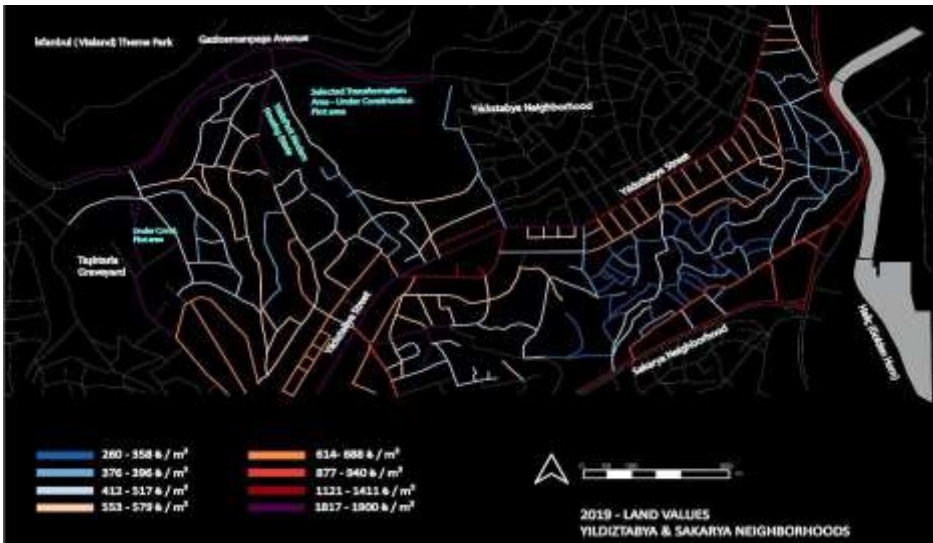


Figure 14. The map of land values on the basis of streets of 2019



Figure 15 and 16. Proposed urban transformation project (based on a block) for a risky area in Yıldıztabya Neighbourhood. (The area is shown in figure 4 to 6)

(Source:<https://www.gaziosmanpasa.bel.tr/index.php?goster=Yildiztabya-MahalleBolge-5-6A-Projesi>)

The Gaziosmanpaşa Municipality has announced new transformation projects for those where are determined as risky areas (*Yıldıztabya 5. bölge and 6B bölgesi*) and the projects are currently implemented (Fig.14, Fig.15) (Gaziosmanpaşa Municipality website, 2019). First is the one where is just next to the Taşlıtarya Graveyard and its round; second is the one located in the North part of Yıldıztabya Neighbourhood, next to YıldızPark Modern gated community. For the first area -next to the graveyard-, according to the data given in the website of Gaziosmanpaşa Municipality, the area before the transformation consists of 168.653,00 m² and contains 1.201 individual units (including housings and commercial units). In addition, for the second area, it consists of 218.551,00 m² and contains 1.725 individual units (including the same units as the other) (Gaziosmanpaşa Municipality, 2019). According to the information taken from the construction site in the second area -next to the gated community-, the transformation project is currently constructed based on 4.400 housing units through high-rise buildings. In other words, expectative mobilisation into the area is dramatically higher than the capacity of previous settlement.

According to analysed data, the comparison between 2006 and 2012 shows that increased rate between these years is relatively less than the increased rate in 2019 since the rapid urban transformation has just started in 2012. In the same period, consumer price index (CPI) reached to level of 112 in 2012 and 128 in 2019 (2006=100) according to Turkish Statistical Institute (Turkstat) data. On the other side, the land value of the North

part of Yıldıztabya reached to (1817-1900) TL/m² in 2019 whereas it is in the range of (187-206) TL/m² in 2012 and (140-162) TL/m² in 2006. In regard to the results, the current land values are over-valued much more than CPI. In other say, the amount of over-valued land value more than CPI, gentrifies the area where the urban transformation projects based on blocks are implemented in terms of urban rent.

Conclusion

Throughout the history of urbanisation in Turkey, the metropolitan cities have transformed within different periods due to different political and social transitions. Even if the solutions against the problems are generated spontaneously/instantaneously (Ataöv and Osmay, 2007), bigger problems come behind the transitions in urban space as a result of the 'solution'. The gecekondu has been seen as a solution for the dwelling problem of comings from rural areas. Afterwards, the gecekondu has become a problematic notion of urban space. However, the repetition in trilogy of problem-solution-problem trio maintains up till today.

Urban transformation is used as the legalised case of neoliberal urbanism in order to re-product the space and neoliberalism gives shape to space repeatedly. In this context, urban transformation is unable to go beyond demolition-rebuilding. Therefore, the transformation exercises in Turkey may be named as urban renewal rather than urban transformation. The urban renewal which is practised along the city, brings gentrification alongside with it. Areas under the disaster risks/risky areas which are determined by the Ministry of Environmental and Urbanisation is transformed into gentrified clusters which are served to middle and above classes. One of the main reasons of the gentrification is uncontrollable increasing of urban rent: this causes the urban space to transform into more valuable and costly ones which results with displacement of residents. In other words, it becomes the value-creating factor. Urban space, thus, becomes the meta where exchange value comes into prominence more than usage value. As Prime Minister Erdoğan in 2007 gave a speech, he said that "in order to live in Istanbul, there is a cost as the other world's metropolitan cities have" (Milliyet, 2007).

The case areas of this research are Yıldıztabya Neighbourhood which belongs to Gaziosmanpaşa district and Sakarya Neighbourhood which belongs to Eyüpsultan district. Even though social and physical

landscapes of both areas resemble each other, however, the urban transformation types are implemented differently based on individual plots where the single buildings stand and blocks where the small fragmented plots are united. This differentiation causes radical changes in spatial context. As it is analysed, in the projects which are carried out on plots in Sakarya Neighbourhood-Eyüpsultan, technical procedures are ignored and no social areas which should be one of the outcomes of urban transformation are left. The reason not to have adequate social areas on plots is to use the space in maximum as much as the given development right. While applications on plots go on as such, the projects based on blocks affect space in the problematic ways as well, such as change of land value dramatically and gentrification.

Urban transformation in Sakarya Neighbourhood-Eyüpsultan is implemented on plots and in Yıldıztabya Neighbourhood-Gaziosmanpaşa is done on blocks. In this context, the maps which are the outcomes of analyses show that both neighbourhoods in 2006 and 2012, keep the homogeneous clusters in themselves in terms of land value. Main routes and the other streets which are appropriated and have continuity for accessibility based on transformation, have higher land values than the relatively backstreets. Significant differences in terms of spatial context are not observed from 2006 to 2012. On the other hand, however, analysed and illustrated data of 2019 indicate big changes in Yıldıztabya Neighbourhood. The experienced transformation in Yıldıztabya is based upon the gated communities which has another say: gentrified communities. In the ongoing process, the land values increase dramatically in the area where the gated communities are built. Nevertheless, the increased rate of the land values which belong to Sakarya Neighbourhood is stabled in comparison with Yıldıztabya Neighbourhood. Although consumer price index (CPI) reaches to level of 112 in 2012 and 128 in 2019 while the 2006 is 100, increased rate in land values reaches to over-valued level more than increased rate in CPI in 2019 where the urban transformation projects based on blocks are implemented. In addition, the gated communities cause population increase based on the number of rising individual units of the under-constructed projects.

At the end, the urban space is gentrified and urban transformation projects results with displacement. The reason of displacement is substantially unaffordable housing. For instance, it is supposed that, a

group dwells in the area where the land value increases exorbitantly. The group is either a landlord or tenant. In case the group is tenant, then two options emerge: either the group has the level of income which is able to afford the expenses, or has a lower level of income than the must expenses. As a result, the group is displaced. At the same time, for those who are landlord in the area would sell the realties which have high potential of exchange value and move into other neighbourhoods where require affordable expenses. In both cases, the social and physical structure of the area changes through these interventions. Consequently, gentrification and displacements are the side effect of urban transformation in the case of Turkey.

Acknowledgement

We sincerely thank Prof. Dr. Murat Güvenç for his advice and guidance during the analysing part of the research. We also thank Gizem Fidan for her help patiently in mapping processes and Murat Tülek for providing us data for our research in Istanbul Studies Center - Kadir Has University.

References

- Aksoy, A. (2014). İstanbul'un neoliberalizmle imtihanı. In (A.Bartu Candan, C.Özbay Eds.), *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar*. içinde (s.26-46). İstanbul:Metis Yayınları.
- Ataöv, A. and Osmay, S. (2007). Türkiye'de kentsel dönüşüme yönetsel bir yaklaşım. *METU JFA*, 2, 57-82.
- Balamir, M. (2005). Aspects of urban regeneration in Turkey: The Zeytinburnu project. In *Proceedings of the International Symposium on Urban Regeneration UK-Turkey Symposium, Istanbul, (6 July 2005)*.
- Brenner, N. and Theodore, N. (2002). Spaces of neoliberalism: Urban restructuring in North America and Western Europe. *Blackwell*, Oxford.
- Castells, M. ve Portes A. (1989). World underneath: The origins, dynamics, and effects of the informal economy. In (A.Porter, M.Castells and L.A.Benton Eds.), *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries*, içinde (s.11-41). London, The Johns Hopkins University Press.
- Çavuşoğlu, E. ve Strutz, J. (2014). We'll come and demolish your house!": The role of spatial (re-) production in the neoliberal hegemonic politics of Turkey. (İ. Akça ve B.A. Özden Eds.), *Turkey Reframed Constituting Neoliberal Hegemony* içinde (s. 141-153). London, Pluto Press.

- Çelik, H. Z. and Çilingir, T. (2017). Parsel bazındaki dönüşüm uygulamalarının kentsel maliyetleri, Karşıyaka-Bostanlı mahallesi örneği. *Planlama*. 27(3), 329-346.
- Eraydın, A. and Taşan-Kök, T. (2013). Introduction: resilience thinking in urban planning. (A.Eraydın, T.Taşan-Kök Eds.), *Resilience Thinking in Urban Planning* içinde(106, s.1-17). The GeoJournal Library. Springer.
- Gaziosmanpaşa Municipality. (2019). <https://www.gaziosmanpasa.bel.tr/index.php?goster=Projelerimiz> accessed on 01.10.2019
- Günay, Z. (2010). *Neoliberal kentleşme ve tarihi çevrenin sürdürülebilirliği: Sürdürülebilir kentsel koruma modeli*. Unpublished Doctoral Thesis, İTÜ Graduate School of Science Engineering and Technology, İstanbul, Turkey.
- Güvenç, M. (1993). Metropol değil azman sanayi kenti. *İstanbul*. 5, 75-81.
- Güvenç, M. ve Işık, O. (1997). İstanbul'u okumak-II: Mahalle Düzeyinde Konut Mülkiyeti-Statü Farklılaşmasına İlişkin Bulgular Nasıl Genellenebilir? *Toplum ve Bilim*. 72(1), 153-171.
- Güvenç, M. (1998). Beş Büyükşehir'de Statü-Gelir Temelinde Mekansal Farklılaşma: İlişkisel Çözümlemeler. *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, 115-138.
- Güvenç, M. and Ünlü-Yücesoy, E. (2010). İstanbul'un yeni zamanları: 1990 Sonrası iktisadi ve sosyal yapıda değişme. (Ç. Keyder Ed.), *Küreselleşen İstanbul'da Ekonomi*, içinde (s.12-19). İstanbul, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.
- Harvey, D. (2003). The right to the city. *International journal of urban and regional research*, 27(4), 939-941.
- Başbakan Eğlence Merkezi Vialandı açtı. (2013). *Hürriyet*. <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/basbakan-eglence-merkezi-vialandi-acti23371658>, accessed on 03.10.2019
- Karpat, K., H. (2004). The genesis of the gecekondu: Rural Migration and Urbanization (1976). *European Journal of Turkish Studies. Social Sciences on Contemporary Turkey*, (1).
- Keyder, Ç. (1992). İstanbul'u nasıl satmalı? In (Ç. Keyder Ed.), *Ulusal Kalkınmacılığın İflası*, (p.94-105). İstanbul:Metis Yayınları.
- Kuyucu, T., and Ünsal, Ö. (2010). Urban transformation as state-led property transfer: An analysis of two cases of urban renewal in İstanbul. *Urban Studies*, 47(7), 1479-1499.
- Lefebvre, H., and Nicholson-Smith, D. (1991). *The production of space*. Oxford, Blackwell. (Vol. 142).
- Erdoğan: İstanbulla Geldin Paran Var mı ? (2017). *Milliyet*. <http://www.milliyet.com.tr/siyaset/erdogan-istanbula-geldin-paran-var-mi187658> accessed on 03.10.2019
- Sarıoğlu, G. P. (2003). Entry to Home ownership in Turkey, *Konut Kurultayı, Şehir Plancıları Odası*, Mayıs 2002, İstanbul. Konut Kurultayı, İstanbul, 448-460.

- Sarıoğlu-Erdoğdu, G. P. (2014). Housing development and policy change: what has changed in Turkey in the last decade in the owner-occupied and rented sectors?. *Journal of Housing and the Built Environment*, 29(1), 155-175.
- Strutz, J. and avuşoğlu, E. (2011). Enformelliğin Sınırları Değişirken Kent Hakkı. *Eğitim, Bilim Toplum*, 9(36), 56-73.
- Tekeli, İ. (1998). Türkiye’de Cumhuriyet döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması. *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. 1-24.
- Tekeli, İ. (2003). Kentleri dönüşüm mekânı olarak düşünmek. *Kentsel Dönüşüm Sempozyumu*, 11-13.
- Tekeli, İ. (2005) *An exploratory approach to urban historiography through a new paradigm: The case of Turkey*. Unpublished Paper. Boston, Harvard University.
- Tekeli, İ. (2013) İstanbul’un planlamasının ve gelişmesinin yks. İstanbul, *Tarih Vakfı Yurt Yayınları*.
- Thorns David C. (2004). *Kentlerin dönüşümü, kent teorisi ve kentsel yaşam*. İstanbul:Soyak Yayınları.



Tarihi Kent Dokusunda Kentsel Dönüşüm Örneği Olarak Bursa Doğanbey Mahallesi: Yoksulluktan Kurtuluş mu? Refaha Kavuşmak mı?

Onur Uzer
Süleyman Demirel Üniversitesi
onuruzer90@gmail.com

Songül Sallan Gül
Süleyman Demirel Üniversitesi
songulsallangul@yahoo.com

Öz

Bursa, nüfusu 3 milyona ulaşan, tarihi kent dokusu ve aldığı göçle öne çıkan sanayi kentlerimizden biridir. Bursa'nın metropol ilçelerinden biri olan Osmangazi ilçesi, 856 bin nüfusuyla, tüm ilin %28.9'unun yaşadığı bir yerdir. Osmangazi ilçesi, Bursa'nın ekonomik ve kültürel açıdan da en gelişmiş yerlerinden biridir. Bu mahallerden biri de Doğanbey mahallesidir. Doğanbey mahallesi, Cumhuriyet döneminden beri cumbalı evleri, tarihi camileri, medreseleri, hamamları, türbeleri ve çıkmaz dar sokakları ve alçak katlı konut gruplarının bulunduğu eski binalarıyla mahalle kent dokusunu yansıtmıştır. Ancak, Bursa'nın sanayi kenti olarak öne çıkması ve artan göçlerle birlikte yıkıntı bölgesi içinde Tayakadın, Kırcaali ve Kiremitçi ile birlikte yer alan Doğanbey mahallesi, yeni yoksulluk alanlarından biri haline dönüşmüştür. Tarihi kent merkezi olması nedeniyle sağlıklılaştırılmanın da yapılamadığı mahallede, eski konut stoku zamanla çöküntü alanlarına dönüşmüştür.

Bu bildiri de kentsel dönüşümün kent yoksulluğu ilişkisi Bursa, Doğanbey mahallesi örneğinde demografik değişimin dinamikleri istihdam ve kentsel mekânsal değişim temelinde ele alınmaktadır. Doğanbey mahallesinde yapılan 6 etaplık konut sitelerinde yaşayan kentsel dönüşümün yeni ve eski konut sakinleri ile dönüşemeyen ama aynı mahallede yaşayan sakinlerin ilişkileri, dikey yaşamda yitirilen yatay ilişkilerle ekonomik borç ödeme ya da daha fazla rant elde etme arasındaki süreç sosyolojik boyutlarıyla değerlendirilmektedir. 2019 yılında yapılan nitel bir araştırmanın bulguları ışığında konu tartışılmaktadır. Kent yoksulu iken kentsel dönüşümle yeni ve kaliteli (!) evine yerleşen, yaşayan kişilerle aynı mahallede oturan ama konutu kentsel dönüşümüne tabi olmayan diğer mahalleliyle yapılan derinlemesine görüşmeler, kategorik içerik analiz tekniğiyle değerlendirilmektedir. Kentsel dönüşümün konutların sakinlerinin yaşamına olan etkileri, konut sahiplerinin refahlarını artırma ve/veya sosyal dışlanmışlıklarına olan etkileri temelinde sorgulanmaktadır

Anahtar Kelimeler: Doğanbey Mahallesi, Kentsel Dönüşüm, Kentsel Yoksulluk, Tarihi Kent, Bursa

Historic City Texture As an Example of Bursa Doğanbey Neighborhood is Salvation From Poverty? Have welfare?

Onur Uzer
Suleyman Demirel University

Songül Sallan Gül
Suleyman Demirel University

Abstract

Bursa is one of four industrial cities with a population of 3 million and stands out with its historical urban texture and migration it has taken. Osmangazi, which is one of the metropolitan districts of both Turkey and Bursa, is the place where 28,9% of the whole city's residents live in and it has the population of 856000. Osmangazi town, is also one of the most economically and culturally developed places of Bursa. One of these neighborhoods is Doğanbey neighborhood. Since the Republican era, Doğanbey neighborhood has reflected the neighborhood's urban texture with its bay windows, historic mosques, baths, madrasas, shrines and narrow dead-end streets and old buildings with low-rise housing groups. However, with the emergence of Bursa as an industrial city and increased migration, Doğanbey neighborhood is in the ruined area as well as Tayakadın, Kurcaali and Kiremitçi neighborhoods and has become one of the new poverty areas in the city. In the neighborhood, the old housing stock which cannot be rehabilitated due to its being in the historical city center turned into collapsed areas over time.

In this paper the relationship between urban transformation and urban poverty is dealt with on the basis of employment and urban spatial change in the case of Doğanbey neighborhood of Bursa. The relationship between old and new residents living in the 6-stage housing estates in the Doğanbey neighborhood and the residents who have been changed but could not have been transformed, the process of horizontal relations lost in vertical life and economic debt repayment or obtaining more rent are evaluated within the sociological dimensions. The subject is discussed in the light of the findings of a qualitative research conducted in 2019. In-depth interviews performed with other neighbors who live in the same neighborhood with the people living in their new and high quality (!) houses with the urban transformation while they were the urban poor are evaluated with categorical content analysis technique. The effects of urban regeneration on the lives of residents are questioned on the basis of their effects on increasing the well-being and / or social exclusion of homeowners.

Keywords: *Doğanbey neighborhood, Urban transformation, Urban poverty, Historical urban, Bursa*

Giriş

Kapitalizmin 20. yüzyılın sonunda aldığı biçim ve küresel akışkanlık, insan yaşamlarında ve bu yaşamların mekânsal karşılığı olan kentlerin yapısında yeni dönüşümlere neden olmaktadır. Kapitalizmin etkisi ile kentsel mekân, büyük bir dönüşüme uğramaktadır (Yırtıcı 2005: 9). 1930 tarihli belediye kanunu, belediyelere konut yapma, satma ya da kiralama görevlerini bırakmışsa da 1960'lara kadar belediyeler konut sorununa eğilmemiştir (Keleş, 2006, s.92). 1960'ların sonu yetersiz konut stoğu sebebiyle artan gecekondular sayısı, sonraki dönemlerde, ruhsatsız konutların yanında ruhsatlı kentsel alanların meydana gelmesine sebep olmuştur. 1961 Anayasasının 49. Maddesi konut kesiminde önceliği yoksul ve dar gelirli ailelere vermişse de, uygulamada yoksulların konut sorunu gecekondular ile çözümlenmiştir (Sallan Gül, 2006, s.278).

1980'lerden sonra hem gecekondular hem de kent merkezindeki eski konut alanları apartmanlaşarak dönüşmüştür. Küreselleşen ekonomi, uluslararası pazarlara üretim yapmaya başlayınca, büyüme eğilimi gösteren sanayi kuruluşları kent dışında konumlanmaya başlamış, küçük ölçekli üretim birimleri kent içindeki tarihi merkezlerde konumlanmaya devam etmiştir. Kent çeperinde bulunan sanayi kuruluşlarının yakın çevresinde, olduğu gibi tarihi kent merkezine yakın alanlarda da konut alanları oluşmaya başlamıştır (Ataöv ve Osmay, 2007: 78). 1990 sonrası 5 katlı konut izinleriyle yenileme, koruma, iyileştirme ve soylulaştırma gibi dönüşüm uygulamaları tüm Türkiye'de gerçekleştirilmiştir. Harvey'e göre (2008: 40) sermaye kentsel mekânı bir yandan sermaye birikimi ve yayılımı sürecinde verimli bir şekilde kullanırken, öte yandan dönüştürmekte, koşullarına uydurmakta ve kentsel mekânın hem fiziksel yapısını hem de bu mekândaki toplumsal ilişkileri eşitsizlikleri yeniden üretecek şekilde organize etmektedir.

Castells kent sorununu bütün toplumsal grupların gündelik hayatlarının temelinde yer alan ortak tüketim araçlarının (konut, eğitim, sağlık, kültür, ticaret, ulaşım gibi) organizasyonu ile ilişkili olarak ele alır ve "gelişmiş kapitalizmde bu, bir yandan tüketimin artan toplumsallaşması, diğer yandan da tüketim araçlarının üretimi ve dağıtımındaki kapitalist mantık arasında ortaya çıkan temel çelişkiyi ifade eder" (Castells, 1997, s.14). Castells'e göre ortak tüketim araçları emek-gücünün yeniden üretilmesi açısından sermaye için gereklidir ve aynı

zamanda bunlar halk kitleleri tarafından da talep edilmektedir. Kapitalizmin yaşadığı kent krizinin temelinde de sermayenin üretim sürecini devam ettirmek için halkın talepleri ile gerçekleşen mekânsal dönüşüm yatar. (Castells, 1997, s.81). Devletin ortak tüketimin organizasyonu sürecine müdahalesi tam da bu iki farklı gerekliliğin karşılanmasında ortaya çıkan çelişkiden kaynaklanmaktadır. Sermaye için gerekli olan ve halk kitleleri tarafından talep edilen bu araçların tedariki kapitalist üretim tarzında genellikle kâr getirmeyen girişimleri gerektirir ve özel sermayeyi dışlayan bir müdahale olarak devlet bunları pazarlanabilir bir üretim nesnesine dönüştürmekle yükümlüdür (Şengül, 2001: 18).

Türkiye’de 2000 sonrası kentsel dönüşüm TOKİ ve özel sektör aracılığıyla gerçekleşmesi ile birlikte, kent mekânları kentsel dönüşüm adı altında dönüşmeye başlamıştır. Kent merkezlerinde yoğunlaşan yoksulların gettolaştırdığı alanların artan rantsal değeri kent içi gettoların/mahallerin talepleri doğrultusunda kentsel dönüşüm bu bölgelerde uygulanmaya başlanmıştır. Devletin kent mekânlarına yönelik hizmet ve mal tedariki Türkiye’de 1980’lerle birlikte TOKİ’lerle artmıştır. Özel sektörün sürece daha fazla dâhil edilmesi TOKİ’ler aracılığıyla çokuluslu kuruluşlardan alınan kredilerle başlayan süreç, kentsel dönüşümün arsa sağlama ve arabuluculuk rolüyle pekiştirilmiştir.

2000 sonrası Türkiye’nin en büyük 4. Kenti olan aynı zamanda eski yerleşimlere tanıklık etmiş tarihselliği olan Bursa’da tarihi kent dokusunda TOKİ, özel sektör işbirliği içerisinde kentsel dönüşüm çalışmaları gerçekleşmiştir. Gecekondu ve eski konut stoklarının yanında tarihi kent merkezleri ile yeni araziler emlak pazarında tekel rantı oluşturacak değerdeki alanlar kentsel dönüşümde öne çıkmaya başlamıştır. Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı ve Osmangazi Belediye Başkanlığı arasında 28/11/2006 tarihinde imza altına alınan “Bursa Osmangazi Doğanbey Kentsel Dönüşüm Protokolü kapsamında kentsel dönüşüm projesi 2006 yılında başlamıştır. Tarihi kent dokusundan, müstakil ve birkaç katlı evlerden çok katlı lüks konutların alanına dönüşen Doğanbey mahallesi aynı zamanda eski konut stokunun da varlığını sürdürdüğü mahalle, bir kentsel ayrışma ve dışlama alanına da dönüşmüştür. Bu bildiri de kentsel dönüşümün kent yoksulluğu ilişkisi Bursa, Doğanbey mahallesi örneğinde demografik değişimin dinamikleri istihdam ve kentsel mekânsal değişim temelinde ele alınmaktadır. Dönüşüm alanının önemli bir özelliği, 2014 yılında UNESCO Dünya

Miras Listesi'ne alınmış olan tarihi Hanlar Bölgesi'ne oldukça yakın bir konumda ve Bursa kentinin merkezinde yer almasıdır. 2005 yılında 5000 civarında olan mahalle nüfusu 12 bine ulaşmıştır. Ancak bu dönüşümün sosyal dönüşüm süreci de kent yoksulluğu bağlamındaki sorunları daha da derinleştirmiştir. Bu bildiri de kentsel dönüşümün kent yoksulluğu ilişkisi Bursa, Doğanbey mahallesi örneğinde demografik değişimin dinamikleri istihdam ve kentsel mekânsal değişim temelinde ele alınmaktadır. Doğanbey mahallesinde yapılan 6 etaplık konut sitelerinde yaşayan kentsel dönüşümün yeni ve eski konut sakinleri ile dönüşemeyen ama aynı mahallede yaşayan sakinlerin ilişkileri, dikey yaşamda yitirilen yatay ilişkilerle ekonomik borç ödeme ya da daha fazla rant elde etme arasındaki süreç sosyolojik boyutlarıyla değerlendirilmektedir.

Günümüzde Bursa'da zamanla oluşmuş olan gecekondu bölgeleri, kentsel dönüşüm uygulamalarıyla farklı birer yapıya kavuşturulmaya çalışılmaktadır. Bursa Büyükşehir Belediyesi ve bağlı bulunan merkez belediyeler Osmangazi Belediyesi, Yıldırım Belediyesi'nde pek çok kentsel dönüşüm uygulaması yapılmış ve yapılmaktadır. Nüfusu ve yüzölçümü en fazla olan Osmangazi Belediyesi Bursa'da kentsel dönüşüm projesini ilk kez yapan belediyedir. Bu çalışmanın örneklemini oluşturan Doğanbey Kentsel Dönüşüm projesi de Bursa'nın ilk kentsel dönüşüm projelerinde biridir. Bursa'nın yoğun göç almasına bağlı çarpık kentleşmenin önüne geçilememiştir. Türkiye'de, diğer kentler de olduğu gibi Bursa'da kenti var olan çöküntü bölgelerinden kurtarmak için kentsel dönüşüm projeleri uygulanmıştır. Ergun ve Gül'ün (2011: 157) belirttiği gibi, kentsel alanların bozulmuş kısımlarının yenilenmesi, atıl durumda olan kentsel alanların tamamen dönüştürülmesi, altyapının yeniden geliştirilmesi, terk edilmiş kentlerdeki mahallelerin canlandırılması, yaşam kalitesinin ve çevrenin iyileştirilmesi, yasadışı konut gelişiminin önlenmesi ile tarımsal alanların, çevresel varlıkların ve kültürel ve tarihi mirasın korunmasını kapsayıcı kentsel dönüşüm uygulamaları gerçekleştirilmelidir.

Tarihi Kent Dokusunda Dönüşüm: Bursa Doğanbey Mahallesi

Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi, 5216 ve 5393 sayılı kanunlar vesilesiyle, Bursa Osmangazi ilçesi yönetimine verilen kentsel dönüşüm yetkisi ile birlikte, kamu eliyle dönüşümün başlatıldığı bir projedir. Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi, Bursa tarihi kent merkezinde

bulunan, hiçbir şekilde yenileme olanağı olmadığı için, çöküntü bölgesi haline gelmiş ve zamanla Bursa kentinde dışlanmış mekânlar oluşturabilecek Doğanbey, Tayakadın, Kırcaali ve Kiremitçi olarak adlandırılan yıkıntı bölgelerinin, ilgili yönetimlerce verilen kararlar ve revize edilen imar planları dâhilinde yeniden inşa edilmesi için planlanmıştır (Çubukçuğlu, 2013: 51). Bursa kent merkezinde yer alan proje alanı, tarihi kent merkezinin kuzeyinde Bursa'nın bilinen en eski yerleşim bölgelerinden birini oluşturmaktadır. (Aslanoğlu, 2000: 145). Proje alanı, Bursa Tarihi Hanlar Bölgesi'nin kuzeyinde olmakla birlikte, Bursa tarihinde ve gelişmesinde çok fazla önemi olan yolların kesişiminde yer almaktadır. Kentsel Dönüşüm Projesi Çalışmalarına 2006 yılının ilk aylarında başlamıştır. Uludağ eteklerinde, tarihi kent merkezinde bulunan ve tamamen alçak katlı konut gruplarının bulunduğu dört mahalle, kısa sürede yıkılmış ve dönüşümün ilk adımı atılmıştır. Doğanbey Kentsel dönüşüm projesi; Doğanbey, Tayakadın, Kiremitçi ve Kırcaali olarak adlandırılan dört mahalle kapsamında oluşturulmuş ve bu alan, Kentsel Yenileme Alanı olarak belirlenmiştir. Bu mahallelerin toplam büyüklüğü 282.000m² etmektedir.

Doğanbey Mahallesindeki bölgenin sit alanı olması ve tarihi yapıların korunması temelinde çalışmalar sınırlı kalmıştır. 2005 yılında çıkarılan yasayla kentsel dönüşüm sürecinin belediyelere bırakılmasıyla birlikte Bursa'da ve Osmangazi'deki kentsel dönüşüm çalışmaları yerinde dönüşüm bağlamında hızlanmıştır. Kentsel dönüşüm süreci kamu-özel yönetimi anlayışıyla, belediye, özel sektör ve Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'nın (TOKİ) işbirliğiyle, mahalleye de girmiştir. Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı ve Osmangazi Belediye Başkanlığı arasında 28/11/2006 tarihinde imza altına alınan "Bursa Osmangazi Doğanbey Kentsel Dönüşüm Protokolü" kapsamında kentsel dönüşüm projesi 2006 yılında başlamıştır. Konut sözleşmeleri yapılan konutların 2012 yılından itibaren de teslimatları yapılmaya başlanmıştır. Kentsel dönüşüm süreçlerinde başlayan yeni konut yapımı 2338 adet hak sahibine ve 391 âdeti de TOKİ'ye ait olmak üzere toplamda proje kapsamında 6 etapta toplam 2729 adet konut inşası edilmiştir.

Doğanbey Mahallesindeki konutlar, genellikle yapı ömrünü doldurmuş, müstakil ya da en fazla 1-2 katlıdırlar. Bölgede yaşayan kullanıcıların çoğunu orta ve düşük gelir grubuna dâhil kullanıcılar oluşturmaktadır.

Doğanbey mahallesi kentsel dönüşüm projesi oluşturulmadan önce, mevcut binalar genellikle eski ve yıpranmıştır. Proje alanının etrafında bulunan diğer binalar, yani merkezi iş alanı (MİA), ticari işleve sahip olmakla birlikte, yüksek katlı oldukları ve yakın geçmişte inşa edildikleri için, tarihi hanlar bölgesinin mevcut dokusuna uymamaktadırlar (Çubukçuoğlu, 2013: 54). Doğanbey Mahallesi'nin dönüşüme girmeden önceki görünümü şekil 1'deki gibidir.



Şekil 1. Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi Öncesi Mevcut Mahallelerin Ve Çeperdeki İş Merkezlerinin Görüntüsü (Kaynak: Bursa Osmangazi Kent Konseyi Fotoğraf Albümü, 2018).

Şekil 1'de görüldüğü gibi Doğanbey Mahallesi kentsel dönüşüme girmeden önce eski müstakil evlerin, çöküntü alanların yoğun olduğu bir mahalle görünümündedir. Bölgeyi bu çöküntü alanlardan kurtarmak, yenileyerek mülk sahiplerine, yeni konutların sunulduğu kentsel dönüşüm projesi Osmangazi Belediyesi tarafından bölgede 2005 yılında faaliyete girmiştir.



Şekil 2: Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi Öncesi Doğanbey Mahallesi Görünümü (Kaynak: Bursa Osmangazi Kent Konseyi Fotoğraf Albümü, 2018)

Şekil 2’de de görüldüğü gibi Doğanbey Mahallesinin kentsel dönüşüme girmesi ile ilgili Osmangazi Belediyesi’nin mahalle ile ilgili görüşü, “terk edilmiş evler, yıkık yapılar, ambulansın, itfaiyenin giremediği dar yollar, güvenlik yoksunu bir mahalle, kent merkezinin göbeğindeki dev çöküntü bölgesinin yıkılıp yeniden yapılması ve yeni bir kentin inşa edilerek günümüzün çağdaş semti Doğanbey’in doğduğu” yönündedir (Osmangazi Belediyesi, 2012).

Doğanbey kentsel dönüşüm projesinin uygulanması aşamasında yöneticiler, yatırımcılar, meslek odaları, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve en önemli katılımcı olarak görülen yerel halk, hep birlikte kentsel dönüşüm eylemine yön vermektedirler. Tüm dünyada yapılan dönüşüm projelerinde halk katılımı en önemli noktalardan biri olarak görülmektedir. Çünkü yerel yönetimler, projenin her süreci ile ilgili konularda sosyal programlar hazırlayarak halkı bilgilendirmeli ve bilinçlendirmelidir. Bu sayede, karşılıklı olarak tüm katılımcıların ikna olduğu ve desteklediği bir süreç yaratılmış olacaktır (Özden, 2008, s.388). Doğanbey kentsel dönüşüm projesi, bölgenin ulaşım, imar ve altyapı gibi üst ölçekli özellikleri kalkınmaya elverişli olmadığı için, ayrıca mülk sahiplerinin sayısının yıllarca yaşanan ölümler nedeniyle fazla olması sebebiyle bölgede ilerleme kaydedilemediği ortaya çıkmıştır. Bu gibi nedenler ile kamusal otoritenin de devreye girmesi ile birlikte, topyekün plan, mülkiyet ve fonksiyon değişikliği yapılması gerektiğinden kentsel

dönüşüm kararı verilmiştir
(www.tmmob.org.tr/resimler/ekler/cc3e0404646c575_Ek.Pdf).

Bursa Doğanbey kentsel dönüşüm projesinin diğer dönüşüm projelerinden farklı olmasının en önemli özelliği, hem tarihi kent merkezine yakınlığı hem de, içerisinde bulunan tarihi yapılardır. Dönüşüm alanın 1-2 km aralığında Tarihi Hanlar bölgesi, Ulucami, Tophane, Ördekli Hamamı, Külliyyeler, Medreseler bulunmaktadır. Dönüşüm alanında tarihi sit alanı içerisinde bulunan yapıların göz ardı edilerek yapıldığı görülmektedir.

Kentsel Dönüşümle Mahallenin Değişen Fiziki ve Toplumsal Yapısı

2985 sayılı Toplu Konut Kanunu, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ve 5393 sayılı Belediye Kanunu ve diğer ilgili Kanunlar kapsamında; T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı ile Osmangazi Belediye Başkanlığı arasında 06.02.2006 tarihinde “Bursa Kentsel Yenileme Projesi Ön Protokolü imzalanmıştır” (İlkme, 2008, s.23). Daha sonra, Başbakanlık Toplu Konut İdaresi, Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Bursa Osmangazi Belediyesi arasında 28.11.2006 tarihinde imzalan “Osmangazi Doğanbey Kentsel Yenileme Projesi Protokolü” kapsamında, ilk sözleşme çalışmaları başlamıştır. Mülk sahipleri ile ilk defa, 13 Şubat 2007 tarihinde görüşülmeye başlanmış ve gerekli tanıtımlardan sonra toplam katılımcıların %98’lik kısmı ile anlaşma sağlanmıştır. Proje başlangıcında yapılan analiz çalışmalarında 1910 olarak belirlenen paydaş sayısının, çoklu mülkiyetteki miras işlemlerinin sonuçlanması ile birlikte 3784 olduğu ortaya çıkmıştır. Gerekli anlaşmalar sağlandıktan sonra hızla proje süresine geçilmiş ve 1.5 yıl gibi kısa bir sürede, sözleşmesi yapılmış kişilerin, tapuları, Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığına devredilmiştir. Maddi durumu elverişli olmayan paydaşlar tespit edilmiş, Osmangazi Belediyesi sosyal yardım fonu tarafından bu kişilere aylık kira yardımı yapılmaya başlanmıştır. Anlaşma sağlanamayan kişilerin sahip oldukları parseller, hukuki süreç eşliğinde kamulaştırılmaya başlanmıştır. Daha sonraki aşama olan, konutların tahliyesi kapsamında 1220 adet hane boşaltılmış ve bu hanelerin yıkımı gerçekleştirilmiştir. 2005 yılında başlayan inşaat 2008 yılına kadar sürmüş, mahallede bulunan pek çok tarihi yapılar bu inşaat sırasında zarar görmüştür. Şekil 3’de görünen hamam o dönem inşaat sürecinde zarar görse de belediyenin yapmış olduğu restorasyon sonucunda işlevsel hale getirilmiştir.



Şekil 3: Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi Çok Katlı Konutların İnşaat Alanı (Tarihi Hamamın İnşaat Alanındaki Görünümü) (Kaynak: Bursa Osmangazi Kent Konseyi Fotoğraf Albümü, 2018)

Kentsel dönüşüm süreçlerinde başlayan yeni konut yapımı 2338 adet hak sahibine ve 391 adeti de TOKİ'ye ait olmak üzere toplamda proje kapsamında 6 etapta toplam 2729 adet konut inşası edilmiştir. Bloklar zemin+3 kattan oluşmakta ve toplam daire sayısı 412 adettir. B bloklar zemin+22 kattan oluşmakta ve toplam daire sayısı 774 adettir. C bloklar zemin+22 kattan oluşmakta ve toplam daire sayısı 1143 adettir. D bloklar ise zemin+21 kattan oluşmakta ve bir bloktaki daire sayısı toplam daire sayısı 400'dür. Konutlar 2+1 ve 3+1 olarak planlanmış, 75.0, 112.0 ve 149.90 m2 olarak üç farklı tipolojide planlanmıştır. Tüm bloklarda, 2 Adet normal, 1 Adet yük asansörü mevcuttur (Osmangazi Belediyesi, 2016).



Şekil 4: Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesi TOKİ 2005 (Kaynak: Bursa Osmangazi Kent Konseyi Fotoğraf Albümü, 2018)

Osmangazi Belediyesi ve TOKİ işbirliğinde 2729 konutun 2338 adedi hak sahiplerine, geriye kalan 391 adedi ise TOKİ'ye aittir. TOKİ bu dairelerin satışından gelir elde etmiştir. TOKİ tarafından açılan ihaleler sonucunda Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesinde ihaleyi kazanan Güneş Konut Sanayi Ticaret Limited Şirketi 2008 yılında sözleşme imzalamış ve A blokların inşaatını gerçekleştirmiştir. Aynı tarihte Şentürkler Mühendislik ve İnşaat A.Ş. de sözleşme imzalamıştır. C blokların inşaatını üstlenmiştir. 2009 yılında da İpek İnşaat Lmt. Şirketi ihale kazanmıştır. Bu firma B blokların yapımını gerçekleştirmiştir. TOKİ ve Belediye öncülüğünde ve sonrasında özel sektörden inşaat firmalarının ihale usulü katılarak Doğanbey kentsel dönüşümünde ana aktörler olduğu görülmektedir (Gür, 2006, s.175).



Şekil 4: Doğanbey Kentsel Dönüşüm Proje Alanının Genel Görünümü (Kaynak: Proje alanına genel bakış (TOKİ'nin Bursa kentine tokadı adlı fotoğraf yarışması, 2.'lik ödülü, Egemen Ergin)

Bursa'nın tarihi kent dokusunda gerçekleşen kentsel dönüşüm projesi il yeni konutlarda yerli, göçmen 15 bine yakın kişi yaşamaktadır. Bölgenin sit alanı üzerinde konumlanmış tarihi yapıların yakınında olması, kent merkezinde ulaşım ve merkezi iş alanlarına yakınlığı Doğanbey Mahallesi kentsel dönüşüm projesinin Bursa kent tarihi açısından önemli hale gelmektedir.

Doğanbey Mahallesinde Kentsel Dönüşümün Dinamikleri Araştırmanın Yöntem ve Süreçleri¹

Araştırma Bursa Osmangazi Belediyesi tarafından 2005 yılında başlayıp 2012 yılında teslim edilen Doğanbey Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi olan Doğanbey (TOKİ) konutlarında gerçekleştirilmiştir. Çalışma nitel bir çalışmadır ve kentsel dönüşüm sürecinin anlaşılması kapsamında amaçlı örneklemin zincirleme örneklem tekniği ile görüşmecilere ulaşılmış, kentsel dönüşümün paydaşları ile katılımcılara ulaşılmıştır. Saha sürecinde kentsel dönüşüme girmeden Doğanbey Mahallesinde oturan ve dönüşüm sonrası yeni konutlarda mülk sahibi olan 5 kişi ile derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Yine kentsel dönüşüm konutlarının yanı başında aynı mahallede oturan ama evleri kentsel dönüşüme girmeyen kişilerle de görüşmeler gerçekleştirilmiş ve mahalledeki dönüşüme yönelik bakış açıları belirlenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda Doğanbey mahallesinde dönüşüme girmeyen mahallenin eski müstakil evlerinde oturan 5 kişi ile derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Doğanbey Mahallesi muhtarı ile mahallenin dönüşüm öncesi ve sonrası gelişmeleriyle ilgili bilgiler alınmıştır. Yine 3 kentsel dönüşüm sürecinde kurulmuş olan 3 sivil toplum kuruluşu temsilcisi, 1 Osmangazi Belediyesi Kentsel Tasarım Müdürlüğü'nden şehir plancısı ve 1 mahallenin yeni konutlara en yakın olan okul müdürü olmak üzere mahalledeki dönüşümü anlamak için toplamda 15 örneklem grubuyla derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Araştırmanın saha süreci Doğanbey mahallesinde yaz aylarında Bursa 15.06.2019-15.08.2019 tarihleri arasındaki üç aylık dönemde gerçekleştirilmiştir. Konut sahipleri kendi evleri yerine site bahçelerindeki park alanında görüşmeyi uygun görürken, müstakil evlerde oturanlar evlerinin önünde görüşmeyi tercih etmişlerdir. Mahallenin yakınında olan okulda ilgili yönetici ve/veya görevlinin odasında görüşmeler gerçekleştirilirken, STK temsilcilerinin ofislerinde görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Çalışma kapsamında ilk olarak kentsel dönüşüm konutlarının kıyısında olan ve kentsel dönüşüme henüz konutları girmeyen eski

¹ Bu çalışma, Süleyman Demirel Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü YÖK 100/2000 Kentsel Dönüşüm Doktora tez programı çerçevesinde Prof. Dr. Songül Sallan Gül'ün danışmanlığında sürdürülen Onur Uzer'in doktora tez araştırmasının saha çalışmasının pilot alan verilerine dayanmaktadır.

mahalle sakinleriyle yapılan görüşmeler, çok uzun yıllardır mahallede yaşayan sakinler, mahallenin tarihini ve kentsel dokunun fiziki ve sosyal tarihini ve dönüşümünü anlamak bakımından oldukça önemli bilgiler sunmuşlardır.

Tablo 1. Evleri Kentsel Dönüşüme Girmeyen Mahalle Sakini Olan Görüşmecilerin Özellikleri²

Gör. Kodu	C	Y	E	M	MS	G/TL	HS	KS
Mhs ₁	E	51	İlkokul	E	Kapıcı	2.100	4	50
Mhs ₂	K	87	İlkokul	B	Temizlik	1.400	1	85
Mhs ₃	E	48	Lise	E	Tekniker	3.600	5	45
Mhs ₄	E	62	İlkokul	E	Emekli	2.700	2	60
Mhs ₅	K	55	İlkokul	E	Ev Hanımı	-	4	55

Tablo 1’de görüldüğü gibi görüşmecilerin 3’ü erkek 2’si kadındır. Yaş aralığı da 48-87’dir. Orta ve yaşlı gruba ait görüşmecilerin eğitim durumlarına bakıldığında 4 ilkokul ve 1 lise mezunu olduğu görülmüştür. Görüşmecilerin biri hariç hepsinin medeni durumu evlidir. 5 görüşmeci de Bursa Doğanbey’de doğup, büyümüş ve halen mahallede yaşayan eski sakinlerdir. Görüşmecilerin gelir aralığı 1.400 TL-3.600 TL olup, görece dar gelirli ailelerdir. Hane sayısı ise, 1-5 aralığındadır. Görüşmeciler mahallede 50-85 yıldır yaşamaktadırlar, yani mahallenin tarihi gibidirler...

Doğanbey’den Doğup Doğanbey’e Batmak

Mahallede yanı başlarında büyüyen mahalle sakinleri gördükleri fiziksel dönüşümden oldukça farklı düzlemlerde etkilenmiş durumdadırlar. Bazı sakinler gördükleri çok katlı-yüksek binalı ve lüks görünümlü konutlarının dönüşümüne oldukça olumlu yaklaşırken, bazıları değişimin yönünden kaygı duyduklarını dile getirmişlerdir. Örneğin 85 yıldır Doğanbey Mahallesinde yaşayan 87 yaşındaki kadın mahalle sakini Mhs₂ görüşmeci³,

“...bizde evlerimizin dönüşümüne girmesini istiyoruz. Kaç kere başvuru için gittik. Bize sit alanı burası olmaz, diyorlar. Kaç arkadaşımız

² Evleri kentsel dönüşüme girmeyen mahalle sakini olan görüşmecilerin özellikleri görüşme kodu Ms ile gösterilmiştir.. Tabloda C (Cinsiyet), Y (Yaş), E (Eğitim Durumu), M (Medeni Durum), MS (Meslek), D (Doğum yeri), G (Gelir Durumu), HS (Hane sayısı), KS (Kaç senedir oturduğu) şeklinde kategorize edilmiştir.

³ Mhs₂ Doğanbey Mahalle Sakini (Görüşme Tarihi: 01.07.2019)

komşumuz Doğanbey TOKİ'lerinde yaşıyor. Ben çok istiyorum kentsel dönüşüm yıkılsın bu ev ölmeden bir daire göreyim. Burası çarşıya, pazara her yere yakın. Biz Doğanbey'de doğduk burada da batarız..." şeklinde metaforik bir ifade ile dile getirmiştir.

Bir başka görüşmeci ise, yine uzun yıllardır mahallede yaşayan, 60 yıldır Doğanbey Mahallesi sakini olan (Mhs₄) görüşmeci⁴ "Doğanbey TOKİ'leri bitince herkes dağıldı. Binalar yükseldikçe biz alçaldık. İnsanlığımız alçaldı. Eskiden cemiyetlerimize koşardık. Şimdi kimsenin bir şey yaptığı yok. Mahalle bizim için paylaşmak, birliktelik, samimiyetti. Şimdi gece evime biri girecek diye korkuyorum." İfadesiyle değişimin hızı, nüfus yoğunluğu ve değişim karşısında endişe duyduğunu dile getirmiştir. Benzer kaygılar arasında mahallede arttığı düşünülen suçlar ve güvenlik sorunu da öne çıkmaktadır.

Vitrinin Arkasındaki Toz...

48 yıldır Doğanbey Mahallesi sakini olan (Mhs₃) görüşmeci⁵ "Biz şu an burada tinercilerden çok tedirginiz. Polisi arıyoruz. Gelene kadar yapacaklarını yapıyorlar. Polis her zaman geliyor buraya ama güvenlik sorunu hep var. Virane evler buraya yakışmıyor. Belediye de buraya hizmet getirmiyor. Burası çöplükten geçilmiyor. Hurda toplayanların köpeği var saldırıyor. Doğanbey TOKİ'lerine yatırım yapıldıkça bizim burası unutuldu. Aynı mahalledeyiz ama orası vitrin biz o vitrinin arkasındaki tozuz. Bizde aynı mahalledeyiz. Bizde iyi şekilde yaşamak istiyoruz." şeklinde ifade etmiştir.

Tablo 4: Evleri Kentsel Dönüşüme Giren Doğanbey Tokilerinde mülk sahibi olan Görüşmeciler⁶

Gör.Kod	C	Y	E	M	MS	D	G/TL	HS	KS
Ms ₁	E	65	Lise	E	Memur	Doğanbey	2.900	4	7
Ms ₂	E	58	Üniv.	E	Emekli Memur	Tayakadın	3.100	4	7
Ms ₃	K	33	Üniv.	B	Öğretmen	Merkez	3.800	1	2
Ms ₄	K	36	Üniv.	E	Memur	Kırcaali	4.100	3	2
Ms ₅	E	45	Üniv.	E	Mühendis	Doğanbey	5.500	4	7

⁴ Mhs₄ Doğanbey Mahalle Sakini (Görüşme Tarihi: 07.07.2019)

⁵ Mhs₃ Doğanbey Mahalle Sakini (Görüşme Tarihi: 12.07.2019)

⁶ Evleri kentsel dönüşüme giren Doğanbey Tokilerinde yaşayan görüşmecilerin demografik özellikleri, (Ms) kodu ile belirtilmiştir. Tabloda C (Cinsiyet), Y (Yaş), E (Eğitim Durumu), M (Medeni Durum), MS (Meslek), D (Doğum yeri), G (Gelir Durumu), HS (Hane sayısı), KS (Kaç senedir oturduğu) şeklinde kategorize edilmiştir.

Tablo 4'te görüldüğü gibi görüşmecilerin 3'ü erkek 2'si kadındır. Yaş aralığı da 33-65'dir, orta yaş grubu arasındaki görüşmeleri daha yüksek eğitime sahiptirler. 4 üniversite ve 1 lise mezunudur. 1 görüşmeci bekar diğer 4 katılımcı da evlidir. 5 görüşmeci de Bursa Doğanbey, Tayakadın, Kırcaali mahallelerinin yerlisi olduklarını ifade etmişlerdir. Görüşmecilerin gelir aralığı 2.900 TL- 5.500 TL'dir. Görüşmecilerin evlerinin kentsel dönüşüm süreci uzun sürmüş, 3'ü evlerin teslimatının 7 yıla dayandığını ifade etmiştir. Doğanbey TOKİ'lerinde yaşayan 2 görüşmeci ise 2 senedir burada yaşadıklarını belirtmişlerdir.

Yoksulluktan Kurtulurken Refaha Kavuşamamak...

Yeni konutlarına geçiş süreci uzun süren Doğanbey sakinleri için dar ve orta gelirli olmaları onları ekonomik açıdan güç duruma düşürmüş ve hayal ettikleri lüks yaşantı yerine kendilerini yedi yıllık bir bekleyiş ve uzun dönemli bir borç ve kaygı dönemi almıştır. Kentsel dönüşüm konutlarında, yani TOKİ'lerinde yaşayan mülk sahibi 65 yaşındaki (Ms₁) görüşmeci⁷ bu süreci şöyle açıklamıştır;

“...kentsel dönüşüm projesine bizler tüm mahalleli katılım gösterdik. Osmangazi Belediyesi, TOKİ anlaşmış bize başkan geldi anlattı herkese ev vermek istiyoruz dedi. O zaman Bursa'nın en ucuz evleri burada. Yıkıntı, çöküntü, derme çatma evler burada. Doğudan gelenler yerleşmeye başladı mahalleye. O ailelerin çocukları ana caddede araba silmeye başladı. Yoksul bir mahalleydik. Göçün hedefi bir mahalleyiz. Kentsel dönüşüm öncesi doğudan sonrası da mültecilerin akınına uğradı buralar. Kent merkezinin kalbindeyiz buranın önemi bu. Biz bu yeni konutlara geldik ama 156 ay ödeyeceğimiz borca girdik. Bu 12 yıl borç ödemek demek. Daireleri büyük yaptılar. 112 mkare anlaşıyorsak, inşaat 125 m2 ile bitiyor. 12 kat diye anlaştık 22 katla inşaat bitti. 20 binse borç 80 bine çıktı. Doğanbeyde biz iyi bir şey olacak zannediyorduk. Kentsel dönüşüm bize iyi konutlarda oturacaksınız diye anlatıldı. Ev iyi ama bizi bu projenin her aşamasında kandırdılar. Ben 2 katlı evde otururken şimdi 18. Katta oturuyorum. Ev sahibi olduk derken borçlu olduk. 2008'de bina bitti 2012 de evlere girebildik. Dışarıda kiralara ödedik. Yani her aşamasında mağdur olduk. Bize varlıklısınız diyorlar bu evlere geldik ya o köhne

⁷ Ms₁, Doğanbey Kentsel Dönüşüm TOKİ'lerinde oturan mülk sahibi görüşmeci. (Görüşme Tarihi: 12.08.2019)

evlerde oturanlardan daha fazla yoksul olduk. Ben hayatımda borçlanmadım. Bu Doğanbey projesi bizi bu bitirdi. Pişmanlıklarım çok. Evlerimizin yıkılmasını istemiyorum. Bir kez daha aynı sorunları kaldıracak kalbim yok.” Şeklinde refaha ulaşma hayalinin daha da yoksullaşma konumuna düşürdüğünü çarpıcı ifadelerle anlatmıştır. Benzer biçimde diğer görüşmeciler de yaşadıkları mahalledeki kentsel dönüşümün fiziki-teknik boyutu, plan-proje, malzeme kalitesi gibi pek çok yapısal süreçten memnun olmadıkları görüşmelerde sıklıkla dile getirilmiştir. Ekonomik açıdan da kendilerine vaat ettikleri sürecini, yani uzun vadeli bir kredi borçlanma ilişkisine çok da kavrayamadıklarını göstermektedir. Yine kentsel dönüşümle beraber yaşanacak olan sosyal dönüşümün sosyal dokuya olan etkileri konusunda da bir düş kaybına uğramış görünmektedir.

Yanlış İlişkilenen Düğme: Kentsel Dönüşümün Mağduriyet Alanı Olarak Doğanbey TOKİ’leri

7 yıldır Doğanbey TOKİ’lerinde yaşayan mülk sahibi (Ms₅) Görüşmeci⁸, “...Doğanbey ’de düğme baştan yanlış ilişlendi. Belediye başkanı herkese 5 mkare’si olan herkese ev vereceğim deyince herkes evlerinin kentsel dönüşüme girmesini istedi ama kimse bu kadar mağdur olacağını tahmin etmedi. 30 m2 baz alınsaydı bu sorunlar olmazdı. 5mkare evi olan adam Doğanbey TOKİ’de konut sahibi olunca borç içinde yüzüyor burada herkes. Doğanbey TOKİ’lerinin 3’te 2’si borç harç içinde oturuyor buralarda. Dışarıdan baksan lüks konut içeriden baksan hüsransonu. 12 kata imza atıp 22 katı görünce içimiz sızladı. Tüm Bursa bizim konutları konuşuyor. İnanın bizde bu güzel şehrin silüetini bozan bu konutlardan bu kadar yüksek oluşundan rahatsızız. Ama biz ne yapalım. Kandırıldığımıza mı yanalım, mülk sahibi olurken borçlanıp daha çok zor duruma düştüğümüze mi...” şeklinde ifade etmiştir.

7 yıldır Doğanbey TOKİ’lerinde yaşayan mülk sahibi (Ms₂), görüşmeci⁹: “... Biz belediye ile anlaştığımızda proje bile ortada yoktu. Kime çizdirdiler o bile belli değil. Bize denilen 2 senede bitecek 5 senede

⁸ Ms₅ Doğanbey Kentsel Dönüşüm TOKİ’lerinde oturan mülk sahibi görüşmeci. (Görüşme Tarihi: 13.08.2019)

⁹ Ms₂ Doğanbey Kentsel Dönüşüm TOKİ’lerinde oturan mülk sahibi görüşmeci. (Görüşme Tarihi: 15.08.2019)

bitti. 2007 yılında ödemeye başladık, 2012 yılının temmuz ayında evlere girdik. Süre bu kadar uzayınca o dönem Osmangazi Belediyesi durumu iyi olmayanlara her ay 300 TL sosyal yardım adı altında yardım etti. Ama adaletsizceydi. Burada herkes mağdurdurdu. 5 yıllık süreçte Ankara'ya TOKİ'ye gittik konuştuk. Bir şey çıkmadı. Basını çağırdık kaç kere burada basın açıklaması yaptık. Bursa Doğanbey Kentsel Dönüşüm Mağdurları diye o dönem dernek bile kurduk. 450 üyemiz vardı. Hepsi mülk sahibiydi. Ama 450 kişi burada 2.000 kişiyi temsil ediyordu. Tabi çok ses getirdi burası. Türkiye'de kentsel dönüşüm dendiğinde hala Doğanbey konuşulur. Çünkü böyle bir süreci içine alan başka bir proje yok, olamazda. Yardım alanlar ekonomik değil siyasi yakınlığa göre verildi. Sen bir kesime yardım yap birine yapma olmaz. 2- 3 katlı evleri olan itiraz etti baştan ama onlara her daireye birer daire vererek yine borçlandırarak tabi sus payı verdiler. 8-10 kişinin hala davaları sürüyor. Halk bu dönüşümü istemek zorunda kaldı. Çünkü imar verilmiyor. Evler dökülüyor. Çoğu ev terk edilmiş. Tinercilerin meskeni olmuş. Çöküntü halinde daracak sokakları olan nefes alınamayan bir yerdi. Burada yaşayan insanlar bu durumdan çok rahatsız olmuştu. Kentsel dönüşümü kimsenin bilmediği bir dönemde Doğanbey TOKİ'leri yükseldi ve tüm dünyaya rezil olunacak bir projeye imza atıldı. Bize inşaatın her malzemesi A sınıf dediler meğer inşaat sektöründe en iyi malzeme C sınıf malzemeymiş. Hep kandırıldık yani. Siyasiler burası için size saray yaptık diyorlar. İnşaat bitti kirişler dökülüyor. Herkes tadilat yaptırmak zorunda kaldı. Zaten borçlanarak mülk sahibi olduk. Yetmedi evin içlerini de tadilata sokmak zorunda kaldık. 72 aylık borcu olanların ödemeleri bitti. Ama hala daha borcu olanlar devam ediyor. Bir de buraya hiçbir belediye hizmeti yok. Sanki belediye başkanı kaçıyor buradan. TOKİ yönetimi de hiçbir şey yapmadı. Çok kavga ettik. Şimdi site yönetimi her şeyi yapıyor. Sosyal alanlar, parklar, çardaklar yapıldı. Siteyi çitle çevirdik. Suç unsurlarını da yok etmeye çalışıyoruz. Burada gündelikçiler türedi. Şehrin merkezi olduğu için emlakçılar gece hayatından çıkana kiralyor, mültecilere kiralyor, Lezbiyenler çok var azaltmaya çalışıyoruz. Emlakçılar bunları buluyor evleri kiralyor. Doğanbey mahallesinin etrafında da yeni yeni emlakçılar türedi. Polise hemen söylüyoruz. Burası ailelerin olduğu bir yer. TOKİ yönetimi burayı yolgeçen hanına döndürdü. Site yönetimi bize geçince biz burayı düzenledik. Doğanbey'e şu anda çok fazla Arap akını var. Her blokta en az 20 25 var. Benim karşı dairem Suriyeli. Hiçbir iletişimimiz yok. Dilde bilmiyorlar. Şehrin

merkezi olduğu için işe uzanan bir kanal burası. Araplar daha çok yüksek katları tercih ediyorlar. Manzarayı seviyorlar sanırım. Burada madde kullanımı da var. Ama sitenin ortasında Gençlik, Aile Destek Eğitim Merkezi (GADEM) açıldı. Madde kullanan insanların tedavisi için iyi bir şey ama biz burada oturanlar istemiyoruz. Burada sağlık ocağı olsa bizim için daha iyi. Muhtara diyoruz imza toplayalım diye sonuç yok.” şeklinde ifade etmiştir.

Osmangazi Belediyesi Kentsel Tasarım Müdürlüğü Harita Mühendisi ve Doğanbey TOKİ Denetim Üyesi 48 yaşındaki görüşmeci¹⁰, “İnsanlar Bursa’ya ilk göç ettiklerinde buralara gelmişler. 20’ye yakın tarihi eser, yatırlar, medreseler, hamamlar var. 80’li yıllarda bir heyet toplanmış, Bursa’da cumbalı görünen her evi tescillemiş. Osmanlıyı andırıyor diye tarihi yapılar öyle geliyor. Doğanbey Bursa’nın ilk kentsel dönüşümüydü. Biz o zaman Bursa’da bunu belediye olarak ilk biz yaptık. Biz Doğanbey’e başlarsak fiyat 2’ye katlayacaktı bunu biliyorduk. Kent merkezinde olan bir proje. Kentsel tasarım müdür Doğanbey neden kentsel dönüşüme girdi. Çünkü orada tek başımıza yürüyemiyorduk. Nereden ne çıkacağı belli değildi. Dar sokaklar vardı. Yerli insanlar otururdu. Göçle gelen insanlarda sonradan oldu. Mardin’den güneydoğudan gelenler son dönemde oldu. Terk edilmiş ev çok fazlaydı, metruk yapılar, camı, kapısı olmayan evler vardı. Akşamları tinerciler olurdu. Bir dönüşüme girmesi gerekiyordu. Orada yaşayan halkımız için de iyi oldu. 2005 yılında hadi giriyorum buraya dendi ve dönüşüm başladı. O zaman sadece 775 sayılı gecekondü dönüşüm kanunu vardı. Tek yetkili TOKİ idi. Osmangazi belediyesi olarak bize yetki verdiler o şekilde yaptık.” şeklinde kentsel dönüşüm sürecinin nasıl geliştiğini ifade etmiştir.

71 yaşındaki Doğanbey muhtarı olan görüşmeci¹¹ “Biz mahalleli olarak anlaşığımız zaman Belediyenin, TOKİ’nin projesi bile yoktu. Anlaştık ama ne yapılacağı belli değil. Bize dendi ki 2 sene de bitecek. Tam 5 senede bitti. Hala davalık olan insanlar var. Projeyi kime çizdirdiler onu da bilmiyoruz. Yıkılmış çökmüş yerlerdi, biraz da buranın dönüşümünü istedik ama böyle değil. Bu dönüşümde halk bu dönüşümü istedi. Ama neden çünkü imar yok, evler çökmüş, biraz mecbur kaldı vatandaş. Ama bize gelip ne proje anlatıldı, ne gösterildi. Hep sözlü vaatler duyduk.

¹⁰ Osmangazi Belediyesi, Doğanbey TOKİ Denetim Üyesi Görüşmeci. (Görüşme Tarihi: 15.08.2019)

¹¹ Doğanbey Mahallesi Muhtarı Görüşmeci. (Görüşme Tarihi: 25.08.2019)

Denildi ki, 1. Sınıf olacak, sosyal donatıları olacak, bize inşaat kalitesi A olacak dendi sonra öğrendik ki inşaat malzemesi olarak en iyi C’imiş oradan da kandırıldık. 3. Sınıf malzeme kullanmışlar. Size saray yaptık dediler bize.” şeklinde ifade etmiştir. Gerek muhtar gerekse görüşülen diğer görüşmeciler, kendi mahalleri örneğinde kentsel dönüşüm sürecinin hem bina kalitesinin niteliği bakımından gerekse ekonomik süreçler bakımından çok başarılı bir değişim örneği olmadığına dikkat çekmişlerdir.

Sonuç ve Değerlendirme

1980 sonrası liberal politikalar Türkiye’de 90 sonu ve 2000’lerin başında kentsel alanları bir tüketim metası haline getirmiştir. Kapitalizmin yarattığı büyüme tarihi kent merkezinde bulunan eski konut stoğunun yenilenip, çöküntü alanların kentsel yenileme projeleri ile arz odaklı dönüşümleri yaygınlaşmıştır. Türkiye’de dönüşüm uygulamaları için en çok tercih edilen bölgeler olan kent merkezleri, uzun yıllara dayanan geçmişleri ve sahip oldukları tarihi öğeler sebebiyle, kentin en önemli noktaları haline gelmişlerdir. TOKİ ile Osmangazi Belediyesi’nin ortaklaşa yürüttüğü Doğanbey kentsel dönüşüm projesi, konum itibari ile geçmişi yüzyıllar öncesine dayanan tarihi kent merkezine yakınlığı ile tanınan yerleşim alanlarından bir tanesinde bulunmaktadır. Dönüşüm gerçekleştirilen dört mahallenin çeperinde bulunan, yoğun bir şekilde yapılaşma göstermiş olan ticari fonksiyonun yani merkezi iş alanının (MİA), bölgeye sağladığı rant etkisi dönüşüm gerçekleştirilmesindeki en önemli sebeplerden bir tanesi olmuştur. Ancak bölgenin sit alanı olmasından dolayı, tarihi ve tescilli yapıların korunması gerekirken, tarihi yapıların oldukça yakın alanına, çevresine daha az katlı bloklar inşa edilse de çok kısa sürede bazı yapıların hasarlı olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca çok katlı yapılaşma, bölgenin tarihi kent merkezi çeperinde olması ve Uludağ eteklerinde bulunması sebebiyle, olması gereken tasarım ilkelerini içermemektedir. Yine çevrenin korunması ve fiziki dokuya uyum kapsamında Doğanbeyli halkının projede binaların 12 kat olacağını yönündeki beklentisine karşın, piyasa kaygıları nedeniyle inşaat yapım sürecinde konutların 22 katlı yapımı sakinler için kaygı uyandıran bir fiziksel yapılanmayla sonuçlanmıştır.

Dönüşümle oluşan yüksek blokların kentin genel silüetine aykırı bir yapılaşma olduğu da bir başka dikkat çekici fiziksel dönüşüm ögesidir.

Fiziksel dönüşüm ekonomik maliyetini üstlenme süreci de sakinler için oldukça ağır olmuştur. Hem konutlarını teslim alama süreci hem de bunun ekonomik maliyesi onların beklediği lüks yaşam algısının bedelini ağır ödeyen sakinler, Doğanbey konutlarına taşındıktan sonra da sosyal erozyona uğradıklarını düşünmektedirler. Mahalledeki komşuluk ve sosyal ilişkilerin azalan etkisi, özellikle komşuluğun yitimi, her ne kadar onlar için bu yaşam tarzının “doğal bir sonucu” olsa da, sosyal dokunun yitimi ve yeni yaşamın risklerini de beraberinde getirmiştir. Yatay ve yoksul yaşam ve bir yerleşimden sonra, dikey bir yerleşimde lüks konutlardaki bir yaşama geçmişlerdir. Ancak sosyal dokunun değişimi, konutların sunduğu lüksün ekonomik maliyeti ve yeni konutlarda kendileriyle beraber yaşayan yeni orta-üst sınıfların yaşam tarzları arasındaki önemli farklar eski sakinler için yarattığı kaygı büyüktür. Özellikle mahalle kültürünün içiçe geçmiş komşuluk ve dayanışma ilişkilerinin yitimi, eski ve görece daha yaşlı olan ve yaşamının büyük çoğunluğunu evde geçiren eski sakinler için, sosyal mesafeye dayalı ilişkileri beraberinde getirmektedir. Konutların ve site yapımının getirdiği konfora ve zenginlik algısına karşın, yalnızlaşan yaşam, yoksulluktan onları kurtarmış görünse de, değişen sosyal doku, onların yaşamlarına yeni yoksunluklar ve endişeler getirmektedir.

Kaynakça

- Aslanoğlu, R. (2000). *Kent, kimlik, küreselleşme*. İstanbul: Kitap Ofset Yayıncılık, 145.
- Ataöv, A. ve Osmay, S. (2007). *Türkiye’de kentsel dönüşüme yöntemsel bir yaklaşım*. METU JFA, 24(2), 57-82.
- Castells, M. (1997). *Kent, sınıf, iktidar*. (Çev. A. Erendil), (1.Bsm), Ankara: Bilim ve Sanat Yayınevi. 14-81.
- Çubukçuoğlu B. (2013) *Bursa Doğanbey kentsel dönüşüm projesinin tarihi kent ve kullanıcı kimliği üzerine etkileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans, Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ.
- Ergun, C. ve Gül, H. (2011). Urban regeneration and social segregation: The case of İstanbul. *Toplum ve Demokrasi Dergisi*, 5(11),155 – 172.
- Gür M. (2006). *Kentsel dönüşüm uygulamasında yaşam kalitesi araştırması ve kavramsal bir model önerisi: Bursa Doğanbey örneği*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi Mimarlık Anabilim dalı, 175.
- Harvey, D. (2008). Kapitalist Kent. (çev. Ebru Kılıç) (Ed. Tarık Ali), *New Left Review: Türkiye Seçkisi*, (s.40), İstanbul: Agora Kitaplığı, 40

- İlkme M. (2008). Kentsel dönüşüm ve bursa raporu. *TMMOB, Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi*, s.23.
- Keleş, R. (2006). *Kentleşme Politikası*. Ankara:İmge Kitabevi
- Osmangazi Belediyesi. (2018). *Doğانبey kentsel dönüşüm projesi TOKİ 2005* (Kaynak: Bursa Osmangazi Kent Konseyi Fotoğraf Albümü, 2018)
- Özden, P. (2008). *Kentsel yenileme*, Ankara:İmge Kitabevi Yayınları, 11-388.
- Sallan Gül S. (2006). *Sosyal devlet bitti, yaşasın piyasa*. Ebabil Yayınları. 278.
- Şengül, T. (2000). Radikal kent kuramları üzerine eleştirel bir değerlendirme: Alternatif bir yaklaşıma doğru. *Amme İdaresi Dergisi* 33(1), 27-58.
- Yırtıcı, H. (2005). *Çağdaş kapitalizmin mekânsal örgütlenmesi*. İstanbul:Bilgi Üniversitesi Yayınları, 9.
- TMMOB.(t.y). www.tmmob.org.tr/resimler/ekler/cc3e0404646c575_Ek.Pdf
(Erişim Tarihi: 15.09.2019)



Ankara'da Yükselen Çok Katlı Lüks Konut Projeleri Üzerine Bir Değerlendirme

Leyla Alkan Gökler
Gazi Üniversitesi
leylaalkan@gazi.edu.tr

Öz

Son yıllarda oldukça popüler olan ve büyük inşaat firmaları tarafından gerçekleştirilen yüksek katlı lüks konut projeleri, konut piyasasını baskısı altına almaktadır. Ankara da, bu projelerin son yıllarda oldukça popüler olduğu kentlerimizden biridir. İçlerinde birçok aktiviteyi bir arada bulunduran bu projeler, kentten kopuk bir hayatı desteklerken, büyüklükleriyle küçük bir mahalle nüfusunu barındırmakta ve bulunduğu alana yüklü bir altyapı maliyetini de yanında getirmektedir. Bu çalışma, Ankara'da 2005 ve 2018 yılları arasında tamamlanmış ve 2019 yılında yapımı devam eden yüksek katlı lüks konut projelerini incelemektedir. 259 projenin dahil edildiği çalışmada, Ankara'nın merkez 8 ilçesi araştırma kapsamına alınmıştır. Çalışmanın sonucunda, proje sayılarının yıllar içerisinde arttığı, özellikle 2014 yılı ile birlikte ivme kazandığı görülmüştür. Projenin ortalama birim fiyatlarının, Ankara geneli konut birim fiyatlarının oldukça üstünde olduğu gözlemlenmiş, bu durumun da kent içi eşitsiz rant dağılımına sebep olduğu düşünülmüştür. Ayrıca, artan proje sayısı ile birlikte, bu projelerin piyasaya sunduğu daire sayılarının özellikle 2014 yılı sonrası oldukça artış gösterdiği görülmüştür. Diğer bir sonuç ise, 2018 yılında tamamlanmış ilgili konut projelerinin barındıracağı beklenen nüfusun, Ankara il bütünü nüfus artışının bile üstüne çıkmış olduğudur.

Anahtar Kelimeler: Yüksek bütçeli konut projeleri, konut arzı, konut talebi, Ankara



Evaluation of High-Rise Luxury Housing Projects in Ankara

Leyla Alkan Gökler
Gazi University

Abstract

High-rise luxury housing projects constructed by the major construction companies become very popular in recent years, and started to dominate housing market. Also, Ankara is one of the cities where these housing projects have become very popular. These projects, which include many activities within their boundaries, support an isolated social life from the other parts of the city, and also high population of these housing projects brings extra cost of infrastructure to the area where they are located. This study aimed to examine high-rise luxury housing projects constructed in Ankara between the years of 2005 and 2018, and also examined ongoing projects in 2019. 259 projects were included in the study, which are located in 8 central districts of Ankara. The results of the study illustrated that, the number of projects increased by years and gained momentum especially in 2014. It was shown that the average unit prices of these luxury projects are higher than the average housing unit prices in Ankara, which can cause an unequal rent distribution within the city space. The results of the study also revealed that, the number of dwelling units supplied by these projects has increased considerably after 2014. Another interesting result is that, the population expected to be accommodated by the related housing projects exceeded the population growth in Ankara in 2018.

Keywords: *High-budget housing projects, housing supply, housing demand, Ankara*

Giriş

Türkiye ekonomisinin yapı taşı inşaat sektörü, her kriz anında devlet politikalarının yönlendirildiği alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenden dolayıdır ki, inşaat sektörünü canlı tutmak adına piyasaya sürekli bir konut sunumu yapılmaktadır. Maalesef, sadece bu amaç doğrultusunda yapılan bu konut sunumunun arka planı yeterince dolu değildir ve sürekli yapılan bu sunum belirli bir plan çerçevesinde gerçekleşmemektedir. Ankara dahil olmak üzere bir çok Türk kentinde konut üzerinde yapılan analizler ve sayısal veriler oldukça yetersizdir. Konuta gerçek ihtiyaç ne kadardır, konut fazlası veya açığı mevcut mudur, konuta ihtiyacı olan grubun özellikleri nelerdir, mevcut konut stoku ne durumdadır, gibi birçok sorunun cevabı maalesef bilinmemektedir. Tüm bu sorular cevapsızken, konut piyasası için arz-talep dengesinden bahsetmek mümkün değildir. Arz-talep dengesinin kurulamaması durumunda da, konut veya inşaat sektörünün krize girmesi de kaçınılmaz olacaktır.

Arz-talep dengesinin kurulamamasındaki bir diğer sorun da, konut sektörünün farklı sosyo-ekonomik grupların beklentilerine aynı eşitlikte karşılık verememesidir. Özellikle konut sunumunun rantın daha yüksek olduğu projelere kayması, bu sorunun temel nedenlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Son yıllarda oldukça popüler olan ve büyük inşaat firmaları tarafından gerçekleştirilen yüksek katlı büyük konut projeleri, konut piyasasını da baskısı altına almaktadır. İçlerinde birçok aktiviteyi bir arada bulunduran bu projeler, kentten kopuk bir hayatı desteklerken, büyüklükleriyle küçük bir mahalle nüfusunu barındırmakta ve bulunduğu alana da yüklü bir altyapı maliyetini yanında getirmektedir.

Bu çalışma, son yıllarda popülerliği oldukça artmış olan bu konut projelerinin üzerinde bir değerlendirmeyi Türkiye'nin başkenti olan Ankara örneği üzerinden yapmaya çalışmaktadır. Bu bağlamda, Ankara'da 2005 ve 2018 yılları arasında tamamlanmış ve 2019 yılında yapımı devam eden yüksek katlı lüks konut projelerini inceleme altına almıştır. 259 projenin dahil edildiği çalışmada, lüks konut projelerinin daha yaygın olarak yer aldığı Ankara'nın merkez 8 ilçesi (Altındağ, Çankaya, Etimesgut, Gölbaşı, Keçiören, Mamak, Sincan, Yenimahalle) kapsamında araştırma yapılmıştır. Çalışmanın devam eden bölümünde çok katlı lüks konut projelerinin ortaya çıkışı üzerinde bir

değerlendirmeye yer verilirken, sonraki bölümde çalışmanın yöntemi anlatılacaktır. Devam eden bölümde bulgular, projelerin Ankara konut piyasası içerisinde değerlendirilmesi başlığı altında açıklanırken, çalışma değerlendirme ve sonuç bölümüyle tamamlanacaktır.

Çok Katlı Lüks Konut Projeleri

Belirli bir bölgede konut arzı gerçekleştirilirken, yatırımcılar karlarını maksimize etme çabası içine girmektedir. Diğer taraftan bakıldığında ise, piyasa konutta yaşayacaklara kendi arzını gerçekleştirme şansını verse kendi isteklerini maksimize etme adına nasıl bir konut arzı gerçekleştirirlerdi? Ng ve Lo bu iki farklı perspektifi inceleme altına almış ve arazi kullanım düzenlemelerinin bu iki perspektifi denge altına alması gerektiğini vurgulamışlardır (Ng ve Lo, 2015). Bu iki perspektifin dengelendiği konut piyasası oldukça işlevsel bir konut piyasası olacaktır. Konut arzı ve talebi denge altında tutulacak, konut piyasası talebe göre konut üretecek, ne konut fazlası ne de açığı ortaya çıkacaktır.

Konut arzının toplumdaki her sosyo-ekonomik gelir grubunun talebini karşılayacak şekilde olması konut piyasasını dengede tutacaktır. Fakat, her sosyo-ekonomik kesime eşit üretim yapmayan ve sadece belirli grupların çıkarları çevresinde gerçekleştirilen konut sunumu ise üretimin rantın yüksek olduğu projelere kaymasına sebep olacaktır. Son dönemde piyasa mekanizmaları sonucu ortaya çıkan bu konut tiplerine bir örnek de, özellikle büyük kentlerde ortaya çıkan yüksek katlı lüks konut projeleridir.

Bu yüksek katlı lüks konut projelerinin sakinleri kentte, yeni bir tüketici grubunu işaret etmektedir. Bu grup kent merkezine daha yakın bir yaşam tarzını tercih eden ve de yalnız yaşayan bir kesimi temsil etmektedir (Fincher, 2004) ve dolayısıyla projelerin ortaya çıkış sebebi de bu kesimin talebini karşılamaktır.

Çok katlı ve çok ailelik yaşam, yani apartman yaşamı; Türkiye'de 19. yüzyıl sonlarında başlamış, özellikle arazi fiyatlarının yükselmesiyle müstakil konut yaşamının lüks hale gelmesi sonucu apartman konutlara geçiş çok istenilen olmasa da kaçınılmaz olmuştur. Bu apartman konutlar, yıllar içerisinde pek çok farklı biçime evrilerek çeşitlenmiştir (Görgülü, 2016). Son dönemlerde ise, Türkiye'nin büyük kentlerinde de ortaya çıkan, kent merkezlerinde konumlanan, karma fonksiyonlu yapı tipleri arasında yer almaya başlamış yeni bir gayrimenkul tüketim nesnesi olarak

yüksek katlı konut projeleri karşımıza çıkmaktadır (Yüksel ve Akbulut, 2009). Bu projeler korunaklı konut yerleşimleri olup, genelde bünyelerinde spor salonu, büyük yeşil alanlar, alışveriş merkezi, yüzme havuzu, vb. aktiviteleri barındırmaktadır. Hatta rezidans olarak adlandırılan yapılarda resepsiyon ve oda temizliğine varan otel hizmetleri bile sunulmaktadır. Bu projelerin kimisi tek bir bloktan oluşurken, kimisi aynı parsel üzerinde birden fazla bloktan oluşmaktadır.

Başlangıçta ortaya çıkış nedeni farklı olsa da, bu yüksek katlı konut projeleri bir pazarlama stratejisine dönüşmüştür. Türkiye’de yapılmış ilk apartmandan bugüne, “apartman” sözcüğü daima negatif bir anlam içermekte, genelde sevimsiz bir yaşam biçimi olarak algılanmakta iken; bugün gelinen noktada yüksek katlı lüks konutlarda yaşama fikri ayrıcalıklı yaşama fikrine doğru evrilmiştir (Görgülü, 2016). Bu talebin sonucu ortaya çıkan bir üretim şekli midir, ya da tam tersi piyasanın sunumu sonucu talebi mi o yöne doğru çekmektedir sorusunu akla getirmektedir. Dolayısıyla, konut sunumu halkın talepleri karşısında mı şekillenmektedir, yoksa doğrudan piyasa mekanizmasını kontrol altında tutan güçler tarafından mı şekillenmektedir konusu tartışılmalıdır. Bu çalışma bu tartışma konusu üzerinde odaklanmakta ve veriler ışığında yorumlar getirilmeye çalışılmaktadır.

Yöntem

Bu çalışma kapsamında, 2005 ve 2018 yılları arasında tamamlanmış ve 2019 yılında hala devam eden yüksek katlı lüks konut projeleri inceleme altına alınmıştır. Farklı internet sitelerinde (<https://3dkonut.com/>, <https://www.guncelprojebilgileri.com/>, <https://www.hurriyetemlak.com/>, <https://www.projepedia.com/>, <http://www.yeniprojeler.com/>, <https://www.zingat.com/>) satışları ve reklamları olan bu projelerin tümü lüks konut projeleri olup, güvenli ve bünyesinde farklı aktiviteleri barındıran projeler çalışma kapsamına alınmıştır. Projeler Ankara’nın 8 merkez ilçesinin (Altındağ, Çankaya, Etimesgut, Gölbaşı, Keçiören, Mamak, Sincan Yenimahalle) farklı mahallelerinde yer seçmiştir. Elde edilen veriler, Türkiye İstatistik Kurumu’ndan ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası’ndan elde edilen verilerle harmanlanarak, istatistiki tablolar yardımıyla ve mekânsal analizler sonucunda yorumlanmaya çalışılmıştır.

Yüksek Katlı Lüks Konut Projelerinin Ankara Konut Piyasası İçerisinde Değerlendirilmesi

Lüks konut projeleri öncelikle büyük kentlerde ortaya çıkmaya başlamış, daha sonra daha küçük kentler de benzer projeleri farklı isimler altında kopyalamaya başlamıştır. Ankara ili de son dönemde bu projelere ev sahipliği yapan öncü kentlerden biri konumundadır. Yapılan çalışmada, ilgili özelliklere sahip bu projelerin ilkine 2005 yılında rastlanmıştır. Bu proje Ankara'nın merkezi olarak kabul edilen Çankaya ilçesinde yer almaktadır.

Bu lüks konut projeleri ortaya çıktıkları bölgeler inceleme altına alındığında, kent bütününde homojen bir dağılım sergilemedikleri görülmektedir. Kimi mahalleler bu anlamda tam bir çekim merkezi konumunda iken, firmalar bazı mahallelerde bu tarz yatırımlar yapmak konusunda çekimser kalmaktadır (Alkan Gökler, 2018). Bu kapsamda Tablo 1. yıllar itibari ile projelerin Ankara'nın ilçelerine göre dağılımını göstermektedir. Toplam 259 projenin yer aldığı çalışmada, yıllar itibari ile projelerin sayısının arttığı, Çankaya ilçesinde yer seçmeye başlayan projelerin yıllar itibari ile diğer ilçelere de sıçradığı görülmüştür. Fakat yine de, genel olarak projelerin Çankaya ilçesinde ağırlıkta yer seçme eğiliminde olduğu gözlenmiştir. Çankaya'nın ardından, günümüze yaklaştıkça Etimesgut ilçesi de önemli bir paya sahip olmaya başlamıştır.

Tablo 1. Projelerin yıllar itibari ile ilçelere dağılımı

Teslim_Tarihi		Frekans	Yüzde
2005	Çankaya	1	100,0
2008	Çankaya	1	100,0
2010	Çankaya	2	100,0
2011	Çankaya	1	50,0
	Yenimahalle	1	50,0
	Total	2	100,0
2012	Çankaya	4	80,0
	Etimesgut	1	20,0
	Total	5	100,0
2013	Çankaya	1	33,3
	Mamak	1	33,3
	Sincan	1	33,3
	Total	3	100,0
2014	Çankaya	5	29,4
	Etimesgut	8	47,1
	Gölbaşı	2	11,8
	Yenimahalle	2	11,8
	Total	17	100,0

2015	Çankaya	10	55,6
	Etimesgut	3	16,7
	Keçiören	2	11,1
	Yenimahalle	3	16,7
	Total	18	100,0
2016	Çankaya	10	52,6
	Etimesgut	3	15,8
	Gölbaşı	3	15,8
	Sincan	1	5,3
	Yenimahalle	2	10,5
Total	19	100,0	
2017	Çankaya	18	43,9
	Etimesgut	10	24,4
	Gölbaşı	3	7,3
	Keçiören	2	4,9
	Mamak	1	2,4
	Yenimahalle	7	17,1
Total	41	100,0	
2018	Altındağ	1	1,2
	Çankaya	41	48,8
	Etimesgut	17	20,2
	Gölbaşı	5	6,0
	Keçiören	5	6,0
	Sincan	5	6,0
	Yenimahalle	10	11,9
Total	84	100,0	
2019 yılında devam eden	Altındağ	1	1,5
	Çankaya	26	39,4
	Etimesgut	11	16,7
	Gölbaşı	5	7,6
	Keçiören	7	10,6
	Mamak	2	3,0
	Sincan	3	4,5
Yenimahalle	11	16,7	
Total	66	100,0	

Tablo 1, 2006 ve 2007 yılları için ilgili konut projelerine rastlanmadığını göstermektedir. Proje sayılarında ilk önemli artış 2014 yılında gerçekleşmiş, proje sayısı o yıl için 17'ye çıkmıştır. 2015 ve 2016 yılları için benzer sayılarda projeler gerçekleştirilirken, 2017 yılında proje sayısı 2'ye katlanmıştır. Yine takip eden 2018 yılı için tekrar iki katına çıkan proje sayısı, 84'e kadar çıkmıştır. 2019 yılı içerisinde devam eden proje sayıları ise çalışmanın hazırlanmaya başladığı sürece kadar olanı kapsayabilmiştir. Dolayısıyla çalışma, 2019 yılı için de benzer artış ipuçlarını vermekte ve bu sayının 2019 yılı içerisinde daha da artacağı tahmin edilmektedir. Yani 2017 yılı itibari ile projelerin sayılarında çok hızlı bir artış söz konusu olmuştur. Bu yıllar içerisinde bu kadar artışa

neden olan durumun ne olduğu sorusu akla gelmektedir. Bu sorunun cevabı devam eden bölümlerde tartışılmaya çalışılacaktır.

Tablo 2 projeler ile ilgili açıklayıcı istatistikleri sunmaktadır. Tabloda N frekans değerlerini verirken, Min. minimum, Mak. maksimum, Ort. ortalama ve Std. Sapma standart sapma değerlerini göstermektedir. Projelerin sahip olduğu kat sayılarına bakıldığında, kat sayılarının yıllar içerisinde benzer kaldığı, ortalama 20 kat civarında seyrettiği görülmektedir. Bu projelerin kimileri tek bir bloktan oluşurken, kimi projeler içerisinde birden fazla yüksek katlı blok yer almaktadır. Ama bu bloklar aynı proje adı altında sunulduğu için tek bir proje olarak sayılmıştır. Bu nedenden dolayı piyasaya sundukları daire sayıları blok sayılarına göre farklılık göstermektedir. Bu projelerin piyasaya sunduğu en fazla ortalama daire sayısına ise 2011 yılında 484 daire ile ulaşılmıştır.

Tablo 2. Açıklayıcı İstatistikler

		N	Min.	Mak.	Ort.	Std. Sapma
2005	Kat Sayısı	1	30	30	30,00	.
	Daire Sayısı	1	240	240	240,00	.
2008	Kat Sayısı	1	10	10	10,00	.
	Daire Sayısı	1	57	57	57,00	.
2010	Kat Sayısı	2	12	13	12,50	0,707
	Daire Sayısı	2	66	154	110,00	62,225
2011	Kat Sayısı	2	23	24	23,50	0,707
	Daire Sayısı	2	184	784	484,00	424,264
2012	Kat Sayısı	5	8	37	20,00	13,134
	Daire Sayısı	5	42	1832	434,00	781,956
2013	Kat Sayısı	3	12	46	24,00	19,079
	Daire Sayısı	3	56	377	219,00	160,558
2014	Kat Sayısı	17	12	42	21,94	9,141
	Daire Sayısı	17	35	2647	464,24	673,126
2015	Kat Sayısı	18	11	31	19,06	5,150
	Daire Sayısı	18	45	2647	438,39	615,078
2016	Kat Sayısı	19	10	35	20,11	6,839
	Daire Sayısı	19	28	1199	246,74	312,985
2017	Kat Sayısı	41	9	45	19,90	8,012
	Daire Sayısı	41	44	1885	278,83	357,423
2018	Kat Sayısı	84	7	48	21,52	10,164
	Daire Sayısı	84	24	1500	245,05	289,416

2019	Kat Sayısı	66	9	51	22,85	9,562
yılında devam eden	Daire Sayısı	66	16	1876	346,50	392,728

Daha önce de bahsedildiği gibi bu projeler Ankara ilinde mekânsal olarak homojen bir dağılım göstermemektedir. Şekil 1-Şekil 12 projelerin mekânsal seçimlerini mahalle bazında göstermektedir. Haritalar ilçelere göre farklı renklerde boyanmış, mahalle sınırları her bir ilçe içerisinde çizilmiştir. Daire ile gösterilenler her bir projenin yer seçimidir.



Şekil 1. 2005 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 2. 2008 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 3. 2010 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 4. 2011 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 5. 2012 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 6. 2013 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 7. 2014 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 8. 2015 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 9. 2016 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 10. 2017 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 11. 2018 yılı projelerin yer seçimi



Şekil 12. 2019 yılı içerisinde devam eden projelerin yer seçimi

Şekiller tek tek incelendiğinde projelerin Çankaya ilçesini merkez olarak aldığı, yıllar içerisinde bu merkezden çepere doğru yayıldığı gözlenmiştir. İlk yıllarda Çankaya ilçesinin merkez mahallelerinde yer seçen bu projelerin, zaman içerisinde merkez mahallelerde yer seçimine devam ederken, Çankaya ilçesinin batı aksına doğru da kaydığı haritalarda görülmektedir. Ayrıca yine haritalardan anlaşılacağı gibi, Ankara'nın temel iki aksı olan batı ve güney-batı koridoruna yakın mahalleler bu projeler için çekim merkezi konumundadır.

Projeler inceleme altına alınırken, her bir projenin ortalama birim fiyatı da dikkate alınmıştır. Tablo 3 ilgili projelerin ortalama birim fiyatlarını ve de Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası verileri ışığında da Ankara geneli konut birim fiyatlarını göstermektedir. TCMB'den elde edilen veriler 2010 yılı sonrası başladığı için projeler bazında karşılaştırma da bu yıl itibarıyla yapılabilecektir.

Tablo 3. Konut Birim Fiyatları

	Projelerin Ortalama Birim Fiyatları	Ankara Konut Birim Fiyatı*
2010	6141,50	946,63
2011	3967,50	1039,66
2012	4825,60	1137,18
2013	3277,00	1263,16
2014	4605,47	1405,04
2015	3973,89	1611,44
2016	4660,32	1755,84
2017	3799,98	1873,72
2018	4230,75	2078,15

*<http://www.tcmb.gov.tr/>

Yıllar içerisinde konut birim fiyatlarına bakıldığında, projeler için bu değer 3200 TL-4900 TL aralığında değiştiğinden söz etmek mümkün olacaktır. Sadece 2010 yılı için bu değer 6000 TL üzerindedir. Ankara geneli konut birim fiyatlarına bakıldığında ise yıllar içerisinde fiyatta sürekli bir artış olduğu, en son 2018 yılı için 2000 TL'nin üzerine çıktığı görülmektedir. Yani 8 yılda Ankara bütünü için birim konut fiyatları ikiye katlanmıştır. Tabii beklendiği gibi projelerin birim fiyatları Ankara konut birim fiyatlarının, ilgili her yıl için oldukça üzerinde seyretmektedir.

Ankara ili konut birim fiyatlarını ele alarak basit bir hesaplama yapıldığında, 2018 yılı için 100 m² bir dairenin ortalama fiyatının 207815 TL olduğunu söyleyebiliriz. 2018 yılında ortalama hanehalkı kullanılabilir gelirinin yıllık 24199¹ olduğu Türkiye koşullarında, bu fiyat hanehalkının ortalama 9 yıllık gelirinin toplamına denk gelmektedir. Bu da kabul gören erişilebilir konut fiyatları ortalamasının oldukça üzerindedir. Yani, Türkiye her ne kadar konut yapım süreci ve çeşit sunma adına aktif bir inşaat sektörüne sahipse de, konut piyasası erişilebilir konut sunumu yapmak adına çok işlevsel değildir. Hatta, daha önce literatürde yer alan çalışmalarda, Türkiye'de konut sahibi olabilme olasılığının, sürekli gelir ve iş sahibi olabilmeye doğrudan ilişkili olmadığı gösterilmiştir. Çoğu zaman konut satın alabilme mevcutta sahip olunan arazi, vb. taşınmazlar yardımıyla gerçekleştirilmektedir ve de sürekli gelirleri yardımıyla konut sahibi olma olasılığı birçok hanehalkı için çok düşüktür. Ayrıca yüksek konut faiz oranları konut sahibi olamayan bu hanehalklarına yeni fırsatlar sunmaktan da oldukça uzaktır (Alkan 2013, Alkan, 2015). Dolayısıyla, alt-orta gelir grubu için konut sahibi olabilme günümüz Türkiye koşullarında

¹ TÜİK, 2019, *Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması*

oldukça zordur. Bu durum göz önüne alındığında, Tablo 3'teki durum bu sorun açısından farklı bir boyutun da altını çizmektedir. TCMB verilenin ortaya koyduğu ortalama konut birim fiyatları Alkan (2013, 2015)'in sunduğu çalışmalar incelendiğinde birçok hanehalkı için ulaşılamaz konut fiyatlarını işaret ederken, bu çalışma kapsamında incelenen projelerin ise çok daha yüksek fiyatlara denk geldiği görülmektedir. O zaman bu yüksek konut fiyatları, zaten mevcut durumda ulaşılması zor olan konut piyasasını daha da baskı altına almaktadır. Yani bu projeler, konut fiyatlarını yukarı çekmekte, sadece üst gelir grubunun ihtiyaçlarına yönelik konut sunumu teşvik etmektedir.

Bu durumu destekler bir diğer veri ise Tablo 4'te göz önüne serilmektedir. Tablo 4 projelerin yıllar itibari ile piyasaya sunduğu daire sayıları ile o yılın Türkiye İstatistik Kurumu verilerinin ışığında yapı kullanma izin belgesi alan ikamet amaçlı daire sayılarını göstermektedir. Tablonun son kolonu ise toplam yapı kullanma izin belgesi alan daireler içerisinde projelerin sunduğu daire sayılarının yüzdelerini göstermektedir.

Tablo 4. Daire Sayıları

Teslim Tarihi	Projelerin Sunduğu Toplam Daire Sayısı	Yapı kullanma izin belgesi alan ikamet amaçlı daire sayısı*	%
2005	240	55291	0,43
2008	57	45967	0,12
2010	220	63732	0,35
2011	968	65597	1,48
2012	2170	66489	3,26
2013	657	79902	0,82
2014	7892	78172	10,10
2015	7891	66736	11,82
2016	4688	59303	7,91
2017	11432	67233	17,00
2018	20584	62114	33,14

* <http://tuik.gov.tr/Start.do>

Tablo 4 incelendiğinde projelerin sunduğu daire sayılarının genel olarak artma eğiliminde olduğundan bahsetmek mümkündür. 2018 yılında 20584 konut birimine ulaşılmış, neredeyse bir önceki yılın verilerini ikiye katlamıştır. TÜİK verilerine göre ise ikamet amaçlı yapı kullanma izin belgesi alan daire sayısı 2013 yılına kadar artmış, bu tarihten 2016 yılına kadar düşüş yaşamış, 2017 yılı içinde tekrar yükselip 2018 yılı içinde tekrar düşmüştür. Tablonun sunduğu ilginç bir nokta, bu

iki veri arasında doğrusal bir ilişkinin söz konusu olmayışıdır. İkamet amaçlı yapı kullanma izin belgesi alan daire sayısının en yükseğe ulaştığı 2013 yılında, projelerin daire sayısının düşmesi ilginçtir. Benzer şekilde yapı kullanım izni alan daire sayıları 2017 yılından 2018 yılına geçildiğinde düşerken projelerin daire sayıları neredeyse ikiye katlanmıştır. Bu durum, yüksek katlı lüks konut projelerinin oluşumunun mevcut konut piyasası ile eşgüdümlü ilerlemediğini, yani farklı dinamiklerin sonucu ortaya çıktığını söyleyebilme olanağını sunmaktadır. Konut satışında sıkıntıların yaşandığı, özellikle konut faiz oranlarının 2019 yılı başlangıcı itibari ile % 1,5 gibi çok yüksek değerlere ulaştığı bir konut piyasası ortamında, çok katlı ve yüksek bütçeli konut üretiminin artışı önemli bir sorunu karşımıza çıkılmaktadır. 2018 yılı içinde yapı kullanma izni almış konut birimlerinin %33,14'ünü bu projeler oluşturmaktadır ki bu çalışma kapsamında yüksek katlı lüks konut projeleri ele alınmış, müstakil lüks konutlar veri kapsamında incelenmemiştir. Bu veriler de hesaba katıldığında lüks konut projelerin toplam konut üretimindeki payı daha da artacaktır. Bu durumda lüks konutların, Türkiye konut piyasasını baskısı altına aldığı varsayımı desteklenmektedir ve konut piyasasını alt ve orta gelirli taleplerinin değil üst gelir gruplarının yönettiği düşüncesi maalesef ağır basmaktadır. Bu duruma ilişkin bir diğer veri de Tablo 5'te sunulmaktadır.

Tablo 5. Projelerin Barındıracağı Tahmini Nüfus Değerleri

Teslim Tarihi	Projelerin Barındıracağı Tahmini Nüfus	Bir Önceki Yıla Göre Nüfus Artışı (Ankara bütünü)*	Bir Önceki Yıla Göre Nüfus Artışı (Ankara 8 merkez ilçe)*
2005	744	84082	-
2008	177	101863	-4488
2010	682	120914	118394
2011	3001	119177	108722
2012	6727	74649	74145
2013	2037	79541	53194
2014	24465	104989	107489
2015	24462	120503	113466
2016	14533	75943	68441
2017	35439	98508	87846
2018	63810	58959	5784

* <http://tuik.gov.tr/Start.do>

Tablo 5'te projelerin o yıl içinde piyasaya sürdüğü toplam daire sayıları hanehalkı büyüklüğü ile çarpılarak, ortalama ne kadar nüfus barındıracağı tahmininde bulunulmuştur. 2018 TÜİK verilerine göre ortalama hanehalkı büyüklüğü Ankara için 3,1 verilmiştir. Bu durumda projelerin piyasaya sunduğu toplam daire sayısı ile ortalama hanehalkı sayısı çarpıldığında ortalama ne kadarlık nüfusu barındıracağı tablonun ilk sütununa yerleştirilmiştir. Tablonun ikinci sütununda Ankara il bütünü için, üçüncü satırında ise çalışmanın yürütüldüğü merkez 8 ilçenin bir önceki yıla göre nüfus artış sayıları verilmektedir. Daha önce de bahsedildiği gibi bu projeler kendi içinde birçok aktiviteyi barındırdığı için neredeyse bir küçük mahalleyi içine alacak bir nüfusa ev sahipliği yapabilmektedir. Tablo 5'te de görüldüğü üzere projelerin sayılarının artmasıyla birlikte, özellikle 2014 yılından sonra oldukça yüksek sayılarda nüfusu barındıracak daire sayısını piyasaya sundukları görülmektedir. Asıl ilginç nokta ise 2018 yılında, projelerin barındıracağı tahmin edilen nüfusun, hem Ankara 8 merkez ilçesinin hem de Ankara bütünü nüfus artışından çok daha fazla olduğudur. Bu çok önemli bir sorunu göze sermektedir. Ankara bütününde 2018 yılı için nüfus artışı 58959 kişi iken, sadece yüksek katlı lüks konut projelerinin o yıl için piyasa sunduğu konut birimleri 63810 kişiyi barındırabilecek kapasitededir. Yani piyasaya gereğinden çok daha fazla bir konut sunumu yapılmaktadır. Üstelik bu konutlar, tüm hanehalklarına hitap edecek konut birimleri değil, oldukça kısıtlı bir nüfusun gereksinimlerine karşılık verebilecek şekilde tasarlanmaktadır. Kent planlamasının en temel konularından biri olan talebe göre konut üretmek bu anlamda tamamen göz ardı edilen bir ilke olarak karşımıza çıkmaktadır. Nüfus artışına oranla gerçekleştirilmeyen ve daha da kötüsü sadece belirli bir kesimin ihtiyacına yönelik, bu denli fazla konut sunumu konut piyasasını her geçen gün daha da dönüşü olmayan ve derinleşen bir krizin içine sokmaktadır. Daha önce üzerinde durulan son yıllarda yüksek katlı lüks konut üretiminde bu kadar artışa neden olan durumun ne olduğu sorusuna cevaben, artan nüfus, yeni konut ihtiyacı gibi temel sebepleri saymak bu durumda mümkün değildir. O zaman bu sunumu belirleyen hanehalklarının talepleri olduğu da maalesef söylenemez.

Değerlendirme ve Sonuç

Bu çalışma kapsamında, Ankara'nın 8 merkez ilçesinin (Altındağ, Çankaya, Etimesgut, Gölbaşı, Keçiören, Mamak, Sincan, Yenimahalle) farklı mahallelerinde inşa edilen yüksek katlı lüks konut projeleri inceleme altına alınmıştır. Yapılan çalışmanın sonucunda, bu konut sayılarının yıllar içerisinde arttığı gözlenmiştir. Çalışma kapsamında her bir yıl için mekânsal analizler gerçekleştirilmiştir. Farklı yıllarda gerçekleştirilen bu büyük konut projelerinin hangi mahallelerde yer seçtiği tek tek haritalara işlenmiş, Çankaya ilçesinde 2005 yılından itibaren bu projelerin ağırlıkta yer seçtiği gözlemlenmiştir. İlerleyen yıllar içerisinde Etimesgut ilçesinin de bu anlamda popülerliğinde artış görülmüştür.

Projelerin ortalama birim fiyatlarının, Ankara geneli konut birim fiyatlarının oldukça üstünde olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca artan proje sayısı ile birlikte, bu projelerin piyasaya sunduğu daire sayılarının özellikle 2014 yılı sonrası oldukça artış gösterdiği görülmüştür. Hatta 2018 yılında yapı kullanım izni almış konutların yüzde 33,14'ünü, bu büyük projeler karşılar duruma gelmiştir. Diğer bir sonuç ise, 2018 yılında tamamlanmış ilgili konut projelerinin barındıracağı beklenen nüfusun, 2018 yılında Ankara il bütünü nüfus artışının bile üstüne çıkmasıdır. Yani nüfus artışı ile bu konutların piyasaya sunduğu toplam daire sayıları arasında doğrusal bir ilişki gözlenmemiştir.

Bu sayısal verilerin ortaya koyduğu durum, projelerin artan sayısının talebin sonucu ortaya çıkmadığıdır. Bu proje arzının, hanehalklarının talebinden çok daha farklı dinamikler sonucu olduğu açıktır. Yani, bu konut projeleri ihtiyaçtan çok daha fazla konut birimini piyasa sunmaktadır. Dolayısıyla, sunum itibariyle sadece yüksek gelir grubuna hitap eden bu aşırı yüklü konut üretiminin piyasada satışının mümkün olamayacağı açıktır.

Sonuç olarak, son dönemde konut piyasasını hakimiyeti altına alan yüksek katlı lüks konut projeleri, Ankara konut piyasasında da kendini göstermektedir. Bu konut projeleri hem kent bütününde mekânsal bir eşitsiz rant dağılımına neden olmakta, hem de farklı gelir gruplarının konuta olan ihtiyacını baskı altına almaktadır. Maalesef bu durumda Ankara konut sunumu ile konut arzı arasında dengenin olmadığı, asıl konuta ihtiyaç duyan kesimin konut sunumunu gerçekleştirmek yerine, firmaların daha fazla rant elde edebileceği lüks konut projelerine kaydığı

görülmektedir. Ayrıca, doygunluğa ulaştığı düşünölen konut sektörüne sürekli olarak yapılan bu konut arzı da, konut piyasasını içinden çıkılmaz bir krize sokacağı beklenmektedir.

Kaynakça

- Alkan, L. (2013). Farklı gelir gruplarının konut sahibi olabılme olasılıklarının Ankara örneği kapsamında incelenmesi, *İdealkent*, 9, 170-197.
- Alkan, L. (2015). Effects of socio-economic factors on home purchases: the cases of Yenimahalle and Çankaya in Ankara, *IDPR*, 37(3), 289-309.
- Alkan-Gökler, L. (2018). Factors affecting site selection of access-restricted residential communities in Ankara, *Property Management*, 36(3), 278- 295.
- Fincher, R. (2004). Gender and life Course in the narratives of Melbourne's high-rise housing developers, *Australian Geographical Studies*, 42(3), 325 – 338.
- Görgölü, T. (2016). Apartman tipolojisinde geçmişten bugüne; kira apartmanından "Rezidans'a" geçiş, *TÜBA-KED*, 14, 165-178.
- Ng, K. F. ve Lo, H. K. (2015). Optimal housing supply in a bid-rent equilibrium framework, *Transportation Research Part B: Methodological*, 74, 62-78.
- TÜİK. (2019). *Gelir ve yaşam koşulları araştırması*.
- Yüksel, U. ve Akbulut, M. T. (2009). Tüketim odaklı mimarlığın son yıllardaki yeni ürünleri: Rezidanslar, *Megaron*, 4(2), 110-118.

<https://3dkonut.com/> (Son Erişim Tarihi: 28 Nisan 2019)

<http://tuik.gov.tr/Start.do> (Son Erişim Tarihi: 15 Eylül 2019)

<https://www.guncelprojebilgileri.com/> (Son Erişim Tarihi: 28 Nisan 2019)

<https://www.hurriyetemlak.com/> (Son Erişim Tarihi: 28 Nisan 2019)

<https://www.projepedia.com/> (Son Erişim Tarihi: 28 Nisan 2019)

<http://www.tcmb.gov.tr/> (Son Erişim Tarihi: 15 Eylül 2019)

<http://www.yeniprojeler.com/> (Son Erişim Tarihi: 28 Nisan 2019)

<https://www.zingat.com/> (Son Erişim Tarihi: 28 Nisan 2019)



Kamusal Toprak, Ortaklaşa Mülkiyet - Kamusal Mekânın Kamusalılığı Üzerine Sosyalist Bir Tartışma

N. Simla UYGAC
Yıldız Teknik Üniversitesi
simlauygac@yahoo.com

Sırma R. TURGUT
Yıldız Teknik Üniversitesi
sirmaturgut@gmail.com

Öz

Kamusal mekân ve mülkiyet kavramları, kentlerin şekillenmesini ve mekânların fonksiyon seçimlerini etkileyen en temel unsurlardandır. Kamusal mekân ve mülkiyet kavramlarında gerçekleşecek bir kapsam ve algı değişimi, doğrudan ve kökten bir şekilde kentlerin şekillenmesini etkileyecektir. Hâkim dünya düzeni olan kapitalist düşünce sistemi kentleri kâr ve özel mülkiyet odaklı, serbest piyasa koşullarının “özelleştirdiği” yarı kamusal alanlar yaratmak yoluyla şekillendirmektedir. Sosyalist düşünce sistemi ise toprağa değişim değeri yüklemeyen, kullanımı üzerinden değer vermeye; kâr ve özel mülkiyet kavramları ile ilişkilendirmemektedir. Sosyalist düşünce ülke sınırlarının tamamını mülkiyeti devlete ait olan kamusal mekân olarak kabul etmektedir.

Çalışma bu doğrultuda, sosyalist bir perspektiften kente ve kamusal mekânlara bakmakta, ortaklaşa mülkiyetin ve toprağın kamusal olduğu bir anlayışta, kamusalılığın algı ve kapsam olarak değişimini konu edinmektedir. Özel mülkiyetin olmadığı bir yaşam ve şehircilik anlayışı olan sosyalizmde, kentsel politikaların ve uygulama araçlarının değişimi ile sosyalist ideolojinin kentteki yansımaları incelenmiş, sosyalist politikalarının mekân ve topluma yansımaları irdelenmiş; sosyalist şehircilik ilkeleri doğrultusunda şekillenen bir kent olan Moskova kentindeki kamusal mekân kurgusu ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: *Kentsel politikalar, ortaklaşa mülkiyet, sosyalist şehircilik, sosyalist kent.*



Public Land, Collective Ownership – A Socialist Debate on Publicity of Public Space

N. Simla UYGAC
Yıldız Technical University

Sırma R. TURGUT
Yıldız Technical University

Abstract

Concept of public space and property are the basic factors determining urban planning and functions of buildings. A change in scope and perception regarding the concepts of public space and property will fundamentally change the urban planning process. As the current globally dominant world order, capitalism shapes the cities as profit and private ownership focused, semi-public spaces driven to “privatization” by free market demands. Socialist school of thought, on the other hand, values the land by its functionality over its monetary exchange value while not associating it with concepts of profit and private ownership. Socialism defines the land within the borders of a country as public space in property of the state.

In this aim, this study observes cities and public spaces from a socialist perspective and conducts study regarding the changes on scope and perception of publicity on basis of community property and land as public property. With no concept of private property featured in socialist ideology reflections of socialism on urban planning were observed via the evolution of urban policies and applications under its influence, reflections of socialist policies to space and public were examined and the concept of public space in Moscow, a city shaped by socialist urban planning, was revealed.

Keywords: *Urban politics, collective ownership, socialist urbanism, socialist city*

Giriş

Bu çalışma yazarın sosyalizmi, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin politikalarını ve bu politikaların Moskova'daki uygulamalarını inceleyen "Sosyalizmin Kentsel Politikalara ve Kente Etkisi: Moskova Deneyimi"¹ isimli yüksek lisans tezinden üretilmiştir. Çalışma kentsel politikaları ideolojik olarak incelemeyi ve sosyalist ideolojinin yönlendirdiği kentsel politikaların kenti ve kamusal mekânı nasıl şekillendirdiğini irdelemeyi amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda sosyalist ideolojinin kentsel politikalara etkisi Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin politikaları üzerinden incelenmiş; Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin varlık gösterdiği dönemde Moskova kentinde hayata geçirilen uygulamalar üzerinden örneklendirilmiştir.

Kamusallık ve mülkiyet kentlerin şekillenmesinde doğrudan rol oynayan iki kavramdır. Bu kavramlar ideolojik olarak farklı anlam ve kapsamlara sahiptir ve kentsel politikaların uygulama alanında kente farklı şekillerde yansımaktadır. Çalışma kapsamında sosyalist ideoloji ele alınmakta ve sosyalizmin kamusallık ve mülkiyet kavramına yaklaşımı açıklanmakta, kentsel politikalara nasıl yansıdığı ve kentleri nasıl değiştirdiği sosyalizm görüşü ile söz konusu kavramların kapsam ve algısındaki değişimi irdelenmektedir. Sosyalist şehircilik ilkeleri tarif edilmekte, bu ilkeler doğrultusunda sosyalist kent kurgusunun nasıl şekilleneceği açıklanmaktadır.

Sosyalist ideoloji, günümüz egemen ekonomik düzeni olan kapitalist düzenden keskin çizgilerle farklı olup, ilkeler ve görüşler olarak kapitalist düzene karşı bir perspektife sahiptir. Kapitalizm, kâr ve bu kârı elde etmek için kullanılan sermayenin birikimi üzerine kurulan, malı mal üretimi için kullanarak, kullanım değeri yerine değişim değeri üzerinden birikimin arttırılması amaçlanmış bir düzen ve işleyiştir (Fülberth, 2011, s.17). Sosyalizm ise liberal politikaların sebep olduğu emek sömürsünün ortadan kaldırılmasını amaçlayan ve bu doğrultuda özel mülkiyeti kaldırmayı ve üretim araçlarının üzerindeki malikliği tüm topluma maletmeye dönük politikaların tümüdür (Mumcu, 1980). Çalışmada kapitalist düzendeki kamusal mekân tanım ve algısının nasıl değişebileceği, alternatif bir mülkiyet ve mekân kavramının olabirliği

1 Uygac, N. S. (2019). *Sosyalizmin Kentsel Politikalara ve Kente Etkisi: Moskova Deneyimi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.

üzerinde durulmaktadır. Sosyalist görüşün 'ideal düzen' olarak tarif etmiş olduğu özel mülkiyetin ortadan kaldırıldığı ve toprağın ortaklaşa mülkiyete konu olduğu bir düzende, kentteki kamusal kavramının tanım ve kapsamının nasıl değiştiğinin ve kamusal mekân kurgularının açıklanması ile kentsel politikaların kent mekânındaki yansımaları ve toplumu dönüştürmedeki güç ve etkisinin ortaya konulması amaçlanmaktadır. Kentsel politikaların kent mekânına doğrudan yansımalarının vurgulanması ile kentlerin söylev siyasetinden daha net ve gözle görülür sonuçlara sahip olan siyasi bir unsur olarak önemini göstermektedir.

Yöntem

Çalışmada ideoloji değiştiği takdirde kentlerde kamusal mekânların kamusal algısının değişeceği hipotezi öne sürülmektedir. Bu hipotez doğrultusunda araştırmanın liberal ideolojiden mülkiyet ve sermaye olarak zıt görüş ve politikalara sahip olan sosyalist ideoloji temel alınarak yapılmasına karar verilmiştir. Sosyalist ideoloji altında şekillenen kentlerde kamusal kavramının algı, kapsam ve mekânsal karşılığının incelenmesi ve liberal politikaların şekillendirdiği kentlerden farklarının ortaya konulması; tam kamusal mülkiyet ve sermaye ile değil, ortaklaşa mülkiyet ve düşünce sistemiyle olabileceğini vurgulaması açısından önem taşımaktadır.

Sosyalist politikaların mekânsal karşılıklarının sosyalist bir yönetimde şekillenen kentler üzerinden okunabilecek olması sebebiyle, günümüzde varlık göstermesi dahi en uzun süre sosyalist ideolojiyle yönetilmiş devlet olan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin politikalarının incelenmesine ve örnek alan olarak başkent Moskova'nın seçilmesine karar verilmiştir. Kamusal mekân ve özel mülkiyet tartışması, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin politikaları ve Moskova kentinin kamusal mekânları üzerinden yapılmıştır.

Çalışma ideolojiden politikalara, politikardan mekânsal uygulamalara inen bir düzen içinde kurgulanmıştır. Bu doğrultuda;

- Literatür araştırması yapılarak kamusal mekân, mülkiyet ve sosyalist şehircilik kavramları açıklanmıştır.
- Sosyalist şehircilik ilkelerinin mekânsal uygulamalarının tespiti için Sovyetler Birliği'nin politikaları ile dönemde üretilen film, belgesel, harita, fotoğraf arşivi gibi görsel öğeler ve kaynaklar derlenmiştir.

- Moskova kentinde dönemde gerçekleştirilen uygulamalar tespit edilmiş, sosyalist ideolojinin egemen olduğu bir kentte kamusal mekân kurgusu açıklanmıştır.

Çalışmada kullanılan veri kaynakları ve türleri oldukça çeşitlidir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği 28 yıl önce dağılmış ve lağvedilmiş, geçen süre içerisinde hızlı bir şekilde kapitalistleşme sürecine girmiş olması sebebiyle gözlem, anket veya görüşme yapılarak birincil veri üretilmesi mümkün olamamıştır. Sovyetler Birliği döneminde çekilen film ve belgeseller ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin sosyalist politikalarını duyurmak ve yaymak amacıyla hazırladığı afiş, kartpostal ve posterler ile dönem fotoğrafları birincil kaynaklar olarak kabul edilmiştir.

Kavramlar, Politikalar ve Uygulamalar

Çalışmanın bu bölümü üç alt başlık altında kurgulanmaktadır. Kavramlar başlığında sosyalist bir bakışla kamusal ve mülkiyet tanımı yapılacaktır. Özel mülkiyet sosyalist görüşte olmadığı için ortaklaşa mülkiyet kavramı üzerinde durulacaktır. Sosyalist şehircilik ilkeleri de bu başlık altında irdelenecektir. Politikalar başlığı altında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin tarım, yerleşim ve konut politikalarına yer verilmektedir. Uygulamalar ise Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin kentsel politikalarının Moskova kentindeki yansımaları üzerinde durulmaktadır. Moskova'nın yerleşim, konut ve kent mekânlarındaki uygulamaları üzerinden sosyalist şehircilik ilkeleri değerlendirilmektedir.

Kavramlar

Kamusal; özel, kişisel ya da mahrem olana karşıt durumu niteleyen (Cevizci, 2013, s.901), kamu ile ilgili olan (TDK) anlamına gelmektedir. Kamusal ve kamusal mekân denildiğinde akla gelen ilk isim olan J. Habermas; kamu, kamusal, kamusal bina, kamu oyu ve kamusal erk gibi kavramların etimolojik kökenlerine inerek, kamu tanımının ilk olarak burjuva toplumuna (sınıfına) ait olduğunu (Habermas, 2003, s.59) ancak kamusal kavramının ise herkese açık olan anlamına geldiğini (Habermas, 2003, s.58) ifade etmektedir. Kamusal kavramı sosyalizmin en temel kavramlarından birisidir ancak Komünizmin İlkeleri (Engels, 2002) ve Komünist Manifesto (Marx ve Engels, 2008)'de doğrudan tanımı

yapılmamaktadır². Kamusal kavramı mülkiyet, yeni toplumsal düzen ve proleter devrim süreci ve sonucunda tanımlanmaktadır. Sosyalist anlayışta kamusal kavramı, üretimin bir bütün olarak toplumsal yarar için, toplumsal bir plana göre ve toplumun bütün üyelerinin katılımının oluşturduğu düzen olarak ifade edilmektedir (Engels, 2002, s.22) ve ulusun kullanımındaki sermayenin, ulusal fabrikaların (...) ve işlenmemiş tüm toprakların tarıma açılması (Engels, 2002, s.27) olarak açıklanmaktadır. Diğer bir ifade ile, özel mülkiyete konu olan toprak, üretim aracı, mülk olmadığı için toplum bir bütün olarak bu kaynaklara sahiptir ve kamusal çıkar doğrultusunda kullanılmalıdır.

Mülkiyet kavramı ise komünist ve sosyalist görüşün teorilerinin temelini oluşturmaktadır ve Komünist Manifesto'da "Komünistler teorilerini tek bir ifadeyle özetleyebilirler: Özel mülkiyetin ortadan kaldırılması" (Marx ve Engels, 2008, s.48) şeklinde ifade edilmektedir. Özel mülkiyetin olmadığı, sermayenin kişisel değil toplumsal bir güç olduğu (Marx ve Engels, 2008, s.49) düzen ideal olarak tanımlanmaktadır. Bu doğrultuda ülke sınırları içinde tüm topraklar devlete ait olup, ıslah edilerek ekim – dikime açılmalı, üzerinde inşa edilecek tüm yapılar kooperatif veya devlet eliyle yapılmalıdır. Marx'a göre, kamusal kamunun (halkın) tüm mülkiyetinin kamu (devlet) tarafından yönetilmesi ile sağlanabilir.

Kamusal ve ortaklaşa mülkiyetin egemen olduğu bir düzende sosyalist şehirciliğin temel ilkeleri ise şu şekilde tanımlanmaktadır;

- Özel mülkiyet yoktur. Toprağın, konutun ve üretim araçlarının mülkiyeti devlete aittir. Toprağın rantı toplum yararına kullanıma sunulmuştur (Marx ve Engels, 2008, s.57), (Keleş, 2015, s.103).
- Standartlaşma sağlanır. Konutun standartlaşması için ölçütler belirlenir ve tüm konut üretimleri belirlenen m²'ler üzerinden ve belirlenen malzeme kalitesinde yapılır. Konutta standartlaşmalar olmasına rağmen her kente tek düze bir plan uygulanması sosyalist planlama anlayışında yoktur (Keleş, 2015, s.104).
- Sınırlı bir kentsel büyüme öngörülmür. Kentler belirlenen büyüklüklere ulaştığında uydu kentler kurulmak suretiyle, ana

² Komünizmin İlkeleri kitabında soru – cevap formatı üzerinden ilerlenmiş ve diyalog halinde kaleme alınmıştır. Eserde "Komünizm nedir?" ve "Özel mülkiyetin nihai olarak ortadan kaldırılmasının sonuçları ne olacaktır?" gibi soru ifadeleri ve tanım, açıklama cümleleri yer almakta, ancak kamusal kavramı üzerine bir soruya yer verilmemektedir.

kentin nüfusu uydu kentlere yönlendirilir. Buradaki amaç kent ile kırsal arasındaki farkın açılmamasıdır (Keleş, 2015, s.104).

- Şehir merkezleri merkezi iş alanı (MİA) değil yönetim birimlerinin olduğu kültürel merkezler olarak tasarlanır. Buradaki amaç toplumun –kapitalist düzende olduğu gibi- tüketici toplum olmasının önüne geçilmesi ve merkezlerde sosyalist ideolojinin yönetim gücünün hissettirilmesidir (Keleş, 2015, s.105).
- Sosyalist şehircilikte tüm kent planları merkez eliyle ve/veya yönlendirmesiyle yapıldığı için merkezi ve yerel planlar uyum içindedir (Keleş, 2015, s.105).
- Şehir planlaması işin uzmanlarına bırakılarak, halkın katılımına fırsat verilmemektedir. Halkın denetleme gücü plan ve politikalara karşı değil, politikacılara karşı olmalı inancı hakimdir (Keleş, 2015, s.106).
- Konut temel haktır ve temel haklar devlet güvencesi altında olmalıdır. Bu sebeple konut devlet eliyle üretilir ve dağıtımı yapılır. Konutun işe yakınlığı esastır (Keleş, 2015, s. 106).
- Sosyalist şehircilikte ‘komşuluk birimi’ vardır. Komşuluk biriminde ortak kullanım alanları vardır ve eşitlik esastır. Komşuluk birimlerinin merkezleri olduğu gibi, birkaç komşuluk merkezinin biraraya gelmesi ile oluşan ‘süper blok’ların merkezlerinde de kreş, park, hastane gibi donatılar bulunmaktadır (Keleş, 2015, s.106).

Bu ilkeler doğrultusunda denebilir ki sosyalist şehircilik, kentsel hizmetlerin herkes tarafından erişilebilir olmasını, toplumun tamamına dengeli bir şekilde hizmet sunulmasını, özel mülkiyetin olmadığı bir düzeni kurarken barınma, ulaşım, eğitim, sağlık ve altyapı hizmetlerinin kamu güvencesinde yani devlet tarafından sağlanması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Politikalar

Sosyalist şehircilik ideal düzeni, tüm kamunun ortaklaşa mülkiyet sahibi olduğu, insanı merkez alan kentlerin olduğu bir düzen olarak tanımlamaktadır. Sosyalist bir görüşle ekonomi, sanayi ve tarım politikaları üreten, sosyalist bir eğitim müfredatı düzenleyen ve sosyalizmi günlük hayatın içinde yaşatan şehirler planlayan ilk devlet Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği’dir; bu sebeple Sovyetler Birliği

kurulduğu 1917 yılından, lağvedildiği 1991 yılına kadar geçen sürede; iktidarını sağlamlaştırmak için yürüttüğü politikalar ile, halkın sosyalizmi benimsemesi için şekillendirdiği toplumsal yapı ve eğitim sistemi ile, ideolojisini 'deneyimlettiği' şehirler kurarak sosyalizmi uygulama olarak şekillendirmiştir. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nde bütün kararların merkezden alınması ve Beş Yıllık Kalkınma Planları yapılarak uzun erimde planlamanın yapılması tarım ve sanayinin, eğitim ve ekonominin birlikte ve uyum içinde yürütülmesine olanak vermektedir (Uygaç, 2019).

Çalışmanın bu bölümünde Sovyetler Birliği'nde mülkiyet ve kamusal mekânı etkileyen temel politikalardan tarım, yerleşim ve konut politikalarına değinilmektedir.

Sosyalist anlayış toprağın mülkiyetinin devlette olduğunu kabul eder ve toprağa değişim değeri yüklenmez. Tüm toprakların kamunun çıkarları doğrultusunda, kamunun yararına kullanılması esas alınmaktadır. Komünist Manifesto'da da belirtildiği üzere (Marx ve Engels, 2008, s.57) Sovyetler Birliği ortak plana göre toprakların ekim dikime açılması ve iyileştirilmesi yönünde tarım politikaları geliştirmiştir. Sovyetler Birliği tarımda birlikteliği sağlamak amacıyla Aralık 1922 Kararnamesi ile ilke kez toprak işçi ve köylünün malı olarak tanımlanmış ve toprağın meta olmadığı ilan edilmiştir (Birdal, 2006). Devam eden süreç içinde toprağın kolektivizasyonu gerçekleştirilmiş ve 'kolhoz' adı verilen büyük kooperatif çiftlikler kurmuştur. Kolhozlar küçük toprak sahibi olan köylülerin biraraya gelerek topraklarını birleştirdiği, kooperatif kurarak üretim yaptıkları çiftlik modelidir. Bir plana göre düzenlenen üretim modeli ile toprağın bölünmediği bir üretim düzenine sahip olan kolhozlarda toprağın verimliliği ve alınan ürün miktarı artmaktadır (Solus, 1979, s.174). Kolhoz çiftliklerinin özel mülkiyete konu olmaması, tüm kolhoz çalışanlarını aynı zamanda toprağın da sahibi yapmaktadır. Ortaklaşa mülkiyetin söz konusu olduğu kolhozlarda yapılan ortaklaşa üretimin geliri de ortaklaşa dağılmaktadır. Hep birlikte tarımsal üretimi teşvik eden politikaların posterler aracılığıyla kamuda propagandası yapılmaktadır (Şekil 1).



Şekil 1. Tarımda üretimi teşvik eden poster örnekleri³ (Kaynak: <https://www.sovietposters.com/>)

Sovyetler Birliği'nde yerleşim politikaları ise kamu konforu odaklı olarak gerçekleştirilmiştir. Toprağın mülkiyetinin ve değişim değerinin olmaması sebebiyle geniş arazilere yayılma politikası uygulanmaktadır (Şekil 2). Tüm kamunun kolay bir şekilde erişebileceği noktalar olan kent merkezlerine tiyatro, sinema gibi kültürel ve sosyal kullanımlar inşa edilmiştir. Meydanlar kamunun biraraya geldiği alanlar olması sebebiyle plastik sanat öğeleri ve yeşil alanlarla tanımlanmıştır. Sadece kent merkezleri değil komşuluk birimlerinde de çamaşırhane, yemekhane ve kreş gibi kamusal mekânlar oluşturularak halkın ortak tüketimi ve ortak mülkiyet hissi pekiştirilmiştir. Sosyalist düşüncenin Sovyetler Birliği yerleşim politikalarına yansımaları aşağıdaki şekilde özetlenebilmektedir;

- Eşitlik ilkesinin gereği olarak kentlere standartlar getirilmiştir. Bu standartlar kent büyüklüğü, altyapı ve yatırım konularında belirleyici rol üstlenmektedir.
- Toprak ve arsaların mülkiyeti devlete aittir, özel mülkiyet yoktur. Arsa spekülasyonunun olmaması kent merkezlerinin kültürel ve sosyal donatı alanlarına ayrılmasına olanak sağlamakta, iş

3 İlk posterin üstündeki yazı; "Temizlik Darbesi – Bolşevik'lerin Hasadı", ikinci posterin üzerindeki yazı; "Çalışma zamanı, Bazı insanlar gece vakti de çalışırlar!"

merkezlerinin yer seçim kriteri olarak konut yerleşimleri ile ilişkisini öne çıkarmaktadır.

- Arsa spekülasyonu olmadığı için kentler geniş alanlara yayılmakta, yayılmacı bir politika güdülmektedir. Sosyalist ilkelere göre planlanan kentlerin merkezlerinde dar bir arazide yoğun yapılaşma görülmemektedir.
- Sovyet şehirciliği bilimsel şehir planlama ilkelerine dayanmakta, süreç ve planlar uzman kişiler tarafından yönetilmektedir. Sovyetler Birliği'nde her şehrin bir baş mimarı vardır ve kente yapılan müdahaleler baş mimar tarafından düzenlenmektedir. Toprağın kullanım değeri
- vardır, değişim değeri yoktur. Bu sebeple rant oluşmamaktadır. Şehir planlamada esas hedeflenen halkın ihtiyaçlarına göre şehri şekillendirmektir.
- Gerek şehir planlama ilkeleri gerekse geniş alanlara yayılan kentler inşa etmenin bir sonucu olarak kentlerde çok sayıda ve geniş alanlar kaplayan yeşil alanlar, parklar ve çevre düzenlemeleri görülmektedir (Özden, 2005; Çağla, 2009).



Şekil 2. Yeni yerleşimlerin inşa edilmesini 'mutlulukla' duyuran propaganda posterleri⁴ (Kaynak: <https://www.sovietposters.com/>)

⁴ İlk posterdeki yazı; "Bütün aile, yeni topraklara", ikinci posterdeki yazı; "Yeni topraklara bizimle gelin!"

Sovyetler Birliği konutun devlet tarafından karşılanması gereken bir ihtiyaç olduğunu ve barınma ihtiyacının temel anayasal bir hak olduğunu kabul eden ilk devlettir (Doğan, 2018). Ülke sınırlarındaki tüm toprakların devlete ait olduğu bir düzende, konut da devlet veya kooperatif eliyle üretilmektedir. Sosyalist ideoloji sınıfsız bir toplumu ve imtiyazlı kimsenin olmadığı bir düzeni hedeflemekte, bu sebeple eşitlik ve standartlara önem vermektedir (Baytekin, 2014). Kamusal mekânlar ve konutların mekânsal kurgusu sosyalist düzende önem taşımaktadır. İnsanca yaşamın topluca yaşam anlamına geldiği anlayışıyla, bireyin değil toplumun konfor ve refahının düşünüldüğü kent mekânları üretmek amacı ile kent planları yapılmaktadır. Konut kurgusu sosyal ilişkileri pekiştirecek, ortak tüketimi destekleyecek şekilde kurgulanmaktadır.

Konut üretimi kaynaklar doğrultusunda kişi başına düşen metrekare hesabı yapılarak üretilmekte, konut birimlerinin standart seviyelerde kalmasına önem verilmektedir. Konutun mülkiyeti devlette kalmakta, konut isteyen birey komşuluk birimlerindeki halk komitelerine giderek listeye yazılmakta, üretilen konut liste sırası ile dağıtılmaktadır (Doğan, 2018). Böyle bir sistem içinde konutlar kamusal olmakta ancak dağıtıldığı kişiye kullanım hakkı ve zimmetlik verilmektedir. Sovyetler Birliği'nde miras kavramı yoktur ancak konutun kullanıcısı vefat ettiğinde aile üyeleri konutu kullanmaya devam edebilmektedir. Sovyetler Birliği'nde geliştirilen prefabrik tekniği ile kısa zamanda çok sayıda konut birimi inşa edilebilmektedir (Şekil 3).



Şekil 3. Yeni konut birimlerinin inşasını ve dağıtıldığını duyuran poster çalışmalar⁵ (Kaynak: <https://www.sovietposters.com/>)

⁵ İlk posterdeki yazı; "Hızlı, düşük maliyetli, iyi yapılmış!, ikinci posterdeki yazı; "Hızlı inşa etmek, planlanandan önce sunmak için!"

Uygulamalar

Sosyalist ideolojinin kamusal mekâna yansımaları Sovyetler Birliği'nin politikalarının ışığında, Moskova kenti üzerinden incelenmiştir. Moskova kenti, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin başkenti olması sebebiyle diğer Sovyet kentlerinden ayrı bir yere ve öneme sahiptir. Vitrin kent görevi üstlenen kent, sosyalizmin nasıl bir kent dokusuna sahip olduğunu dünyaya göstermek amacıyla planlanmıştır. Sadece konut ve kamusal alanları ile değil, ulaşım ve simgesel yapıları da Moskova'nın kent imajı için önem taşımaktadır.

Moskova'daki kamusal mekânlar kendini öncelikle konut dokularında göstermektedir. Narkomfin Binası gibi kamusal ve birlikte yaşamı teşvik eden yapılar inşa edilmiştir (Şekil 4). Narkomfin Binası'nın özelliği, dinlenme alanları için özel odaların yanı sıra; yemekhane, çamaşırhane, eğlence ve toplantı odası gibi fonksiyonların aynı bir binada ve toplu kullanıma uygun şekilde inşa edilmesidir. Böylelikle Narkomfin Binası sakinleri dinlenmek için özel alanlara sahip olmakta ancak diğer ihtiyaçlarını kamusal mekânda ve kamuyla birlikte karşılamaktadır (Uygaç, 2019).



Şekil 4. Narkomfin Binası'nın görünümü, soldaki büyük yapı yatak odaları, sağdaki küçük yapı sosyal ve kamusal mekânlar (Kaynak: <https://i.pinimg.com>)

Konut dokularındaki kamusal vurgusu sadece özel yapılarda değil, kent dokusu içinde de vurgulanmaktadır. 1980 Moskova Olimpiyatları için inşa edilen Dairevi Site ve çevresindeki yapılaşma incelendiğinde de yaşam çevresinde bir çok kamu kullanımının olduğu görülmektedir (Şekil

5). Sovyet halkı kamusal mekânların kullanımı için yönlendirilmekte ve teşvik edilmektedir.



Şekil 5. Dairevi site, çevresindeki gemi evler⁶ ve kamusal kullanım alanları

Sovyet halkının ortaklaşa tüketimi teşvik etmek amacıyla komşuluk birimlerine hizmet verecek şekilde kamusal kullanımları hayata geçirmişlerdir. Çamaşırhane ve mahalle kreşleri bu kamusal mekânlardandır (Şekil 6). Çamaşırhane özel mülkiyet işletmesi değil, sosyalist devletin bir hizmeti olarak sunulmaktadır.



Şekil 6. Sovyetler Birliği dönemine ait bir mahalle çamaşırhanesi (Kaynak: <https://i.pining.com/>)

⁶ Gemi evler cephesinin uzunluğu sebebiyle bu isimle anılan, 8 – 10 katlı, hızlı bir şekilde inşa edilerek barınma sorununu çözüme amacıyla yapılan apartmanlardır.

Sovyetler Birliği sosyalist görüşünü sadece mekânsal olarak değil mimari olarak da kente yansıtmaktadır. Mimari yansımaların bir örneği olarak Sovyetler Birliği'nin 1940 yılında inşa ettiği Sovyet Ordu Tiyatrosu'dur. Kamusal bir kullanım olan tiyatro binasının mimarisi beş köşeli Sovyet yıldızı şeklindedir



Şekil 7. Sovyet Ordu Tiyatrosu (Kaynak: <https://i.pining.com/>)

Tartışma ve Sonuç

Çalışma kamusal mekânı ve mülkiyet kavramını sosyalist bir perspektiften değerlendirme amacı doğrultusunda, kamusalılık ve ortaklaşa mülkiyet kavramlarını açıklamış, Sovyetler Birliği'nin sosyalist ideolojinin uygulanması doğrultusunda geliştirdiği politikaları incelemiş ve Moskova kentine yansımalarını belirlemiştir.

Sovyetler Birliği'nin tüm toprakları devletin mülkü ve zenginliği olarak görmesi, ıslahı mümkün olan tüm toprakların ıslah edilerek tarıma, ekim – dikim faaliyetlerine açılmasına imkan vermiştir. Kolhoz çiftlikleri sisteminin geliştirilmesi ile tarımdaki istihdam, üretim ve verimlilik arttırılmıştır. Bu artış uygulanan politikaların bir sonucu olmakla birlikte, toprağın özel mülkiyete konu olmaması, tüm işçi ve köylülere ait olması ve kamusal niteliğinin ön plana çıkarılması ile de pekiştirilmiştir (Birdal, 2006). Herkesin ürettiği ve emeği oranında kazandığı, planlı ve sistemli işleyen bir düzende çalışan köylüler, kolhozların aynı zamanda sahipleridir.

Sosyalist kentlerin yerleşim politikalarında liberal kentlerden en temel farkı, kent merkezlerinin iş alanı yoğunluklu değil, sosyal ve kültürel alan

odaklı olmalarıdır. İnsanı ve toplumu merkezine alan bir anlayışta planlanan kentler, arazinin değişim değerinin olmaması sebebiyle geniş alanlara yayılmış, uydu kentler ve toplu ulaşım ağıyla saçaklanarak büyümüşlerdir. Sosyalist kentlerin anıtlarla tanımladığı meydanlar Lefebvre'ye göre simgeseldir, çünkü anıtlar özü itibariyle baskıcı ögeler olup, anıt eğer çevresinde bir mekânı örgütlüyorsa, bunu o mekânı sömürgeleştirmek ve baskı altına almak için yapmaktadır (Lefebvre, 2015, s.25). Bu görüşten yola çıkılarak Moskova meydanlarındaki V. İ. Lenin ve J. Stalin heykellerinin de halkı baskı altında tutmak ve sosyalist ideolojinin gücünü ve etkisini toplumda derinleştirmek için olduğu söylenebilir.

Sovyetler Birliği'nin konut politikaları da kapitalist düzendeki konut politikalarından radikal şekilde farklılık göstermektedir. Sovyetler Birliği komün yaşamın deneyimlenmesi için Narkomfin Binası örneğinde olduğu gibi ortak kullanıma yönelik kamusal mekânların öncelikli olduğu, özel mekânların yan işlev olarak düşünüldüğü yapılar inşa etmesi, kamusal mekânın yaygınlığını ve kullanımını arttırmaktadır.

Apartman tipi yapılaşmanın olduğu, bir diğer ifade ile konut birimlerinin ortak kullanım alanlarının bir parçası olmadığı durumlarda ise konut yerleşimlerinin çevre düzenlemesi ile ortaklaşa tüketim ve kamusal mekân kullanımı teşvik edilmektedir. Bu durumu komşuluk birimlerine hizmet verecek şekilde düzenlenmiş olan çamaşırhane ve kreş gibi donatılardan çıkarım yapmak mümkündür.

Genel olarak bakıldığında sosyalist düzen, kapitalist düzenden farklı bir mülkiyet, kamusal mekân kurgusu ve kentsel donatı sistemi sunmaktadır. İdeolojinin mekânsal karşılıkları doğrudan görülmekte, toplumu da sosyalist bir şekilde dönüşüme itmektedir. Kapitalist düzenin aksine, toprağın değişim değerinin olmamasının sonucu olarak geniş alanlara yayılan kentler ortaya çıkmakta, ancak geniş alanlara yayılan kentlerin yeşil alan, altyapı ve ulaşım sistemleri de birlikte ele alınarak çözüm üretilmektedir (Uygaç, 2019).

Kaynakça

- Fülberth, G. (2011). *Kapitalizmin kısa tarihi*. (S. Usta, Çev.). İstanbul:Yordam Kitap (Orijinal eserin yayın tarihi 2008).
- Mumcu, A. (1980). *Siyasal tarihe giriş*. Ankara:Turhan Kitabevi.
- Cevizci, A. (2013). *Paradigma felsefe sözlüğü*, İstanbul: Paradigma Yayıncılık.

- Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük (t.y). TDK T.C. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu. www.sozluk.gov.tr adresinden 5 Ekim 2019 tarihinde erişildi.
- Habermas, J. (2003). *Kamusalığın yapısal değişimi*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Engels, F. (2002). *Komünizmin ilkeleri*. Ankara: Bilim ve Sosyalizm Yayınları.
- Marx, K. ve Engels, F. (2008), *Komünist manifesto*, Ankara: İlk Eriş Yayınları.
- Keleş, R. (2015). *Kentleşme politikaları*. Ankara:İmge Yayınları.
- Uygaç, N. S. (2019). *Sosyalizmin kentsel politikalara ve kente etkisi: Moskova deneyimi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Birdal, A. (2006). Sovyet deneyiminden planlama dersleri. *Gelenek Dergisi*. 7 Ekim 2019 tarihinde <https://gelenek.org/sovyet-deneyiminden-planlama-dersleri/> adresinden erişildi.
- Solus, G. P. (1979). *Sosyalizmin ekonomi politiği*. (M. Kabagil, Çev.) Ankara: Sol Yayınları.
- Özden, K. (2005). Sosyalist ülkelerde şehircilik anlayışı ve kent planlaması. 7 Şubat 2019 tarihinde https://www.researchgate.net/publication/314205133_Sosyalist_Ulkelerde_Se_hircilik_Anlayisi_ve_Kent_Planlamasi adresinden erişildi.
- Çağla, K. (2009, Nisan 7). *Sovyet belediyeçiliği, soL Haber*. 7 Şubat 2019 tarihinde <http://haber.sol.org.tr/yazarlar/kivilcim-cagla/sovyet-belediyeçiliği-2252> adresinden erişildi.
- Doğan, İ. (2017, 22 Kasım). SSCB’de barınma: Hayal edin, ev sahibi yok, kira 28 lira..., *Evrensel Gazetesi*. 7 Ekim 2019 tarihinde <https://www.evrensel.net/haber/338627/sscbde-barinmahayal-edin-ev-sahibi-yok-kira-28-lira> adresinden erişildi.
- Baytekin, D. (2014). Reel sosyalizmin kentleri: Sovyetler Örneği, *Gelenek Dergisi*. 7 Ekim 2019 tarihinde <https://www.gelenek.org/reel-sosyalizmin-kentleri-sovyetler-orneği> adresinden erişildi.
- Lefebvre, H. (2015). *Kentsel devrim*. İstanbul:Sel Yayınları.



A Characterization of Public Space: The Conceptual Transformation in Sarajevo

Tülay Zıvalı Turhan
Ankara Yıldırım Beyazıt University
tturhan@ybu.edu.tr

Hatice Ayataç
İstanbul Technical University
ayatac@itu.edu.tr

Abstract

Its multiple role and varying function within the urban landscape makes public space essential in shaping the public sphere. From this perspective, the process of the formation of the socio-spatial tissue of a city can be observed by focusing on public space. Since Sarajevo has become a witness of diverse transformation procedures in the political, economic and socio-cultural environment, a physical transformation in public space has been observed as well as a shift in its symbolic meaning. This research examines the conceptual transition and the characteristics of public space and reveals a comparison of the transformation through Sarajevo's historical civilizations. Based on observations, a comparative analysis of four key historical periods has been conducted by using the Star Model of Publicness in order to identify the spatial characterization of the representative public spaces. The study illustrates the impacts of political, economic and socio-cultural dynamics in the transition of representational public spaces of each era. The data indicates typical public space characteristics bounded to each era and concludes that public spaces of each era differ dramatically in their functional, socio-spatial and symbolic roles and own their specific physical characteristics.

Keywords: Public Space, Sarajevo, Historical Transformation, Bosnia And Herzegovina, Star Model Of Publicness



Kamusal Alanın Niteliği: Saraybosna'nın Kavramsal Değişimi

Tülay Zıvalı Turhan
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi

Hatice Ayataç
İstanbul Teknik Üniversitesi

Öz

Kamusal mekân, kentsel peyzaj içindeki çoklu rolü ve değişken işlevi ile kamusal alanın şekillenmesinde incelenmesi gereken önemli bir unsurdur. Bu açıdan, sosyo-mekânsal doku ya da kent oluşumunun süreci kamusal mekâna odaklanarak gözlemlenebilir. Saraybosna kenti, siyasi, ekonomik ve sosyo-kültürel alanda çeşitli dönüşüm süreçlerine tanıklık ettiği için, kamusal mekândaki fiziksel dönüşümü yanı sıra sembolik anlamda da bir değişim gözlemlenmektedir. Araştırmada gözlem yöntemi kullanılarak dört tarihsel dönemi temsil eden kamusal mekân karşılaştırılabilir olarak incelenmiş, Saraybosna kentinin kamusal kavramının anlamı ve değişimi ortaya koyulmuştur. Sözkonusu tarihi katmanları temsil eden kamusal alanların mekânsal özelliklerini tanımlamak için Kamusal Alanın Yıldız Modeli kullanılarak morfolojik bir okuma yapılmıştır. Çalışma, her dönemin temsili kamusal alanlarındaki politik, ekonomik ve sosyo-kültürel dinamiklerin etkilerini göstermektedir. Veriler, her dönemin temsili mekânlarının kendine özgü fiziksel özellikler taşımakta olduğunu göstermekte ve bu kamusal alanların işlevsel, sosyo-mekânsal ve sembolik anlamlarının farklılaştığı sonucunu sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kamusal Alan, Saraybosna, Tarihi Dönüşüm, Bosna Hersek, Kamusal Alanın Yıldız Modeli

Introduction

In cities, civilizations are born, grown, fulfil their purpose and degrade and transit through time. This change goes parallel to social, political, natural and cultural phenomena. Sarajevo is a city in which these phenomena are reflected on public space in its peak. The post-war reconstruction period is over and people are looking ahead to the future. In order to predict the future, a historical outline is been required to overview. Different ages in the city planning can be recognized not only by its different architectural and urban styles, but also through its public spaces. Many of the major city structure is destroyed by natural either cultural disasters and are confronted with the problems of economic decline and social destruction. Processes such as reproduction, rehabilitation, privatization, commercialization and preservation play a crucial role in recreating the public spaces. Though, the city of Sarajevo holds its multi-cultural identity in social, but also in physical sense. Following the historical development of the city, the paper will investigate in the characterization and transformation of public space. This will be explored through the publicness variable of public space.

Based on observations, a comparative analysis of four key historical periods - the 15th-19th Century's Ottoman rulership focusing on the occurrence of Sarajevo as a city; the 20th Century's Austro-Hungarian period which introduces a new infrastructural network in the city; the 20th Century's Yugoslav / Socialist period which concentrates on the community-based expansion in the city and the 21st Century's Contemporary city which shows the neo-liberal reflections of the post-war period – has been conducted. The research examines the conceptual transition and the characteristics of public space and reveals a comparison of the transformation through Sarajevo's historical civilizations. In this manner, the spatial composition of the significant public spaces of each era and the correlation between the different periods are relevant to detect. A morphological reading has been conducted by using the Star Model of Publicness to identify the spatial characterization of the representative public spaces through the historical layers of the city. The study illustrates the impacts of political, economic and socio-cultural dynamics in the transition of representational public spaces of each era. Thus, the research does not only stress on the physical factors of a broad historical

comparison but is associated with the contextual dynamics. Embedded in the discipline of urban sociology, the study seeks to contribute to the discussion of the link between the public sphere as a sociological category and the morphology and practices of public space.

The paper exists of four parts. Following the introduction part, existing methodological models among publicness are summarized. The third part contains a historical overview of the representative public spaces in Sarajevo and relates the historical timespan with the spatial development of the city. In the fourth part, case studies have been assessed according to the Star Model of Publicness. Finally, the conclusion part reveals the differentiation in the meaning of publicness for each period and shows the conceptual transition of public spaces in the case of Sarajevo.

Sarajevo As A Patchwork Of Identities

Canton Sarajevo is located within Federacija Bosna i Hercegovina and consists of nine districts from which four of them forms 'Sarajevo Grad (City)'. Sarajevo City is a higher administrative body in which the four sub-municipalities (*Stari Grad (Old Town), Centar, Novi Sarajevo and Novi Grad* (Figure 1)) are located.

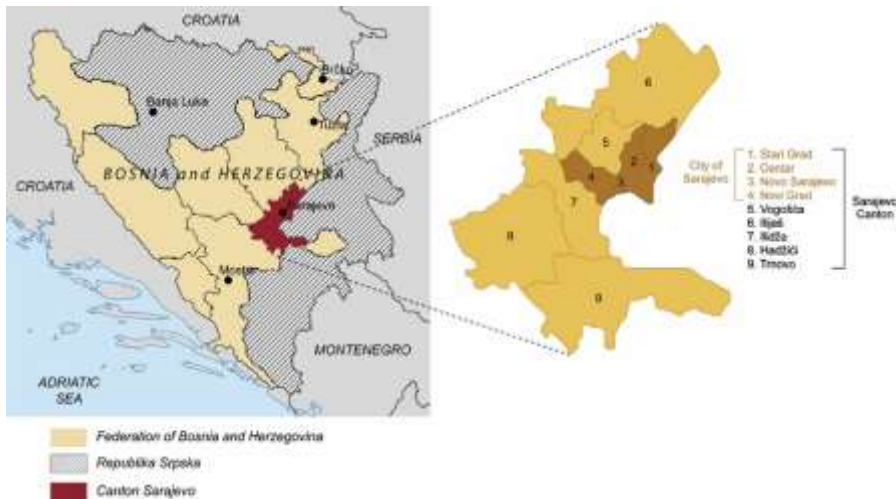


Figure 1. The map of Bosnia and Herzegovina and Sarajevo Canton with the districts of Sarajevo (Source: Gül and Dee, 2015).

The complex political system in Bosnia and Herzegovina reflexes directly to the physical partition of the city. Sarajevo has a strong linear main infrastructure running along the Miljacka river as an East-West axis. The number of the North-South axes are limited as the morphology of the landscape is directly leading the development in the city towards this direction. The mountains form a natural border. The city has taken its full shape in the past half century. Valerijan Zujo summarizes the city as “a place where you can travel through different centuries of history in less than half an hour” (Beslic, 2019) and this is directly readable in the map of Sarajevo (Figure 2).

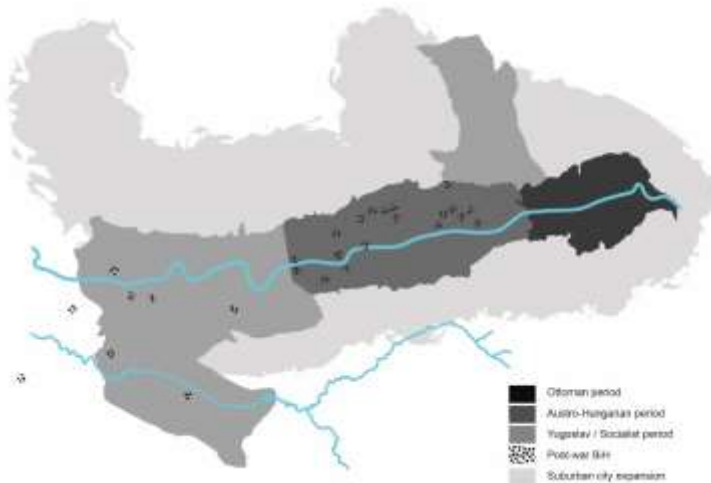


Figure 2. The historical development of Sarajevo in map.

The history of Sarajevo (Figure 3) goes back to the Stone Age, when the Butmir culture flourished in the region. Just a few remains of this period have been preserved. During the first half of the 15th Century Sarajevo existed out of a community of villages, but in 1461 the first Ottoman governor of Bosnia and Herzegovina merged the villages into a city. Sarajevo became a commercial and administrative centre in a short period of time due to its important access junction. In 1878 the Berlin Treaty stipulated that Bosnia and Herzegovina would become part of Austria-Hungary. However, the most important event during the Habsburg time was the murder of Franz Ferdinand. After the First World War, Sarajevo became part of the Kingdom of Yugoslavia. Companies has started to

establish themselves near the centre. They do this mainly in the old peripheral area, which has come to lie between the historic centre of the city and the newly built part of the city within the last fifty years. With the declaration of the independence of Bosnia and Herzegovina on 5 April 1992, again a different era dawned for Sarajevo.

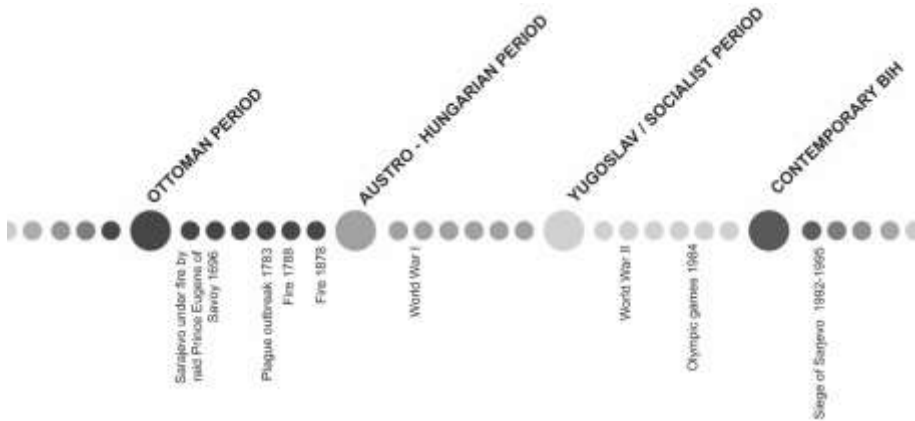


Figure 3. The historical timeline of important events in Sarajevo.

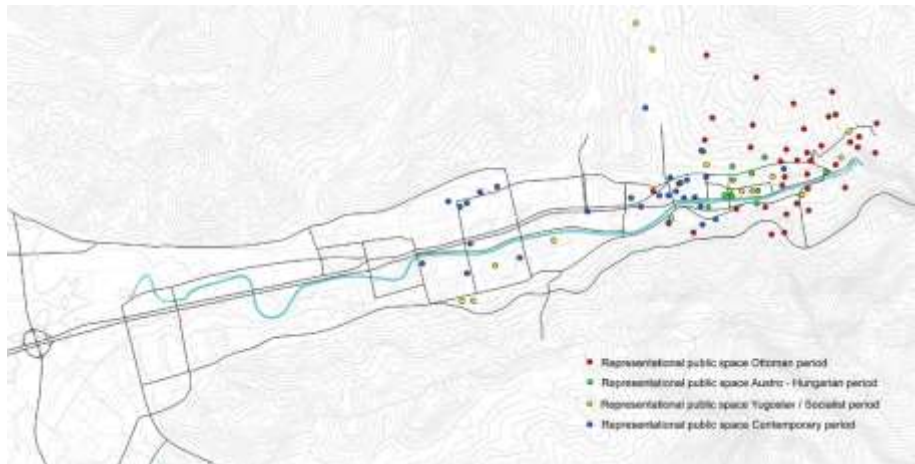


Figure 4. Representational public space of each historical period in Sarajevo.

Methodology

Dimensions of Publicness in Public Spaces

The society's reaction to components of the natural and the built environment is in its clearest readable in public space, as the public has free access to these places (Carmona, Heath, Tiesdell and Oc, 2003) in order to perform its collective and/or personal activities (Carr, Francis, Rivlin and Stone, 1992). The public space phenomenon has been addressed by a wide range of scholars and manipulates the policy making with the consideration of urban planning as a physical existence or in the socio-economic and political field as a broader interdisciplinary urgency. Except as functional property, public space determines the degree of social exchange of societies and thus is essential in creating the public sphere. In this sense, many attempts have been made in the last century to classify public space according to a range of indicators.

Public space is also being understood as the opposite of private space where the differences lay on the degree of its publicness (or its privateness) (Madanipour, 2010). Publicness as a fundamental indicator in defining a public space and is not a new approach. Németh (2009) argues that the rules of the government are been applicable to public space owned by the government and the rules of the private investor to the private public space (Németh, 2009, p. 2464). Privatization of public space leads to public space that is actually owned by a private investor. Public space was privatized by the government to enable attractive initiatives and to achieve public objectives. The private investors try to preserve the public nature of the space by investing in the use, control and accessibility of the space (Németh and Schmidt, 2011, p. 5). Similarly, Carmona (2015) argues based on empirical studies in London that “ownership and accessibility do not, by themselves, define; ‘publicness’, and processes of privatization do not necessarily restrict public life; they may even enhance it” (Carmona, 2015, p. 397). A private space can be experienced as publicly by the users as a publicly owned public space. The theory shows that property is not that important for the definition of public space. It is important that the public space can be used by the community (van Melik, 2008, p. 17).

In order to see the transformation of the meaning of public space, there is a necessity for a comparative method to evaluate the public space with the focus on the publicness. Especially many post-modern scholars identified

various estimators as variables which evaluates the public space. Although, a few of these set up indicators affecting the publicness of the public areas into a model as a methodology for measuring the management (Németh and Schmidt, 2011), the security (van Melik et al., 2007) and the accessibility (Langstraat and van Melik, 2013) of public spaces.

Star model of Publicness

In defining the publicness as a standard for measuring the representational public spaces, Varna (2011) determines the following meta-themes of publicness (Figure 5):

- *Ownership* refers to the legal status of a parcel of land, as the result of a purchase. It ranges from absolute public ownership to absolute private ownership, going through variations of grey shades between these two extremes.
- *Physical configuration* refers to the physical characteristics of a public place as a part of the built environment. It consists of two levels: macro-design (the choice of locality, connectivity, visibility) and micro-design (sitting opportunities, walking opportunities, active frontages etc.)
- *Animation* refers to the practical expression of human needs in public places – to the actual use of a place. The „more public“ public places, in terms of animation, are those characterised by a vibrant public life expressed in a wide range of activities performed by a large number and a high diversity of users.
- *Control* refers to the different measures taken to limit the individual freedom and the political manifestations of the members of a certain social group, when they are present in a public place. It refers both to measures taken as part of the management of public places and to methods imbedded in the design of public place.
- *Civility* refers to the overall cleanliness and tidiness of a public place, including those elements that are key in making a public place an inviting and attractive area (bins, green areas, public toilets, etc.) (Varna, 2011).

The Star Model thus assists more in-depth and situated exploration of the publicness of public places (Varna and Tiesdall, 2010) and claims that in order to provide an effective result of the star model the public space

needed to be important spaces for the city life, and they needed to be developed in different time periods and different locations (centre, more peripheral, West and East bank) for a better comparison (Varna, 2014). In this manner, the approach is a potential for an explanatory comparative study in the case (such) as Sarajevo.

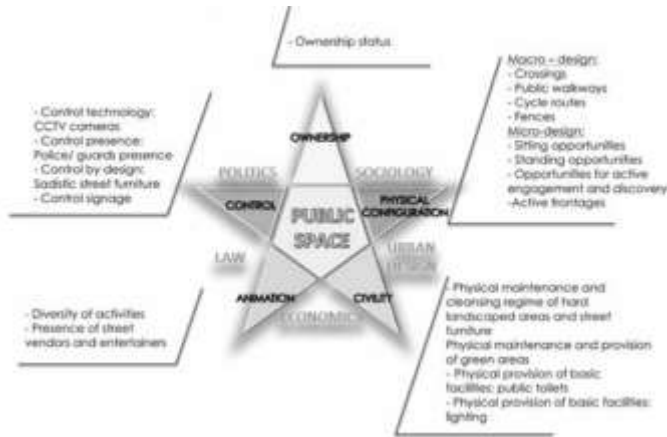


Figure 5. The Star Model of Public Space and the indicators for each dimension (Varna, 2014, p. 82).

Case studies

For this study four public spaces (of which each represents a key historical period; the 15th-19th Century's Ottoman period, the 20th Century's Austro-Hungarian period, the 20th Century's Yugoslav / Socialist period and the 21st Century's Contemporary city) are evaluated (Figure 6). Numerical values in the model are representing the observations that are conducted on each square in a weekend day in September 2019.

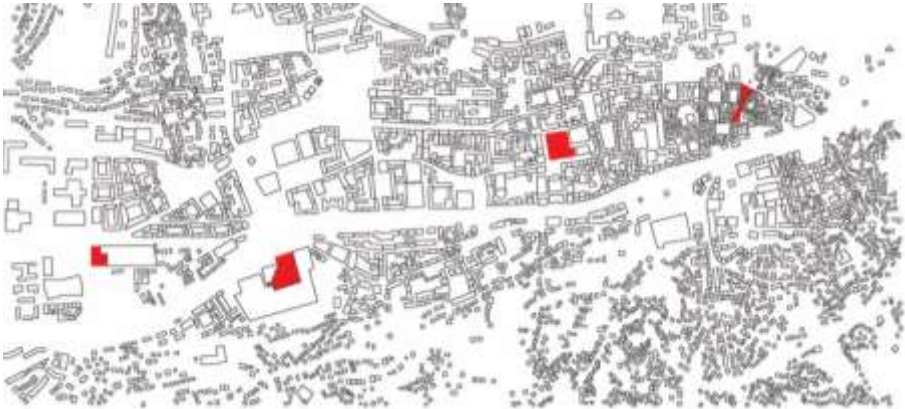


Figure 6. Representational public space of each period.

15th- 19th Century's Ottoman Rulership and Baščaršija Square

The clear-cut language of the morphological structure in the Ottoman city exposes the public-private balance in old Sarajevo. The organic, almost romantic ramification of the streets were followed by the topographical structure of the city whereby the *mahalas* (the residential areas) were situated on the slopes, while the *čaršija* (business area) was situated in the valley. In line with this distinction between public and private, the *mahalas* were self-sustaining and contained a small centre with the basic public facilities such as a religious building, bakery, water supply, graveyard etc. Thus, *mahalas* facilitated within itself and in that way the city had a polycentric model. This would initiate the development of another *mahala*, as “mosques and their minarets were the fundamental reference points for each neighbourhood” (Grabrijan and Neidhardt, 1957 p. 147).

Within this context, the Baščaršija was in the heart of the city and accessible and visible for everyone and that was exactly the main aim of the trading area. Public facilities such as stores, cultural and religious buildings were placed into zones with different craftsmanship as a hierarchy; the artisans and merchants grouped their shops around mosques, hammams, marketplaces and hans. Each trade had its own district (Figure 8). Thus, there were various districts within the city centre such as the *Aschiluk* (boarding house) district, the *Abadjiluk* (clothiers') district and many other districts (Grabrijan and Neidhardt, 1957). Multiple

fires during the Ottoman period caused a destruction of a large amount of shops in Baščaršija. Still, the atmosphere of the area has never been lost.

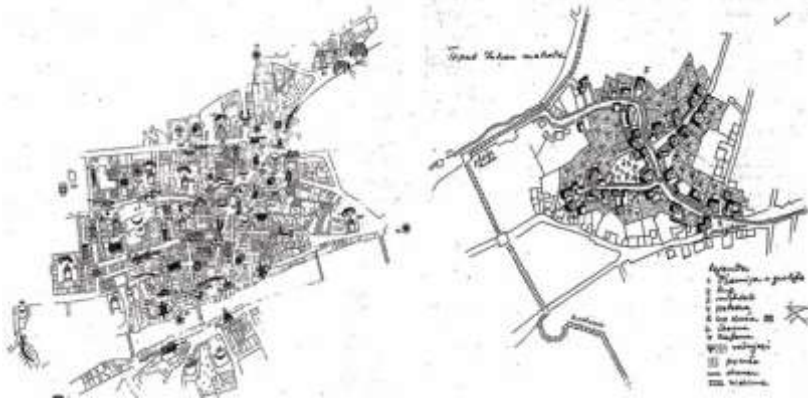


Figure 7. Public-private balance during the Ottoman Sarajevo (left: Baščaršija with the business zones, right: mahala structure) (Source: Grabrijan and Neidhardt, 1957, p.97, 145).

Sarajevo's social system and its characteristic representational spaces were expressed through spaces of worship, as belief was an important part of the daily routine. With the intention to ensue the practice, each newly appointed ruler considered it his duty to erect a new mosque, allowing the town to grow at an exponential rate. These religious buildings were not only thought of to serve spiritually, but were intended to serve culturally, educationally and socially, creating gathering spaces capable of accommodating collective or public activities



Figure 8. A busy market scene at Baščaršija square with the sebilj in the background (Source: Verlag, 1911)

As one of the case studies of this research, the main square in Baščaršija can be considered as an open space with an extension in west and east direction, functions as a wide street. In the centre of the square, a *sebilj* (fountain) has been placed. Its original purpose as the main trading area centre never got lost.

20th Century's Austro-Hungarian Period and Liberation Square

Soon after the Austro-Hungarian occupation, the guilds began to show signs of disintegration. This resulted in a general competition and exploitation, followed by a chaos and a state of confusion and disorder which soon reflected also in the architecture and city-planning. With the exploitation, the business centre gradually expanded towards the west of the city and the *čaršija* lost its original significance within the town. The expanded area had (and today still has) a Western layout and was comparable with Western city centres. The street structure changed and large straight lanes appeared in the urban layout. The structure of the city has been formed in line with the economic purposes of the area. During the 19th century, Sarajevo served as depot, providing storage for locally produced goods exported to West-Europe as well as goods transported to the Eastern parts of the Balkans and to Turkish provinces. Regional and international roads were connected to the local roads and created the main infrastructural form in the larger city. Except this expansion of the centre, the infrastructural network (phone, electricity, sewage-system) has been carried out and an improvement of transport facilities were created in the extension areas. Shortly after the city became part of the Austro-Hungarian empire, Sarajevo was the first city in Europe to have a full-time operational electric tram line.

Another key feature in the spatial organization (with focus on the Europeanization of the city) was the appearance of mixed facilitation within the building. In total contrast with the Ottoman model, the ground floor was planned as shops and residential houses were placed above these public facilities. Typical residential blocks have been built higher than two storeys with inner yards which changed the public-private balance in the residential areas. French balconies were facing mostly to the inner yard. Sparks (2014) describes the public sphere as following: "The new urban landscape included shops, theaters, cinemas, public parks,

cafes, hotels and cemeteries. These were all aspects of the way in which European-style middle-class models of consumption and displays affected Sarajevo's urban space. For the most part, such developments were the result of economic confidence on the part of investors. They show an intention to create facilities and social space of what would be profitable as well as fashionable. The result was the creation of a modern and cosmopolitan urban environment in which the city's residents could interact in the public sphere" (Sparks, 2014, p. 114). Today's main shopping area is located in the Austro-Hungarian parts of the city.



Figure 9. The tram at Aleksandrova Street in Marijin Dvor (Source: <https://forum.klix.ba/slike-starog-sarajeva-t37595s10600.html>)

The Liberation-Alija Izetbegović square is situated along the Ferhadija Street, the main shopping street. After the Cathedral Church of the Nativity of the Theotokos was built in 1874, the square was called Crkveni Trg. The name changed many times after, with its name in reference to the city development such as the development of the railway. After the destruction of the tracks during WWII the site became an expansion of the square.



Figure 10. Liberation Square in Sarajevo (Source: https://static.klix.ba/media/images/vijesti/160826066.2_mn.jpg?v=1)

20th Century's Yugoslav-Socialist Period and Skenderija Plateau

The city expanded rapidly after the end of the Austro-Hungarian period. Parallel to the physical improvements during the third quarter of the 20th century in Europe, large investments are made during this period; the main train station was enlarged, a lot of residential neighbourhoods are built, the airport has been built and structures for the Olympic Games are been constructed. Furthermore, the population increased enormously and there was a high demand for housing. Tito nationalized businesses and industries in a manner similar to the Soviet system based on state ownership of production, farming, manufacturing and administrative planning, but managed to maintain autonomy from the USSR.

The changing population patterns sharpened the decentralization of the old town. The industrial period changed the life style of the residents working in factories. They became inhabitants in the outer skirts of the city and lived in the western expanded neighbourhoods. The residential areas were mainly distributed in the west bank of the Miljacka, while the working areas were situated in the northern side of the river. These neighbourhoods exists mainly of residential flats of 15-20 storeys high (Figure 11).



Figure 11. Alipašino Polje (Source: <https://www.kathmanduandbeyond.com/wp-content/uploads/2019/02/Alipasino-Polje-Sarajevo-Bosnia-and-Herzegovina-6.jpg>)

Despite the huge investments (spatial and economic-wise) in the city, the promised new era of Yugoslavian Sarajevo did not come (Massey, 1995; Rosenthal, 1980). Rather than that, several dozen buildings influenced by Modernism and the Bauhaus movement were erected in Sarajevo and enlarged its architectural heritage. This heritage began to become an international role model, as it represented Yugoslavia as an open and diverse country that promoted the physical expression of socio-cultural morals. The faith of religion which was dominant by this time was replaced by the faith of Slavic brotherhood and unity. Accordingly, religious symbols and structures and places of worship were replaced by cultural and social homes, memorial sites and monuments. Polyvalent institutions as social, cultural and sports homes or centres were designed for large gatherings with the goal of promoting national unity and controlling the socio-cultural life (Zagora and Samic, 2014). The most representative of these institutions was Tito's KSC Skenderija (Beslic, 2019) (Figure 12).



Figure 12. Skenderija Plateau (Source: <http://www.skenderija.ba/images/galerije/arhiva/007.jpg>)

Within the rapid expanding city in the late 1960s and preparations for the Winter Olympics of the 1980s, there was a lack of an exhibition and sports-centre. The Skenderija Plateau is a city square that was opened in 1969 which connects all public facilities of the Skenderija Center. Before the Bosnian War during the 1990s, this was one of the modernist and most western styled buildings of Yugoslavia. It was a very popular place among young people, and big stars of Balkan pop-music, such as Dino Merlin, had started their careers here.

In 1992, when the war in Bosnia and Herzegovina started and the city was under siege, the Skenderija was set under shellfire. The main structure of the building survived without major damage, but the youth-centre was burned out and made unusable. Between 2000 and 2006 Skenderija was rebuilt with the longing to build up a new economy and trade in Bosnia and Herzegovina in the post-war period.

21st Century: Contemporary Bosnia and Herzegovina

The physical tensions during the nineties is parallel to a couple of socio-economic and political changes in the region that determined the post-war situation of the city. The triple transition (The Aleppo Project, 2015) exists of simultaneous movements from war to peace, communism to democracy and the socialist market to a free-market economy. In line with

the power-sharing arrangements in the Dayton Accords -which created new tensions between ethnic groups- made an end to the physical conflict but never could end the social division. Besides, the adaptation to democracy on the one hand and the market economy on the other hand was harder than thought. The result was twofold. Nearly 60% of the buildings and 80% of the utilizes became damaged. Directly after the war a four-phased reconstruction has been followed. Firstly, the physical reconstruction with focus on emergence of the infrastructure network, prior public buildings and housing between 1995-2000 took place. Also, suppressing the violence was a part of the emergency reconstruction which led to the international protectorate created in reaction to nationalist obstructions between 1997-2006 in order to contain the physical conflict. With the economic development of the country, state-building improvements between 2000-2006 have been established. During the reconstruction process, an enormous amount of international help and donorship has been. From 2006 till present a gradual withdrawal of international donors can be observed. However, a part of these donors transformed into private investors and this had a great impact in forming the major structures and contemporary public spaces in the city. A typical example of such a contemporary structure is the Sarajevo City Center square (Figure 13).



Figure 13. Sarajevo City Center and its square (Source: https://www.scc.ba/img/tekstovi/2014/11/slika_scc_front.jpg)

Sarajevo City Center (SCC) is a business complex and shopping centre in downtown that consists of a large underground parking space and three

main parts: a shopping mall and leisure complex, a five star hotel tower and a commercial offices tower. Perfect location provides the building to be at the heart of the business zone, surrounded with banks, government buildings and dozens of international and local companies. This is the reason an office tower was created as part of the SCC. The large parking area and applied high-tech elements makes the building a part of the landmarks of the city. The famous media façade provides broadcasting advertising, the news etc. and is one of the largest video billboards in Europe. It is the largest commercial business attraction in Bosnia and Herzegovina after completing in early 2014.

Findings

The data gathered from the observations are presented as star models (Fig. 14). The results show that the most *public* public space is Baščaršija Square with a value of 4.21 and the least public is Skenderija Plateau with a value of 2.83. Liberation Square with a value of 3.47 and Sarajevo City Center Square with a value of 3.52 rates intermediary.

According to the results of the meta-theme “Ownership” Baščaršija Square is rated as most public, as it was developed under a public *wakf* system. The properties of the site have a religious, pious and charitable purpose and is for the benefit of the society. Given the results, the transition of the ownership is transforming from a public structure towards a private structure.

Regarding the meta-theme “Physical Configuration”, all case studies are merely similar to each other and provide an intermediate value of publicness in the overall grading. This might be caused due to the renewal over time of the physical layout and the urban components on all sites. Thus, the layout starts to look similar to each other as this aspect is directly related to current user trends and needs. Though, this theme is divided into the subgroups macro-design and micro-design. On macro-design level Sarajevo City Center Square scores clearly the highest (with a value of 3.75), as the site is very well integrated in the surrounding urban grid. On micro-design level, Liberation Square scores a value of 4.75 and provides a wide range of walking, sitting, engagement and discovery opportunities. It can be stated that the public spaces of the earlier periods of Sarajevo (Baščaršija Square and Liberation Square) perform better as active ones and that they are more occupied, while the more recent

squares (Skenderija Plateau and Sarajevo City Center Square) have the purpose to serve as infrastructural nodal points.

The meta-theme “Animation” reveals that the earlier sites are scoring high (both a value of 4.67) and the more recent ones are clearly scoring low on publicness. This can be related to the lack of opportunities for active engagement on the Skenderija Plateau and Sarajevo City Center Square as mentioned above. These squares are relatively empty places and are a part of the larger infrastructural network of the city.

The results related to the meta-theme “Civility” show that Baščaršija square and Sarajevo City Center square are the cleanest and best in providing physical maintenance and basic facilities. There is no pattern one can read over time related to this meta-theme. Although there is a decrease over time in the provision of green areas on the sites. This might be linked to the fact that the idea of the square becomes a place to meet and a part of the larger infrastructural network over time and therefore fewer public facilities and qualities are required as the users do not need to spend much time on the site itself.

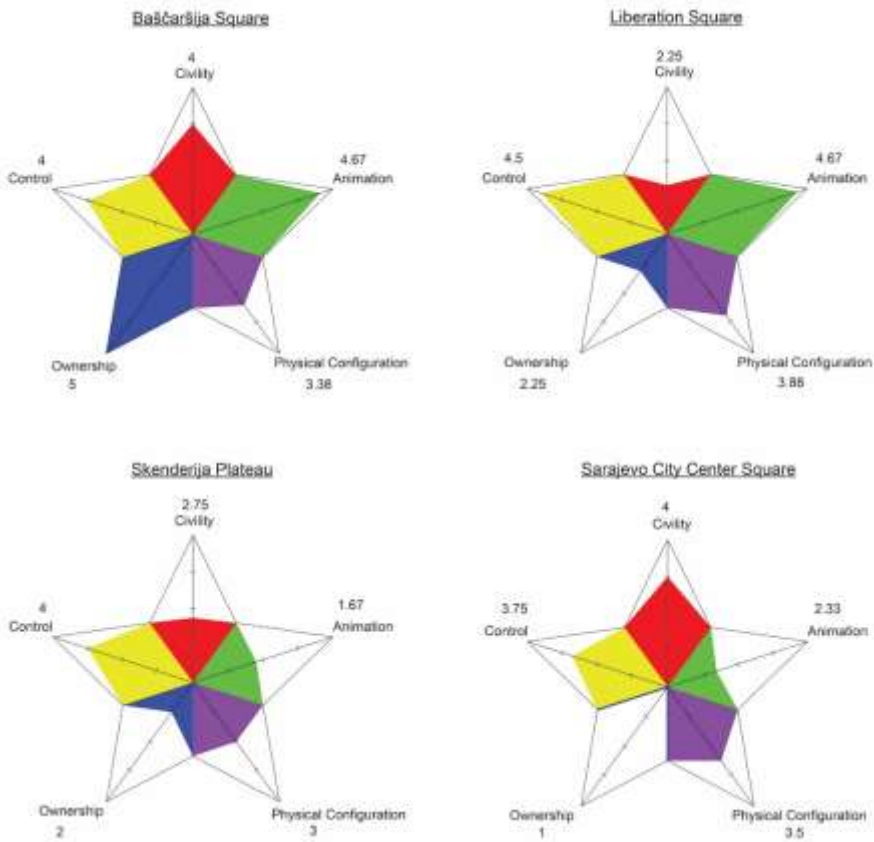


Figure 14. Star model for each case study.

Conclusion

The public space in Sarajevo has a great diversity, from the informal but functionally determined Ottoman city, to the formally demarcated and functionally neutral public space in the Austro-Hungarian period, till the large-scale, undetermined and natural public space in the Yugoslav city of Sarajevo. The development of the city has gone through various stages of expansions, stagnation, destruction and contraction. There is a clear transition of publicness in the residential form in the city, from the included public spaces in the Ottoman era, to the semi-public shared inner yards of Austro-Hungarian period and the public open spaces that promotes the idea of unity in the Yugoslavian era.

The main aim of the research was to compare the publicness of different public spaces representing different historical periods in the city of Sarajevo. The four case studies can be considered as representatives for the historical periods in Sarajevo. Each public space has been graded by using the Star Model of Publicness. This approach allowed the required comparison in terms of each meta-theme, but also in the overall value of publicness. The attempt was to give a synopsis in order to discover which significant features of public space simultaneously focus on the historical transformation of the space and its context. According to the results, the following can be concluded:

- Through the historical time span of Sarajevo, the ownership of the sites transited from public to private investors. Although, as the *wakf* system during the Ottoman period strengthened the public interest, the Soviet system based on state ownership of production and farming made the Yugoslav / Socialist period similar qua ownership to the very first city of Sarajevo.
- The data indicates typical public space patterns bounded to each era and concludes that public spaces of each era differ dramatically in their functional, socio-spatial and symbolic roles.
- In contrast with this, the representative sites do not include their specific physical characteristics. The users need seems to fluctuate through time and is highly produced by the practice of everyday life of the society.
- Besides, the study recognizes significant events that have directly shaped public space in Sarajevo. These events are not directly related to planned urban developments but appear due to natural, either artificial events. The fires during the 17th, 18th and 19th Century in the city drastically affected the physical layout of the Ottoman centre but did not change the uniqueness of the area.
- While the private sector dominates the development of new public spaces, the general public in the city redefines existing public spaces by utilizing them for private socio-economic and cultural activities.
- The first three eras have their own characters, while the contemporary city is merely a mix of all the cultures and is affected by neo-liberal policies and profit oriented private interests.

Yet, to get a more accurate reading in the transformation of public space in Sarajevo, more case studies should be investigated in. Secondly, the Star Model of Publicness is an approach that still needs to be developed

(Varna, 2011). Consequently, the findings help to contextualize current debates concerning socio-spatial, socio-economic and political agendas in the city of Sarajevo and region. Today's Sarajevo is positioned geographically as well as symbolically between East and West composed of Ottoman, Austro-Hungarian and Yugoslavian stigmas in its present-day urban heritage. This cultural richness should be considered as a potential rather than a problem in the future socio-spatial developments.

Kaynakça

- Beslic, S. (2019). *The scars of Sarajevo & Skenderija's Place*. Master thesis. Carleton University. <https://doi.org/10.22215/etd/2019-13623>
- Carmona, M., Heath, T., Tiesdell, S. ve Oc, T. (2003). *Public Places - Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Burlington MA: Architectural Press.
- Carmona, M. (2010). Contemporary public space, Part Two: Classification. *Journal of Urban Design*, 15 (2), 157-173.
- Carmona, M. (2015). Re-theorising contemporary public space: A new narrative and a new normative. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 8 (4), 373-405.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G., and Stone, A.M. (1992). Needs in public space. (M. Carmona, and S. Tiesdell Eds.), *Urban Design Reader* (p. 230-240). Oxford, UK: Architectural Press.
- Grabrijan D. ve Neidhardt J. (1957). *Architecture of Bosnia and The Way to Modernity*. Ljubljana: Ljudskopravica.
- Gül, M. and Dee, J. (2015). Sarajevo: A city profile. *Cities*, 43 (2015), 152-166.
- Langstraat, F. and Melik, R. V.. (2013). Challenging the "end of public space": A comparative analysis of publicness in British and Dutch urban spaces. *Journal of Urban Design*, 18 (3), 429-448.
- Madanipour, A. (Ed.). (2010). *Whose Public Space? International Case Studies in Urban Design and Development*. New York: Routledge.
- Massey, D. (1995). *Spatial Division of Labor* (2. ed.) London: Macmillan.
- Melik, R. V.. (2008). *Changing public space: The recent redevelopment of Dutch city squares*. Doctoral thesis. Utrecht University.
- Melik, R. van, Aalst, I. Van and Weesep, J. van. (2007). Fear and fantasy in the public domain: The development of secured and themed urban space. *Journal of Urban Design*, 12 (1), 25-42.
- Németh, J. (2009). Defining a public: The management of privately owned public space. *Urban Studies*, 46 (11), 2463-2490.

- Németh, J. and Schmidt, S. (2011). The Privatization of Public Space: Modelling and Measuring Publicness. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 38 (1), 5-23.
- Rosenthal, D. B. (1980). Introduction. In (D. B. Rosenthal Ed.), *Urban Revitalization* (p. 9-26). London: SAGE Publication Ltd.
- Sparks, M. (2014). *The Development of Austro-Hungarian Sarajevo 1878–1918: An Urban History*. London: Bloomsbury.
- The Aleppo Project. (2015, July). *Rebuilding Sarajevo*. Last accessed on 20.09.2019 via <https://www.thealeppoproject.com/wpcontent/uploads/2015/10/Rebuilding-Sarajevo-Full-report-HD.pdf>
- Varna, G. M. (2011). *Assessing the publicness of public places: towards a new model*. Doctoral thesis. University of Glasgow. <https://eleanor.lib.gla.ac.uk/record=b2890327>
- Varna, G. M. (2014). *Measuring public space: The star model: Design and the Built Environment*. Farnham: Ashgate Publishing.
- Varna, G. and Tiesdell, S. (2010). Assessing the Publicness of Public Space: The Star Model of Publicness. *Journal of Urban Design*, 15 (4), 575-598.
- Verlag, S. K. (1911). *Postcard Nr. 505 Sarajevo: A busy market scene in Baščaršija*. Last accessed on 20.09.2019 via https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/83/Sarajevo_Bascarsija_Market_Sebilj.jpg/800px-Sarajevo_Bascarsija_Market_Sebilj.jpg
- Zagora, N. and Samic, D. (2014) Sarajevo Lost in Transition? Ideologies and Their Representational Spaces. *International Journal of Architectural Research*, 8(1), 159-170.



Bir Kamu-Özel Ortaklığı Projesi Çevresinde Medya Temsilleri ve Tartışmalı Söylemler: İzmir Basmane Çukuru Örneği

Gökçe Çalıkoğlu
ODTÜ

gokcecalikoglu@gmail.com

F. Cânâ Bilsel
ODTÜ

canabilsel@gmail.com

Öz

Bu çalışmanın amacı, 'söylem' ve 'medya temsilleri' kavramlarının kentsel gelişim projelerinin üretiminde ve meşrulaştırılmasında işleyiş biçimlerini ve kentsel muhalefetle ilişkilerini İzmir'de çözümlenmemiş bir kentsel sorun olan Basmane Çukuru örneği üzerinden incelemektir. Geçmişte kısmen özelleştirilen bu kentsel arsa, yeni gökdelen proje önerisiyle şehrin gündemine bir kez daha oturmuştur. Ancak, proje Meslek Odaları ve STK'lar tarafından geniş çapta eleştirilip, protesto edilmiştir. Bu bağlamda farklı aktörlerin çatışan söylemleri medyaya yansydıkları şekilleriyle incelenmiştir. Kentsel çatışmayı eleştirel olarak değerlendirmek ve bu çatışmanın temsillerini ilgili aktörlerin destekleyici ve muhalif söylemlerinde araştırmak için; bir yöntem olarak, bu çalışmada medya metinleri üzerinde bir söylem analizi gerçekleştirilmiştir. Bulgular, etkili aktörlerin, belirli kelimeleri kullanarak çeşitli tanım ve algıları güçlendirdiğini ve bazı kavramların kullanımındaki ikilikleri öne çıkardığını sergilemektedir. Analiz sonucunda günümüzde medyanın hem meşrulaştırma hem de protesto aracı olmasına yönelik bir tartışma yapılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: kamu-özel ortaklık projeleri, kentsel politika, kentsel muhalefet, medya temsilleri, söylem analizi



Media Representations and Controversial Discourses Around a Public-Private Partnership Project: The Case of Basmane Pit in Izmir

Gökçe Çalıkoğlu
METU

F. Cânâ Bilsel
METU

Abstract

The aim of this study is to examine the particular ways in which the notions of ‘discourse’ and ‘media representations’ operate in the production and legitimization of urban development projects and their relation to urban opposition by problematizing the unresolved case of Basmane Pit in Izmir as an urban issue. The urban plot which was partially privatized in the past has once again settled on the city’s agenda with the new high-rise project proposal. However, the project was widely criticized and protested by professional chambers and NGOs. In this context, the conflicting discourses of different actors were examined as they are reflected in the media. To critically evaluate the urban conflict and explore the representations of this conflict in the supportive and oppositional discourses of the involved actors; as a method, this study formulated a discourse analysis on the media texts. The findings illustrated the ways in which influential actors reinforced various definitions and perceptions by using certain words and also the dualities formed within the use of certain notions. As a result of the analysis, a discussion is raised on today’s media which became a vehicle for both legitimization and protest.

Keywords: *public-private partnership projects, urban politics, urban opposition, media representations, discourse analysis*

Giriş

Bu çalışma, İzmir, Türkiye'de planlanan bir kamu-özel ortaklık projesinin halka tanıtılması ve politik inşası etrafında oluşan kentsel tartışmaların incelendiği yüksek lisans tez çalışması sonucunda üretilmiştir.¹ 2016 yılının sonuna doğru, İzmir halkı, kent merkezindeki Kültürpark Fuarı'na komşu olan kentsel arsa için önerilen yeni proje ile ilgili sosyal medya aracılığıyla bir dizi gönderi paylaşmıştır. Bu gönderiler tarihi kent merkezindeki önemli konumuna rağmen (Şekil 1.) yirmi yıldan fazla bir süredir atıl kalan ve halk arasında "Basmane Çukuru" (Şekil 2.) olarak bilinen arsanın Folkart Yapı tarafından satın alınmasına yönelik haberleri içermektedir. Firma, "Karar İzmir'in" sloganıyla tanıtılan üç yüksek yapı proje önerisi (Şekil 3.) arasından seçilmesi beklenen "yeni kent simgesi"nin belirlenmesi için çevrimiçi anket başlatmıştır.



Şekil 1. Basmane Çukuru'nun İzmir'deki konumu. (Kaynak: Çalıkoğlu, 2019).

¹ Bu çalışmanın bulgularının dayandığı yüksek lisans tezi için ayrıca bkz.; Çalıkoğlu, 2019.



Şekil 2. Basmane Çukuru hava fotoğrafı. (Kaynak: Anonim medya görseli.)



Şekil 3. Üç öneri. (Kaynak: <https://www.kararizmirin.com>. Son erişim tarihi 27 Kasım, 2016.)

Türkiye'nin birçok şehri ile kıyaslandığında İzmir'deki meslek odalarının, sivil toplum kuruluşlarının ve yerel halkın büyük çoğunluğunun kentsel problemlerle daha ilgili, örgütlenebilen, bilinçli, yerel kentsel politikalar hakkında fikir ve duruş sahibi olduğundan bahsedilebilir. Diğer pek çok kentte kentsel gelişim projeleri küçük bir medya mevcudiyeti ile tamamlanırken; İzmir'de, yasal eylemlerle desteklenen çok katmanlı kentsel süreçlerin yanı sıra, yerel kararlarla ilgili

tartışmaların medya yansımaları gözlemlenebilmektedir. Folkart Yapı'nın proje önerilerinin halka sunulmasını izleyen süreç de birçok açıdan tartışmalıdır. Her Şeyden önce, planlanan gökdelen projesi, yerel yönetimin yüksek yapı inşaatlarının tarihi kent merkezindeki yapı yoğunluğunu azaltmak ve mevcut kent merkezi dokusunu korumak amacıyla yeni kent merkezi Bayraklı ile sınırlandırılması kararıyla çelişmekteydi. Firmanın kamunun onayını elde etme çabaları ve yerel yönetimin projeye olan desteğine rağmen, meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları önerilen projenin ne yakın çevresiyle ne de Şehir planlama ilke ve tüzükleriyle uyumlu olduğunu savunarak inşasına karşı çıkmışlardır.

Bu çalışmanın yola çıktığı argüman Şu Şekilde özetlenebilir: Firmanın yüksek katlı proje önerileri, yerel yönetimler ve yatırımcılar tarafından kent dokusunun metalaştırılması üzerinden kentsel gelişim için benimsenmekte olan yeni "girişimci Şehircilik" vizyonunu örnelemektedir. David Harvey (1989) girişimci Şehirciliği, neoliberalizmin bir rejim ve ideoloji olarak yerel yönetim tarafından Şehirlerde kalkınma stratejileri ve politikaları biçiminde faaliyet göstermek üzere benimsenmesi olarak kavramsallaştırmıştır. Harvey (1989), bir kentin girişimci Şehircilik stratejileri tarafından yönetilip yönetilmediğini belirlemek için incelenmesi gereken üç ana etmeden söz eder: kamu özel ortaklığı, spekülatif söylem üretimi ve bölgeye özel gelişim projeleri. Yapılan araştırmada bu üç etmenin de Basmane Çukuru kentsel sorunu için geçerli olduğu gözlenmiştir.

Tarihi kent merkezine önerilen kamu-özel ortaklık projesinin yerel halka sunulmasıyla tetiklenen kentsel çatışma, sürece projeyi destekleyerek ya da projeye karşı çıkarak dahil olan aktörlerin söylemleri arasındaki ikilikler aracılığıyla incelenebilir. Bu nedenle bu çalışma, önerilen büyük ölçekli kentsel gelişim projesinin oluşumunda ve meşrulaştırılmasında yer alan medya temsillerini, etkili olan aktörlerin söylemleri ile birlikte eleştirel olarak analiz etmeyi ve artan kentsel muhalefetle doğrudan ilişkili olan belirli kavramların kullanılmasında oluşan ikilikleri ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Yöntem

Günümüz kentsel dinamiklerinin tetiklediği yeni direniş biçimlerinin ve kentsel seferberlik türlerinin anlaşılmasına bir bakış açısı kazandırmak için Margit Mayer (2000), derinlemesine araştırılması gereken üç boyuttan

söz eder. Bunlar: girişimci kentsel gelişim projeleri, otoritelerin artan politik kontrolü ve yerelde kutuplaşmaya yol açan sosyal hoşnutsuzluk/huzursuzluktur. Bu üç faktörün de etkileri Basmane Çukuru örnek olay incelemesinde görülebilmekte olduğundan, bu çalışma Mayer'in kentsel mücadelenin araştırılmasına olan yaklaşımını bir yöntem olarak benimsemiştir. Bu yöntemde, Basmane için önerilen yeni yüksek katlı proje önerisine karşı oluşan kentsel muhalefet, belirlenen üç faktörün medyadaki temsilleri aracılığıyla değerlendirilmiştir. Bu faktörler: Proje önerisi ile projenin yanlıları ve karşıtları olarak kentsel çatışmanın iki tarafının söylemleridir.

Mevcut kentsel çatışmanın ve belirli kavramların kullanımında ortaya çıkan ikiliklerin detaylı bir incelemesini yapmak için, medya metinleri üzerinde bir söylem analizi yapılmıştır. Analiz için kullanılan kaynaklar aşağıda listelenmiştir.

- Farklı haber sitelerinden toplanan Basmane Çukuru ile ilgili haber makaleleri ve röportajlar,
- Haber makalelerinin yorum bölümleri,
- Mimari portallarda yer alan Basmane Çukuru'nu kapsayan makaleler
- Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB)'ne bağlı meslek odalarının yaptığı açıklamalar,
- Kentsel protestolarda kullanılan sloganlar ve pankartlar,
- Folkart Yapı firmasının çevrimiçi anketi ve internet sitesindeki metinler,
- Sivil toplum kuruluşlarının sosyal medya hesaplarında yayınlanan Basmane Çukuru ile ilgili açıklama ve yorumlar,
- Çevrimiçi forum ve internet sitelerinde Basmane Çukuru başlığıyla açılmış tartışma konularındaki yorumlar/mesajlar.

İncelemeyi kapsamlı bir hale getirmek için, "Proje yanlısı ve karşıtı aktörler kimlerdir ve bu aktörlerin pozisyonları metinsel kaynaklar aracılığıyla ne şekilde temsil edilmiştir?", "Protestolar medyaya nasıl yansımıştır?", "Söylemlerde tanımlanan mevcut sorunlar ve gelişim olanakları nelerdir?" ve "Farklı söylemlerde hangi kelimeler veya anlatım kalıpları tercih edilmektedir?" gibi sorulara cevap aranmıştır.

Kentsel Muhalefet ve Medya Temsilleri

Toplumlar doğası gereği tutarsız ve çelişkilidir. Cuppini (2018), kentin çatışmalar üzerinden doğduğuna ve geliştiğine değinir. Şehrin kendisi

yatırım için bir rekabet ortamı haline geldiğinde, süreçte oluşturulan ittifaklar ile muhalefet arasında artan gerilimi gözlemek mümkündür (Cuppini, 2018). Süregelen sosyal, politik ve ekonomik değişimler yerelde bir tartışmanın farklı yönlerini vurgulayan ikilikler yaratma eğilimindedir. Son kırk yılda kent yönetimi açısından çelişkili bir süreç gözlenmektedir. Kentler arası rekabet, neoliberal düşünce ve eylemlerin yerel ortamlara katılımını tetiklemiştir; bu da çoğu yerel yönetimin girişimcilik stratejileri seçmesine, sosyal hizmetleri kısıtlamasına ve kamu varlıklarının büyük miktarda gelirler karşılığında özelleştirilmesine neden olmuştur (Baeten, 2012).

Kamu-özel ortaklıkları tarafından başlatılan kentsel gelişim projelerinin çoğunun kentte belirli bir alana inşa edildiği ve prestijli bir izlenim vermek üzere tasarlandığından dolayı, şehrin geri kalanını sahip oldukları tüm problemlerle birlikte gölgede bırakırken, spot ışığı çalma eğilimindedirler. Manuel Castells (1983)'in de belirttiği gibi, insanlar nihayetinde ekonomik temelli dayatmaların, marjinalleşmenin ve politik baskıların fiziki temsillerine tepki göstermektedir. Kamu-özel ortaklık projelerine karşı oluşan kentsel muhalefet, dayatılan girişimcilik politikalarının neden olduğu daha geniş sosyal rahatsızlıkların bir tezahürü olarak görülmektedir (Swyngedouw, Moulaert ve Rodriguez, 2002). Yeni politik düzenleme ve değişimlerin vücut bulmuş hali olarak görülen büyük ölçekli kentsel gelişim projelerinin protesto edilmesinin altında yatan belki de en önemli nedenlerden biri yerel yönetimlerin dikkatinin daha geniş vatandaş gruplarının ihtiyaçlarından ziyade, daha küçük olan "elit" kesimlerin taleplerine yönelmiş olmasıdır.

Mayer (2000), mevcut kentsel direnişin geçmişteki örneklerinden çok farklı olduğunu belirtir; girişimci şehircilik kentte yeni çatışmalara yol açmakta, kentsel muhalefetin amaçları, stratejileri, örgütsel yapıları ve eylem planları büyük ölçüde değişmektedir. Bu sebeple, günümüz kentsel direniş örneklerinin değerlendirilmesi gereklidir; her protesto birbirinden bağımsız olarak eleştirel bir biçimde incelenebilir.

Özellikle internet ve sosyal medyanın yükselişi, kentsel muhalefetin hayata geçişini ve kitleler arasında yayılma şeklini tamamen değiştirmiştir. Saskia Sassen (2007)'e göre; bugün, dijital ağlar yerel kentsel aktörlerin hoşnutsuzluğu ile birleştiğinde, yeni bir tür politik sürecin oluşumuna yol açmaktadır. Sosyal medyanın yükseliş çağında, her vatandaş "sanal kamusal alanlara" kolayca katılabilmekte, çevrimiçi direnişlerin parçası olabilmektedir (Sassen 2007 s.191).

Çevrimiçi sosyal hareketler, internet aracılığıyla kent yaşamının her yönüne yayılmakta ve zaman içinde sloganlara dönüşen “viral” görüntüler ve bireysel fikirlerle desteklenmektedir. Manuel Castells (2015, s.250), bu direnişlerin genellikle sosyal medya platformlarında başlamasına rağmen, kentsel mekânı işgal ederek bir hareket haline geldiğine, gerek kent meydanları ve kamusal alanlarda ayakta durularak, gerekse sokak gösterileriyle desteklenen mücadelelere dönüştüğüne işaret eder.

Bu tartışmanın diğer ucuna değinildiğinde, politikacılar ve idari figürler gibi resmi aktörler, ya da finansal seçkinler gibi nüfuzlu aktörler de sosyal medyada varlık göstermekte, kendilerine ya da kurumlarına ait hesapları aktif olarak kullanmaktadırlar. Nüfuz sahibi aktörler sosyal medya platformları aracılığıyla görüşlerini bildirmekte, veya basın açıklamaları yapmak için genellikle bu iletişim araçlarından yararlanmaktadırlar. Stuart Hall (2005, s.104) medyayı kültürel ve ideolojik algıların dolaşımının ana platformu olarak tanımlar; Hall (2005)’a göre medya araçları, sosyal ilişkilerin ve politik sorunların tanımlanmasında ve kitleler arası popüler ideolojilerin oluşumu ve yayılmasında etkili bir rol oynamaktadır. Çoğu zaman, söylemsel medya pratikleri meşrulaştırma, algı yönetimi ve kamu onayı alma amacıyla kullanılmaktadır.

Bu argümanlardan yola çıkarak, günümüzde kitle iletişim araçlarının, baskın aktörler tarafından belirlenen sosyal ve politik düzenlemelerin ve girişimci niyetlerin meşrulaştırılmasında önemli bir rol oynadığı sonucuna varılabilir. Gazete başlıkları, köşe yazıları, röportajlar, makaleler, kamuya açık beyanlar veya sosyal medya paylaşımları gibi medya metinlerinin incelenmesi ile bu metinlerin içinde saklı bazı “sosyal anlamları, uygulamaları ve kullanımları, güç ve ilgi alanlarını” (Hall, 2005, s.123) temsil eden kelime örüntüleri ve semboller ortaya çıkarılabilir.

Bir Kentsel Çatışma Örneği olarak Basmane Çukuru

Basmane Çukuru örnek olay incelemesinde medya ve tartışmalı söylemlerin nasıl kullanıldığını değerlendirmek ve analiz etmek için, öncelikle yeni yüksek katlı proje önerilerinin halka ilan edildiği bağlamdan bahsetmek yerinde olacaktır. Bugün, Basmane bölgesi, 1922 yangınından sonra yeniden inşa edilen mahalleleri ve günümüze kadar korunan tarihi mahalleleri içermektedir. Basmane bölgesinin büyük bir

kısmı şehir merkezinde yer alırken, Basmane Çukuru şehir merkezinin kalbinde bulunan 9 Eylül Meydanı'nın tam karşısında konumlanmıştır. Arsanın üçgen şekli, yıldız şeklindeki meydanları ve üçgen kentsel adaları yaratan ışınsal bulvarlar içeren Danger-Prost planına dayanmaktadır (Bilsel, 2009). Seçilen örnek olay çalışma alanı Basmane Çukuru'nun tam konumu: 9 Eylül Meydanı'na bakan ve Kültürpark'ın beş kapısından biri olan 9 Eylül Kapısı'na bitişik olan, iki bulvarın kesişmesiyle oluşan üçgen arsa olarak ifade edilebilir. (Figür 4.)



Şekil 4. Basmane Çukuru'nun çevresindeki önemli kent öğelerine göre konumu.
(Kaynak: Çalıkoğlu, 2019.)

Günümüzde Basmane Çukuru olarak bilinen kentsel arsa, yıllar boyunca üst üste birikerek bugüne uzanan süreçlerden oluşan karmaşık bir tarihe sahiptir.² Geçmişte arsa ne atıl ne de bir çukur formundaydı. Uzun süre boyunca ESHOT Garaj Alanı olarak da bilinen şehir otobüsleri için hizmet alanı ve garaj olarak kullanılmıştır. 1983 yılında, arsa ulusal bir yarışmaya dahil edilmiştir. Günümüze değin uzanan arsanın özelleştirme kararının temelleri de bu yarışmada atılmıştır. Ancak, kısa sürede dönemin yerel yönetimi yarışmayı kazanan projeyi uygulamaktan vazgeçmiştir.

² Basmane Çukuru'nun tarihine kronolojik bir yaklaşım için ayrıca bkz.; Erkan, G. H. and Avar A. A. (2017). Kamu Hukuku ile Özel Hukuku Çatıştıran Protokole-Bağlı Planlama: 'İzmir Basmane Dünya Ticaret Merkezi' Vakası. Planlama, 27, no.2, 155-168.

2016 yılına kadar bir yarışma daha düzenlenmiş, arsaya yeni proje önerileri yapılmış, farklı yatırımcılar sürece dahil olmuş, yatırımcı firmalardan olan EGS Bank'ın tasfiyesi üzerine arsadaki inşaat hakları Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu (TMSF)'na aktarılmış, meslek odaları projelere itiraz etmiş, projelere ve plan kararlarına yönelik davalar açılmış ve planlar revize ve/veya iptal edilmiştir.

Meslek odalarının geçmiş itirazlarının ve protestolarının altında yatan ana nedenler; belediye mülkünün özelleştirilmesi, kamu yararının göz ardı edilmesi, tarihi kent dokusunu bozan öneriler getirilmesi ve Kültürpark'taki doğal hayata zarar vermesi muhtemel projeler önerilmesi olarak sıralanabilir. Projelerin uygulanamaması ve açılan dava kararları gereği inşaat yapılamaması nedeniyle atıl kalan arsa yıllar içinde yağmur sularıyla dolmuş, bir göle dönüşmüş ve ancak bu dönüşümden sonra halk arasında Basmane Çukuru olarak anılmaya başlanmıştır.

2016 yılına gelindiğinde, Folkart Yapı firması arsanın inşaat hakları için TMSF tarafından açılan ihaleyi kazanmış, alan için planlanan projeyi "Folkart İzmir Toplu Konut İş Merkezi ve Ticaret Merkezi" olarak ilan etmiştir. Firma 2016 yılının son aylarında inşa edilecek gökdelenin üç proje önerisi arasından seçilmesi için bir çevrimiçi anket başlatmıştır. Bu ankette, katılımcılara "Hangi proje?" diye sorulmakta, ekranda "İzmir'in merkezi Basmane'de hayata geçmesini istediğiniz projenin kutucuğunu tıklayarak işaretleyiniz" mesajı görüntülenmektedir (Şekil 5.). Firma, çevrimiçi anketi medya aracılığıyla duyurur; anket, yerel gazetelerde ve haber sitelerinde sıkça görüntülenir ve sosyal medya aracılığıyla geniş bir kitleye yayılır.

Önerilen kulelerin yükseklikleri, 248, 270 ve 315 metre olarak birinci öneriden üçüncü öneriye doğru artmaktadır. Basmane bölgesi çevresindeki en yüksek bina 135 metre yüksekliğe sahip Hilton İzmir Oteli'dir. Bu nedenle, Folkart'ın önerdiği üç projeye, şehir merkezine benzeri görülmemiş bir yükseklik getirmeyi planladığı sonucuna varılabilir.



Şekil 5. Üç proje önerisini içeren çevrimiçi anket. (Kaynak: <https://www.kararizmirin.com>. Son erişim tarihi 27 Kasım, 2016.)

Yapılan anketin sonucunda, Çin merkezli mimari tasarım firması MAD Architects tarafından tasarlanan iki numaralı proje önerisi medya aracılığıyla kazanan ilan edilmiştir. (Şekil 6.) Ancak bu açıklamadan bir ay kadar önce, Folkart Yapı kazanan projeyi seçmiş ve Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) süreci için proje tanıtım dosyasını kazanan projeye uygun olarak hazırlamıştır. Folkart'ın bu eylemi, anketin firma tarafından bir tanıtım aracı olarak kullanıldığının, gerçek bir katılım aracı olarak görülemeyeceğinin altını çizer niteliktedir.



Şekil 6. Kazanan projenin kent silüetine yerleştirilmiş görseli. (Kaynak: <https://www.kararizmirin.com>. Son erişim tarihi 27 Kasım, 2016.)

ÇED süreci için TMMOB'a bağlı Çevre Mühendisleri Odası, Mimarlar Odası, Peyzaj Mimarları Odası ve Şehir Plancıları Odası'nın İzmir şubeleri de hazırladıkları projenin kentsel, çevresel, teknik ve yasal yönleriyle ilgili derinlemesine değerlendirmeler içeren raporları ilgili makamlara sunmuştur.

Kazanan projenin ilanı üzerine Kültürpark Platformu gökdelen projesine karşı bir protesto düzenler. (Şekil 7.) Protestoda kullanılan pankartlarda "Kültürpark Halkındır Sancakların Değil", "Gökdelenler Yıksın Yerine Parklar Yapılsın", "Kültürpark'ı İktidar Aşığı Sancak'lara Peşkeş Çektirmeyiz" sloganları göze çarpmaktadır. Bu etkinlik projeye karşı yerel muhalefetin ve gelecekte düzenlenecek olan birçok protestonun başlangıcı olarak işaretlenebilir. Kültürpark Platformu, kendini değerlerini ve çevreyi korumaya, şehirdeki gelişmelere ilişkin düşüncelerini paylaşmaya ve bir araya gelmeye, harekete geçmeye, direnmeye ve gerektiğinde protesto etmeye adanmış Facebook grupları aracılığıyla birleşen yerel halktan ve meslek odası üyelerinden oluşmaktadır.



*Şekil 7. Basmane Çukuru'nun karşısında düzenlenen protesto, 29 Kasım, 2016.
(Kaynak: Kültürpark Platformu Grup Sayfası, Facebook.)*

2016-2018 yılları arasında "Basmane'de Gökdelen, Gökdelende Belediye İstemiyoruz" sloganıyla düzenlenen birçok protesto, basın açıklaması ve imza kampanyasının neticesinde proje alanını kapsayan

planlara yönelik bir dizi dava açılmıştır. Davaların sonucunda, bilirkişiler tarafından arsayı kapsayan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planların alt ve üst ölçekli planlarla uyumlu olmadığına, kamu yararını gözetmediğine, şehircilik ve planlama mevzuat ve ilkelerine uygun olmadığına karar verilip; iki plan da iptal edilmiştir. Arsadaki inşaat mahkeme kararlarıyla durdurulmuş ve çukur bir kez daha yağmur suyu ile dolmaya başlamıştır.

2019 Mayıs ayında; Folkart Yapı, arsa üzerindeki haklarının, inşaatın başlaması için belirlenen 30 aylık süre sınırının dolması nedeniyle TMSF'ye iade edildiğini açıklamıştır. Bu gelişme arsanın geleceğine dair yeni tartışmaları tetiklemiştir. Çeşitli politikacılar ve hükümet görevlileri, Folkart'ın ve yerel yönetimin kent merkezine yüksek katlı bir yapı inşa etme planının büyük bir hata olduğunu, bu hatadan dönülmesi gerektiğini, Basmane için planlanan bu yapının tarihi kent merkezine ve Kültürpark'taki doğal hayata zararlı olacağını belirtmişlerdir.

31 Mart 2019 yerel seçimlerinde İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı ünvanını Aziz Kocaoğlu'ndan devralan Tunç Soyer, bu tartışmalar üzerine bir kamusal alan oluşturmak amacıyla çukuru yapay gölete dönüştürmeyi içeren fikirler üzerinde çalıştıklarını belirtmiştir. Yirmi yıldan fazla bir süre sonra, Basmane Çukuru'nun geleceği konusunda hemfikir olmayan yerel halk ve yerel yönetim ortak bir zeminde buluşabilmiştir: halkın çıkarlarını ve kamu yararını göz önünde bulundurarak alanı yeniden planlamak. Bu kararın uygulanıp uygulanmayacağını veya ne tür bir sürecin yaşanacağını ancak zaman gösterecektir.

Medya Metinleri üzerine bir Söylem Analizi

Çözülemeyen Basmane Çukuru kentsel sorununa geçen yirmi yıllık süreçte birçok farklı aktör dahil olmuştur. Her aktör kendinin ya da dahil olduğu grubun politik, bireysel, profesyonel veya toplu bakış açısına paralel söylemler üretmiştir. Bu çalışmada, söylemler proje yanlıları ve karşıtları olarak gruplandırılmış ve her grubun baskın olan söylemleri eleştirel bir şekilde analiz edilmiştir.

Projeyi destekleyici söylemler; çevrimiçi gazete, haber siteleri ve dergiler, sosyal medya ve haber yayınları aracılığıyla kitlelere yayılmıştır. Medya metinleri, belirli söylemleri ulaştığı kitlelerin algılarıyla birlikte baskınlaştırma, çarpıtma, manipüle etme, yayma veya güçlendirme etkisine sahiptir. Basmane Çukuru ve yeni proje önerisi ile ilgili haber

başlıklarının da metinsel yapılarında yapılan bazı değişikliklerin, belirli söylemlerin güçlendirilmesine yol açtığı gözlemlenmiştir.

Sürece dahil olan aktörler vurguladıkları kavramlar kullandıkları ifadeler projenin oluşumu için tanımlanan sorunlar ya da gelişim olanakları gibi analiz sonucunda elde edilen bulgular tablolar halinde çalışmanın bulgular kısmında detaylı olarak açıklanmıştır.

Bulgular

Yapılan analiz sonucunda, belirli medya kuruluşlarının diğerlerinden farklı olarak kullandıkları ifade ve kelime kalıpları seçimlerinin projeyi övmeye veya proje karşıtlarını kötülemeye/itibarlarını zedelemeye yönelik olarak seçtiği tespit edilmiştir.

Tablo 1. Proje yanlısı aktörlerin kullandığı kavram ve ifadeler.

Proje yanlısı aktörler	Öne çıkan/vurgulanan kavramlar	Basmane Çukuru için kullanılan ifadeler	Yeni proje için kullanılan ifadeler
Yerel Yönetim	kentsel gelişim, küresel şehir, ortak akıl, yönetim, kamu yararı, kentsel tasarım, katılım, yatırım çekmek, ekonomik büyüme, iş olanakları	“atıl arazi” “problematik alan” “yılan hikayesi”	“yatırımcı dostu” “cazibe merkezi” “şehir simgesi”
Gayrimenkul Yatırım Şirketleri	kentsel gelişim, ortak akıl, şehir sembolü, kamu yararı, prestijli proje, yenilik, katılım, yatırım çekmek, ekonomik büyüme, iş olanakları, şehir simgesi, İzmir aşkı, güzel İzmir halkı, servet, gurur	“utanç alanı” “utanç çukuru” “görsel kirlilik” “İzmir’in kalbine saplanmış hançer” “yatırma engel”	“İzmir’in ikonu” “İzmir’in sembolü” “prestijli proje” “sanat eseri” “İzmir’e bir hediye” “cazibe merkezi”
Medya Kurumları	kamu yararı, prestij projesi, ünlü mimarlar, İzmir’in yeni sembolü, ortak akıl, iş olanakları, gelecek yatırımları çekmek	“Utanç Çukuru” “Fare Yuvası”	“ünlü mimarların tasarımı” “prestijli proje” “cazibe merkezi”
Genel Halk	kentsel gelişim, yatırım çekmek, ekonomik büyüme, şehir simgesi, ünlü mimarlar	“utanç verici” “yüz kızartıcı” “lanetli” “kördüğüm” “kangren”	“ünlü mimarların tasarımı” “prestijli proje” “İzmirin ihtiyacı olan ikon”

Örneğin, Star gazetesinin kullandığı “İzmir Basmane Utanç Çukuru’ndan sonunda kurtuluyor” başlığı bu belirli kelime seçimlerine bir örnek olarak gösterilebilir. Aynı başlıklı makalenin alt başlıkları; “Çok insan mağdur”, “İzmir imajına zarar”, “Her an yıkılabilirdi” şeklindedir. Medya kuruluşunun bu makalede Basmane Çukuru’nu tanımlamak için kullandığı kelimeler genel olarak olumsuz bir algı yaratma eğilimindedir. Arsayı halk arasında bilinen ismiyle “Basmane Çukuru” olarak adlandırmak yerine, haber sitesinin “Utanç Çukuru” tanımını kullanmayı tercih etmiş olması olumsuz algı yaratan kelime seçimlerine bir örnek olabilir.

Tablo 2. Proje yanlısı aktörlerin problem ve gelişim olanağı tanımları.

Proje yanlısı aktörler	Projenin oluşumunda tanımlanan mevcut problemler	Projenin oluşumunda tanımlanan gelişim olanakları
Yerel Yönetim	Plan iptali ve yasal süreçlerle vatandaşların mağdur edilmesi, Şehrin yasal süreçlerden dolayı gelişmemesi, Yatırım çekememek	Kamu yararını arttırmak, İstihdam sağlanması, Yeni yatırımcıları çekmek, Yeni bir küresel cazibe merkezi yaratmak
Gayrimenkul Yatırım Şirketleri	Basmane Çukuru, çevre sağlığı ve güvenliği için ciddi bir tehdittir, Vatandaşlar utanç duymakta, Yatırımcıların gözünde negatif bir İzmir algısı yaratılmakta, Basmane Çukuru, yerli ve yabancı yatırımcıların İzmir’den uzak durmasının nedenidir	“Türkiye için sembol” oluşturmak, Yeşil bir dikey orman inşa etmek, “Cazibe merkezi” oluşturmak, “Seçkin bir yaşam tarzı” sunmak, İzmir’in ekonomisini geliştirmek, İş olanakları yaratmak, İzmir ve Türkiye’nin imajını zenginleştirmek
Medya Kurumları	Çukur çökme tehlikesi altında, Atıl arazi halka utanç veriyor, Çukur İzmir’in imajına zarar veriyor, Muhalifler kentte gelişmeyi engelliyor	Kamu yararında artış, Ünlü mimarlar tarafından tasarlanan prestijli bir proje kazanmak, İzmir’in yeni sembolünü ortak akılla inşa etmek, Yeni iş imkanları sağlamak, Gelecek yatırımları çekmek
Genel Halk	TMMOB kentte gelişimi engelliyor, Atıl arazi halka utanç veriyor	Kent prestijli bir binaya sahip olacak, Kentin yeni gelişmeleri ve yatırımcıları çekecek yeni bir imaj kazanması

Gökdelen projesini destekleyen haber makalelerine ek olarak, kentsel sorun hakkında köşe yazılarında görüşlerini bildiren tanınmış gazetecilerin kullandığı üsluptan da bahsedilebilir. Tanınmış figür ve

gazeteci yazar Hıncal Uluç, Basmane Çukuru ve Folkart'ın yeni proje teklifi hakkında Sabah gazetesinde bir köşe yazısı kaleme almıştır.

Yazısında Uluç, arsanın özelleştirilmesi ve yerine bir kent simgesi inşa edilmesi planının temellerini 80li yıllarda kendi belediye başkanlığı döneminde atan Burhan Özfatura'yı "İzmir'in gelmiş geçmiş en başarılı, en iz bırakan başkanlarından" şeklinde tanıtırken, Mesut Sancak'ı "İzmir'e gerçekten büyük sanatsal ve kültürel katkıları olan Folkart'ın idealist patronu" olarak tanımlamıştır. Makalede, Uluç'un ifadelerini Özfatura'nın geçmişteki arsayı özelleştirme eylemine Sancak'ın ise gökdelen projesine övgüde bulunmak için kullandığı sonucuna varılabilir. Uluç proje karşıtlarını ise "istemezükçüler" şeklinde adlandırırken "kente eklenecek her güzelliğe, halka mutluluk, rahatlık verecek, kültüre, sanata katkıda bulunacak her şeye itiraz eden ve her defasında da mahkemeden "Şak" diye yürütmeyi durdurma kararı alan" insanlar olarak tanımlamıştır.

Projenin oluşumundaki mevcut sorunların proje yanlısı kitle iletişim araçlarında şu şekilde tanımlandığı görülmektedir: Çukur çökme tehlikesi altındadır, boşta kalan arazi halka utanç vermektedir, çukur İzmir'in imajına zarar vermektedir ve proje karşıtı bir grup sürekli kentteki gelişmeyi engellemektedir. Öte yandan, projenin oluşumunda tanımlanan gelişim olanakları ise; kamu yararında artış, projenin ortak akılla gerçekleştirilmesi, ünlü mimarlar tarafından tasarlanan prestijli bir projenin kente kazandırılması, İzmir'in yeni sembolünün halkın katılımıyla belirlenmesi, yeni iş olanakları ve gelecek yatırımların çekilmesi olarak sıralanabilir.

Proje karşıtı söylemler, haber siteleri ve dergiler, sosyal medya platformları ve İzmir hakkındaki internet siteleri gibi kitle iletişim araçları aracılığıyla yayılmıştır. Muhalif medya kuruluşlarında da proje yanlısı medya kuruluşlarının haber başlıklarının metin yapılarında yapılan değişikliklerle benzer değişikliklerin yapıldığı keşfedilmiştir.

Çevrimiçi haber portalları Evrensel ve Yapı.com.tr, muhalif söylemler üreten medya kuruluşlarından ikisidir. Haber portallarında, "TMMOB: Ege'nin İncisi İzmir Gökdelenlerle Yok Oluyor", "Kültürpark'a gökdelen: İstanbul gibi İzmir'e de ihanet!" "İzmir'in Mezar Taşları!" "Basmane, tarihi ve mimari zenginliklerini kaybediyor" ve "Basmane Çukuru'nda Kent Suçu Hayata Geçiyor" gibi başlıklarla birçok makale yayınlanmıştır.

Tablo 3. Proje karşıtı aktörlerin kullandığı kavram ve ifadeler.

Proje karşıtı aktörler	Öne çıkan/vurgulanan kavramlar	Basmane Çukuru için kullanılan ifadeler	Yeni proje için kullanılan ifadeler
TMMOB'a bağlı Meslek Odaları	kent suçu, şehir hakkı, özelleştirme, soyhulaştırma, kent kimliği, neoliberal yönetim, kamu-özel ortaklıkları, yere özgü kalkınma projeleri, şeffaflık, yerel yönetim, meşrulaştırma	"Kültürpark'ın komşusu" "problematik alan" "değerli kent arazisi"	"kent suçu" "bölgeye özel gelişim projesi" "gökdelen projesi"
STKlar			
Bilirkişiler (Akademisyenler, Şehir Plancıları)	kapsamlı kentsel tasarım, ortak akıl, kentsel mobilizasyon, kentsel yapı, planların bütünlüğü, yoğunluk, ölçek, yakın çevre, trafik yükü, park sorunu, şehir merkezi, kanyon etkisi, ısı adaları, hava akışı kesintisi	"hassas bölge" "yeşil alan" "doğal yaşam ortamı"	"büyük ölçekli kentsel gelişim projesi" "gökdelen projesi"
Medya Kurumları	kentsel suç, toplu mücadele, doğal yaşam, yatırım odaklı kararlar, kentsel dokunun bozulması, yasadışı kâr, partizan işadamları	"Kültürpark'ın komşusu" "problematik alan" "Basmane Çukuru"	"ucube" "İzmir'in mezar taşları" "Kültürpark'a rant projesi" "gökdelen projesi"
Genel Halk	kentsel suç, doğal yaşam, rant projesi, yatırım odaklı kararlar, yasadışı kâr, partizan işadamları, ölçek, yakın çevre, trafik yükü, otopark sorunu	"Basmane Çukuru" "çözilemeyen sorun"	"ucube" "hilkat garibesi" "egzos borusu" "fabrika bacası" "korkunç" "İzmir'in mezar taşları" "diş implantlarındaki çiviler"

Öte yandan politeknik, oda.tv ve soL gibi medya kuruluşları kentsel sorunun politik yönüne odaklanmışlardır. Bu haber portalları, Sancak Ailesinin ideolojik ve politik duruşuna ve önerilen projelerine dikkat çekecek şekilde, örneğin, "Erdoğan aşığı Sancak ailesi İzmir'in göbeğine bu ucubeyi saplayacak!" gibi başlıklarının metinsel yapısını ve kelime seçimlerini düzenledikleri sonucuna varılmıştır.

Tablo 4. Proje karşıtı aktörlerin problem ve gelişim olanağı tanımları.

Proje karşıtı aktörler	Projenin oluşumunda tanımlanan mevcut problemler	Projenin oluşumunda tanımlanan gelişim olanakları
TMMOB'a bağlı Meslek Odaları	Folkart'ın proje teklifi bir 'kent suçu'dur,	Yeni plan ve proje demokratik, katılımcı ve şeffaf bir yaklaşımla hazırlanmalı,
STKlar	Yerel otorite, kamu çıkarlarından ziyade rant üzerinde odaklanmaktadır, Şehir merkezinin tarihi kentsel dokusu tahrip edilecektir	Basmane Çukuru olarak bilinen parsel, ortak akılla kamulaştırılmalıdır
Bilirkişiler (Akademisyenler, Şehir Plancıları)	Gökdelen, Kültürpark'taki doğal yaşamı olumsuz yönde etkileyecektir, Proje, çevresine alışılmadık bir ölçek ve yoğunluk getirecektir, Proje kentsel ilkeler, kamu yararı, imar mevzuatı, planlama teknikleri açısından yetersizdir	Kent yaşamının kalitesini ve kamu yararını arttıran yakın çevresiyle uyumlu yeni bir plan hazırlanmalıdır, Yeni plan çevre, sokaklar ve Kültürpark ile olan ilişkileri; şehir planlama ve kentsel tasarım kavramları, ilkeleri ve esasları kapsamında ele almalıdır
Medya Kurumları	STK'lar ve TMMOB tarafından tanımlananlarla aynıdır, çünkü haber makaleleri kamu açıklamalarını içermektedir	STK'lar ve TMMOB tarafından tanımlananlarla aynıdır, çünkü haber makaleleri kamu açıklamalarını içermektedir
Genel Halk	Yüksek katlı proje alanı olarak belirlenen yeni şehir merkezi yerine tarihi şehir merkezine gökdelen projesi önermek, Önerilen projenin bölgeye getireceği trafik yükü	Arazinin kamulaştırılıp yeşil alan olarak tasarlanması

Bu durumda proje karşıtı medya kuruluşlarının ürettikleri söylemlerin içeriği açısından iki gruba ayrıldığını gözlemlemek mümkündür. Manşetlerin metin yapısı ve muhalif medya kuruluşlarının söylemlerindeki genel kelime seçimleri incelendiğinde, öne çıkan kavramların ya "kent suçu" ya da "rant" ve "partizan iş adamı" olduğu ortaya çıkmıştır.

Söylem analizinin sonucunda, sürece dahil olan aktörlerin aynı kavramları kendi politik duruşlarına ve projeyi destekleyip desteklememelerine bağlı olarak tamamen farklı anlamlarda kullandıkları bulunmuştur. Bulgulardan biri, proje yanlısı grupların "kamu yararı" kavramını "gelecek yatırımları çekmek" anlamında kullanırken gelirken,

proje karşıtı gruplar için “kamu yararı” kavramı “arsanın kamusallaştırılması” anlamına gelmektedir.

“Yatırım” kavramının kullanımında ise; proje yanlısı aktörler “ekonomik kalkınma” vurgusu yaparken, projeye karşıtı aktörler “yatırımcıları zenginleştirme” anlamının altını çizmektedirler.

Analiz sonucunda kavramların kullanımında ortaya çıkan bir diğer ikilik ise “prestij projesi” terimiyle ilgilidir. Projeyi destekleyen aktörler “kent sembolü” ve “cazibe merkezi” algılarını uyandırmak için “prestij projesi” kavramını kullanırken, projeye karşı çıkan aktörler “soylulaştırma aracı” ve “kent suçu” kavramlarını ifade etmek için kullanmışlardır.

Söylemlerde öne çıkan son ikilik de “kent suçu” kavramı üzerinden okunabilmektedir. “Kent suçu” kavramı, proje yanlısı aktör grupları tarafından “kentsel kalkınmayı engellemek” ve “gelecek yatırımların önünü kesmek” anlamlarını vurgulamak için kullanılırken; proje karşıtı aktörler tarafından “Kültürpark'taki doğal hayata zarar vermek” ve “tarihi kent merkezinin kentsel dokusunu bozmak” anlamlarını öne çıkarmak için kullanılmıştır.

Tartışma ve Sonuç

Medya metinleri, kamuoyunun algıları ile birlikte bazı söylemleri çarpıtma, manipüle etme, yayma veya güçlendirme kapasitesine sahip olduğundan, medya pratiklerinin söylemleri temsil etmedeki rolü hem meşrulaştırma hem de muhalefet süreçlerinin önemli bir parçasıdır. Bu çalışmada bahsedildiği gibi, yerel otoriteler, yatırımcılar ve politikacılar gibi aktörler, “kamu yararı” algısını teşvik etmek ve eylemlerini haklı çıkarmak için stratejik ve ayrıca ideolojik söylemler üretmektedirler. Bu şekilde girişimci kentsel yönetim mekanizmalarının yatırımcı dostu girişimleri yasallaştırılmaktadır.

Bu tür tartışmalı süreçlerde, medya hem muhalefet hem de meşrulaştırma için bir araç haline geldiği gözlemlenmiştir. Basmane Çukuru örnek olay incelemesine dayanarak, medya araçlarının hem politik hedeflerin yayılması ve meşrulaştırılması amacıyla, hem de kentsel mücadele ve seferberliğin sanal kamusal alanları olarak işlevsellik kazandığı sonucuna varılmıştır.

Bitirirken, tartışmalı süreçlerin mimarlığı bir disiplin olarak nasıl etkilediğinin ve mimarların konumunu ne şekilde değiştirdiğinin de

üstüne düşünülmesi ve irdelenmesi gereken konular olarak öne sürmek yerinde olacaktır. Günümüzde mimarlar tarafından üretilen görsel temsiller imgeler olarak çerçevelenip medya aracılığıyla kitlelere yayıldıklarında, mimari eser bağlamından çıkarılmaktadırlar. Buna karşılık mimarinin, sosyal, çevresel ve kentsel kaygıları iletmeyen yalnızca görüntüler üreten bir pratiğe indirgendiği tartışılabilir. Bir başka çalışmada, mimarların ve mimarlık pratiğinin tartışmalı kentsel süreçlerdeki rolü değişen sosyal, ekonomik ve politik çıkarların bir göstergesi olarak incelenebilir.

Kaynakça

- Baeten, G. (2012). Neoliberal planning: Does it really exist? In (T. Taşan-Kök ve G. Baeten Der.), *Contradictions of Neoliberal Planning* (p. 205-212). 1st ed. Netherlands: Springer.
- Basmane Çukuru İçin Mahkemenin İzmir'e Bayram Müjdesi. (Haziran 30, 2016) *Milliyet*.
- Bilsel, C. (2009). İzmir'de Cumhuriyet dönemi planlaması (1923-1965): 20. Yüzyıl kentsel mirası. *Ege Mimarlık* 71, 4, 12-17.
- Castells, M. (2015). *Networks of outrage and hope: Social movements in the internet age*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Castells, M. (1983). *The city and the grassroots: A cross-cultural theory of urban social movements*. London: Arnold.
- Cuppini, N. (2018). The globalized city as a locus of the political: Logistical urbanization, Genealogical Insights, Contemporary Aporias. (T. Enright and U. Rossi Der.), *The Urban Political: Ambivalent Spaces of Late Neoliberalism* içinde (s. 65-80). Cham: Palgrave Macmillan.
- Çalikoğlu, G. (2019). *A study on urban political discourses: entrepreneurial urbanism and opposition in the case of Basmane Çukuru in İzmir*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, ODTÜ, Ankara.
- Erkan, G. H. ve Avar A. A. (2017). Kamu hukuku ile özel hukuku çatıştıran protokole-bağlı planlama: 'İzmir Basmane dünya ticaret merkezi' vakası. *Planlama*, 27(2), 155-168.
- Hall, S. (2005). Encoding/decoding. (S. Hall, D. Hobson, A. Lowe ve P. Willis Der.), *Culture, Media, Language: Working Papers in Cultural Studies, 1972-79* içinde (s. 117-27). Routledge.
- Hall, S. (2005). Introduction to Media Studies at Centre. (S. Hall ve D. Hobson A. Lowe ve P. Willis, Der.), *Culture, Media, Language: Working Papers in Cultural Studies, 1972-79* içinde (s. 104-9). Routledge.

- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71(1), 3. doi: 10.2307/490503
- İzmir Basmane 'utanç çukuru'ndan sonunda kurtuluyor. (Ocak 20,2016). *Star*.
- Mayer, M. (2000). Social movements in European cities: Transitions from the 1970s to the 1990s. (A. Bagnasco ve P. Le Galès Der.) *Cities in Contemporary Europe* içinde (s. 131-153). Cambridge: Cambridge University Press.
- Sassen, S. (2007). *A sociology of globalization*. New York: Norton Et Co.
- Swyngedouw, E., Moulaert F., ve Rodriguez A. (2002). Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. *Antipode* 34(3). 194-229. doi: 10.1111/1467-8330.00254
- Uluç H. İzmir'de Bir Yılan Hikayesi (Eylül 29, 2018). *Sabah*.



Yerel Basında Kamil Ocak Stadyumunun Yıkılışı: Yıkılan Tarih mi, Yerel Basın mı?

Semiray Yücebaş
Gaziantep Üniversitesi
semirayyucebas@gmail.com

Mesut Yücebaş
Gaziantep Üniversitesi
mesut.yucebas@gmail.com

Öz

Gaziantep'in kent belleğinde ve spor tarihinde önemli bir yeri olan Kamil Ocak stadyumu geçen yıl sessizce yıkıldı. Yerine millet bahçesi tesis edilecek. Kuşkusuz ki bir stadyum, kentin toplumsal hafızasında o kentle ilgili olan şeylerin önemli bir kısmının kazanmasına vesile olmaktadır. Buradaki çalışmada yerel basının yerel bir kimlik mekânı olan bir stadyumun yıkılışını nasıl karşıladığı, analiz edilmeye çalışılmıştır.

Çalışmada öncelikle kuramsal bir çerçeve ile yerel basın, kent hafızası, kamusal alan ve haberin toplumsal boyutu incelenmiştir. Çalışmanın analiz kısmı ise ağırlıklı olarak yıkımın etrafında dönen haberlerin olayı nasıl tanımladıkları ve böylece yıkımın gürültüsünün ve tozunun üstünün nasıl örtülmekte olduğunu içermektedir. Buradaki incelemede sosyolojik bir betimleme gerçekleştirilmeye çalışılmış ve haber analizlerinde kullanılan eleştirel söylem analizinin kavramsal malzemelerinden yararlanılmıştır. Çalışma kapsamında Gaziantep'te faal olan ve yerel gündemin aktörlerinden olan altı gazetenin konu ile ilgili yayınladıkları haberler üzerinden bir inceleme gerçekleştirilmiştir. Stadyum alanının Cumhurbaşkanı tarafından millet bahçesine dönüştürüleceği açıklandıktan sonra gazetelerin buna yaklaşımı ağırlıklı olarak olumlu yöndedir. Stadyum kentsel hafıza ve spor tarihi açısından değerine yani anı olma özelliğine değinen içerikler ise çok azdır.

Anahtar Kelimeler: Kent, haber, Gaziantep Kamil Ocak Stadyumu



Demolition Of Kamil Ocak Stadium In Local Press: Is It The Demolition Of History Or Local Press?

Semiray Yücebaş
Gaziantep University

Mesut Yücebaş
Gaziantep University

Abstract

Kamil Ocak stadium, which has an important place in Gaziantep's city memory and sports history, was quietly destroyed last year. It will be replaced by a 'national garden'. Undoubtedly, stadiums provide a means of sticking a significant part of events related to cities in the social memory of such cities. With this study, we aimed to analyze how the local press reacted to the demolition of a stadium that constitutes a local space of identity.

In this study, first of all, the local press, urban memory, public sphere and the social dimension of the news had tried to be examined using a theoretical framework. The analysis part of the study, on the other hand, includes how the news mainly revolving around the demolition describes the event and thus covering the noise and dust of the destruction. In this study, we tried to provide a sociological description and make use of the conceptual materials of the critical discourse analysis used in news analyses. Within the scope of the study, a review was made on the news published by the six newspapers that are active in Gaziantep as one of the actors of the local agenda. After the announcement that the stadium area will be turned into a nation garden by the President, the approach of the newspapers to this remark was predominantly positive. However, content pointing out the value of the stadium in terms of city memory and sports history, i.e. its memory characteristics, is very scarce.

Keywords: *City, News, Stadium of Gaziantep Kamil Ocak*

Giriş

Gaziantep'in kent belleğinde ve spor tarihinde önemli bir yeri olan Kamil Ocak stadyumu geçen yıl sessizce yıkıldı. Yerine millet bahçesi tesis edilecek. Kuşkusuz ki bir stadyum, kentin toplumsal hafızasında o kentle ilgili olan şeylerin önemli bir kısmının kazınmasına vesile olmaktadır. Stadyumlar günümüzde görünürlüğüne önemli ölçüde yitirmiş olsa da sınıfsal, kültürel, toplumsal ayrımların (cinsel değil!) belli ölçülerde olsa da işlerliğini yitirdiği birer kimlik mekânları aynı zamanda. Bu kimlik mekânının yakın tarihte insani olanı içerme potansiyeli taşıdığı iddiası da şüphesiz abartılı ve yanlı bir iddia. Ancak yine de kentin toplumsal mekanizmalarının nasıl işlediğine işaret ediyor olması açısından önemli bir işlev yüklenmektedir. Gaziantep Kamil Ocak Stadyumu da yaşı yetenlerin büyük şehirlerde Pazar günleri radyodan takip ettikleri futbol müsabakalarının sıklıkla anonsa vesile olan bir durağı. Önemli maçların, liglerin kaderini belirleyen rekabetlerin tanıklıkları var burada. Ancak futboldan daha ötesi bir kentin belleği aynı zamanda.

Kentlerde stadyumların spor ve özellikle futbol etrafında örülmüş kent kimliğinin pekişmesine ve belki de bu kimliğin sokakta, asice, resmi tanımlamaların dışında, sıradan insanın (ki çoğunlukla erkek ve eril kimliklenme bu) dünyasına çekilmesine vesile olan bir mekân olduğunu söyleyebiliriz. Buralar resmi gösterilerin düzenlendiği modern arenalardır ama aynı zamanda kimlik mekânları olarak da karşımıza çıkarlar. Hafta sonları işten, hayatın yükünden, evdeki ilişkisizliklerden kaçılıp saplanılan bir kimlik mekânı aynı zamanda. Belki de biraz da tüm bunlara direnildiği mekânlar kuşkusuz. Oyun oynamanın modern endüstriyel çağda ortadan kalkışının bir örneği belki de. Endüstrinin elinde oyun olmaktan çıkmış, profesyonel oyunların mekânları buralar artık. Zira artık stadyumun en azından Türkiye'deki en büyük organizasyonu futbol artık bir iş (Talimciler, 2008).

Siyasetin de mecraları kuşkusuz stadyumlar. Franco'nun Bernebau Stadyumu'nu 150 bin kişilik uyku tulumu olarak tanımlaması cüretkar bir ifade ama aynı zamanda kitle kültürünün baskıcı mekanizmalarına işaret ediyor oluşu açısından önemli (Çoban, 2008, s. 72). Ama yine de işte kimlik mekânı, dayanılan, sürdürülen, kentle ilişkiyi kuran, başka yerlerde çoğaltılmayan ve belki de kimi esrikliklerin telafi edildiği alanlar buralar. Futbol nasıl ki futboldan daha öte bir şeyse (Kuper, 2003)

onların mekânı stadyumlar da öyle kuşkusuz. Bu mekânlar aynı zamanda kentlerin de kimlik mekânları, onların hafızaları, biriktirdikleri, şehrin simgeleri, sadece futbolun değil farklı ritüellerinin, müsabakalarının, gösterilerinin de unutulmaz mecraları. Ama en çok kent kimliğini sıradan kabullere hiçbir resmi makamın aktaramayacağı şekilde zuhur ettiren futbol takımının mekânı.

Dolayısıyla buradaki çalışma bir kesişme noktasında konumlanıyor. Üzerinde farklı dinamiklerin oyun alanı olarak kentler, kentlerin mekânları, anıtları olarak stadyumlar ve kimliklenme mekânları ile bunların kamusal imgesel düzeye taşınmasında sorumlu medya. Kamil Ocak Stadyumu da böyle bir kavşak noktasında Gaziantep için. Gaziantep kentinin bölgesel ve yerel kimliğinin yeni birikim rejiminin oynaklığı içerisinde kayıp gitmiş bir nüvesi. Kuşkusuz hakkında ağıtlar yakmaya değip değmeyeceği ya da yıkılıp yıkılmamasına veya yıkılacaksa yerine ne yapılacağına ilişkin yapılan tartışmalar başka bir çalışmanın konusu, ancak tüm bu tartışmaların kamusal alanda nasıl işliyor oluşu, bunun imgesel düzeyde şekillenışı veya yıkımın gürültüsünün ve tozunun üstünün nasıl örtülmekte olduğu buradaki çalışmanın ana sorunu.

Kentsel Hafıza Mekânı Olarak Stadyum

Kentler, günümüzde bir baskı altında hisseder kendini veya en azından kamusal tartışmalara konu edilişi bu yöndedir. Sanayileşme, göç dalgaları, kentin plansız büyümesi, turistik bir imgeye dönüşmesine vesile olan neo-liberal dönüşümler, bu dönüşümlerin yarattığı yeni yarılımlar, mekânların, semtlerin iç içe geçişi, mutenalaşma pratikleri ve tepkiler, yeniden doğan kente dair aitlikler ve mücadeleler kent üzerindeki tartışmaların ana gövdesini oluşturur. Lefebvre (2015) kentin sanayileşmenin hızlandırdığı süreçlerin bir ürünü olmaktan çok – elbette bu tarzda bir etkilenmeye de açık olarak ve hatta yer yer etkileyerek – sanayileşmenin getirilerine bir direniş alanı olarak görür. Onun için kentin mekânını anıtsal kılan şey, değişim değerini içeren ürünler değil, kullanım değeri taşıyan yapıtlardır. Bir şeyin aracı olarak üretilmemiş kendinde amaç olarak yapıt yakıştırması buna yakın gelmektedir. Bu yapıtı yani gerçek kullanım değerini sağlayan şey onun bir karşılık beklemek üzere üretilmiş olması değil, gösteriş olarak tüketimleştirilmesidir. “Şehrin, yani sokak ve meydanların, bina ve anıtların kullanımı açısından tepe noktası (sadece zevk ve prestij

sağlayacak şekilde, mal ve para bakımından devasa servetleri üretken olmayan biçimde tüketen) (ise) Şenlik'tir" (Lefebvre, 2015, s. 22). Stadyumları da bu şenlikli kullanıma karşılık gelen mekânlar olarak düşünebiliriz. Doğrudan ürün değildir bunlar, kentin artık ürünün gösterileşmesi olarak anıttılar.

Anıt olarak stadyum tarihsel süreçte, Antik dönemden günümüze kadar farklı içeriklerle ama söz konusu antısallıkları ifşa edecek şekilde görünür olmuştur. "Antik Yunan'da stadyumlar ilk olarak kutsal yerlerde yapılmıştır. Olimpiya stadyumu en eski stadyum olarak bilinmektedir. Kutsallığı olan ve her dört yılda bir tekrarlanan olimpiyat oyunlarının ilk olarak M.Ö. 8. yy'da Olimpiya'da başladığı biliniyor. İlk oyunlarda sadece koşu yarışı yapılmaktaydı ve stadyumlar oldukça yalındı" (Selo ve Erdönmez, 2018, s. 562). Bunlara daha sonra kesme taşlar ve oturmaya kolaylaştıracak eklemeler ve düzenlemeler yapılmıştır. Roma döneminde de gladyatör ve hayvan dövüşleri için stadyumlar ve at yarışları için hipodromlar inşa edilmiştir. Ortaçağ'ın geç evresinde spor alanları tekrar birer eğlence aktivitesi olarak kurulmaya başlanmıştır. Özellikle İspanya'da festivaller, konserler ve boğa güreşleri için bu tür yerlerin inşa edildiği bilinmektedir (Selo ve Erdönmez, 2018, s. 567). 19. yüzyıla geldiğimizde ise eğlencenin kitleleşmesi stadyumların da artmasına neden olmuştur. Özellikle Ortaçağ boyunca düzensiz olarak oynandığı bilinen ve İngiltere'de modern anlamda oynanmaya başlanan futbol, kuralları ile birlikte standartize edilmiş bir oyun haline gelince İngiltere'de ilk stadyumlar da ortaya çıkmaya başlamıştır. "Bunlardan ilki Stanford Bridge, bir saha ve kenarında bulunan bir tribün ile faaliyete 1876 yılında başlamıştır" (Selo ve Erdönmez, 2018, s. 569).

Osmanlı tarihinde ise savaş talimlerinin yapıldığı meydanların varlığı bilinmektedir. Hatta kent meydanı anlamında bir kamusal alana kaynaklık edecek tarihsel meydanların Osmanlı'da bulunmadığını dile getiren Kılıçbay (2000), At meydanı, Ok meydanı gibi savaş talimlerinin yapıldığı meydanlara, sadece *meydan* ismi verildiğini belirtmektedir (Kılıçbay, 2000, s. 44). Türkiye'de futbol maçlarının yapıldığı ilk stadyum, *Papazın Çayırı* yani günümüzdeki Fenerbahçe Şükrü Saraçoğlu Stadyumu'dur. 1936 yılında yapılan 19 Mayıs stadyumu da Cumhuriyet döneminin ilk stadyumudur.

Modern kapitalizmin gelişimi ile birlikte 20. yüzyılda bir gösteri ve oyun alanı olarak stadyumlar başta Batı ülkeleri olmak üzere tüm dünyada artmaya başladı. Modern kentlerde dev yatırımların ve elbette

ilk stadyumların ortaya çıkmasını hazırlayan sebeplerden biri de kapitalist sermaye birikiminin ürettiği aşırı birikimdi. Harvey, (2011, s. 109) kapitalist birikim sürecinin eğilimlerinden biri olan aşırı birikimin düzenli olarak kurulu ortamda yatırım yapılmasına ciddi katkılar sağlayan koşulların yaratılmasına vesile olduğunu vurgulamaktadır. Öte yandan bu birikim aynı zamanda sınıf çatışmasını üretim birimleri de kente taşır. Şehirler bir artı ürünün toplumsal ve coğrafi olarak yoğunlaşmasından doğmuştur, bu nedenle de kentleşme daima sınıfsal bir olgu olagelmıştır (Harvey, 2012, s. 45). Kent, mücadele alanıdır. Burada farklı amaçlara doğrulmuş farklı davranış örüntülerinin merkezileşmesi söz konusu olur:

“Çalışmaya karşılık tüketim için de, yaşamak için de birer ortam vardır. Bu bir ölçüde burjuvanın gelirini tüketme biçimiyle yaratılmış bir şeydir, dolayısıyla burjuva kültürün değişik bir ifadesidir. Ayrıca emek gücünün yeniden üretilmesi için de bir ortam olması gerekir – üretim faaliyetlerine yalnızca niceliksel, fiziksel ve konumsal olarak değil, bir dereceye kadar kapitalist çalışma süreciyle tutarlı olması gereken yetenekler, nitelikler ve değerler açısından da yakın olmak anlamında” (Harvey, 2011, s. 108).

Kente anlamını kazandıran bu toplumsal çatışmadır. Lefebvre’ye (2015, s. 23) göre kentsel çerçevede fraksiyon, grup, sınıf mücadeleleri aidiyet duygusunu güçlendirmektedir. Kent bu anlamda zaman zaman merkezileşmelerin olduğu, mutenalaşmalar ile mekânsal örgütlenmesinin değiştiği ancak farklı biçimlerde tekrar geri dönüşlerin yaşandığı, her bir hareketin bıraktığı iz ile şekillenen bir mekândır.

“Kentsel mekânın biçimi bu yoğunlaşmayı ve bu dağılmayı – kalabalık kitleler, dev birikimler, boşalmalar, ani dışarı atmalar- ortaya çıkarır ve buna neden olur. Kent, insanların yaya olarak yürüdükleri, obje yığınlarının önünde ve içinde buluştukları, faaliyetlerinin sonuçlarını göremeyecek şekilde çaprazlama temas kurdukları, öngörülemeyen durumlar meydana getirecek şekilde kendi kurumlarını karmaşık hale getirdikleri yer olarak tanımlanır” (Lefebvre, 2011, s. 41).

Şehrin bu tür karmaşıklıkları, çaprazlamaları ve belirsizlikleri ile tanımlanması Sennett’in (2016) kamusal alan tasvirindeki 18. yüzyıl şehrini çağrıştırmaktadır. Şehir kamusal alanın mecrası olarak mahrem alanların çoğulluğuna dönüşmüş olsa da modern şehir aynı zamanda Berman’ın (2002, s. 307) işaret ettiği gibi kişisel ve politik yaşamın birlikte

aktığı, bir olduğu bir araç olarak iş görmektedir. Kente yönelik aitlikler bu kişisel izlerin peşi sıra takip edilebilir. Örneğin;

“Yük limanlarının arasında yapılan bir basketbol maçı, ev bahçesindeki yapılandan farklıdır. Kentteki bir oyun alanında, çocuklar kendilerini evin ve ailenin bağından koparırlar; büyüklerin onlar için hazırladığı güzel yerlerden uzak dururlar. Bu tür yerlerde bilinçli bir kurgu işlemektedir. Kaçak oyun alanlarındaki çocuklar sanki ana babasız, tümüyle özgür birileriymiş gibi davranırlar” (Sennett, 2013, s. 229-230).

Bu, mekânın yeniden kendince ve maudilleri tarafından yeniden örgütlenmesine karşılık gelmektedir. Stadyumlar da toplumsal sınırların aşıldığı mecralar haline gelebilir. Belki de sporun günümüz endüstriyel enerjisinin kaynağı da budur.

...Futbol gibi spor karşılaşmalarının izlendiği stadyumlar, gizli/açık toplumsal hiyerarşinin ve bürokrasinin en aza indirildiği veya hiç olmadığı nadir mekânlardan biridir. Bu yüzden izleyicilerin kendini rahat etmesini, içinden geldiği gibi davranmasını ve kendi olduğunu hatırlatmasını temin ettiği için stadyumlar farklı bir mekân ve dünyadır. Yine bu mekânların sınıf, ırk, ideoloji, din, dil, eğitim, yaş, gibi toplumsal farkların aşındığı, bu farkların bir anlam ifade etmediği yerler olması taraftarlığa, izleyiciliğe ve fanatikliğe bambaşka bir anlam kazandırmaktadır (Şentürk, 2007, s. 38).

Kentle kurulan çapraz ve müdahil kişisel ve grupsal temaslar toplumsallaşma pratiklerinin buradaki stadyum örneğinde olduğu gibi mekân üzerinde simgeleşmesini de sağlar. “Kent simgeleri, toplumsallaşma sürecinde önemli bir rol oynarlar. Bu simgelerin, üzerinde düşünülmeden kabul edilen varlığı, az çok istikrarlı bir günlük ilişki ağı içinde, öğrenilen toplumsal norm ve rollerin devamını sağlar” (Mai, 2010, s. 107). Artık hafıza mekâna aktarılmıştır. “Tıpkı insanlar gibi mekânların da hafızası vardır. İnsanlar bu mekânlarda yaşarken aynı zamanda o mekânın hafızasını da oluştururlar” (Göral, 2013, s. 97). Bu hatırlama ve hafıza. ortak bir toplumsallaşma pratiği olmak durumunda değildir ama *şehir hakkı* da buradan devşirilmiştir. Kentin hafızası olarak mekânla ilişkinin çatışmalı boyutları da buradan kaynaklanır.

“Şimdiki zamanın geçmiş zamanı yerinden etmesine direnebilmek ya da hafızanın hatırlamasını sağlayabilmek için ‘tanuma’ edimini sağlayacak olguların hayatın içinde tutulması ya da korunması gereklidir. Kentsel mekânın fiziksel, soso-ekonomik, kültürel, temsili vb. kapsamlarda açıklanabilecek çok boyutlu varlığı, hafızanın işlem pratiğinin

temellendiği ‘tanıma’yı sağlayabilecek en önemli unsurlardan biridir” (Kayın, 2015, s. 37-38).

Bu tanıma aynı zamanda hafıza mekânları üzerindeki bir tartışmaya da aracılık eder. Hatırlanacak olan nedir? Ne, ne kadar hatırlanmalıdır? Unutulmaya yüz tutulan nedir veya hatırlanacak olan nasıl korunacaktır? Bu gibi sorular kentsel gündemin söylemsel dağarcığına simgesel kamu araçları yani medya ile de nüfus eder. Ancak hikayenin çerçevesi bu kadarla sınırlı değildir. Kentsel bağlamlara göre farklı çatışma alanları ve söylemleri de ringe davet edilmelidir. Örneğin yerellik, gelenek, bölge, ayrıksılık gibi talepler de bu kentsel hafıza üzerine gerçekleşen mücadelenin dilsel sınırlarını çizer. Tabi bu küreselleşme ve neo-liberal kentsel dönüşümler bağlamında oluşmuş bir sınırdır.

Küresel Kent, Yerellik Ve Mutenalaşma

Küreselleşmenin yerelliklere yönelik bir tehdit olduğu, yerel gündemlerin bu süreç karşısında canlandırılması gerektiği söylenir genellikle. Oysa yerelliğin artan dinamizmi küreselleşme ile ilgilidir. “Küresel ölçekte ivme kazanan entegrasyon, dünya kentlerinde parçalanma ve dağılma süreçlerini doğurmaktadır. Kentin bütünü değil, yalnızca belli merkezleri – sınırları net olarak çizilmiş, toplumsal, ekonomik ve mekânsal kesimleri – küresel toplumun bir parçası haline gelir” (Berner, 2010, s. 138). Bunlar birbirini etkiler ve birbirlerine eklenirler. Küreselleşme yerelleşmeyi üretir (s. 141).

Kentleşme, kendi kırımını ve taşrasını da sürekli olarak yeniden üretmektedir. Bu taşra ve yerellikler küreselliğin karşısında talep duyulan biricik bir otantikliğin de kaynaklığını oluşturabilir. Hatta Bookchin (2014) yerelin faşizme dönüşme potansiyeli taşımaya rağmen, yerel alanların üretilmesinin gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Öte yandan yerel bağımsız ve saf değildir, küreselleşme ile karşılaşılacak yerellik belirli ekonomik ve politik safhalardan süzülme durumundadır. Örneğin turizme odaklanmış marka ve imaj meselleri çoğunlukla otantik yerelliklerle tesis edilir. “Tekel rantı elde edebilmenin koşulu benzersiz, otantik. Münferit ve özel olma iddiası ise, bu türden bir talep için tarihsel olarak oluşmuş kültürel ürün ve edimler ile çevrenin kendine has niteliklerinden (mimari, toplumsal ve kültürel çevre de tabii ki dahil olmak üzere) daha iyi bir alan olabilir mi?” (Harvey, 2012, s. 158). Ancak bu tür tekillik, otantiklik ve farklılık arayışlarının şehri bir imajlar nesnesi

olarak Disneyleştirilebilir de (s. 160). Otantiklik ve yerellik vurgusu günümüz kentlerinde çoğunlukla rehabilite edilmiş alanlardan üretiliyor. Ancak taşranın bir diğer meselesi de merkeze benzemek. Yani farklılık ile kurduğu kimliği göstereceği bir merkezin olması gerekiyor. Bu nedenle de taşrayı kuran şey kendisinden çok; kendisi dışındaki bir çekim gücüyle... merkezle ilişkisi, hatta bizatihi merkezi oluyor (Çiğdem, 2005, s. 104). Taşranın bu merkezle ilişkisi ise çoğunlukla çelişkili. Bir yandan kendiliğin sunumu, farklılığın, özün ve yerelliğin özgüllüğüne yönelik bir vurgu diğer yanda ise merkezden aşağı kalınmadığının gösterisi. Argın'a (2005, s. 285) göre taşra, bizatihi kendisi kopya olan bir merkezin kopyasıdır; elbette daha silik ancak nihayetinde tıpkı merkezin kendisi gibi bir kopyadır ve her karşılaşmada merkeze öncelikle bu gerçeği anımsatır: Ben de tıpkı senin gibiyim! (2005, s. 285). Eski stadyumlar da bir yandan sadece kentin estetiği için değil, bu aşağıda kalmama halinin bir göstergesi olarak da değişiyor. Yeni stadyumlar ise eski stadyumlardan daha steril *arenalar* aynı zamanda. Ancak bir yandan da sınıfsal farklılıkların daha fazla biçimde belirginleşmesine de neden olabiliyorlar.

Eski bir stadyumun yıkılması da mutenalaşmaya dahil edilebilir. Nitekim Kamil Ocak örneğinde olduğu gibi altında kebabçıları, tekel bayileri ile hafta sonları görece yakın olan gettolardan gelen alt sınıfların şehrin merkezindeki görünürlüğünü de engelleyecek bu müdahale. Mutenalaştırma, Smith'e (2015, s. 34) göre kamusal medyada gerçekleşen daha geniş bir kentsel yeniden gelişimin seçkin sembolü olarak sunulmaktadır. Bir anlamda ahlaki de bir müdahale; elbetteki sterilliği ile beraber. Neo-liberalizmin neden olduğu toplumsal dönüşümler kentteki yaşamı da tekinsiz kılmış görünüyor. Mutenalaşma ile alt sınıfların, tekinsizlerin merkezden uzaklaştırılması kentin daha steril bir düzene aktarılmasına karşılık geliyor. Uydu kentler kadar alışveriş merkezleri (AVM) de bu sterillik ve güvenlik talebinin şekillendirdiği mekânlar (Erkip, 2019, s. 112-114). Dolayısıyla yeni kamusal alanların bu tür steril karşılaşmaları örgütlemiş alanlara kaymakta olduğundan söz etmek mümkün görünüyor. Ancak şehrin merkezi de hala bu karşılaşmaların asgari düzeye indirilmesine yaklaşmak durumunda. Yeni sınıfların oluşturdukları yeni yaşam tarzı arayışları, özellikle benzer yaşam seviyesindekiler için arzu edilen şekilde bir bölge oluşturdukça; konut ve restoranlar, barlar, sinemalar ve kamuya açık ama kişiselleştirilmiş tüketime yönelik diğer tesislere talep artmaktadır (Beauregard, 2015, s.

69). Jager'e (2015, s. 126) göre de rehabilitasyon, yeni orta sınıfın gelişini ve bölgesel sahipliği simgelemiştir; Kentsel koruma, sosyal konumun bir işareti ve sosyal tutkuların bir göstergesidir; sosyal ilişkileri ve imtiyazları gösterir. Ancak bizim örneğimizde burada yapılan vurgulara yönelik bir tezatlık göze çarpmaktadır. Stadyumun yıkılışı bir rehabilitasyon olarak okunabilir. Ancak orta sınıflar için steril restoranlar veya kafeler açılmayacaktır buraya. Kentin başka düzeylerinde bu tür mekânsal düzenlemelere rastlansa da stadyumun yerine camisiyle birlikte bir "millet bahçesi" yapılacaktır. Dolayısıyla bu sterilizasyon ve rehabilite millet ile ilgilidir. Burada sınıflar üstü, çatışma içerisinde olmayan, tesianütücü bir halk anlayışının izlerini de görmek mümkün. Toplumunu bir aile olarak gören küçük aile birimini de mekânın merkezine yerleştiren bir halk veya toplum anlayışına karşılık geliyor bu durum: "Millet Bahçelerimizi niye kurduk aileler oraya gidecek yatacak, yuvarlanacak (Yeniçağ, 06 Ocak 2018).

Bu durum, toplumcu, korporatist dilin aynı zamanda mekânın merkezine yerleşmekte olduğuna işaret etmektedir. Dolayısıyla söz konusu dilin mekân tahayyülünde toplumsal çatışma aslında başka bir alana atılmış olmaktadır:

"2000'li yıllarla birlikte Türkiye'de sınıfsal eşitsizlikleri çoğaltan ve sınıfsal farklılıkları görünmez kılan bir İslami korporatist anlayış gelişmektedir. İşçi ve işvereni aynı safta gösteren bu İslami korporatizm hem işçi sınıfını hem de işverenlerin kültürel dünyasını karşılıklı olarak belirlemektedir. Böyle bir atmosferde sosyal adalet, iş ve emek dünyası arasında değil; dindarlarla laikler, milli muhafazakar sermaye ile emperyalistler arasında bir sorun ve çelişki olarak algılanmaktadır" (Çavuşoğlu, 2014, s. 235).

Günümüz siyasal yönelimlerinin mekânı organize eden dili aynı zamanda popülisttir. Bu dilde halk çoğunlukla ikiye ayrılır. Müller, (2017, s. 39) bir siyasal aktör ya da hareketin popülist olması için, halkın bir bölümünün *Halk* olduğunu iddia etmesi, sadece kendisinin bu halk ile esaslı bir biçimde özdeşleştiği veya sadece kendisinin bu gerçek ve doğru halkı temsil ettiğini ileri sürmesi gerektiğini vurgulamaktadır. "Popülist ideolojiler, halkı 'halktan olmayan' hasım sınıflar/zümreler/gruplar karşısında mütecanis bir kitle olarak indirgerken, bu topluluğu iç ayrımlardan, çıkar çatışmalarından muaf sayarlar" (Bora ve Erdoğan, 2003, s. 633). Yani tesianütçülüğün benimsediği organik, aile olarak millet aslında dışarıdaki ve içerideki karşıtlara göre kurgulanmıştır. Bu aynı

zamanda *biz* olana dairedir. Ancak popülist dilin mekâna sirayet eden bir başka yönü daha bulunuyor: Kalkınma ve hizmet götürme. Bu tür bir söylem de tesanütçü dile eklemenebilecek sınıflar üstü bir iş yapma mahareti olarak popülist dilin nüvesini oluşturuyor. Kalkınma ve hizmet götürme dili de kentsel mekânın somut düzenlemelerinde karşılığını bulmaktadır. "AKP dönemi ekonomi politikaları içinde inşaat sektörünün özel rolü incelendiğinde kalkınmacılık fetişi ile iç içe geçen devasa bir faaliyet alanı görülecek, inşaata dayalı büyüme modelinin ulusal popüler proje haline gelerek mekânın yeniden dağıtımında oynadığı rol kristalize olacaktır" (Çavuşoğlu, 2014, s. 228). İnşaat günümüzde somut çalışmanın göstergesidir siyaset alanı için. İnşaat, 'sözü bitiren' türden icraattır. Hükümetin, belediyenin, partinin çalıştığının en sağlam alameti odur" (Bora, 2011, s. 18). Dolayısıyla kentsel mekânın düzenlenişinde siyasetin kalkınmacılık düsturu ile mekânın millileştirilmesi arasında kurulmuş olan bir yakınlıktan söz etmek gerekmektedir.

Gaziantep Kent Dinamiği, Futbol Ve Mekân

Gaziantep, Türkiye'de şehirleşmenin ve kent nüfusunun arttığı ve dolayısıyla da kentsel mekânların akışkanlık kazandığı dönemlerden etkilenen bir kent. 1980'lerden sonra Gaziantep hızla büyüyen merkezler arasında yer almış ve Gaziantep'in imalat sanayii katma değeri ve bu sektörde çalışanlar bakımından Türkiye içindeki payı artmıştır (Başak ve Saracoğlu, 2011, s. 426). Girişimciliğin ve kalkınmacılığın yerele özgü dinamiklere dayalı olması da sermayenin gelişimine etki etmiştir (2011, s. 428). Dolayısıyla Gaziantep, kalkınma ve gelişmenin yerli olanlarla gerçekleştiği bir şehir.

Gaziantep'te sanayi ve girişimcilik yerli ve milli bir muhteviyat arz ediyor. Yerlilik ve buraya ait olma bilgisi işverenlerin birbirleriyle ve siyaset alanı ile olan ilişkisi belirliyor. Bölgecilik anlayışının hakim olduğunu söylemek mümkün görünüyor burada (Uysal, 2011, s. 460). Aynı zamanda yerel siyaset ile iş çevreleri arasında yakın ilişkiler de kuruluyor kentte. Bu bakımdan Gaziantep'te iş adamlarının siyaseti etkileme yönünde ise 4 yolun ön plana çıktığı görülüyor. Bunlardan ilki doğrudan siyasete dahil olmak, ikincisi siyasi elitlerin belirlenmesinde karar alıcı olarak yer almak, üçüncüsü meslek örgütleri aracılığıyla bir alan oluşturmak dördüncüsü ise doğrudan çalışanları yönlendirmek

(Uysal, 2011, s. 462-464). Ancak tüm yerellik söylemlerine rağmen Gaziantep göç ile büyüyen bir kent.

Gaziantep kentinin ekonomik gelişme hızı göç merkezi olmasının en büyük nedenlerinden biridir, özellikle kentin 1980'lerden sonra yaşadığı dönüşüm taşradan ve çevre illerden Gaziantep'e göçü daha da cazip hale getirmiştir (Geniş, 2011, s. 338, 39). Gaziantep, son yıllarda savaştan kaçan Suriyelilerin de yerleşmeye başlaması ile yoksul nüfusun artış gösterdiği bir kenttir. Suriyeliler kentte yeni alt sınıflar konumlanmakta ve önce yerleşmiş olanlarla kültürel ve toplumsal çatışmanın nesnesi olabilmektedirler. Öte yandan Gaziantep'te ucuz iş gücü kaynağını da Suriyeliler teşkil etmektedir. Bunun yanı sıra daha varlıklı Suriyelilerin kentin merkezi mekânlarında açtıkları işyerleri ile kentin sosyolojik, ekonomik ve kültürel yaşantısına katılmakta oldukları görülmektedir.

Öte yandan neo-liberal dönüşümler yakın geçmişten itibaren şehrin karakteristik yapısını önemli ölçüde şekillendirmektedir. Şehrin karmaşıklaşan demografik yapısı ile kentin üst orta sınıfları yeni streil alanların üretimine girişmektedir. Örneğin üst gelir gruplarının Gaziantep'te daha steril, kent trafiğinden uzak ve güvenli sitelerde oturma düşüncesi son yıllarda öne çıkmaktadır (Karadağ, 2011, s. 401-402). Ayrıca kentin merkezleri de daha güvenli yeni kamusal alanlarla şekillendirilmektedir. Kentin önemli park alanlarından olan Allaben Parkı'na yapılan AVM ve Fuar bölgesine yapılan otel ile birlikte yapılan AVM'yi bu dönüşüme örnek gösterebiliriz (2011, s. 403). Bir diğer AVM de kentin Batı tarafında inşa edilmiştir. Üç AVM'nin Gaziantep'in toplumsal dinamiğine uygun olarak mekânsallaştırıldığını söylemek mümkündür. En son bahsedilen AVM şehrin mutena semtlerinden olan ve son on yılda inşa edilen ve önceleri köy olan İbrahimli semtine yakın iken ilki şehrin merkezinde orta sınıf ve üst orta sınıfların rahat ulaşımına imkân tanımaktadır. Fuar alanına yapılan AVM ise şehrin doğu tarafında gettolara ve gecekondulara daha yakındır. Bu sayede üç AVM müşterisinin toplumsal konumlarına göre içeriklenmektedir. Kamil Ocak stadyumunun bulunduğu yer de eski fuar alanına yakındır. Batısında şehrin meydanı ve bürokratik kurumlar yer alırken, doğusunda ise eski tren garı ve yeni AVM yer almaktadır. Bölge yeniden düzenlenmektedir. Bu düzenlemeye göre, AVM ve otellerle birlikte onların arasında yer alan ve günümüzde 15 Temmuz Demokrasi Meydanı olarak ismi değiştirilen meydan ile bir bütünlük oluşturacaktır. Böylece devlet kurumları, millet

bahçesi, 15 Temmuz Demokrasi Meydanı ve AVM ile millet ile devletin bütünleştiği kaynaşmış bir mekânsal düzleme inşa edilmiş olacaktır.

Yeni stadyum ise merkezin oldukça dışına konumlandırılmıştır. Bu durum, futbol dolayımı ile kentle kurulan bağlantının da mesafelenmesine neden olmuş görünmektedir. Nitekim futbola duyulan ilgili ile bir kente karşı aidiyet hissedilmesi arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. “İçinde yaşanan kentle bütünleşmenin yollarından birisi de o kentin futbol takımlarıyla kurulan bağlantılar biçiminde olabilmektedir” (Talimciler, 2011, s. 562). Hatta bu bağlantı tüm esrikliklerin aktarıldığı bir sevgi bağı olarak tezahür edebilmektedir. Kuper ve Szymanski’ye (2013, s. 272) göre taraftarların kulüplerine duyduğu sadakat kimi zaman evlilikten bile güçlüdür. Bu gücün erkeksi bir yönü de bulunuyor kuşkusuz. Taraftarlık eril bir duyumsama aynı zamanda. Erkekçe bir cemaatleşme pratiği ama yine de kolektiviteye duyulan özleme de karşılık geliyor. Erkeğin kamusal alanı olarak taraftar kavramı kolektiviteleri de beraberinde getiriyor. Bu kolektivite, yalnızca maç günleri aynı stadı doldurmak, aynı maçı izlemek gibi pasif bir durum değildir. Taraftarlık bunlara ek olarak ilişki ağları içinde olmayı gerektirir. İlişki ağı, ortak hafıza, ortak dil, ortak tutum alış, diğer taraftarlarla oluşturulan ‘kamusal alan’dır (Aydın, Hatipoğlu ve Ceyhan, 2008, s. 300). Ancak kutsanmış bir kamusal alan olduğunu da ilave etmemiz gerekmektedir. Bu mekânlara her hafta sonu gidiş ayinsel bir ritüeldir aynı zamanda. “Taraftarlar haftada bir kez evinden kaçır ve stadyumun yolunu tutar. Bayraklar sallanır, kaynanazırlıkları öter, maytaplar atılır, davullar çalınır, konfetiler yağır gökyüzünden. Kent yok olur, rutin olan her şey unutulur, gerçek olan tek şey tapınaktır” (Galeano, 2011, s. 28).

Gaziantepspor’un yıllarca maçlarını oynadığı Kamil Ocak Stadyumu da birçokları için bir tapınaktı belki de. Ancak Talimciler, (2011, s. 570) Gaziantepspor kulübü ile kent arasında bir taraftarlık özdeşliği kurulmasının gerçekleştirilemediğini vurgulamaktadır. Buna ayrıca Gaziantepspor yönetimi ile yerel yönetimlerin son on yılda yıldızlarının barışmadığını ve kent ile kulüp arasında uzun yıllar kulüp başkanlığı ve belediye başkanlığı da yapan Celal Doğan döneminde inşa edilmiş köprülerin kurulamadığını da eklememiz gerekmektedir. Günümüzde Gaziantepspor liglerden çekilmiştir. Bunun yerine süper lige çıkma başarısı gösteren yeni kulüp Gazışehir yerel yönetim ağının da desteğini alarak kenti temsil etmektedir.

Yaklaşık 17 bin kişi kapasiteli Kamil Ocak Stadyumu ise 1974 yılında hizmete açılmıştır (Gaziantepspor Kulübü Resmi Web Sayfası). Dönemin spordan sorumlu devlet bakanı olan ve daha önce parlamentoda da milletvekilleri çıkarmış Gaziantepli Ocak ailesinden (Uysal, 2011, s. 463) Kamil Ocak'ın adı stada verilmiştir. Stadyum şehirde 1920'lerde başlayan (Amerikan Koleji) futbol serüvenin en önemli kulübü olan ve 1969'da kurulup, özellikle 1990'lar ve 2000'li yılların başlarında Türkiye liginin güçlü ekiplerinden biri haline gelen Gaziantepspor'un stadı olarak biliniyordu. Gaziantep'li kadar, farklı takım taraftarlarının da belleklerinde önemli bir yeri olan Kamil Ocak Stadyumu 15 Temmuz 2017 günü eski futbolcuların katıldığı bir gösteri maçı ile kullanıma kapatılmış ve kısa bir süre içinde de yıkılmıştır. Yıkımıyla birlikte stadın yerine ne yapılacağı kamuoyunda tartışılmış; Cami, AVM veya otel yapılacağına dair söylentiler kamuoyuna yayılmıştır. Ancak daha sonra Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın da iştirakiyle yerine bir millet parkının yapılmasına karar verilmiştir.

Yöntem

Gazetelerin, özellikle yerel gazetelerin kent hafızasının şekillenmesinde ve mekânsal örgütlenme biçimlerinin kamusal alanda taşınmasında ve kamusal tartışmaların zemini hazırlamak gibi önemli bir rolü bulunuyor. Ebetteki bu rol ideal bir düzeyde gerçekleştirilecek bir mahiyete sahip. Medyanın ve özelde yerel medyanın Türkiye'de özgül ekonomik, siyasal ve kültürel etkenler sebebiyle bu tür bir etkinliği gerçekleştirmekte zorlandığı da görülüyor.

Kuşkusuz yaşadığımız çağda kültürlenme pratiklerimizi büyük ölçüde medya dolaylarıyla gerçekleştiriyoruz. Yani kültürün medyatikleştiği bir toplumsallık pratiğine sahibiz (Hepp, 2014). Gündelik hayattaki toplumsallaşma biçimlerimizden, siyaseti ve hatta uluslar arası ilişkileri anlama pratiklerimiz bile medya aracılığıyla gerçekleşiyor. Dolayısıyla medya dolayımı olmadan toplumsallaşamıyoruz. Günümüz toplumu bu nedenle sıklıkla "Gösteri Toplumu" ya da "Medya Gösterisi" gibi kavramlarla açıklanmaya çalışılıyor (Debord, 2016; Kellner, 2013). Öte yandan elbette ki medya ve özelde basın salt bir araç niteliğine sahip değil. Üzerinde işlem yapan birçok mekânizma var. Ekonomik sahiplik yapıları, siyasal konjonktür, kültürel kabuller, değer yargıları, gündelik çıkar ilişkileri hep birlikte haberin ortaya çıkmasında etkili olabiliyor. Ancak

buradaki tartışmamız haberin nasıl olması gerektiği veya bunun imkânlarının nasıl oluşturulacağı değil. Haber aynı zamanda bizlere yaşadığımız makro veya mikro alanlara ilişkin kabullerin ne yönde şekillenmekte olduğunun da ipuçlarını veriyor, tabii yukarıda sıralamaya çalıştığımız bağlayıcıların etkisiyle. Dolayısıyla konumuz bağlamında yerel medya haberlerine bakmak, kentin mekânla ilgili özgür tartışmalarını incelemek anlamına gelmiyor. Ama salt ne olduğunu çarpıtıcı bir şeyle de karşılaşmış olmuyoruz bu süreçte. Daha çok bir kentin özgül bir mekân düzenlemesi ile toplumsallaşmayı ve o mekân etrafında örülen anlamlandırma biçimlerinin ne yönde çerçevelendiğini ve bu çerçeveyi inşa eden mekânizmaları görmüş oluyoruz. Kuşkusuz bu mekânizmalar sayesinde haberler egemen söylemleri haberin söyleminde doğallaştırarak sunarken, statükoyu tehdit edebilecek açıklamaları dışlıyor ve medyadaki söylem, iktidarların söylemini yeniden üretirken hangi kaynakların kullanılacağına, hangi aktörlerin kamuya sunulacağına, haber başlıklarının seçimine, ne söyleneceğine ve özellikle de nasıl söyleneceğine karar vererek oluşturuluyor (İnceoğlu ve Çoban, 2016, s. 30). Yerel medya bu tür bir çerçevenin daha yoğun da hissedildiği bir mecra oluyor kuşkusuz. Her ne kadar yerel basın bireyin, yerel kültüre ve yerel çevreye ihtiyaç duyduğu noktada, bireyin lokal yaşamındaki en büyük destekçisi ve başvuru kaynağı olsa da (Arslan ve Arslan, 2016, s. 181) bunu gerçekleştirmekte gün geçtikçe zorlanıyor. Burada yapılan incelemede de aslında bu dinamiklerin haberleri ve dolayısıyla mekân üzerindeki kamusal tartışmaları nasıl etkilemiş olacağını görme fırsatımız olacak.

Buradaki çalışmada haberlerin incelenmesinde sosyolojik bir betimleme uygulanmaya çalışılmaktadır. Haberler söz konusu özgül konu bağlamında bizim için birkaç hedefin gerçekleştirilmesine yardımcı olmaktadır. Öncelikli olarak bu inceleme kent gündeminde ele aldığımız örneğin nasıl kamusal alana taşınmakta olduğunu, yapılan tartışmaların içeriklerini tahlil etmemizi sağlarken aynı zamanda da gazetelerin söz konusu meseleye nasıl yaklaştıklarını ve bu kamusal oluşmadaki etkinliklerini analiz etmemize yardımcı olma özelliği taşımaktadır. Haberler analiz edilirken öncelikle içerdikleri temalar ayrıştırılmaya çalışılmıştır. Burada bir tür içerik analizi gerçekleştirilmiştir. Haberlerde bazen birden fazla tema temsil olunabilmiştir. Daha sonra ele alacağımız konunun özgül tarihsel aralığında (2017 ve sonrası) Gaziantep'te yayınlanan ve Basın İlan Kurumu'ndan ilan alabilen gazetelerin internet

sayfalarından konuyla ilgili haberlere ulaşılmıştır. Gazetelerin tercih edilmesinde yaygınlıkları, kamusal etkinlikleri ve tarihsel süreklilikleri göz önünde bulundurulmuştur. Tirajlar ise Gaziantep'te belirleyici olmamaktadır. Çünkü ilan alan tüm gazeteler yaklaşık olarak aynı tiraja sahiptir. Ancak ilan alan 14 gazete bulunduğu için daha önce söz edilen kriterler göz önünde bulundurulurken bir sınırlandırmaya gidilmiş ve tabloda görülen 6 gazete incelenmiştir. Bu gazetelerin sahiplik yapılarının işverenin de gazeteci olduğu küçük girişimler olduğunu ifade etmemiz gerekmektedir. Bu da ekonomik anlamda gazetelerin yerel yönetimlerden, siyasetçilerden ve iş adamlarından bağımsızlaşmasını engelleyen bir durumdur. Dolayısıyla gazetelerin politik pozisyonları ve yayın politikaları bu açı gözetilecek şekilde dizayn edilmektedir.

Ele aldığımız konuya ilişkin toplam 29 haber tespit edilmiştir. Ancak aşağıda tablodaki temaların frekans sıklıkları toplam haber sayısından fazladır. Çünkü bazı haberler az da olsa birden fazla kategoriye içermektedir. İncelemede haberler niceliksel olarak kategorileştirildikten sonra her bir kategoriye örneklendirecek şekilde incelenmeye çalışılmıştır. Bu incelemede haber araştırmalarında kullanılan eleştirel söylem analizinin kavramsal malzemeleri ve bakış açısı da kullanılmaya çalışılmıştır. Özellikle imalar, üstü örtük anlamlar ve doğallaştırma pratikleri burada ön plana çıkan hususlardır. Ancak buradaki çalışmanın amacı ayrıntılı bir söylem analizi gerçekleştirmekten çok, özgül bir konu bağlamında haber, yerellik ve mekân sorununun sosyolojik bir perspektifle incelemektir.

Neler Oldu?

Haberleri bütünlüklü bir bağlama yerleştirmek için kısaca 2017'den itibaren başlayan gelişmeleri tanıtmanız gerekmektedir. Kamil Ocak Stadyumu Nisan 2017'ye TOKİ'ye devredilmiştir. Bundan sonra TOKİ'nin hazırlamış olduğu proje, yerel yönetimin itirazları ile karşılaşmış ve Ocak 2018'de projede yer alan konut, otel ve ticari alanların daraltılması ile güncellenerek resmileştirilmiştir. Bu arada itirazlar doğrultusunda yerel yönetim farklı aktörlerin görüşlerini aktarabilecekleri büyük bir çalıştay planladığını açıklamıştır. Şubat 2018'de ise Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Kamil Ocak Stadyumu'ndan boşalan yere büyük bir Cuma Camii'nin yapılacağını ve kentin önemli iş adamlarından birinin de bunu finanse edeceğini açıklamıştır. Erdoğan daha sonra Mayıs ayında katıldığı

bir televizyon programında diğer bir çok yer gibi Kamil Ocak Stadyumu'ndan boşalan alanın da bir millet bahçesine dönüştürüleceğini belirtmiş ve bundan yaklaşık bir ay kadar sonra da millet bahçesinde bir caminin de bulunacağını vurgulamıştır. Eylül 2018'de ise stadyumun yıkımına başlanmıştır. Günümüzde yıkım işlemi tamamen sonlanmıştır. Aşağıdaki analizde ele alınan haberler temalar bağlamında incelendiğinden zaman zaman tam olarak bu kronolojik kurguyu takip edememektedir.

Bulgular

Çalışmanın bulgularını farklı alt kategorilerde tahlil etmek mümkündür. Burada ilk önce genel çerçeveyi belirlemesi açısından gazetelerde yer alan haberler çeşitli temalar bağlamında değerlendirilmiştir. Daha sonra ise alt temalara ilişkin haberler ayrıntılı olarak incelenmektedir.

Haberler temalarına yönelik niceliksel bulgular

Araştırmada ele alınan 6 gazetenin (Telgraf, Pusula, Hakimiyet, Ekspres, Gaziantep27 ve Güneş) Kamil Ocak Stadyumu'nun yıkımı kapsamında gerçekleştirdikleri haberler belirli konu ve olaylar etrafında gerçekleşmektedir. Bunlar *Tablo 1*'de ayrıntılı olarak gösterilmiştir:

Tablo 1. Haber temaları dağılım tablosu

	Toki Proje Otumlu	Toki Proje Otumsuz	Cami Otumlu	Cami Otumsuz	Millet Bahçesi Otumlu	Ortak Akıl	Belirsizlik	Yıkımın Faydası	Anısalılık	Dayanışma ve Tepki
Telgraf					3			1	1	
Güneş	1		1		2	1	1			
Pusula	1		2		1					
Gaziantep27		1		1			2			
Hakimiyet	2				2	1			1	
Ekspres		1			1		1	1		2
Toplam	4	2	3	1	9	2	4	2	2	2

Gazetelerin haber temalarını kategorize edilirken konu ile ilgili olarak toplam 29 haber yapıldığı görülmüştür. Birkaç tane haber yukarıda bahsedilen temalardan ikisini içermektedir. Bunlar haberler incelenirken

belirtilmiştir. Haberler 2017 yılında başlamakta 2018 yılının Ocak, Şubat ve Mayıs aylarında gündeme yönelik yetkililerin açıklamaları doğrultusunda yoğunlaşmaktadır. Dolayısıyla yerel medyanın gündem dışında stadyuma özel bir dosya haber olarak eğilmiş olduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. Olayların tarihsel dizgesi takip edildiğinde, bu süreçte eleştirilerin TOKİ'nin projesinin ilan edildiği döneme rastladığı görülmektedir. Stadyum alanının millet bahçesine dönüştürüleceği söylendikten sonra ise gazetelerin bu dönüşüme yaklaşımı ağırlıklı olarak olumlu yöndedir. Sadece birkaç gazetenin konuya ilişkin yaklaşımı haber yapmamak yönünde gerçekleşmiştir. Stadın kentsel hafıza ve spor tarihi açısından değerine yani anılaşmasına değinen içerikler çok azdır. İlginç olan bir başka durum ise TOKİ projesi ile millet bahçesi veya Cuma Camii projesi birbirleriyle çelişse de ilan edildikleri zaman aynı gazetelerde dahi olumlu karşılanmış olmalarıdır. Stadyumun yıkımının neden olduğu sonuçların ve yıkım sürecinde yaşananlara ilişkin dayanışma taleplerini konu alan haberler ise son derece kısıtlıdır. Bu konuda sadece bir gazetenin (Ekspres) yaptığı haberler tablodan görülebilmektedir. Öte yandan bu niceliksel kategorileştirme haber içeriklerinin anlamsal dizgesini ve genel çerçeveye yerleşme düzlemlerini tespit etmemize yeterli olmayacaktır. Aşağıda her kategorinin kendini inşa ediş biçimleri analiz edilmeye çalışılmıştır. Aşağıdaki incelemelerde doğrudan yapılan alıntılarda gazetelerin kullandığı dil olduğu gibi aktarılmış, herhangi bir düzeltme gerçekleştirilmemiştir.

TOKİ projesini olumlamak

Kamil Ocak Stadı 2017 yılında TOKİ'ye devredilmiştir. TOKİ'nin projesi Ocak 2018'de belediye meclisinde görüşülmüş ve kabul görmüş; buna da bazı gazeteler olumlu yaklaşmıştır. Ancak daha sonra bu proje gelen eleştiriler üzerine Belediye Başkanı tarafından Şubat ayında meclise iade edilmiştir. Ele aldığımız ilk haberler TOKİ'ye yönelik ilk devirle ilgilidir. Bu ilk haberlerde TOKİ'nin yerel paydaşlarla oluşturmayacağı belli olan projenin nasıl olacağına dair temennileri görmek mümkündür. Bu haberler yerel kamuoyunun merkezi yönetimin etkisi ve kentsel düzenleme hakkındaki kabullerini görmeyi sağlamaktadır.

Henüz proje netleşmeden önce yapılan haberler de olumlu yöndedir. "Kent Dokusuna Uygun Olacak" (2017, Şubat 07) başlıklı haberde, "TOKİ'nin kamil Ocak Stadının yerinde ortaya koyacağı projede kent

dokusunu baz alacağı dile getirildi. Bazı mimarlar TOKİ tarafından ortaya konan bu düşünce ile Gaziantep Kalesi'nin silüetine uygun bir proje anlayışının ortaya konacağı görüşünde. Demokrasi Meydanı ile Kamil Ocak Stadının yerinin meydan olarak bir araya getirilmesi görüşünü daha önce defalarca dile getiren bazı yerel yöneticilerin bu isteklerinin TOKİ tarafından masaya yatırıldığı da diğer bir görüş" denilerek TOKİ'nin kent dokusuna uygun bir proje ortaya koyacağı açıklanmaya çalışılmaktadır. Haber aracılığıyla nasıl bir düzenlemenin yapılması gerektiği farklı ama belirsiz kişilerin aktarımları ile kamusal alana taşınmaktadır. Burada kentin tarihsel mekanlarına uygun bir düzenlemeye yönelik talepleri görmek mümkündür. Haber, 15 Temmuz Demokrasi Meydanı ifadesi yerine sadece Demokrasi Meydanı tanımlamasını kullanmakta ve iki meydanın birleştirilerek büyük bir meydana ulaşılacağı fikrinin masaya yatırılmış olduğunu söyleyerek bu yöndeki bir düzenlemeyle ilgili kamusal bir etki oluşturmaya çalışmaktadır.

Proje TOKİ'ye devredilmişken yapılan "Kamil Ocak Resmen..." (2017, 18 Nisan) başlıklı haberde, "Daha önceden bir çok proje ile gündeme gelen ancak henüz yerine ne yapılacağı netlik kazanmayan Kamil Ocak Stadı yeri için önümüzdeki hafta TOKİ yetkilileri gelerek yıkım tarihi için gün belirleyecek. Stadın yerine ne yapılacağı konusunda projeninde bitim aşamasında olduğu belirtilirken büyük bir kısmının meydan diğer kalan kısımlarında iş alanı yapılması konusunda yoğunluk olduğu bildirildi" denilmektedir. Dolayısıyla projenin ne olacağı belirli değilken beklentilerin meydan doğrultusunda olumlu yönde kurulmuş olduğunu görmekteyiz haberde. Haber dolayısıyla meydan kurgusu yönünde bir kamuoyu oluşturmaya çalışmaktadır.

"Proje Netleşti" (2018, 03 Ocak) başlıklı haberde ise TOKİ'nin Kamil Ocak Stadının yerini meydan, spor salonu alanını ise ticari donatı alanı olarak kullanacağı vurgulanmaktadır. Haberde Fatma Şahin'in, "Spor salonunun yer aldığı arka tarafta TOKİ ticari alan projelendirmesini tamamladı. Buraya bir otel inşaatı yapılacak. Stadın olduğu alan ise meydan olarak kalacak ve gelecekte büyük ihtimalle 15 Temmuz Demokrasi Meydanı'na eklenebilecek" dediği belirtilmektedir. Böylece meydan düzenlemesinin bir konspetin bir parçası olduğu anlaşılmış olmaktadır. Haberin bu yöndeki bir düzenlemeye olumlu yaklaştığı görülmektedir.

"Yaşayan Meydan..." (2018, 12 Ocak) başlıklı haberde Büyükşehir Belediye Meclisi'nin, Kamil Ocak Stadı'nın yeri ile ilgili imar değişikliğini

onayladığı vurgulanmaktadır. Habere göre alanın büyük bölümüne, Gaziantep'e yakışır bir şehir meydanı yapılacak, kalan yer ise konut ve otel alanı olarak değerlendirilecektir. Haberde CHP'li meclis üyelerinin tepkileri de aktarılmaktadır. Bu tepkilerde üyeler Büyükşehir meclisi olarak TOKİ'nin planına müdahil olmadıklarından, planın Ankara'da yapılıp dayatıldığından yakınmaktadır. Üyeler konut ve ticari alanların plandan kaldırılmasını istemektedirler. Verilen yanıtlar da ise projenin bizzat Fatma Şahin tarafından Cumhurbaşkanı ile görüşülüp düzeldiği ve inşaat alanının 135 bin metrekarelik bir alandan 30 bin metrekarelik bir alana düşürüldüğü ifade edilmektedir. Haberin karşıt görüşleri vererek, meydan hakkında gerçekleşen kamusal tartışmaya katkı sunduğu görülmektedir.

TOKİ projesine eleştiriler

Mecliste Ocak 2018'de yapılan görüşmelere ve proje kabulüne ilişkin eleştiriler de bazı gazetelerde yer bulabilmiştir. Daha sonra bu eleştiriler doğrultusunda Başkan Şahin Şubat ayında projeyi meclise iade edecek ancak kısa bir süre sonra da Cumhurbaşkanı tarafından meydanın Cuma Camisi'ne dönüştürüleceği bilgisi gelecektir.

"Şaşırmadık" (2018, 12 Ocak) başlıklı haber ise TOKİ projesini eleştiren bir içeriğe sahiptir. "Kamil Ocak Stadı'nın yerine meydan ve park yapılmasını bekleyenler için kötü haber" duyurusuyla başlamaktadır. Haber daha önce uyarıların yapıldığını söyleyerek şöyle devam etmektedir: "Nitekim dün Gaziantep Büyükşehir Belediye meclisinde bu yönde bir karar çıktı ve Kamil Ocak'ın meydan olmayacağı sadece küçük bir kısmının meydan için ayrılacağı büyük bir bölümünün de ise, Konut alanı ve ticaret alanı olacağı karara bağlandı". Haber daha sonra belediye meclis üyeleri tarafından verilen tepkilere değinmektedir.

"Kamil Ocak, meclis gündeminde" (2018, 16 Ocak) başlıklı haberde Gaziantep Milletvekili Prof. Dr. Mahmut Toğrul'un Kamil Ocak Stadyumu'nun yerini meclis gündemine taşıdığı bilgisi paylaşılmaktadır. Haberde daha sonra Toğrul'un şu açıklamalarına yer verilmektedir:

Sivil toplum örgütlerinin karşı çıkmasına rağmen, eski stadyumun bulunduğu alanda ticari işletme ve konut yapımı inşa edilecektir. Gaziantep Mimarlar Odası şunları dile getirmektedir: "Bir devlet kurumundan çok bir şirketin işleyişini andıran bu modelin kentin ve halkın faydasına bir uygulama üretmesi beklenemez. Nitekim 2013

yılında TOKİ tarafından Kamil Ocak Stadyumu'nun bulunduğu alan için hazırlanan imar planında, 44.000 m²'lik alanına çok yüksek yoğunluklu yapılaşma önerilmesi, planın mevzuat ve şehircilik ilkelerine bütünüyle aykırı olmasından söz konusu plan Gaziantep'linin büyük tepkisini çekmişti." 2013'den günümüze ise stadyumun yerinin ne olacağına dair çok fazla iddia kamuoyunda dolaşmaktaydı. Stadyumun yerinin ne olacağına dair olan dedikodular (Yüksek yapıli konut, AVM, Cami) kente yaşayan her yurttamızda kentin dokusuna zarar verileceği düşüncesi uyandırmaktaydı. Fakat Gaziantep'li bu alanın ne yapılacağına kendilerinin ve kente faaliyet sürdüren sivil toplum ve STK'ların karar vermesi gerektiğini düşünüyordular.

Toğrul'un daha sonraki açıklamaları ortak bir aklın oluşmasını sağlayacak girişimlerin oluşturulmasına yöneliktir. Dolayısıyla haberin farklı bir perspektife yer verdiğini ve Kamil Ocak Stadyumu'nun yıkılmasından sonra gerçekleşecekler'e yönelik bu farklılığın göz önünde bulundurulması gerektiğine işaret ettiğini görmekteyiz.

Camiyi olumlamak

Kamil Ocak'ın yerine ne yapılacağı tartışmaları sürerken, Cumhurbaşkanı Gaziantep ziyaretinde buraya bir Cuma Cami yapılmasını ve bunun finansmanın sözünü şehrin ileri gelen işadamlarından birinden aldığı söylemektedir. Bu nedenle Cami fikri üzerinden yerel basında tekrar bir tartışma başlamıştır.

"Cuma Cami'ni Konukoğlu yapacak" (2018, 26 Şubat) başlıklı haberde şu ifadeler kullanılmıştır: "Kongredeki konuşması sırasında Kamil Ocak Stadi'nin yerine değinen Erdoğan Sanko Holding Onursal Başkanı Abdulkadir Konukoğlu'nu kastederek, 'Hayırseverimiz burada, bakanlar burada, Vali'ye de gerekli talimatı vereceğim.'" Haberde hemen işin başlatılması gerektiğine yönelik vurguların ardından Erdoğan'ın açıklamaları devam etmektedir:

"Eski stad devre dışı. Yeni stadi yaptık. Eski yere bir cuma cami yapalım. Bazı çatlak sesler bunu engellemeye kalkıyor. Bakanlar burada. Aynı şekilde valiye de talimatı vereceğim. Belediye Başkan'ı burada. Bu camiye yapacak hayırseverde burada. Çok açık net söylüyorum. Kim olursa olsun, hiçbirini kafaya takmayın. Cuma camisi milletindir. Hayırseverimiz var, hiç kimse bunu engelleyemez. Bu ülke hukuk devletidir. Bu hukuk devletinde şu STK'nın seki çıkmış biz o çatlak seslere

alıştık. Bizim İşimiz var. Bu yolda inançla azimle yürüyeceğiz, bunu kimse engelleyemez. Caminin son halini görmek istiyorum. Temeli atıp hemen bitirelim”.

Açıklamalardan anlaşılacağı üzere Cami tüm millete ait bir mekân olarak kabul görmektedir. STK'ların ve ortak tartışma ortamlarının gereksizliği de ilan edilmiştir. Aynı zamanda iş yapıyor olmanın, inşaatı gerçekleştirmekle ilgili olduğu, millet fikrinin halkın bir kısmıyla irtibatlandığı popülist söylemin izleri de bu açıklamada görülebiliyor. Camiye yönelik en açık haber içeriğini oluşturan bu haber dışında iki başka konuya ağırlık verilen haberde de caminin olumlu bir söylemle ele alındığı görülmektedir. Bunlardan biri daha önce ele aldığımız “Hem Bahçe, hem Cami... Ağa'nın eli tutulmaz” (2018, 21 Haziran) başlıklı haber, diğeri ise daha sonra Belirsizlik kategorisinde de ele alacağımız “Kamil Ocak Stadyumu'nda plan mı değişti” (2018, 24 Mayıs) başlıklı haberdır. Bu haberde Erdoğan'ın televizyonda meydanın millet bahçesine dönüştürülmesi yönündeki açıklamaları verilirken “STK'ların elbirliği yaptığı Kamil Ocak Stadını'nun yerine Cuma Camii yapılacağını açıklamıştı. Ancak dün katıldığı televizyon programında stadyumun yerine 'Millet Bahçesi' yapılacağını söyledi” ifadeleri kullanılmaktadır. Bu söylemde STK'lar olumsuz bir perspektifle ele alınmakta; Cuma Camii'ne yönelik perspektif ise olumlanmaktayken şimdi çıkan millet bahçesi açıkça ifade edilmemişse de bir karışıklığa sebep olmaktadır.

Camiyi olumsuzlamak mümkün mü?

Kamil Ocak Stadyumu'nun yerine bir cami yapılması tartışılmaya başlandığında tek bir haberin itidalli bir eleştiri yönelttiği görülmektedir.

“Cami olsun ama Kamil Ocak'a değil” (2017, 09 Kasım) başlıklı habere, “İl Müftüsü Ahmet Çelik'in, Gaziantep'in merkezinde, kente kimlik ve siluet kazandıracak büyük bir şehir camisine ihtiyaç olduğuyula ilgili açıklamaları gözleri yeniden meydan yapılmasıyla ilgili büyük bir beklentinin olduğu Kamil Ocak Stadyumu'na çevirdi” denilerek başlanmaktadır. Haberde şehrin ileri gelenlerinin görüşleri ele alınmakta, camiye bir gereksinim duyulduğu ama zaten merkezde ihtiyaç duyulmasının bir zaruret oluşturmadığı çikarsaması aktarımlar aracılığıyla yapılabilmektedir. Örneğin bir açıklamadan yapılan alıntılar şu şekildedir:

Elhamdürillah hepimiz müslümanız. Orada sıkıntı yok ama dediğim gibi şehrin ihtiyacıyla alakalı olan şeyler belki o meydanda küçük bir mescit olabilir, o bölgeye gelenler namaz kılmak isteyenler için ama öyle çok büyük görkemli bir caminin ihtiyaç olduğunu düşünmüyorum. Merkezde bir camiye ihtiyaç varsada bu oturulup konuşulmalı. Ama Kamil Ocak Stadı meydan olmayacaksa, yıkılmasın tarihi bir eser olarak yerinde kalsın" diye konuştu.

Yerel basının kenti içerisindeki yerel yönetimler ve iş çevreleri ile ekonomik ve siyasal bağlantılarını ve genel olarak da ekonomik sorunların belirleyiciliğini de göz önünde bulundurduğumuzda genel yönetim temayüllerine uygun olmayan içeriklerin üretilmesinin de zor olduğunu kabul etmemiz gerekmektedir. Buradaki haberde de açıktan bir karşı tavır almaktan çok yapılan açıklamalara alan açarak anlamı farklı bir çerçeveye yerleştirmeye ve itidalli bir giriş maharetiyle mekânsal düzenlemeye müdahil olunmaya çalışıldığı görülmektedir.

Millet Bahçesi

Kamil Ocak Stadyumu yerine kurulması planlanan 'Millet Bahçesi'ne gazetelerin çoğunun söylemsel olarak olumladığı gözlemlenmektedir. Bu olumlamanın içeriğinin daha çok millet bahçelerinin temel bir uzlaşmayı yansıttığı ve herkesin paylaşabileceği bir mekân olması üzerinden kurulduğunu söylemek mümkün. Bunlarda millet bahçesinin Erdoğan'ın talimatı ile kurulacağını sürekli olarak vurgulandığını da belirtmek gerekiyor.

"Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın talimatıyla yerini, toplumun tüm kesimlerinin yararlanabileceği 'Millet Bahçesi'ne bırakacak (Kamil Ocak Tarih Oluyor, 2018, 01 Ekim) başlıklı bir haberde ayrıca meydanın kütüphane ve gençlerin yararlanacağı bir sosyal alan olduğu bilgisi de verilmektedir. Ancak bu sosyal alanın neyi içereceği haberde belirsiz bırakılmıştır. Bir başka haberde de benzer bir tanımlamayla karşılaşıyoruz: "Gaziantep'te yıllarca futbolun kalbi olarak nitelendirilen Kamil Ocak Stadyumu, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın talimatıyla yerini, toplumun tüm kesimlerinin yararlanabileceği 'Millet Bahçesi'ne bırakacak" (Kamil Ocak Anılarda Kalacak, 2018, 05 Ekim). Toplumun tüm kesimlerinin yararlanacağı millet bahçesi fikrinin Cumhurbaşkanı tarafından verilmesini bir başka gazete ise 'müjde' olarak duyurmuştur (Kamil Ocak Stadyumu MİLLET BAHÇESİ olacak, 2018, 24 Mayıs). Haber

başlığında millet bahçesi büyük harflerle yazılarak bahçenin müjdelendiğine dair ima güçlendirilmiştir.

“ ‘Millet bahçesi’ adıyla bölgede herkesin kabul edeceği bir uygulama yapılacağı ifade edilirken uygulamanın detayları henüz belli değil” (Gaziantepspor’un Mabedi Yıkılıyor, 2018, 08 Eylül). “Herkesin kabul edeceği bir uygulama” tanımlaması haberde millet bahçesine yönelik bir toplumsal tartışmaya artık mahal olmadığına dair bir imayı içermektedir.

27 Mayıs 2018 tarihli ‘Aklın Yolu Birdir’ başlıklı haberde ise bir söyleşiye yer verilmektedir. Söyleşinin yansıtılması haberin veya görüşlerin gazete tarafından paylaşıldığı anlamına gelmeyebilir ama söyleşinin o kişi ile yapılmış olması, tercihin bu yönde kullanılması yine de bize bir şeyler söylemektedir. Makina Mühendisleri Odası (MMO) Gaziantep Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Ovayolu ile yapılan söyleşide spota çekilen ifadelerde şunlar denilmektedir: “Nihayet Cumhurbaşkanımızın doğru bilgilendirildiğini düşünüyor ve Cumhurbaşkanımızın ortak aklın öngördüğü karara, talebe ve isteğe duyarsız kalmadığını görebiliyoruz”. Böylece haber bu açıklamayı spota çekerek millet bahçesini dolaylı olarak onaylamaktadır. Haber daha sonra başkanın açıklamaları ile devam etmektedir. Ancak haberin devamı başka bir temamız için daha uygun bir örnek oluşturmaktadır.

Bir başka haberde ise “Millet Bahçesi Gaziantep’e Renk Katacak” (2019, 05 Mayıs) başlığı kullanılarak millet bahçesi selamlanmaktadır. Haberde alanın genişliğine dair Gaziantep Belediye Başkanı Fatma Şahin’in verdiği teknik bilgiler aktarılmaktadır.

“Hem Bahçe, hem Cami... Ağa’nın eli tutulmaz” (2018, 21 Haziran) başlıklı haberde yapılacak olan millet bahçesine yönelik Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın açıklamalarına yer verilmektedir. Cumhurbaşkanı Gaziantep’te habere göre Kamil Ocak Stadı’nın yerine yapılacak olan Millet Bahçesi’nin içine Cuma Camisinin de yapılacağını açıklamıştır. Haberde Erdoğan’ın “Mimarlar çok güzel bir proje için çalışıyor. Finansör de belli. Ağa’nın eli tutulmaz. Konukoğlu ailesi bu işi yapacak. 50 milyon TL’ye yapılacak Millet Bahçesi ve Cami, dünyanın en güzellerinden birisi olacak. Konukoğlu ailesine teşekkür ediyorum” dediği aktarılmaktadır. Haberden anlaşıldığı üzere Millet Bahçesi ile Cuma camisi projesi birleştirilmiştir artık. Caminin yapımını üstlenecek iş adamı bölgenin feodal kodlarıyla ağa olarak tanımlanmış ve bu açıklamalar gazetenin duruma yaklaşımını yansıtır şekilde başlığa taşınmıştır.

“ ‘Kamil Ocak’ planı belli oldu” (2019, 28 Mayıs) başlığı ile verilen haberde Millet bahçesinde, UNESCO Dünya Miras Geçici Listesi'nde yer alan kentin tarihi yer altı su tesisleri ve içme suyu şebekesinin örneklerinin de sergileneceği vurgulanmaktadır (spot).



Ortak Akıl Vurgusu

Gazetelerdeki haberlerde Kamil Ocak'ın yıkımından sonra meydanın nasıl düzenleneceğini ilişkin yerel yönetimlerin, STK'ların ve muhalif partilerin çatışan görüşlerini masaya yatırması gerektiğine işaret eden haberler son derece sınırlıdır. İlk ele alacağımız haber, gelen eleştiriler üzerine TOKİ'nin projesinin yerel yönetim tarafından reddedilmesi açıklanırken kullanılan ifadelerden oluşuyor. Burada bir ortak çalışmaya vurgu bulunmaktadır. Ancak bu çalıştay Cumhurbaşkanının nihai kararı üzerine gerçekleşemeyecektir. Daha sonraki haber ise TOKİ'nin projesinin bir ortak akılla yenilendiği görüşünü savunuyor. Ancak bu ortak akıl kent yöneticilerine ait. En son ele aldığımız haber de bu doğrultuda bir içeriğe sahip. Dolayısıyla çalışmada ortak akıl ve dayanışma haberlerini ayırmamız gerekmiştir. Çünkü ortak akıldan kasıt yerel düzlemde farklı içeriklerle anlaşılmaktadır. Ortak akıl burada daha çok bir yöneticilerin ve karar verici mercilerin uzlaşısı olarak anlaşılmaktadır.

“Ortak Aklın TOKİ Zaferi” (2018, 14 Ocak) TOKİ'nin kendi mimari projesine izin verilmediği bir başka gazetede bu şekilde duyurulmaktadır. Kamil Ocak Stadyumunun yeri konusunda uzun süredir süren tartışmalarda Gaziantep kazançlı çıktığının vurgulandığı haberde, kent yöneticilerinin TOKİ yönetimine stat alanının meydan olarak bırakılması yönünde ikna ettikleri ifade edilmektedir. Haber TOKİ yönetiminin meydan konusunda Gaziantep'li yöneticilerin söylemlerine uyduğunu vurgulamaktadır.

Haberin devamında daha önce TOKİ tarafından daha dar tutulan meydanın yeni projeye genişletildiği ve bunda yerel yönetimin ortak aklının etkili olduğu vurgulanmaktadır. Dolayısıyla ortak akıl olarak ifade edilen, yönetim tarafından temsil edilen bir akıldır. Bu akıl kent için en iyisini yapmaya çalışan bir akıldır aynı zamanda.

“Şahin Noktayı Koydu” (2018, 12 Şubat) başlıklı haberde Gaziantep Büyükşehir Belediye Başkanı Fatma Şahin’in açıklamalarına yer verilmektedir. Habere göre Şahin: “TOKİ başkanı bizden mini marketlerin kafeteryaların olduğunu içeren bir meclis kararı çıkarmamızı istedi. Meclisten komisyona havale ettiğimizde çok ciddi spekülasyonların olduğunu gördük. ‘Buraya alışveriş merkezi yapılacak 45 dönüm alana sahip olan Kamil Ocak Stadyumu, 10 dönüme düşecek, meydan kalmadı’ dendi. Spekülasyonlar çoğalınca ben de yasayı yeniden meclise iade ettim” demektedir. Böylece haberden TOKİ’nin projesinin belediye tarafından onay görmediği anlaşılmakta, haberin sonrasında ise Fatma Şahin’in 78 sivil toplum kuruluşlarıyla ön görüşmeler yaptıklarını söylediği aktarılmaktadır. Haber Şahin’in açıklamalarına yer vermektedir: “Burada önyargılardan uzak yaşayan bir meydanı nasıl inşa etmemiz gerektiğini bilimsel bir şekilde bakmamız ve bunun gereğini halkımız için yapmamız gerekiyor. Herkese yer var gönül darlığına gerek yok. Çalıştaya siz de gelirsiniz istediklerinizi söylersiniz. TOKİ geldikten sonra çalıştay günü belli olacak” demektedir. Böylece belediye yöneticilerinin bir ortak karar alma ortamı oluşturmaya hazır oldukları haberde yansıtılmış olmaktadır. Haberin bu açıklamaları taşıyışı ortak bir çalıştayı onaylar niteliktedir.

“Aklın Yolu Birdir” (2018, 27 Mayıs) başlıklı daha önce başka bağlamda ele aldığımız haber de ortak akılla ilgilidir. MMO Gaziantep Şube Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Ovayolu’nun açıklamalarında başkan çok katımlı ortak görüşmelerle (çalıştaylar) herkesin çıkarına olacak bir proje üzerinde uzlaşılmasının önemine daha önce değindiklerini anlatmaktadır. Söz konusu mekânın bir meydan olarak düzenlenmesi gerektiğini daha önce de beyan ettiklerini vurgulayan başkan millet bahçesi ile bu fikrin uyumlu olduğunu söylemektedir:

Her ne kadar bir çalıştay olmasa da, bu kente azami yarar sağlayacak yeni bir fikir Cumhurbaşkanımız tarafından geçtiğimiz günlerde ortaya atıldı. Kamil Ocak Stadyumunun yerinin tamamının Millet Bahçesi, Millet Meydanı olarak yapılacağını planlandığı belirtildi. Nihayet Cumhurbaşkanımızın doğru bilgilendirildiğini düşünüyor ve

Cumhurbaşkanımızın ortak aklın öngördüğü karara, talebe ve isteğe duyarsız kalmadığını görebiliyoruz.

Çalıştay olmamıştır ama millet bahçesi fikri zaten kamunun fikridir ve bu görüş kamunun en yetkin temsilcisinde de somutlaşmış durumdadır. Böylece söylemsel düzlemde, kamu, siyasi lider ve mekân arasında bir örtüşmenin gerçekleşmekte olduğunu görüyoruz. Kamunun ifade edemediğini veya etmek üzere olduğunu en üst merci zaten söylemiştir.

Belirsizlik

Ele alınan haberlerin bazıları kararların henüz netleşmediği tarih aralıklarında neyin nasıl gerçekleşmekte olduğuna dair bir takım belirsizlikleri içermektedir. Görüldüğü gibi dönüşümün seyri büyük ölçüde merkezi yönetim tarafından belirlenmektedir. Bu da yerel basında nasıl bir dönüşüm gerçekleşeceğine dair kafa karışıklıklarına ve belirsizliklere neden olmaktadır. Hatta yerel medyadan olayların gelişimini sağlıklı ve rasyonel bir şekilde öğrenmek mümkün olamamaktadır.

Ele alacağımız ilk haber daha önce de bahsedilen “Kamil Ocak Stadyum’unda plan mı değişti?” (2018, 24 Mayıs) başlıklı haber. Haber, büyük tartışmalara yol açtığını ve meydan yapılması için STK’ların elbirliği yaptığını iddia ettiği Kamil Ocak Stadyumu’nun yerine Cuma Camii yapılacağını beklerken Cumhurbaşkanı’nın bir gün önce katıldığı televizyon programında yepyeni bir şey söylemesi ile ilgili: Millet Bahçesi. Haberde neyin onaylanacağını henüz kararı verilmemiş ve Cumhurbaşkanı’nın açıklamaları olduğu gibi verilmiştir:

“İpucu vereyim. Biz çevreciyiz. Bugüne kadar biz diktiğimiz ağaçlarla milyarlarca ağaçlarla nam salmış bir iktidarız. Yeni bir adım daha atacağız. Bazı illerimizde millet bahçeleri kuracağız. Örneğin Konya’da Konya stadı vardı. Onun yerine millet bahçesi. Aynı şekilde Eskişehir. Eski stadın olduğu yere biz şimdi millet bahçesi kuracağız. İstanbul’da öyle. En büyük müjde bu. Atatürk havalimanı millet bahçesi olacak. 29 Ekim’de havalimanı açılacak. Mevcut Atatürk havalimanında da millet bahçesi haline getireceğiz. Ankara, Gaziantep’de de öyle. Birçok yapılmış olan stadları onların eski stadlarını bunlara dönüştürelim diyoruz. Yemyeşil halkımızın gidip geleceği yerler olsun. İstanbul’da Maslak’ta bir yer var. Orayı da millet bahçesine dönüştüreceğiz. Halk gitsin gelsin bunlara ihtiyaç var.”

Açıklamanın yoğunluğu bu zamana kadar yapılmış tartışmaları da geçersiz kılma hükmünde. Haberin henüz neyin gerçekleşeceğini bilemezken aslında girişte verilen STK'ların meydan fikri ile bu fikrin örtüştüğü yönünde, bu durum da alınan pozisyonun ne olması gerektiğini belirsizleştirmektedir.

Mimarlar Odası Şube Gaziantep Şube Başkanı Özgür Girişken ile yapılan bir söyleşiye yer verilen haberde "Mimarlar Kamil Ocak için karamsar" (2017, 10 Ekim) başlığı kullanılmıştır. Haberde Kamil Ocak Stadyumu'nun yerinin temiz güzel bir meydan olarak düzenleneceğini umut ettiklerini belirten Mimarlar Odası Gaziantep Başkanı'nun şu sözlerine yer verilmiştir: "Ama bu küçük ihtimal. TOKİ'nin elini bulaştırdığı bir işten ben kamu faydasına, bizim benimseyeceğimiz bir şey çıktığını hiç görmedim. TOKİ'yle yapılan protokol gereği oraya meydan yapılmasını zaten bekleyemezsin. Birçok kentte ne yazıkki eski statların değerli alanlarında ticari ve ranta dayalı projeler gerçekleştirildi. Eğer Gaziantep bir istisna olursa bu da Fatma hanımın başarı hanesine yazılır". Şube başkanının sözlerine yer verilmesi meydanın farklı bir şekilde tahayyül edilebileceğine dair görüşlerin de gazetede yer verildiği anlamına gelmektedir. Ancak belirsizlik burada hakim konumdur. Aynı isimle farklı bir gazetenin de yaptığı söyleşi "Kamil Ocak'ta Kafalar Karışık" (2018, 07 Ekim) başlığıyla haberleştirilmiştir. Haberde şube başkanı şunları söylemektedir: "Yıkım başladı ama burada ne yapılacağı konusunda idarecilerin, vatandaşların ve bizlerin kafasında birçok soru işareti var. Kamil Ocak Stadyumunun yeri ile ilgili proje konusunda şeffaf olunması gerekiyor. Proje ile ilgili uzmanlarla görüşülmesi, kamuoyuyla projenin paylaşılması gerekiyordu. Proje ile ilgili süreç beklediğimiz gibi olmadı". Her ne kadar kararlar netleşmiş olsa da projenin ne hale bürüneceği belirsizliğini korumaktadır. Öte yandan daha belirgin bir belirsizlik ifadesi şu satırlarda yer almaktadır:

Kamil Ocak Stadı'nın yıkılarak partinin önünün açılmasını isteyen (MHP Gaziantep İl Başkanı) Taşdoğan, "Hala partimizin penceresinden baktığımızda Kamil Ocak Stadı yerinde duruyor. Partimizin önünün açılmasını istiyoruz. Tıpkı referandumda Türkiye'nin önünün açıldığı gibi Kamil Ocak stadyumunun yıkılmasıyla da partimizin önünün açılacağına inanıyorum. Şu anda Kale'yi göremiyoruz, Kamil Ocak stadının ışıklarını görüyoruz. Pencerimizden baktığımız zaman Kale'yi görmek istiyoruz, geniş bir meydan görmek istiyoruz. 110 Milyon TL'ye yapılan statta birinci ligde bir takım görmek istiyoruz" diye konuştu (Garip Garip Dernekler Var, Kim Bu Dernekler, 2017, 18 Nisan).

Yıkımın Faydası

Gazetelerde yer alan haberlerde yıkımın sağladığı faydalara işaret eden içeriklere rastlamak mümkündür. Bunlar çoğunlukla yıkımın atıklarından geçimlerini sağlayan insanlara yönelik haberlerdir. “Kamil Ocak Molozları Geçim Kaynakları” (2018, 14 Aralık) başlıklı haber buna bir örnek teşkil etmektedir. Haberde “Gaziantep’te aralarında çocukların da bulunduğu aileler, canlarını hiçe sayarak yıkılan Kamil Ocak Stadı’nın molozları arasındaki hurdaları topluyor” denildikten sonra stadyumdan çıkan molozların hurda toplayarak geçimini sağlayan ailelere umut olduğu aktarılmaktadır. Haberin molozlar ve umut kavramları etrafında stadyumun yıkıntısının ürettiği faydaya odaklanılmış olduğu görülmektedir. Ancak yine de bu tür haberlerin bir ironi içerdiğini, yıkım ile yaratımın aynı anda bulunabileceğini ve Kamil Ocak stadının yıkılmasına yönelik bir kamu oluşturma özelliği taşıdıklarında da söz edilebilir. Bu ironiyi yansıtacak şekilde bir başka haberde şu ifadeler kullanılmıştır: “Gaziantep’te aralarında çocukların da bulunduğu aileler, canlarını hiçe sayarak yıkılan şehir stadının molozları arasındaki hurdaları topluyor” (Kamil Ocak Hurdacıların Umudu Oldu, 2018, 13 Aralık).

Anısalılık

İncelenen haberlerden iki tanesinde Kamil Ocak Stadyumu’nun geçmişteki niteliğine, sıradan insan için içerdiği anlama gönderme yapıldığı görülmektedir. “Kamil Ocak anılarda kalacak” (2018, 05 Ekim -) başlıklı haberde “Gaziantepspor’un yüzlerce zaferine ev sahipliği yapan Kamil Ocak Stadı’nda yıkım çalışmaları devam ediyor. Devam eden çalışmalar kapsamında stadın misafir tribünü tamamen yıkıldı. Yıkım çalışmalarının ortalama 2 ay içerisinde tamamlanacağı açıklandı. Diğer yandan Gaziantepspor’un taraftar topluluğu Gençlik 27’ye ait olan hizmet lokali de statla birlikte tarih olacak” deniliyor.

Taraftar topluluğun yöneticileri ise şunları söylemektedir: “Nice efsane maçlara ev sahipliği yapan Kamil Ocak stadının yıkımını gözyaşları içerisinde izliyoruz. Bu arada yıkımla birlikte bize ait olan toplanma merkezimiz ile lokalimizde yıkılıyor. Bundan sonra şayet bize bir yer tahsisi olmaz ise bırakın bir araya geleceğimiz yeri toplanma merkezimiz bile olmayacak”. Taraftar grubu için bir mabedin yıkıldığı anlaşılıyor.

“Gaziantepspor’un mabedi yıkılıyor!” (2018, 08 Eylül) başlıklı haberde de bu mabet metaforunu görebiliyoruz. Haberde daha sonra “Çatıları sökülen, tribündeki koltukları tek tek çıkarılan Kamil Ocak Stadı’nın yıkımı devam ediyor” deniliyor. Mabedin nasıl çıplaklaştırıldığı böylece işlenmiş haberde. Mabed artık bu niteliğinden çatıları sökülerek, koltukları çıkarılarak sıyrılmıştır. Son olarak anısalılık kategorisindeki haberlerin niceliksel olarak azlığının dikkat çekici olduğunu söylemek gerekmektedir.

Dayanışma Ve Genel Tepki

Yerel basında dayanışma ve yıkıma ilişkin tepki haberleri oldukça sınırlıdır. Bazen nötr, sadece yıkımı veren haberler tepki içeren ironilere sahip olabilmektedirler. Bu tür haberlerde olumlu bir içerik vermeden gerçekleşen bir ima veya vurgu haberin ironik yapısını ortaya çıkarabilmektedir. “Kamil Ocak’ın Tribünleri Yıkılıyor” (2018, 09 Ekim) başlıklı haberde şu sözlere yer verilmektedir:

“Gaziantep’te Millet Bahçesi’ne dönüşecek olan Gaziantep Kamil Ocak Stadyumu’nun yıkım çalışmaları sürüyor. 9 gündür süren çalışmalarda tribünlerin hemen hemen yarısı yıkıldı. Ak Parti’nin seçim beyannamesinde yer alan Millet Bahçeleri projesi kapsamında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın talimatı ile yıkım kararı alınan Gaziantep Kamil Ocak Stadı’nın yıkımı sürüyor. Şehir merkezinde bulunan ve 9 gün önce başlanan çalışmalar kapsamında stadın hemen hemen yarısı yıkıldı”.

Haberde talimat ile verilen yıkım kararı, millet bahçesi projesinin seçim beyannamesinde yer aldığına dair düz biçimler, genel bağlam düşünüldüğünde takınılan mesafenin de birer işaretleri oluyorlar. Fotoğrafın tamamlayıcı niteliğinin de burada devreye girdiğine işaret etmemiz lazım:



“Kamil Ocak için tek yürek” (2018, 21 Ocak) başlıklı haber Kamil Ocak Stadyumu’nun yıkımından sonra yaşanan çelişkilere dikkat çeken şehrin ileri gelen STK, meslek örgüt ve odalarının, vakıf ve derneklerin ortak bildirisini içermektedir. Burada bildiride sunulan tüm öneriler madde madde haberleştirilmiştir. Yeni alanda Kamil Ocak isminin yaşatılması, mekânın düzenlenmesinde kamuoyunun görüşlerinin alınması, yerel yönetimlere devrin gerçekleşmesi gerektiği gibi hususlar dile getirilmektedir. Aynı gazetede Cuma Camiisi açıklamasından sonra 28 Şubat 2018 günü de “Kamil Ocak için toplanıyorlar” başlıklı bir haber yayınlanmıştır. Haberde camii projesini görüşmek üzere Kamil Ocak Dayanışma Grubu’nun (daha önceki haberdeki bildiriye hazırlayanlar) bir araya geleceği ve stadyum alanı ile ilgili yapılaşma sözü verilen çalıştay planının geçerliliğinin koruyup korumadığının merak konusu olduğu ifade edilmektedir. Haberin Kamil Ocak Stadyumu’na ilişkin kentte ciddi bir duyarlılık ve mücadele alanı oluştuğuna işaret ediyor olması önemli görünmektedir. Ancak bu tür dayanışma organizasyonları diğer gazetelerde yer bulmamıştır.

Sonuç

Kimi mekânlar kente kimliğini kazandırır. İnsanların o kentle kurduğu imgesel ilişkinin bu tür mekânlar vasıtasıyla gerçekleştiğini söylemek mümkün. Ancak bu mekânların kentin ortak hafızasına işlenirken bir çatışmanın da izlerini taşımak durumunda olduğuna görüyoruz. Kamil Ocak Stadyumu da Gaziantep kent belleğine işlemiş mekânlardan biriydi. Stadyumun mimarisi, konumu, pratik kullanımı burada yürütmeye çalıştığımız tartışmanın dışında kaldı. Burada daha çok kent için simge

olmuş bir mekânın zihinlerden nasıl uzaklaştırılmakta olduğunu izlerini aramaya çalıştık. Bu yolda ise yerel basın önemli bir durak olarak karşımıza çıktı.

Yerel basında olayların haberleştirme biçimleri genel olarak takip edildiğinde, yıkımın ortak bir kent kararı ile gerçekleşmediği, basının da bu yönde bir rol üstlenmenin uzağında kaldığı görülmektedir. Basın olanları büyük ölçüde yerel veya merkezi yönetimlerin açıklamalarını yansıtarak aktarmaya çalışmış, kentsel dönüşümün önemli bir parçasının sonuçlarını veya yıkılıp yıkılmaması, yıkılması gerekiyorsa nasıl bunun tazmin edilmesi gerektiği konusunda kamusal tartışmaya öncülük edememiştir. Hatta sadece yazılı basının değil kent yöneticilerinin, kent girişimcilerinin ve STK ve derneklerin de bu sürece müdahil olabildiğini söylemek zor görünmektedir. Meydanın düzenlenmesi büyük ölçüde merkezi siyasetin perspektifi ile şekillenmiş, merkezi müdahaleler meydanın akıbetini belirlemiş yerel yönetim ve yerel güç odakları da bunun hakiki bir ortaklığın simgesi olarak görmek durumunda kalmıştır. Bu durum, Türkiye’de yerelin temsil edilmesinin merkezi yönetim tarafından gerçekleşmeye devam ettiğini göstermiştir. Yerel ve tekilliklerin en üst temsilinin zaten merkezin iradesi olduğunun kabulü ile şekillenen ve popülizmin en derin tekilliklere inen ama bunun için aracı kurumlara yani asıl yerel ve tekilliklere ihtiyaç duymayan hatta bunları gerçek demokrasinin engelleri olarak gören yeni siyaset dili mekâna da yansımıştır. Yerel basının *Millet Bahçesi* ile anlaşılır kılmaya çalıştığı şeyi buradan okumak gerekmektedir¹.

Kaynakça

- Akılın Yolu Birdir (2018, 27 Mayıs). *Telgraf*. Erişim adresi: <https://telgraf.net/haber/aklin-yolu-birdir-haberi-76635.html>
- Argın, Ş. (2005). Taşraya içeriden bakmak mümkün müdür? (Bora, T. Der.), *Taşraya bakmak* (s. 271-296). içinde İstanbul: İletişim.
- Arslan, E. ve Arslan, B. (2016). Türkiye’de yerel gazete yöneticilerinin meslek etiği algısı. *Selçuk Üniversitesi İletişim Dergisi*, 9(2), 174-204.
- Aydın, B., Hatipoğlu, D. ve Ceyhan, Ç. (2008). Endüstriyel futbol çağında taraftarlık. *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 26, 289-316.

¹ Bu çalışmanın yapılmasından ve sunumunun gerçekleşmesinden bir süre sonra *Millet Bahçesi* için yapılan ihalenin ardından yerel STK ve meslek örgütlerinin projeye ilişkin tekrar eleştirileri harekete geçirmeye başladıklarını söylemek gerekmektedir.

- Başak, Z. ve Saracoğlu, Ş. D. (2011). Sermayenin mekân arayışı, kapitalist üretim ilişkilerinde değişim ve yeni sanayi odakları: Gaziantep, quo vadis? (Gültekin, M. N. Der.), *Ta ezelden taşkındır Antep* (s. 413-443) içinde. İstanbul: İletişim.
- Beauregard, R. A. (2015). Mutenalaştırmanın yarattığı kaos ve karmaşa. (Uzun, M., Çev.). (Smith, N. ve Williams, P. Der.) *Kentin mutenalaştırılması* (s. 56-82) içinde. İstanbul: Yordam.
- Berman, M. (2001). *Katı olan her şey buharlaşıyor*. (Altuğ, Ü. ve Peker, B., Çev.). İstanbul: İletişim.
- Berner, E. (2010). Metropol ikilemi: Küresel toplum, Yerellikler ve manila' da kent arazisi için yürütülen mücadele. (Şimşek, L. ve Uygun, N., Çev.). (Öncü, A. ve Weyland, P. Der.), *Mekân, kültür, iktidar* içinde (ss. 137-162), İstanbul: İletişim.
- Bookchin, M. (2014). *Kentsiz kentleşme*. (Özyalçın, B., Çev.). İstanbul: Sümer.
- Bora, T. (2011). Türk muhafazakârlığı ve inşaat şehveti: Büyük olsun bizim olsun. *Birikim*, 270, 15-18.
- Bora, T. ve Erdoğan, N. (2003). Muhafazakâr popülizm. *Modern Türkiye'de Siyasi Düşünce Ansiklopedisi - Muhafazakârlık* (Cilt 5, s. 632-644). İstanbul: İletişim.
- Cami Olsun Ama Kamil Ocak'a Değil (2017. 09 Kasım). *Gaziantep 27*. Erişim adresi: <https://www.gaziantep27.net/cami-olsun-ama-kamil-ocaka-degil-509888h.htm>
- Cuma Camiini Konukoğlu Yapacak (2018, 26 Şubat). *Gaziantep Pusula*. Erişim adresi: <https://gazianteppusula.com/haber/cuma-camiini-konukoğlu-yapacak-haberi-51161.html>
- Çavuşoğlu, E. (2014). *Türkiye kentleşmesinin toplumsal arkeolojisi*. İstanbul: Ayrıntı.
- Çığdem, A. (2005). Taşra karalaması - küçük bir sosyolojik deneme. (Bora, T. Der.), *Taşraya bakmak* (s. 101-114) içinde. İstanbul: İletişim.
- Çoban, B. (2008). Futbol ve toplumsal muhalefet. *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 26, 59-88.
- Debord, G. (2016). *Gösteri toplumu*. (Ekmekçi, A. ve Taşkent, O., Çev.). İstanbul: Ayrıntı.
- Erkip, F. (2019). *Piyasa yapmanın yeni yüzleri*. İstanbul: İletişim.
- Galeano, E. (2011). *Gölgede ve güneşte futbol*. (Önalp, E. ve Kutlu, M. N., Çev.). İstanbul: Can.
- Garip Garip Dernekler Var, Kim Bu Dernekler, Gaziantep27 (2017, 18 Nisan). *Gaziantep 27*. Erişim adresi: <https://www.gaziantep27.net/garip-garip-dernekler-var-kim-bu-dernekler-503481h.htm>
- Gaziantepspor Kulübü Resmi Web Sayfası. Erişim Adresi: <http://www.gaziantepspor.org.tr/tr/sayfa.asp?Sayfa=Kamil%20Ocak%20Stadyumu>
- Gaziantepspor'un Mabedi Yıkılıyor (2018, 08 Eylül). *Telgraf*. Erişim adresi: <https://telgraf.net/haber/b-1lr-de-1vrin-so-1nu-haberi-79154.html>
- Gaziantepspor'un mabedi yıkılıyor! (2018, 08 Eylül). *Hakimiyet*. Erişim adresi: <http://www.hakimiyetgazetesi.com/haber/kamil-ocak-anilarda-kalacak-haberi-22263.html>

- Geniş, Ş.(2011). Gaziantep'te göçmen hane profilleri ve kentle bütünleşme dinamikleri. (Gültekin, M. N. der.) *Ta ezelden taşkındır Antep* (s. 335-370) içinde. İstanbul: İletişim.
- Göral, Ö. S. (2013). Kenti üretmek kimin hakkı? (Bora, T. Der.), *Milyonluk manzara* (s. 93-120) içinde. İstanbul: İletişim.
- Harvey, D. (2011). *Sermayenin mekânları*. (Kıdır, B., Koç, D., Tanrıyar, K., ve Yüksel, S., Çev.). İstanbul: Sel.
- Harvey, D.(2012). *Asi şehirler*. (Temiz, A. D., Çev.). İstanbul: Metis.
- Hem Bahçe, hem Cami... Ağa'nın eli tutulmaz (2018, 21 Haziran). *Gaziantep Pusula*. Erişim adresi: <http://gaziantepusula.com/haber/hem-bahce-hem-cami-aganin-eli-tutulmaz-55434.html>
- Hepp, A. (2014). *Medyatikleşen kültürler*. (Bozdağ, Ç. ve Posos-Devrani, E., Çev.). Ankara: Dipnot.
- İnceoğlu, Y. ve Çoban, S. (2016). Şimdi haberler. (İnceoğlu, Y. ve Çoban, S. Der.), *Haber okumaları* (s. 17-64) içinde. İstanbul: İletişim.
- Jager, M. (2015). Sınıfın tanımlanması ve mutenalaştırmanın estetiği: Melbourne'da Viktoryacılık. (Uzun, M., Çev.). (Smith, N. ve Williams, Peter Der.), *Kentin mutenalaştırılması* (s. 111-127) içinde. İstanbul: Yordam.
- Kamil Ocak Anılarda Kalacak (2018, 05 Ekim). *Hakimiyet*. Erişim adresi: <http://www.hakimiyetgazetesi.com/haber/kamil-ocak-anilarda-kalacak-haberi-22263.html>
- Kamil Ocak Hurdacıların Umudu Oldu (2018, 13 Aralık). *Gazete Express*. Erişim adresi: <https://www.gazeteekspres.com/haber/Kamil-Ocak-hurdacilarin-umudu-oldu-70178>
- Kamil Ocak için tek yürek (2018, 21 Ocak). *Gazete Express*. Erişim adresi: <https://www.gazeteekspres.com/haber/Kamil-Ocak-icin-tek-yurek--60787>
- Kamil Ocak için toplanıyorlar (2018, 28 Şubat). *Gazete Express*. Erişim adresi: <https://www.gazeteekspres.com/haber/Kamil-Ocak-icin-toplaniyorlar-61891>
- Kamil Ocak Meclis Gündeminde (2018, 16 Ocak). *Gazete Express*. Erişim adresi: <https://www.gazeteekspres.com/haber/Kamil-Ocak-meclis-gundeminde-60645>
- Kamil Ocak Molozları Geçim Kaynakları (2018, 14 Aralık). *Telgraf*. Erişim tarihi: <https://telgraf.net/haber/kamil-ocak-molozlari-gecim-kaynaklari-haberi-81577.html>
- Kamil Ocak Resmen... (2017, 18 Nisan). *Gaziantep Güneş*. Erişim adresi: <https://www.gaziantepgunes.com/64928/Kamil%20ocak%20resmen...>
- Kamil Ocak Stadının Planı mı Değişti? (2018, 24 Mayıs). *Gaziantep Güneş*. Erişim adresi: <http://www.gaziantepgunes.com/76206/html>
- Kamil Ocak Stadyumu MİLLET BAHÇESİ olacak (2018, 24 Mayıs). *Hakimiyet*. Erişim adresi: <http://www.hakimiyetgazetesi.com/haber/-kamil-ocak-stadyumu-millet-bahcesi-olacak-haberi-20565.html>

- Kamil Ocak Tarih Oluyor (2018, 01 Ekim). *Telgraf*. Erişim adresi: <https://www.telgraf.net/haber/ka-1mil-ocak-stadyum-1unun-yikim-1ina-baslandi-haberi-79672.html>
- Kamil Ocak' planı belli oldu (2019, 28 Mayıs). *Gazete express*. Erişim adresi: <https://www.gazeteekspres.com/haber/Kamil-Ocak-plani-belli-oldu-75764>
- Kamil Ocak'ın Tribünleri Yıkılıyor (2018, 09 Ekim). *Gazete Express*. Erişim adresi: <https://www.gazeteekspres.com/haber/Kamil-Ocakin-tribunleri-yikiliyor-68215>
- Kamil Ocak'ta Kafalar Karışık (2018, 07 Ekim). *Gazete Express*. Erişim adresi: <https://www.gazeteekspres.com/haber/Kamil-Ocakta-kafalar-karisik-68155>
- Karadağ, M. (2011). Gaziantep'te kentsel mekânın ve kültürel coğrafyanın değişimi. Gültekin, M. N. (Der.) *Ta ezelden taşkımdır Antep* (s. 393-412) içinde. İstanbul: İletişim.
- Kayın, E. (2015). Anımsama ve unutmamanın temsilleri: İzmir Enternasyonel Fuarı ve Kültürpark'ın hafıza katmanları. Yılmaz, A., Kılınc, K. ve Pasin, B. (Der.), *İzmir kültürpark'ın anımsa(ma)dıkları* (s. 35-74) içinde. İstanbul: İletişim.
- Kellner, D. (2013). *Medya gösterisi*. (Doğruer, Z. S., Çev.). İstanbul: Açılım.
- Kent Dokusuna Uygun Olacak (2017, 07 Şubat). *Hakimiyet*. Erişim adresi: www.hakimiyetgazetesi.com%2fhaber%2fkent-dokusuna-uygun-olacak-haberi-13487.html
- Kılıçbay, M. A. (2000). *Şehirler ve kentler*. Ankara: İmge.
- Kuper, S. (2003). *Futbol asla sadece futbol değildir*. (Gürtunca, S., Çev.), İstanbul: İthaki.
- Kuper, S.ve Szymanski, S. (2013). *Futbolun şifreleri*. (Akbaş, E. N., Çev.). İstanbul: İthaki.
- Lefebvre, H. (2015). *Şehir hakkı*. (Ergüden, I., Çev.). İstanbul: Sel.
- Lefebvre, H.(2011). *Kentsel devrim*. (Sezer, S., Çev.). İstanbul: Sel.
- Mai, U. (2010). Doğu Alman kentlerinde kültür şoku ve kimlik bunalımı. (Şimşek, L. ve Uygun, N., Çev.). Öncü, A. ve Weyland, P. (Der.), *Mekân, kültür, iktidar* (s. 107-115) içinde. İstanbul: İletişim.
- Millet Bahçesi Gaziantep'e Renk Katacak (2019, 05 Mayıs). *Gaziantep Pusula*. Erişim adresi: <https://www.gazianteppusula.com/haber/millet-bahcesi-gaziantepe-renk-katacak-haberi-66892.html>
- Mimarlar Kamil Ocak için karamsar (2017, 10 Ekim). *Gaziantep 27*. Erişim adresi: <https://www.gaziantep27.net/mimarlar-kamil-ocak-icin-karamsar-508672h.htm>
- Müller, J.-W. (2017). *Popülizm nedir?* (Yıldız, O., Çev.). İstanbul: İletişim.
- Ortak Akılın TOKİ Zaferi (2018, 14 Ocak). *Hakimiyet*. Erişim adresi: <http://www.hakimiyetgazetesi.com/haber/ortak-aklin-toki-zaferi-haberi-18381.html>
- Proje Netleşti (2018, 03 Ocak). *Hakimiyet*. Erişim adresi: <http://www.hakimiyetgazetesi.com/haber/proje-netlesti-haberi-18240.html>

- Selo, K. ve Erdönmez, E.(2018). Spor mekânı olarak stadyumun gelişimi. *Kent Akademisi*, 11(36), 559-574.
- Sennett, R. (2013). *Gözün vicdanı*. (Sertabiboğlu, S. ve Kurultay, C., Çev.). İstanbul: Ayrıntı.
- Sennett, R. (2016). *Kamusal insanın çöküşü*. (Durak, S. ve Yılmaz, A., Çev.). İstanbul: Ayrıntı.
- Smith, N. (2015). Mutenalaştırma, sınır ve kentsel mekânın yeniden yapılandırılması. Uzun, M., Çev.). (Smith, N. ve Williams, P. Der.), *Kentin mutenalaştırılması* (s. 29-55) içinde. İstanbul: Yordam.
- Şahin Noktayı Koydu (2018, 12 Şubat).*Gaziantep Güneş*. Erişim adresi: <http://www.gaziantepgunes.com/73397/html>
- Şaşırmadık (2018, Ocak 12). *Gaziantep* 27. Erişim adresi: <https://www.gaziantep27.net/sasirmadik-512384h.htm>
- Şentürk, Ü.(2007). Popüler kültür örneği olarak futbol. *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, 31(1), 25-41.
- Talimciler, A. (2008). Futbol değil iş: Endüstriyel futbol. *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 26, 89-114.
- Talimciler, A. (2011). Gaziantep'ten Gaziantepspor'a: Bir kentin futbol üzerinden kendisiyle imtihanı. (Gültekin, M. N. Der.), *Ta ezelden taşkındır Antep* (s. 559-574) içinde. İstanbul: İletişim.
- Uysal, A. (2011). Antep'te siyaset: Yerli, muhafazakar, sermayedar. Gültekin, M. N. (Der.), *Ta ezelden taşkındır Antep* (s. 445-467) içinde. İstanbul: İletişim.
- Yaşayan Meydan (2018, 12 Ocak). *Gaziantep Pusula*. Erişim adresi: <https://www.gazianteppusula.com/haber/yasayan-meydan-haberi-49508.html>



Türkiye'de Demiryolu İstasyonları: Milli İktisattan Neoliberalizme Dönüşen Kentsel Mekân

Berna Arsoy
Ondokuz Mayıs Üniversitesi
berna.arsoy@live.com

Berkay Yalçinkaya
Ondokuz Mayıs Üniversitesi
yalcinkayabe@gmail.com

Öz

Bu çalışmada, Cumhuriyetin “kimlikli” kamusal mekânlarından günümüzde kimliğini kaybeden ve küresel tüketim alışkanlıkları çerçevesinde piyasalaştırılan demiryolu istasyonlarına geçiş, ekonomi politikaları odağı alınarak ortaya koyulmuştur. Araştırmanın örneklemini “ATG Alışveriş Merkezi” olarak belirlenerek tarihsel karşılaştırmalı bir analiz yapılmıştır. 2016 yılında hizmete açılan ve aynı zamanda demiryolu istasyonu olan bu alışveriş merkezi üzerinde detaylı bir araştırmanın yapılmamış olması çalışmanın alanyazında önemini göstermektedir. Milli iktisat politikalarının uygulandığı Erken Cumhuriyet Döneminde inşa edilen ve ulusal ölçekte bütünleşmeyi sağlayan demiryolu istasyonları, neoliberal politikalara geçişle kayda değer bir dönüşüm yaşamıştır. Bunun en belirgin yansıması mekânın ulusal kimlikten arındırılmasıdır. Kesişim noktalarının tüketim merkezlerine dönüştürülmesi bu süreci hızlandırmıştır. Uluslararası sermayeyle bütünleşme “içinden tren geçen alışveriş merkezi modeli” ile gerçekleşmiştir. Yaşam merkezi adıyla sunulan bu demiryolu istasyonu, yaşam ve tüketimi özdeşleştiren bir niteliğe sahiptir. Bunun yanında söz konusu dönüşümü TCDD'nin değişen hizmet sunum yönteminde görmek mümkündür. ATG Alışveriş Merkezi TCDD'nin ilk kamu-özel ortaklığı esasına göre ihale edilen projesi olması nedeniyle neoliberalizmin yönetsel boyutunu da göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: demiryolu istasyonu, kamusal mekân, tüketim kültürü, neoliberalizm



Railway Stations in Turkey: Urban Space Transformed From National Economics to Neoliberalism

Berna Arsoy
Ondokuz Mayıs University

Berkay Yalçınkaya
Ondokuz Mayıs University

Abstract

In this study, today the transition from the public spaces with identity of the Republic to railway stations that lost their identity and marketized within the framework of global consumption habits has been put forward by focusing on economic policies. The sample of the study was determined as "ATG Shopping Mall" and the historical comparative analysis was performed. The fact that there isn't a detailed research on this shopping center, which was opened in 2016 and is also a terminal station, demonstrates importance of this study in the literature. The railway stations, which were built in the Early Republican period when national economic policies were applied and which provided integration at national scale, experienced a significant transformation with the transition to neoliberal policies. The most obvious reflection of this is the deidentification of the space. The transformation of intersection points into consumption centers has accelerated this process. Integration with international capital has been achieved with the model of shopping mall that passing through train. This railway station, which is named as the center of life, has the quality equalizing life and consumption. Furthermore, it is possible to see this transformation in the changing service delivery method of TCDD. ATG Shopping Mall also shows the administrative dimension of neoliberalism as it is the first public-private partnership project of TCDD.

Keywords: railway station, public space, consumption culture, neoliberalism

Giriş

Çalışmanın amacı, kentsel mekânın demiryolu istasyonları özelinde karşılaştırmalı tarihsel bir analizini yapmaktır. Demiryolu istasyonu kamusal bir mekân mıdır? Ulus-devlet inşa edilirken demiryolu istasyonlarına verilen kimlik hangi aşamalarda kaybolmuştur ve bu aşamaları belirleyen ekonomi politikaları nelerdir? Demiryolu istasyonlarının neoliberal dönemde piyasalaştığı söylenebilir mi? Bu soruların yanıtları üç bölümde incelenmiştir. Birinci bölümde kamusal alan kavramı, tarihsel gelişimi izlenerek açıklanmıştır. Antik dönemde ortaya çıkan kamusal alanların burjuva kamusallığına dönüşümü ve bu süreçte kazandığı yeni işlevler açıklanmıştır. Böylelikle Avrupa'da sanayileşmeyle birlikte beliren yeni kent formunun sınırları kamusal alanlar üzerinden ifade edilmiştir. Bunun yanında demiryolunun yük taşımanın yanında yolcu taşımacılığının başat aracı haline gelmesiyle birlikte inşa edilen demiryolu istasyonlarının kentler üzerindeki sosyo-ekonomik ve kültürel etkisi ortaya konmuştur. İkinci bölümde Osmanlı'nın kapitalizme eklenme aracı olan demiryollarının Cumhuriyet dönemindeki işlevsel değişimi açıklanmıştır. Cumhuriyet döneminde milli iktisadın ekonomik bütünleşme amacı, ulus-devletin mekânsal bütünselleşme amacıyla beraber değerlendirilmiş, demiryolu istasyonlarının bir kamusal mekân olarak rasyonalizmi, sekülerliği ve devlet merkezli yapıyı taşıraya ulaştırdığı ifade edilmiştir. 1950 sonrasında Türkiye'nin karayolu ağırlıklı ulaşım politikasına geçişle demiryolu istasyonlarının işlevliği ile beraber kültürel rolünü de kaybettiği vurgulanmıştır. Üçüncü bölümde 1980 sonrasında neoliberalizmin uluslararası sermayeye açtığı bir mekân olarak demiryolu istasyonları incelenmiştir. Demiryolu istasyonları bu dönemde ATG Alışveriş Merkezi projesi örneğinde görüldüğü gibi küresel tüketim kalıplarının yerleştiği, anonim fakat kamusalıktan uzak mekânlar olmaya devam etmektedir.

Yöntem

Türkiye'de demiryolu istasyonları ve kentsel mekânın kamusal niteliğinin dönüşümü üzerine odaklanan bu çalışmada örneklem olarak ATG Alışveriş Merkezi belirlenmiştir. Giriş bölümünde ifade edilen hipotezin ispatlanmasında konu ve seçilen örnekleme yaklaşımın gereği olarak

tarihsel karşılaştırmalı analiz yöntemi kullanılmıştır. Tarihsel karşılaştırmalı bir araştırma nitel ve nicel pek çok verinin analiz edilmesine dayansa da çalışma, nitel verilerin toplanması, benzerliklerin ve farklılıkların belirlenmesinin yanında dönemsellikleri itibariyle tasnif edilmesi ve kıyaslanması izleklerini takip etmektedir. Böylelikle demiryolu istasyonlarının niteliğindeki değişim, tarihsel dönemlerin içerisinde tespit edilmiştir. Karşılaştırmalı tarihsel analizin ilgili araştırma için sağladığı avantaj, küresel ölçekte ve Türkiye ölçeğinde yaşanan ekonomi politikalarındaki paradigmatik değişimin anlamını, kurumsal ve kentsel mekân üzerindeki etkisinin farklı dönemler içerisinde kavranmasını olanaklı kılmıştır.

Bunun yanında ekonomi politikaları merkeze alınarak yapılan tarihsel dönemlendirmenin sınırlarının çizilmesi ve kurumsal açıdan tanımlanması betimsel analiz yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Böylelikle bütüncül bir bakışla çalışma tarihsel karşılaştırmalı ve betimsel analiz yöntemleri kullanılarak sistematikleştirilmiştir.

Kamusal Bir Mekân Olarak Demiryolu İstasyonu ve Kente Etkisi

XVIII. ve XIX. Yüzyıl'da Avrupa'da üretim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler yeni bir kent formunun oluşmasına zemin hazırlamıştır. Kol gücüyle çalışan basit dokuma tezgahlarından buharlı kompleks makinelerin kullanılmasına kadar hızla değişen teknolojiler, klasik sanayi kentlerini oluşturmuştur. Lewis Mumford (1990), sanayi kentinin "fabrika", "demiryolu" ve "kenar mahalle" olmak üzere üç unsur ekseninde yükseldiğini belirtmektedir. Gerçekten de bu unsurlar kentlerin işlevlerinde önemli farklılıklar ortaya çıkarmış, yeni yayılma biçimlerini olanaklı hale getirmiştir. Örneğin demiryolunun kente girişiyle birlikte kentlerin yayılımı ortalama bir insanın yürüyebileceği veya atlı arabaların gidebileceği azami mesafelerden demiryolu hattı boyunca ilerlemiştir.(Mumford, s.561) Haliyle bu dönüşümün en somut yansıması gündelik yaşamı üreten ve onu biçimlendiren mekânlar üzerinde görünür olmuştur.

Fabrika ve demiryolu istasyonu merkezinde gelişen yeni kent formu, kırsal alandan bu yerleşimlere doğru hızlı bir nüfus akışına neden olmuştur. Kentlerin nüfusu arttıkça insanların bir araya geldikleri kamusal mekânlar gelişim göstermiştir. Bu alanlar aşırı nüfus artışı dolayısıyla siyasal iktidarın denetimi dışında yeni sosyalleşme

olanaklarını beraberinde getirmiştir. Daha önce aristokrat bir azınlığın gündelik etkinlikleri için karşı karşıya geldiği mekânlar daha geniş, farklı tabakalar içerisinde yer alan kimseleri bünyesine dâhil etmiştir. (Sennett, 2016, s.33)

Antik Yunan'da zorunluluklar alanından çıkılarak poliste siyasal bir bedene kavuşulan ve doğrudan demokrasinin mekânı olarak beliren kamusal alanlar, bu dönemde burjuvazinin aristokrasi karşısındaki çoğulcu konumuna göre yeni bir anlam kazanmıştır. Kamusal alanların antik dönemdeki niteliği herkese açık olması ve heterojen yapısına rağmen belirli bir ortaklık ilişkisi yaratmasıdır. Arendt kamusal alanı bu niteliği itibarıyla etrafında oturan insanları birleştiren ve aynı zamanda ayırıştıran bir masaya benzetmiştir.(Arendt, 2016, s.95) Burjuva kamusal alanı ise, insanların özel alan dışındaki ilişkilerini rekabet, bireysel hak ve özgürlüklere ilişkin kurullarla yapılandırırken, ekonomiyi toplumsal yaşamın merkezine yerleştirmiştir.

Demiryolu başlangıçta hammaddenin fabrikaya taşınması amacıyla gelişse de zamanla yolcu taşımacılığının başat unsuru haline gelmiştir. Bu nedenle demiryolu istasyonları ve yolcu taşıma amacıyla üretilen vagonlar insanların bir araya geldiği ve gündelik yaşamın yeniden üretildiği müşterek birer mekân niteliğine sahip olmuştur. Bu gelişmeler aynı zamanda burjuvaziye özgü yeni kültürel öğelerin(nezaket, kayıt altına alınan seyahat, zamanın ve mekânın standardizasyonu, dakiklik vb.) demiryolu aracılığıyla kentlere taşındığını göstermektedir.(Aydın, 2017, s.37)

Ulaşım teknolojilerindeki değişimlerle iktisadi yönden anakente bağlı ancak mekânsal olarak bunların oldukça dışında kalan banliyöler ortaya çıkmıştır. Britanya gibi örneklerde anakente bağlanan demiryolu hattında bulunan istasyonlarının çevresinde hızlı bir kentleşme gözlenmiş bu mekânlar kentlerin merkezi konumuna gelmiştir. Böylelikle XVIII. ve XIX. Yüzyıl Avrupa kentlerinde trenle taşınan ekonomik ve kültürel yaşam kalıpları, demiryolu istasyonundan yayılarak kentlere yeni bir kimlik kazandırmıştır.

Cumhuriyet Döneminde Demiryolu İstasyonu ve Kentsel Mekân

XIX. Yüzyıl'da Osmanlı Devletinin Batılılaşma yönündeki adımları içinde teknoloji önemli bir yere sahiptir. Osmanlı sultanlarının Avrupa seyahatlerinde en çok etkilendikleri teknolojik gelişme kuşkusuz

demiryollarıdır. Bu kapsamda demiryolu yapımı Osmanlı topraklarında başlamış ve 3500 km demiryolu hattı Cumhuriyete miras bırakılmıştır. Cumhuriyet için demiryolu politikası ulus devletin inşası sürecinde daha öncelikli bir seviyeye yükselmiştir. Cumhuriyet kentleri demiryolu aracılığıyla taşınan politikalarla merkeze bağlanmış, ekonomik ve kültürel bütünleşme sağlanmıştır. Taşrada inşa edilen demiryolu istasyonları çevresinde gelişen sosyal yaşam kaynağını bu yeni ulaşım tekniğinden alan bir kamusalılık ortaya çıkarmıştır.

Milli İktisat ve Demiryolu

Sanayi Devrimi sonrası Avrupa'da artan üretim hızı ile hem pazara ulaşma hem de hammaddeye ulaşma hızında artış gereksinimi yine Sanayi Devrimi'nin ürünü olan demiryolu ulaşımının yaygınlaşmasıyla giderilmiştir. Kapitalizmin yayılma ihtiyacının bir sonucu olarak demiryolları Osmanlı topraklarına 1837'de İskenderiye-Kahire hattının inşası ile girmiştir. (Demirelli, 2014, s.123,124) Osmanlı'nın ilk demiryolu politikaları, 1837'den Birinci Dünya Savaşı'na kadar dış dinamiklerle, uluslararası sermayenin yayılma ihtiyacı doğrultusunda şekillenmiştir. 1856 yılında yapım ve işletme imtiyazı İngilizlere verilen İzmir- Aydın demiryolu, bu güzergâhta yetişen buğday, arpa, pamuk, taze meyve ve sebzelerin İzmir limanından ihraç edilmesini kolaylaştırmış, işgücünün bu alanda akışkan hale gelmesini de sağlamıştır. Osmanlı yöneticileri tarafından savunma ve modernleşme aracı olarak görülen demiryolları, sonuçta Osmanlı'nın kapitalizme eklenme sürecini hızlandırmıştır. (Aydın, 2017, s.46,47) Osmanlı'da modernleşme/kapitalistleşme olgusu geleneksel ve modern alan ayrımını doğurmuş; Osmanlı kentinde demiryolu istasyonları modern alanda, kent merkezinde ya da yakınında yer almıştır. (Tekeli, 1998, s.108) Yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla yaptırılan demiryolları, dış ticarete dönük olarak, limanlar ve hammadde kaynakları arasında bağlantı kuracak biçimde ancak birbiriyle bağlantısız olarak tasarlanmıştır. (Avcı, 2014)

Birinci Dünya Savaşı'na kadar büyük çoğunluğu İngiliz, Fransız ve Alman şirketlerin elinde olan demiryolu işletmelerinde Türkçe bilen memur dahi bulunmamaktadır. Birinci Dünya Savaşı sırasında "milli iktisat" politikalarının uygulanmaya başlamasıyla Aydın, Kasaba, Suriye ve Mudanya demiryolları hükümet tarafından satın alınarak ilk demiryolu millileştirmeleri yapılmıştır. (Toprak, 1995) Türkiye'de milli

iktisat, Alman tarihçi okulunun etkisiyle İktisadiyat Mecmuası çevresinde gelişmiş, yabancı sermayeye karşı yerli sermayenin güçlendirilmesini savunmuştur. Tarımsal kalkınmayı savunan Osmanlı liberallerine karşı milli iktisatçılar, Almanya'nın ekonomik kalkınmasında önemli gördükleri Friedrich List'in geliştirdiği ulusal ekonomi uygulamalarını, sanayileşmeyi ve korumacılığı benimsemiştir. Klasik İktisadın evrensel geçerlilik iddiasının yanlışlığı üzerinde duran milli iktisatçılar, kapitülasyonlar ve serbest pazar ekonomisine karşı çıkmış, uluslaşmayı sağlamak için ekonominin millileştirilmesini savunmuştur. II. Meşrutiyet liberalizminin savaş ortamında gözden düşmesi ile güçlenen milli iktisat akımı, ülke içinde kaynakların dolaşımı ve iç pazarın bütünleşmesini önemsiyor, yerli sermaye güçlendirilerek milli burjuvazi yaratılmasıyla kalkınmanın sağlanacağını öngörüyordu. (Toprak, 1995) Meşrutiyet ile siyasi liberalizmi ilan eden İttihatçılar, milli iktisat'ı bir politika haline getirerek iktisadi liberalizmin karşısına geçmiştir. Bu politikanın ilk ve en önemli sonucu 8 Eylül 1914'te kapitülasyonların kaldırılması ve ithalattan alınan verginin yüzde 50 arttırılması kararı olmuştur. 1915 yılında İzmir'de ve İstanbul'da şimendifer mekteplerinin açılmasıyla Türk demiryolcular yetiştirilmeye başlanmış, işlemlerin Türkçeleşmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Birinci Dünya Savaşı sonunda Mondros Mütarekesi ile İngiliz ve Fransızlar demiryollarına el koymuştur. (Özdemir, 2014, s.70,71) Milli iktisat anlayışı, Milli Mücadele Döneminde devam etmiş ancak savaş dönemlerinde yeni demiryollarının yapımı mümkün olmamış, mevcut demiryollarının yabancı şirketler elinde olması sonraki dönemde demiryolu politikalarının stratejik önemini anlaşılmasına neden olmuştur. (Aksoy, 2015, s.89) Erken Cumhuriyet Dönemi iktisat politikalarının da özünü oluşturan milli iktisat anlayışıyla, Osmanlı'dan kalan demiryolları millileştirilmeye devam edilmiş, 1924 yılında Haydarpaşa-Ankara, Arifiye-Adapazarı, Eskişehir Konya hatları, 1928 yılında Mersin-Tarsus-Adana hattı millileştirilmiştir. Yeni demiryolları milli ekonominin geliştirilmesini ve iç pazarın bütünleşmesini sağlamak üzere, devlet eliyle yapılmıştır. Cumhuriyet'in "ilk modern ve dinamik devlet işletmeciliği" demiryollarıdır (Boratav, 2015, s.46,47). Milli iktisadın hedeflerine ulaşmasında demiryolu ağı büyük önem taşımaktadır; Osmanlı döneminde yapılan "ağaç tipindeki" demiryolu hatları, iç pazarı bütünleştirmeye yönelik bir kaygı duyulmadığını göstermektedir. Erken Cumhuriyet Döneminde ise başta buğday, şeker, pamuk olmak üzere tarım ürünlerinde kendine yeterlik

“demirağlar” sayesinde sağlanmaya çalışılmış, fabrikalar demiryolu güzergâhında kurulmuştur. Osmanlı döneminde inşa edilen demiryollarının yüzde 70'i Ankara'nın batısında iken Cumhuriyet sonrası inşa edilen demiryollarının neredeyse tamamı Ankara'nın doğusundadır (Aksoy, 2015, s.91,92).

Kent Kimliğinin İnşası

1923-1950 yılları arasında demiryolu hattı ülke geneline yayılırken, demiryolu istasyonları da ulusal bütünleşmenin bir aracı haline gelmiştir. Demiryollarına ulus devletinin inşa sürecinde kültürel bir bütünleşme yaratma, ulusal kimliğin taşınması rolleri verilmiş; bu dönemde demiryolu istasyonları merkez ve taşra arasında iktisadi, siyasal ve kültürel bağın güçlendirilmesi işlevine sahip mekânlar olmuştur. Bu mekânlar ifade edilen nitelikleriyle taşra yerleşimlerine Cumhuriyet kenti kimliğinin kazandırılmasında önemli bir adım olarak görülmüştür. İdari açıdan bakıldığında, devletin taşrada kurumsallaşması ve mekânı modernleştirme amacı da istasyonlar aracılığıyla gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Haliyle Cumhuriyetin demiryolu istasyonları yalnızca trenle yolcu arasındaki bağı kuran yapılar değil, aynı zamanda sınırları Ankara'dan çizilen bir kent kimliğinin aktarımının gerçekleştiği kamusal mekânlar olma niteliğine sahiptir. Tekeli, Cumhuriyet modernleşmesini kentsel gelişme paralelinde açıklarken ülke mekânının ulus devletinin mekânı haline getirilmesinde üç unsurun önemli olduğunu ortaya koyar. Birincisi, çeşitli ulusları içinde barındıran ve imparatorluk başkenti olarak batılılaşmaya sahne olan İstanbul yerine dış etkilerden uzak Ankara'nın başkent olarak seçilmesidir. İkincisi, Ankara'yı merkeze alan bir demiryolu ağı oluşturulmasıdır ki bu ağ iç pazarın bütünleşmesini sağladığı gibi devletin taşradaki temsilcisi olmuştur. Üçüncüsü ise devlet eliyle kurulan fabrikaların demiryolu hattı üzerindeki Anadolu kentlerinde konumlandırılmasıdır. (Tekeli, 1998, s.111,112) Cumhuriyet'in modernleşme ideolojisi ile Osmanlı'da merkez karşısında taşra olarak konumlanmış olan Anadolu kentlerinin taşra kimliğinden sıyrılması amaçlanmıştır. Öncelikle “başkent” Ankara Cumhuriyet kenti kimliği kazanmış, diğer kentler için kent merkezini belirginleştiren Atatürk anıtı, tören meydanı, hükümet konağı, gibi yapılar Ankara ile “mekânsal ve duygusal” özdeşleşme sağlamıştır. Demiryolu istasyonları da, bu yapılar gibi söz konusu özdeşleşmenin mekânı olmuştur; istasyon

caddesi, bir kamusal mekân olarak kentlerin içine uzanarak meydana bağlanır. (Kayın, 2009)

Aritan, Cumhuriyet'in kamusal mekânlarının, rasyonel, kolektif, seküler ve devlet merkezli bir modernleşme modeli olarak tasarlandığını ifade eder. Aritan'a göre söz konusu modelin kolektif ve devlet merkezli yapısı, köy enstitüleri ve halkevleri örneklerinde görüldüğü gibi kamusal mekânı eşitlik ve dayanışmanın mekânı haline getirmesi bakımından, sosyalist ideolojiye referans verir. Demiryolları, "gayrimüslim ve yabancı sermaye ağırlıklı sanayi, ticaret etkinliklerini ulusal ve bağımsız kılma yolunda benimsenen akılcı ulaşım politikalarının ve ülkeyi "demirağlarla örme" hedefinin sembolü" iken; demiryolu istasyonları, dönemin en hızlı ulaşım aracının mekânı olarak rasyonalizme işaret eder. İşe trenle gitme, rasyonel yaşamı sembolize ederken, bu rasyonel yaşam istasyon binalarındaki kamusalılıkta insani ilişkilerin gelişimiyle, kolektif yaşam ile kesişir. (Aritan, 2008) İstasyon mekânındaki kadın-erkek eşitliği ve tren saatleri ile zaman kavramının modernizasyonu, sekülerleşmenin göstergesidir. Toprak, demiryolunun geleneksel toplumsal yapıyı çözdüğünü ifade ederken "uhrevilikten dünyeviliğe geçiş" te zaman kavramına odaklanır. Osmanlı'nın modernite-geleneksel yaşam ikiliği zaman kavramında da görülürken demiryolunun ulaştığı yerde günler artık ezan vaktine değil yirmi dört saate bölünmüştür. Uhrevilikten dünyeviliğe geçiş, büyük ölçüde "ezani vakit" ten "zevali vakit" e geçişin sonucudur. Osmanlı kentinde Cami çevresinde oluşmuş kamusal mekânın yerini, çevresinde gelişen modern yaşam ve gar lokantalarının açılması ile istasyonlar almıştır. Gar lokantaları varlıklı kesime hitap ederken, yine istasyon çevresinde açılan çay ve kahvehaneler istasyon çevresinin yoğunlaşmasına, istasyonun yerleşim biriminin merkezi haline gelmesine neden olmuştur. Kent ya da kasaba insanı için bir cazibe merkezi haline gelen istasyon binaları, modern yapı anlayışını ülke geneline yaymıştır. Demiryolu, nüfusa hareketlilik kazandırarak da geleneksel yapıyı çözüme işlevini yerine getirmiştir. Geçimlik ekonomiler, dış pazara yönelik üretim yapmaya, yöre insanları ihtiyaçlarını şehirden karşılamaya başlamıştır. "Durağan yapıdaki toplumdan devinime, harekete geçilirken demiryolu kadar bu dönüşüme destek çıkan başka bir maddi ortam düşünülemezdi."(Toprak, 2007) Sonuçta demiryolu istasyonları zaman ve mekân algısının dönüşümüyle beraber sekülerleşmeyi taşraya getirmiştir. Demiryolu istasyonu, taşra ve merkez bütünleşmesinde olduğu gibi halk ve devleti bir araya getirmede önemli

bir rol üstlenmiştir. Devlet yöneticilerinin demiryolunu kullanması, istasyonlarda halkın katıldığı törenler yapılması, ulusal bayramlarda istasyon binalarının süslenmesi demiryolu-devlet özdeşleşmesini yansıtmaktadır.

Erken Cumhuriyet Döneminin en önemli ulaşım aracı olan demiryolu, 1950'li yıllarda devletçi-sanayileşmeci kalkınma politikasından ABD destekli, özel sektör öncülüğünde-tarımsal kalkınma politikasına geçişle beraber, yerini karayoluna bırakmıştır. Bu dönüşümün nedeni 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye ekonomisi politikalarında IMF, Dünya Bankası ve ABD'nin belirleyici hale gelmesidir. 1949'da Dünya Bankası'nın Türkiye'ye önerdiği kalkınma modelinde (Barker Raporu) Türkiye'nin ancak tarımla kalkınabileceği, devlet eliyle kurulan sanayi işletmelerinin kapatılması gerektiği, demiryolu ağırlıklı ulaşım politikasından karayolu ağırlıklı ulaşım politikasına geçişin gerekliliği vurgulanmaktadır. Marshall Planı'yla verilen krediler tarımda makineleşmeyi sağlamış, tarımın makineleşmesi köyden kente göçü hızlandırmıştır (Köymen, 2017, s.130). Korumacılık ve sanayileşmeyle kalkınmayı öngören Milli İktisattan tamamen kopmayı ifade eden bu kalkınma modeli, Cumhuriyet'in modern kent imgesinin yıkılmasına neden olmuştur. Marshall Planı ile uluslararası işbölümünde Türkiye'nin rolü tarım ürünleri ihracatı, sanayi ürünleri ithalatıdır. (Demirelli, s.129,130) Bu işbölümü, "milli İktisat"tan Osmanlı'nın "liberal" dönemine dönüş niteliği taşımaktadır. DP iktidarı ise bu dönemde karayollarına ağırlık verirken demiryollarını geçmişle, tek partili dönemle ilişkilendirmiş; demiryolu istasyonları işlekliliğiyle beraber kültürel rolünü de kaybetmiştir. Yerli kömürle çalışan trenlerin yerini ithal petrolle çalışan otomobiller almış; demiryolu işletmeciliğindeki devlet girişimi yerini özel girişime, demiryolu istasyonunun ve toplu taşımanın kamusalılığı yerini özel araçlara, bireylerin özgürce seyahat ettiği özel mekânlara bırakmıştır. Cumhuriyet'in modern kent idealinin sona erdiği dönem olarak 50'li yıllarda istasyonlar yoğunluğunu kaybettiği gibi yansıttığı ideolojik resim de değişmiştir. Türkiye'de bireyciliğin gelişiminde önemli bir dönemeç olan bu dönemden sonra istasyon mekânı uluslararası sermayeye açılabilir.

Neoliberal Dönemde Kentsel Mekân: ATG Alışveriş Merkezi Örneği

1980'e gelindiğinde, kapitalizmi krizden kurtarmak üzere ABD ve İngiltere öncülüğünde geliştirilen ve gelişmekte olan ülkelere dayatılan neoliberalizm, sermayenin hiçbir engel olmaksızın küresel ölçekte kârlı bulunduğu alana yönelmesini gerekli görüyordu. (Palley, 2007, s.51) Sermaye yüksek faiz oranlarıyla desteklenirken, Keynesyen devlet müdahalesinin ve sosyal devlet olgusunun yok edilmesi anlamına gelen neoliberalizmin Türkiye'ye girişi 24 Ocak 1980 IMF istikrar programı ile gerçekleşmiştir. Serbest ticareti ve küreselleşmeyi öngören sistem ulus devletin önemini kaybetmesine neden olmuştur. (Köymen, 2014, s.126)

Neoliberalizm ile sermayenin uluslararasılaşması önündeki engeller kaldırılırken Türkiye'de de devlet eliyle bütünleştirilmiş iç pazarın uluslararası entegrasyonu sağlanmaya çalışılmıştır. Bu amaçla 1980 sonrasında karayolları, deniz ve demiryollarının birbirini tamamlayacak biçimde örgütlenmesi gündeme gelmiştir. Ancak 1980-2002 yıllarında inşa edilen demiryolu 300 km ile sınırlı kalmış, karayolu yatırımları ise artmaya devam etmiştir. 2002 sonrasında demiryolu yatırımları 1950-2002 yıllarına kıyasla artış göstermiş, yüksek hızlı trenler yaygınlaştırılmıştır. Bu dönemde yeni demiryollarının inşası, şehir içi trafiği düzenleme ve şehirlerarası ulaşımı kolaylaştırma amaçlarının yanında Türkiye üzerinden yapılan ve giderek artan Avrupa-Asya arası transit taşımacılığa yönelik olarak, yine uluslararası entegrasyon bağlamında gerçekleştirilmiştir. (Demirelli, s.151-154)

1980 sonrası dönemde mekânsal etkileri gittikçe daha belirgin hale gelen neoliberal aklın demiryolu istasyonlarını da piyasa mantığı çerçevesinde dönüştürdüğü görülmektedir. İlk olarak dünyada önemli kesişim noktalarında yer alan büyük hacimli demiryolu istasyonlarının alışveriş merkezlerine dönüştürülmesiyle gözlemlenen bu olgu Türkiye'de de önemli bir karşılık bulmuştur. "İçinden tren geçen alışveriş merkezi" olarak ifade edilen bu demiryolu istasyonlarının bir örneği (Ankara Tren Garı Alışveriş Merkezi adıyla) Ankara'da tarihi Ulus Gar'ın yanına inşa edilmiştir. TCDD'nin istasyonları "cazibe merkezi" haline getirme amacı doğrultusunda geliştirilen projelerle İstanbul'daki Haydarpaşa ve Söğütlüçeşme gibi istasyonların da alışveriş merkezi biçiminde düzenlenmesi gündemdedir.

Neoliberal aklın kentsel mekâna nüfuzunun en somut göstergesi halkın yoğun bir biçimde kullandığı alanların ekonomik değer yaratacak

biçimde yeniden kullanıma sokulmasıdır. Merkezi ve yerel düzeyde bu alanlardan sorumlu kurumlar sosyal devlet dönemindeki rollerinin aksine birer girişimci olarak toplumsal yapıyı biçimlendirirler. (Harvey, 2015, s.419-447) Türkiye’de bu politikanın etkisi kentlerin merkezinde yer alan kamu mülkiyetindeki arsa, park ve tarihi yapılarda kolaylıkla görülebilir. Yaygın uygulama göz önüne alınırsa, belirtilen bu alanlar “atıl” olarak tanımlandıktan sonra kamu-özel ortaklığı modeliyle gerçekleşen yatırımlarla nihayet tüketim amaçlı kullanılan mekânlara dönüştürülmektedir. Alışveriş merkezleri bu amaçla hizmete sunulan yapıların başında gelmektedir.

Söz konusu gelişmeler neoliberal küreselleşme olgusunun beraberinde getirdiği yeni yaşam kalıplarıyla bağlantılıdır. Ulus devlet düşüncesinin çözüldüğü, dünyanın küçük bir köye dönüştüğü gibi çıkarımlar her ne kadar günümüz için dahi iddialı sözler olsa da iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki ilerlemeler küresel ölçekte standart tüketim alışkanlıkları ve benzer mekânların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Televizyon hâkim ülkelerin kültürel kalıplarının az gelişmiş ülkelere taşınmasında önemli bir işlev üstlenerek toplumların yaşam biçimlerini homojenleştirmiştir. Televizyon ve günümüzdeki etkinliği itibariyle sosyal medya platformları aracılığıyla küresel ölçekli markalar hedef kitleleriyle doğrudan bir ilişki kurmaktadır. Böylelikle giyimden teknolojiye, beslenmeden eğlence alışkanlıklarına varıncaya kadar pek çok marka büyük bir binanın içinde toplanarak müşterilerine ulaşmaktadır. Bu değişim karşısında mekân kimliğini kaybeder, anonimleşir ve tekdüze ilişkilerin üretildiği birer yapı işlevini üstlenir. (Bauman, 2012, s.51)

Türkiye’de mekânın anonimleşmesi süreci neoliberal küreselleşme önündeki sınırların kaldırılmasıyla başlamaktadır. Erken Cumhuriyet döneminde kentsel mekânın organizasyonu ulus devlet kimliğinin inşa edilmesi ve hâkim ideolojinin aktarımı amacına dayansa da söz konusu dönemle birlikte bu tür mekânların anonimleştiği görülmektedir.

ATG Alışveriş Merkezi örneği yukarıda ifade edilen aşamalara paralel bir biçimde Türkiye’nin demiryolu ağının kalbi denilebilecek bir konumda hayata geçirilmiştir. Üç şirketin ortaklığında yap-işlet-devret modeline göre 19 yıl 7 ay işletme hakkı şartıyla ihale edilen projenin açılışı 29 Ekim 2016’da gerçekleşmiştir.(TCDD, 2016) Genellikle mağazaları, ofisi ve oteliyle havaalanı işletmelerinde görülen bu yaklaşım, Türkiye’de bir demiryolu istasyonunda ilk kez uygulamaya konulmuştur. Ayrıca bu

proje TCDD'nin kurumsal yapısındaki dönüşümü de gösterir niteliktedir. Çünkü TCDD bu projeye gelinceye değin yap-işlet-devret modeliyle bir proje ihale etmemiştir. (TCDD, 2019)

Söz konusu projenin hem piyasa dışı alanların ekonomiye açılmasına yönelik hedefi hem de hayata geçirildiği model göz önüne alındığında kamu hizmetlerinin üretiminde ve sunumunda neoliberal paradigmanın niteliklerini taşıdığı çıkarımı yapılabilir.

Türkiye'de hizmet vermeye başlayan çoğu alışveriş merkezinin isminin sonunda "yaşam merkezi", "yaşam alanı" ve "eğlence merkezi" gibi ifadeler yer almaktadır. ATG Alışveriş Merkezi'nin web sayfasında yer alan "Ankara'nın en özel lokasyonunda AVM'si, restoranları, ofisleri, otel ve peronları ile bir yaşam merkezi" ifadesi de bu eğilimi yansıtmaktadır.(ATG, 2016) Yaşam merkezi olma hedefi yolcular için yalnızca bir geçiş noktası olmaktan öte, zamana yayılan çoğu ihtiyacın karşılanabileceği vurgusuna dayanmaktadır. Ancak çoğu alışveriş merkezi örneğinde olduğu gibi yaşamın tüketimle sınırlandırılması ve onunla özdeşleştirilmesi söz konusudur. Bu yaklaşım XX. Yüzyıl'ın başında seri üretimle ortaya çıkan, kitlesel tüketimle beraber yaygınlaşan insanın kendisini tüketerek var ettiği ve dolayısıyla metaya duyulan arzusunun toplumsal olarak yeniden üretildiği bir iktisadi düzene referans vermektedir. Böylece bu tür niteliğe sahip bir demiryolu istasyonunun hem kaynağını içindeki toplumdan alan bir kimliğe hem de kamusal yaşama katkı sağlaması beklenemez.

Bulgular

Kentsel mekânın dönüşümüne demiryolu istasyonları özelinde odaklanan çalışmada, bu dönüşümün en belirgin biçiminin ATG Alışveriş merkezi projesinde gözlendiği saptanmıştır. Erken Cumhuriyet döneminin hâkim ideolojisini yansıtan kamusal bir mekân olan demiryolu istasyonu, ATG örneğinde görüldüğü gibi küresel kapitalizmin tüketim mekânı haline gelmiştir.

Erken Cumhuriyet döneminde demiryolu istasyonlarının kamusal mekân kimliği şu unsurlarla tanımlanabilir:

- Ulus devlet ideolojisini yansıtırma
- Modertinenin mekânı haline gelme
- Zaman kavramını dönüştürme
- Sekülerliğin yayılmasını sağlama

- Taşra ve merkez bütünleşmesini sağlama
- İstasyon çevresinde ulusal tüketim kalıplarına uygun mekânların yaygınlaşması

Neoliberal dönemde demiryolu istasyonlarının değişen nitelikleri şunlardır:

- Ulusal kimliğin kaybolması/anonimleşme
- Kamusal mekân olma özelliğini kaybetme
- Uluslararası sermayeyle bütünleşme
- Tüketim mekânı olarak örgütlenme
- TCDD’nin hizmet sunum yöntemindeki dönüşüm: kamu-özel ortaklığı modeli
- Demiryolu istasyonu algısında dönüşüm: kentin “cazibe merkezi” söylemi

Bu niteliklerle Türkiye’de günümüzün demiryolu istasyonları, neoliberal dünyanın herhangi bir bölgesindeki bir istasyondan ayırt edilemez duruma gelmektedir.

Sonuç

Türkiye’de demiryolu istasyonlarının dönüşümü, ancak sosyal, ekonomik, kültürel ve mimari birçok unsurun analiz edilmesiyle anlaşılabilir. Osmanlı’nın demiryolu politikası, yabancı imtiyazları ve daha çok Avrupa ülkelerinin yönlendirmesiyle, dış ticarete dönük olarak inşa edilmiştir. Osmanlı yöneticilerinin savunma ve modernleşme aracı olarak gördükleri demiryolları sonuçta Batı uygarlığı ile beraber kapitalizmi de Osmanlı’ya taşımıştır. Birinci Dünya Savaşı yıllarında İttihat ve Terakki hükümeti tarafından uygulanmaya başlanan milli iktisat politikası, hem geleneksel politikalardan hem de Tanzimat liberalizminden sert bir kopuşu ifade eder. Osmanlı’da dış pazarla bütünleşmek üzere kurgulanan demiryolu hattı iç pazarı bütünleştirme amacıyla olan milli iktisat anlayışı ile ülke geneline yayılarak “demirağlar” biçimini almıştır. Ulus devletin inşa sürecinde sadece ulaşım aracı olarak görülmeyen demiryolları, istasyon binası ve çevresinde gelişen yapılarla ulusal kimliğin ve modernizmin taşıyıcısı kamusal mekânlar haline getirilmiştir. Neoliberal dönemde uluslararası kapitalizmle bütünleşme işlevini yeniden kazanan demiryolları, bu kez mekânsal olarak da uluslararasılaşmıştır. Ulus devletin modern kamusal alanları olarak tasarlanan istasyon yapıları, kamusalıktan uzaklaşarak

tüketim mekânlarına dönüştürülmeye devam etmektedir. ATG Alışveriş Merkezi projesinde ve tasarlanan diğer avm-istasyon örneklerinde görüldüğü gibi istasyon mekânları piyasalaşmaktadır.

Kaynakça

- Aksoy, S. (2015). *Kalkınma sürecinde Türkiye’de ulaşım: 1980’den günümüze “demiryolu deneyimi”*. Yüksek Lisans Tezi. YÖK Tez Kataloğu, 396874.
- Arrendt, H. (2016). *İnsanlık durumu*. (B.S. Şener Çev.) İstanbul: İletişim Yayıncılık.
- Aritan, Ö. (2008). Modernleşme ve Cumhuriyetin kamusal mekân modelleri. *Mimarlık Dergisi*, 342
- Avcı, M. (2014). Atatürk dönemi demiryolu politikası. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 54, 39-58.
- Aydın, S. (2017). “Umran yolu”: Demiryollarının gelişimi ve Türkiye demiryolları. (Bora, T. Der.) *Tren Bir Hayattır*, içinde (s.11-118), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Baumann, Z. (2012). *Küreselleşme toplumsal sonuçları* (A. Yılmaz Çev.), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Boratav, K. (2015). *Türkiye iktisat tarihi (1908-2009)*. İstanbul: İmge Kitabevi.
- Demirelli, L. (2014). *2002 yılı sonrasındaki demiryolu yatırımları temelinde Türkiye’deki ulaştırma politikasının dönüşümü*. Yüksek Lisans Tezi. YÖK Tez Kataloğu, 358800.
- Harvey, D.(2011). *Sermayenin mekânları*. (B. Kıcırcı ve D. Koç, K. Tanrıyar ve S. Yüksel Çev.), İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Kayın, E. (2009). Merkez-taşra ikilemindeki Anadolu kentlerinde kimlik arayışı ve Cumhuriyet Dönemi mimarlık mirası. *Mimarlık Dergisi*, 346.
- Köymen, O. (2014). *Sermaye birikirken: Osmanlı, Türkiye, Dünya*. İstanbul: Yordam Kitap.
- Köymen, O. (2017). *Kapitalizm ve köylülük:Ağalar, Üretenler, Patronlar*. İstanbul: Yordam Kitap.
- Özdemir, N. (2014) . Türkiye’de demiryollarının millileştirilmesi ve şimendifer mektebi. XVII. *Türk Tarih Kongresi*, 15-17 Eylül 2014, Ankara (V. Cilt-I. Kısım).
- Sennet, R. (2016). *Kamusal insanın Çöküşü*. (S. Durak ve A. Yılmaz Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Palley, T. I. (2014). Keynesçilikten neoliberalizme: İktisat bilminde paradigma kayması. (A. Saad ve F. D. JohnstonDer.) *Neoliberalizm, Muhalif Bir Seçki*. (42-58) (Ş. Başlı ve T. Öncel Çev.), İstanbul: Yordam Kitap.
- TCDD (2016). *Ankara YHT gar hizmete girdi*, 20 Eylül 2019 tarihinde, <http://www.tcdd.gov.tr/haberler/ANKARA%20YHT%20GAR%20H%C4%B0ZMETE%20G%C4%B0RD%C4%B0/1611> adresinden erişildi.

- Tekeli, İ. (1998). Türkiye'de Cumhuriyet döneminde kentsel gelişme ve kent planlaması. (Y. Sey Editör) *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, Bilanço 98, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1-24.
- Toprak, Z. (1995). *Milli iktisat-millî burjuvazi (Türkiye-de Ekonomi ve Toplum 1908-1950)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Toprak, Z. (2007). Cumhuriyet, demiryolu ve laiklik: Bir "modernite" metaforu, *Toplumsal Tarih Dergisi*, 168, 26-31.



Türkiye'de Sürdürülebilir Kentsel Tasarım Modeli Ve Değerlendirme Sistemi Geliştirmek

Ali Kemal Arkun

T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı
aliekemalarkun@yahoo.com

Öz

Tarihin büyük bir bölümünde insanoğlu tarım ve avcılığa dayalı kırsal bir yaşam tarzına sahiptir. 1800'lü yıllarda dünya nüfusunun sadece % 3 kentlerde yaşarken 1900 yılında dünya nüfusunun % 14'ü 1950 yılında ise % 30'u kentlerde yaşamaktaydı. 2008 yılında ilk defa dünya nüfusunun % 50'si kentlerde yaşıyordu. 2050 yılında dünya nüfusunun % 70'nin kent alanlarında yaşayacağı öngörülmektedir. Dünya genelinde gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin kentleri hızlı kentsel değişim ve yayılma problemleri ile karşı karşıyadır. Hızlı kentsel büyüme bir çok çevre sorununun ve sosyal değişikliklerin önemli bir faktörüdür. İnsanoğlunun en temel gereksinimlerinden olan barınma hızla nüfusu artan kentlerin ya da kentleşen yerleşim alanların önemli bir problemi olarak düşünölmektedir.

Türkiye'de itici, çekici ve aracı nedenlerden dolayı kentsel nüfus hızla artmamdır. Hızlı ve çarpık kentleşme altyapı yetersizliği, çevresel kirlilik, trafik sıkışıklığı, aşırı kalabalık, fazla enerji tüketimi gibi çok çeşitli sorunlara neden olabilmektedir. Bu sorunların çözüm alternatifi olarak kabul edilen sürdürülebilir kentsel tasarım sürdürülebilir toplum gereksinimi için çok çeşitli sorunları planlama, tasarım, yapım ve işletim yolları ile ilgilidir. Sürdürülebilir kentsel tasarım kentsel gelişime yön verip, kılavuzluk edebilir. Sürdürülebilir kentsel tasarım ulusal, bölgesel ve yerel yönetimler, vatandaşlar, sivil toplum ve toplum-temelli örgütler, araştırma, akademik ve profesyonel kurumlar ve özel sektör gibi tüm aktörleri içeren ve tüm aktörlerin ortaklaşa çalışabileceği katılımcı bir yaklaşımdır. Ayrıca fonksiyon, çevre ve kalite konularını yapıyı çevrenin tasarımı, planlanması ve yönetimini bütünleştiren bir süreçtir.

Problem odaklı bu nitel araştırma kapsamında sürdürülebilir kentsel tasarım alanında öncü birçok uygulamaya ve bilimsel çalışmaya sahip Amerika Birleşik Devletleri ile İngiltere'de vaka çalışmaları ile birlikte araştırma alanı ile ilgili dünya çapında en önemli kurumların incelemesi sonucunda elde edilen bulguların değerlendirilmesi yapılmıştır. Araştırmanın ana motivasyonu sürdürülebilirlik yaklaşımı ile geliştirilen kentsel alanın çevreye verdiği zararı en aza indirebilerek kaynakların korunmasını sağlama iddiasındaki tasarımları objektif değerlendirebilecek sistem geliştirmektir. Mahalle gelişmeleri için sürdürülebilir kentsel tasarım modeli ve değerlendirme sistemi geliştirilip tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sürdürülebilir, kentsel büyüme, kentsel tasarım, mahalle, değerlendirme



Sustainable Urban Design In Turkey And Model Developing An Assessment System

Ali Kemal Arkun

Turkish Republic Ministry of Family, Labor and Social Services

Abstract

For a long period of history, humans have a rural lifestyle based on agriculture and hunting. In the 1800s, only 3% of the world's population were living in cities, while in 1900, 14% of the world's population were living in cities in 1950 and 30%. For the first time in the history of mankind, 50% of the world's population were living in cities in 2008. In 2050, 70% of the world's population is expected to live in urban areas. The cities of developed and developing countries face the rapid urban change and expansion problems. Rapid urban growth cause environmental problems. The cities with rapid urban growth are experiencing problems such as energy, education, health, transportation, cleanliness and security. Housing, which is one of the most basic requirements of human beings, is considered as an important problem of rapidly increasing cities or urbanized settlements.

In Turkey urban population is rising faster due to pushing, mediator and pulling driving forces. Rapid and uneven urbanization can cause various problems such as lack of infrastructure, environmental pollution, traffic congestion, overcrowding and excessive energy consumption. Sustainable urban design, which is considered as a solution alternative to these problems, is related to planning, designing, constructing and operating a wide range of problems for sustainable society. Sustainable urban design can direct and guide urban development. Sustainable urban design is a participatory approach involving all actors such as national, regional and local governments, citizens, civil society and community-based organizations, research, academic and professional institutions and the private sector. It is a process that integrates function, environment and quality issues in the design, planning and management of the built environment.

With the scope of this problem-oriented qualitative research, case studies in the United States and the United Kingdom, which have many pioneering practices and scientific studies in the field of sustainable urban design, and the findings of the most important institutions related to the research field have been evaluated. The main motivation of the research is to develop a system with a sustainability approach that can objectively evaluate the designs that claim to protect the resources by minimizing the environmental impact of urban area. Sustainable urban design model and evaluation system for neighborhood developments have been developed and discussed.

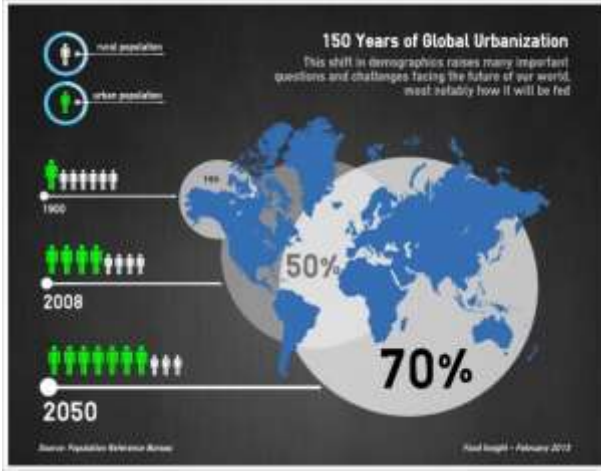
Keywords: *Sustainable, urban growth, urban design, neighborhood, assessment*

Giriş

Tarım ve hayvancılığın yaygınlaşması ile başlayan insanların bir arada yaşama gereksinimi toplumsal, teknolojik, ekonomik özelliklerinin geçirdiği çeşitli gelişmeler sonucu yoğunlaşması ile kentler ortaya çıkmaya başlamıştır. Geçmişin birçok köyü bugünün kentleridir. Kentler oluşmaya başladıklarından beri genellikle sürekli değişmekte ve dönüşmektedir. Kentler iş, eğlence, eğitim, sağlık gibi çok sayıda fırsat sunduklarından insanları etkilemiştir. Dünya genelinde özellikle gelişmekte olan ülkelerin kentleri hızlı kentsel değişim ve yayılma problemleri ile karşı karşıyadır. Hızlı ve çarpık kentsel büyüme birçok çevre sorununun ve sosyal değişikliklerin önemli bir faktörüdür.

Amerikan Nüfus Kaynakları Bürosu'na (PRB) göre insanlık tarihin büyük bir bölümünde insanoğlu tarım ve avcılığa dayalı kırsal bir yaşam tarzına sahiptir. 1800'lü yıllarda dünya nüfusunun sadece % 3 kentlerde yaşarken 1900 yılında dünya nüfusunun % 14'ü 1950 yılında ise % 30'u kentlerde yaşamaktaydı. 2008 yılında ilk defa dünya nüfusunun % 50'si kentlerde yaşamaya başlamıştır. 2050 yılında dünya nüfusunun % 70'nin kentsel alanlarda yaşayacağı öngörülmektedir (Şekil 1). Birleşmiş Milletler 20 yıl sonra 1,7 milyar insan için yeni evler planlamasının, tasarlanmasının ve inşa edilmesinin gerektiğini öngörmektedir. Bu gereklilik mimarlık, şehir planlama, kentsel tasarım, peyzaj mimarlığı ve inşaat mühendisliği gibi alanların ortak ve önde gelen konusu olarak gündeme gelmektedir.

PRB'nin bu öngörüsünden anlaşılacağı üzere dünya nüfusunun hızla artışına paralel olarak kentsel nüfusta hızla artmaktadır. İnsanoğlunun en temel gereksinimlerinden olan barınma hızla nüfusu artan kentlerin ya da kentleşen yerleşim alanların önemli bir problemi olarak düşünülmektedir. Bu problem kent toprakları sorununa da neden olabilmektedir. Türkiye'de itici, çekici ve aracı nedenlerden dolayı kentsel nüfus hızla artmadır. Hızlı ve çarpık kentleşme altyapı yetersizliği, çevresel kirlilik, trafik sıkışıklığı, aşırı kalabalık, fazla enerji tüketimi gibi çok çeşitli sorunlara neden olabilmektedir. Bu sorunların çözüm alternatifi olarak kabul edilen sürdürülebilir kentsel tasarım sürdürülebilir toplum gereksinimi için çok çeşitli sorunları planlama, tasarım, yapım ve işletim yolları ile ilgilidir.



Şekil 1. Küresel kentleşmenin 150 yılı (Kaynak: <https://www.prb.org>)

Sürdürülebilir kentsel tasarım kentsel gelişime kılavuzluk edebilir. Sürdürülebilirlik yaklaşımı ile geliştirilen bir kent çevreye verdiği zararı en aza indirebilerek kaynakların korunmasını sağlayabilir. Ayrıca sürdürülebilir kentsel tasarım iş gücünü azaltarak uygulama ve bakım maliyetlerini düşürebilir.

Sürdürülebilir kentsel tasarım ulusal, bölgesel ve yerel yönetimler, vatandaşlar, sivil toplum ve toplum-temelli örgütler, araştırma, akademik ve profesyonel kurumlar ve özel sektör gibi tüm aktörleri içeren ve tüm aktörlerin ortaklaşa çalışabileceği fonksiyon, çevre ve kalite konularını yapısal çevrenin tasarımı, planlanması ve yönetimini bütünlükten bir süreçtir.

Araştırma kapsamında sürdürülebilir kentsel tasarım alanında öncü birçok uygulamaya ve bilimsel çalışmaya sahip Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile İngiltere'de vaka çalışmaları ile birlikte araştırma alanı ile ilgili dünya çapında en önemli kurumlardan Amerika'daki Amerika Yeşil Binalar Konseyi (USGBC: U.S. Green Building Council) ve Amerikan üniversitelerindeki bazı bölümler ile İngiltere'de İngiliz Hükümeti tarafından kurulmuş Bina Araştırma Kuruluşu (The Building Research Establishment (BRE)) ve İngiliz üniversitelerindeki bölümlere incelemeler gerçekleştirilmiştir. Elde edilen bulguların değerlendirilmesi sonucunda Türkiye için özellikle mahalle ölçeğinde, toplu konut gelişmeleri için sürdürülebilir kentsel tasarım modeli ve değerlendirme sistemi geliştirilmeye çalışılmıştır.

Bu çalışmanın temel amacı sürdürülebilirlik kavramının çevre boyutu ile ilgili parametreleri ve faktörleri kentsel tasarım kapsamında irdelemek ve Türkiye özelinde sürdürülebilir kentsel tasarım modeli ve değerlendirme sistemi geliştirmektir. Türkiye'de sürdürülebilir, erişebilir, verimli, güzel ve eşit kentsel alanların yaratılması için kentsel tasarımın yaygınlaşmasını desteklemek çalışmanın ikincil amacıdır.

Dünya'da yapılar ile ilgili birçok sürdürülebilirlik değerlendirme sistemleri vardır. Bunlardan en sık kullanılanları 1990'da İngiltere'de ortaya çıkan BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), 1998'de Amerika Birleşik Devletleri'nde ortaya çıkan LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), 1998'de gelişmiş ülkelerin biraraya gelmesiyle kurulan kurulan IISBE (International Initiative for Sustainable Built Environment), 2003'de Avustralya'da ortaya çıkan Greenstar, 2004'de Japonya'da ortaya çıkan CASBEE (Comprehensive Assessment for Building Environmental Efficiency) ve 2009'da Almanya'da ortaya çıkan DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen)'dir.

Gelişmiş ülkelerde sürdürülebilir kentsel tasarım alanında üniversitelerde dersler, yüksek lisans programları, bilimsel araştırmalar ve birçok uygulama bulunmaktadır. Sürdürülebilir kentsel tasarım konusunda ülkemizde az sayıda bilimsel çalışma ve uygulama bulunmaktadır. Türkiye'de yerleşmelere ilişkin planlama çalışmaları daha çok üst ölçeklerde yapılmakta, kentsel tasarım ve özgün yerleşme karakterleri göz ardı edilmektedir.

Türkiye'de de kullanılan yabancı değerlendirme sistemlerin yerine yerli bir sisteme ihtiyaç olması ile sürdürülebilir kentsel tasarım alanındaki çalışmaların yetersizliği çalışmanın temel gerekçeleridir.

Çalışma yapılan literatür taraması ve belirlenen hipotezler sonucunda aşağıdaki alternatif soruları da cevaplamayı amaçlamıştır.

- Gelecekte sürdürülebilir kent ve konut alanları mahalleler nasıl olacaktır?
- Kentsel tasarımın sürdürülebilir kent yaratmadaki rolleri nedir?
- Sürdürülebilir kentsel tasarım kavramları nedir?
- Sürdürülebilir kentsel tasarım etiketli projeler nasıl test edilebilir veya değerlendirilebilir?

Kavramsal Çerçeve

Araştırmanın bu bölümünde araştırması konusu ile ilgili olan ana kavramlar irdelenmeye çalışılmıştır.

BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi, 2030 yılında dünya nüfusunun $\frac{3}{4}$ 'ünün kentsel alanlarda yayılacağını ortaya koymaktadır. Kentsel nüfusun artması ile kentsel problemler artacak ve bununla birlikte sürdürülebilir çözümlere ihtiyaç duyulacaktır.

Sürdürülebilirlik devam edebilme özelliğine veya özelliklerine sahip olma olarak tanımlanabilir. Ekolojide sürdürülebilirlik doğal sistemlerin çeşitliliğinin ve üretkenliğinin devamlılığının sağlanması olarak tanımlanmıştır. İnsanoğlunun varlığını devam ettirmesi doğrudan veya dolaylı doğal sistemlere bağlıdır. Bu bağlamda sürdürülebilirlik sistemlerin ve süreçlerin dayanımıdır.

ABD'de 1970'lerde hayat standartlarını insan ihtiyaçlarına göre iyileştirmek ve sosyal ve ekonomik ihtiyaçların insan ihtiyaçlarıyla bir harmoni yaratacak şekilde gerçekleştirilmesi için kurulan National Energy Policy Act'ın tanımına göre sürdürülebilirlik günümüz ihtiyaçlarının karşılanarak aynı zamanda bu ihtiyaçların gelecek kuşaklarda da teminini sağlayacak gerekli politika ve stratejilerin tümüdür.

Sürdürülebilirlik Kavramı, 1972 yılında Stockholm'de yapılan Dünya Çevre Konferansı'nın Raporu'nda yer verilen "eko-gelişme" kavramı çerçevesindeki tartışmalara bağlı olarak gelişmiş olmakla birlikte, insan yaşam ortamı sorgulamasının çok daha gerilere gittiği bilinmektedir. Uzman ekologlar, "çevre merkezci" (eco-centric) yaklaşımlarının, ilk insan topluluklarının doğa ile ilişkileriyle başladığını iddia etmektedirler. Onlara göre, 20. yüzyılda "çevre-merkezci" yaklaşımın gündeme gelmesinin nedeni, günümüzün "sürdürülemez" kalıplarıdır. İnsanlık tarihinde son bin yılda gelişen düşünce ve edimlerde, insanın kendisini merkez yapan ve doğayı indirgeyen tavrının varlığı bugün antropologlarca benimsenmektedir.

Birleşmiş Milletler Brundtland Komisyonu'nun 1987 yılı tanımına göre sürdürülebilirlik insanlık, gelecek kuşakların gereksinimlerine cevap verme yeteneğini tehlikeye atmadan, günlük ihtiyaçlarını temin ederek, kalkınmayı sürdürülebilir kılma yeteneğidir.

Sürdürülebilirlik kavramının merkezi referans noktası olan "Sürdürülebilir Kalkınma" kavramından 1981 yılında Beyaz Saray

Konseyinin Çevresel Kalite Raporu'nda şöyle bahsedilmektedir “gelecek için anahtar kavram sürdürülebilir kalkınmadır. Eğer ekonomik kalkınmalar uzun süre başarılı olmak istiyorlarsa, bu kalkınma gelişmekte olan ülkelerin doğal kaynaklarını doğayı koruyarak olmalıdır” (Anonymous, 2016).

Rio de Janeiro'da 1992 yılında yapılan Çevre ve Kalkınma Konferansından sonra sürdürülebilirlik kavramı küresel ölçekte kabul gören bir kavram haline gelmiştir. Sürdürülebilirliğin çevre, toplum ve ekonomi olmak üzere üç temel boyutu bulunmaktadır. Doğal çevrenin korunması kadar ekonomik ve sosyal kalkınmanın da birbirinden ayrılmaz parçalar olduğunu kabul etmek uygun olabilir.

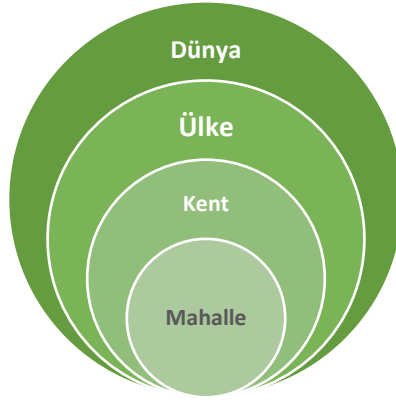
Sanayi devriminden sonra, çok önemsenmeyen yerel çevre kirliliklerinin yerini bölgesel ve küresel kirlenmeye ve bozulmaya bırakmasıyla kaynakların azalmasının farkına varılması sonucunda sürdürülebilir kalkınma çok sayıda uluslararası ve ulusal programın, kurumun ve örgütün hedefleri arasında yer almaya başlamıştır. Kavrama ilgi her geçen gün artmaktadır. Her şeye rağmen bir iktisadi büyüme yaklaşımı yerine, dengeli bir başka deyişle sürdürülebilir bir kalkınma modelinin benimsenmesi gerekmektedir (Jacobs ,1991, Healey ve Shaw, 1993).

David Harvey, Spaces of Hope (2000) adlı kitabında kamusal mekanlardaki sürdürülebilirlik konusuna değinerek kamusal mekanların iyileştirilmesi için özelleştirme ve sorunları üzerinde durmaktadır.

Günümüzde kentler, çeşitli nedenlerle çevre kalitesinde ve sosyal yaşam koşullarında olumsuzluklarla karşı karşıyadır. Geçtiğimiz yüzyılın, özellikle son çeyreğinde yaşanan hızlı kentleşme sonucunda oluşan kentsel dokuların, yeniden bu kez, sosyal ve ekonomik koşullar da dikkate alınarak, yeni bir yaklaşımla yenilenmesi günde oturmuştur (Couch 1990). Hızlı ve plansız büyümenin neden olduğu dar gelirli kentli kesimin konut sorunu, Türkiye ve gelişmekte olan ülkelerin uzun yıllardan beri en önemli sorunlarından biridir.

Kentsel yaşam kalitesini etkileyen yalnızca binalar değil; aynı zamanda binalarında tanımladığı veya sınırlandırdığı kentsel bölgeler, açık alanlardır. Fiziksel bağlamdaki endişeler, yerel kültüre ve iklime duyarlı projeler üretilmesine neden olmaktadır. İngiliz Mimar Norman Foster'a göre (2003) en uygun tasarım çözümü sosyal, teknolojik, estetik, ekonomik ve çevresel duyarlılıkları bütünleştirebilendir. Bu görüşte sürdürülebilirliğin üç boyutuna atıf yapılmıştır.

Sürdürülebilir kentsel gelişmede sürdürülebilir kalkınmanın bir bileşenidir. Wheeler (1998) göre sürdürülebilir kentleşme yaklaşımı şu temel konuları içermelidir: büyümenin denetlenmesi ve arazi kullanım planlaması, kentsel tasarım, konut, ulaşım, çevre koruma ve restorasyon, enerji ve malzeme kullanımı, yeşil mimarlık ve yapılaşma eşitlik ve çevresel adalet, ekonomik gelişme ve nüfus. Kentsel gelişme sürdürülebilir kentsel tasarım kılavuzluğunda mahalle ölçeğinden başlayarak dünya ölçeğine kadar tümevarım ve ya tündengelim yaklaşımı gerçekleştirilebilir (Şekil 2). Bu bağlamda ilk aşamada gündeme gelen sürdürülebilir kentsel tasarım, kent ve çevresinin yeni gelişmelerde doğanın ve kentsel kimliğin nasıl korunabileceğini ve kalitenin nasıl artırılabilirliğini göstermek açısından yönlendiricidir.



Şekil 2. Sürdürülebilir kentsel gelişme için tümevarım ve tündengelim yaklaşımı

Kasioumi göre (2010) 1980'lerin sonunda ortaya çıkan sürdürülebilir kalkınma kavramının kentsel tasarımın çevresel sürdürülebilirlik söylemlerinde yer almasını önermiştir.

Oktay'ın(2004) belirttiği üzere, çağdaş kentsel tasarımın bir yönü kentin yerel çevresel, ekonomik ve sosyal nitelikleri sürdürülebilirlik yeteneğine katkıda bulunan çevreye zarar vermeyen gelişme yaklaşımı olan sürdürülebilir kalkınmadır.

Kentlerde güncel sürdürülebilir kalkınma konularıyla, sürdürülebilir kentsel tasarım son on yıl içinde daha yaygın hale geldi. Sürdürülebilir kentsel tasarım konusunda araştırma kurumları, lisansüstü programları, akademik kurslar, sempozyumlar, dünya çapında akademik yayınlar ortaya çıkmıştır.

Dünya'nın en iyi üniversitelerinden birisi olarak kabul edilen Massachusetts Teknoloji Enstitüsü'ndeki Sürdürülebilir Tasarım Laboratuvarı'na (2014) göre daha sürdürülebilir kentsel büyüme için iklimler ile kültürler aralığında çalışan yeni kavramlara ve çözümlere ihtiyaç vardır.

Thomas'a (2002) göre kentleri sağlıklı, canlı ve sürdürülebilir hale getirmenin için sürdürülebilir kentsel tasarım yaklaşımları kullanılmalıdır.

Sürdürülebilir kentsel tasarımın günlük sürdürülebilirlik seçenekleri kolaylaştırdığı ve böylece kent sakinleri arasında refahı ve sağlığı desteklediğini düşünülmektedir. Sürdürülebilir uygulamalar ile geliştirilen kent kaynakları koruyacak ve kimyasal uygulamalar azaltacak ve sonuç olarak çevre kalitesi artıracaktır.

Sürdürülebilir bir kentsel tasarım yaklaşımı ile aynı zamanda uygulama ve bakım giderlerini düşürülerek toplam maliyet azaltılabilecektir. Bu çalışmada, kentsel tasarım kentsel yaşam kalitesinin iyileştirilmenin olası bir yolu olarak görülmektedir.

Jabareen (2006) "Sürdürülebilir Kentsel Formlar : Tipolojileri, Modeller ve Kavramlar" başlıklı bilimsel çalışmasında sürdürülebilir kentsel formlar ve tasarım kavramlarını tanımlamıştır. Sürdürülebilir kentsel formlar ile ilgili yedi tane tasarım kavramı belirlemiştir. Bu kavramlar şunlardır: kompaktlık, sürdürülebilir ulaşım, yoğunluk, karma arazi kullanımları, çeşitlilik, pasif güneş tasarımı ve yeşillendirme: Ayrıca, bu çalışmada dört tip kentsel form (neo geleneksel kalkınma, kentsel çevreleme, kompakt şehir ve eko-kent) önererek kent formlarının sürdürülebilirliğe katkısını değerlendirmiştir.

Schiller ve Evans (2006) "Kentsel sürdürülebilirlik Değerlendirilmesi: Yeni bir gelişme mikro ve tasarım nitelikleri" başlıklı araştırmalarında kentsel mekanları nitelenmek ve değerlendirmek için bir yöntem geliştirmişlerdir. Değerlendirmeleri mikroklimatik nitelikler ile ilgili kentsel tasarım kalite göstergelerinden geçirgenlik, canlılık, çeşitlilik, okunabilirlik ve sağlamlık sosyal, ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliğe katkıda bulunmaktadır. İç mekan faaliyetleri ve çevresel koşullarında sürdürülebilirlik sürecine katkıda bulunduğunu iddia etmektedirler.

"Sürdürülebilir Kentsel Sokak Tasarımı ve Değerlendirmesi" başlıklı araştırmalarında, Bevan vd. (2007), kentsel sokaklarda sürdürülebilir tasarım rehberlerinin geliştirilmesi için fırsatları belirlemiştir. Kentsel

sokaklara uygun sürdürülebilir çözümler tarif edilmekte ve çok sayıda görsel örnekler sonuç olarak verilmektedir.

Literatür taramasından da anlaşılacağı üzere kentleri daha iyi yaşanabilir ve çalışılabilir hale getirmek için benzer ve farklı girişimler ve teoriler vardır. Bu teoriler sanayi devrimi sonrasında yoğunlaşmış birbirlerinden etkilenmişlerdir. Kentsel çevre ve insan sağlığı diğer bir deyişle kentsel kalite derinden birbirleriyle ilişkilidir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde son dönemdeki kentsel gelişimler, genellikle hem çevre ve hem de insan sağlığı için uygun değildir. Birçok araştırma sürdürülebilir Kentsel Tasarımı dünyadaki özellikle yeni şehirlerin karşılaştığı pek çok soruna bir tepki olarak görmektedir. Konut sektöründe çevre dostu olarak etiketleyerek projelerini satmak isteyen yatırımcılar sürekli artmaktadır. Ama çevre dostu olarak etiketlenen projeler gerçekten çevre dostu ya da sürdürülebilir mi dir? Sürdürülebilirlik sertifikasyon ve değerlendirme yöntemleri genellikle tek bir binayı ele almaktadır. Kentsel yerleşimlerin çevresel etkilerini azaltmak için yeni yaklaşımlar gereklidir. Buna ek olarak kentsel tasarım projelerinin sürdürülebilirliğini test etmek için derecelendirme sistemi ya da değerlendirme araçlarına ihtiyaç vardır. Bu çalışmanın araştırma soruları özellikle Türkiye bağlamında bu ihtiyaca göre belirlenmiştir.

Sürdürülebilir kentsel tasarım, CO2 salınımlarını sınırlandıran; yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanan, arazi etkili ve verimli kullanan, herkesin eşit erişimine açık olan, sağlıklı ve nitelikli bir kentsel çevrenin oluşumuna katkı sağlayan, pahalı olmayan, yüksek verimlilikle çalışan ve ekonomiyi destekleyen bir yaklaşımdır. Bununla birlikte kentin taşıma kapasitesinin aşılması, kent içindeki fonksiyonların ve faaliyetlerin verimliliğini ve niteliğini korumak açısından önemlidir.

Konut sektörü, Türkiye ekonomisinin büyük lokomotif sektörlerinden birisidir. Sürekli artan nüfus için yeterli, erişilebilir ve karşılanabilir sürdürülebilir kentsel mahalleler yapmak Türkiye için hep sürekli çözüm bekleyen bir konu olmuştur. Kentsel tasarım kavramı Türkiye'de planlama çalışmasını çerçeveleyen teknik ve hukuki mevzuata tam dahil edilememiştir. Türkiye'de Kentsel Tasarımın içeriğini, yapısını ve formülasyon sürecini sistematik olarak açıklayan resmi literatür çok az ya da başlangıç seviyesindedir.

Konut gelişmeleri ile kentsel tasarım arasında kritik bir ilişki vardır. Sürdürülebilirlik sorunları birçok gelişmiş ülkede planlama uygulamaların ve yönetmeliklerine entegre edilirken, Türkiye'de bu

konuda bazı eksikler vardır. Başka bir deyişle, Türk kentleri sürdürülebilirlik gereksinimlerini tam karşılayamamaktadır. Türkiye'nin kentsel dönüşüm ve yeni-eski konut alanları geliştirme sorunları ile tüm dünyada başarılı olarak kabul edilen Amerika'daki ve İngiltere'deki sürdürülebilir kentsel tasarım örnekleri çalışmanın kavramsal çerçevesi oluşturarak çalışma sorularını cevaplamak için bir araç olarak yerinde incelenmiştir. Bu çalışma esas olarak kentsel gelişme sürdürülebilir kentsel tasarım yönlerine odaklanmakta ve Amerikan ve Avrupa yaklaşımlarının stratejilerini Türkiye'ye adapte olanaklarını irdelenmiştir.

Yöntem

Araştırmada belirlenen hipotezler doğrultusunda niteliksel ve niceliksel verilere dayalı olarak belgesel ve deneysel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Belgesel yöntem çerçevesinde konu hakkında kütüphane, arşiv ve bilimsel veri tabanlarında bulunan yazılı ve görsel veriler toplanarak derlenmiştir. Deneysel araştırmada ise gözlem, yazışma, mülakat araçları yardımıyla objektif olarak yerinde toplanan veriler analiz edilip, araştırmanın öngördüğü hipotezler çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Bulgular

Bulgular bölümünde, araştırmanın kentsel sorunların saptanması, sürdürülebilirlik kavramının geçmişi ve ilgili kuramlar, sürdürülebilir kentsel tasarım ile ilgili uluslararası kuruluşların ve örgütlerin, Avrupa'daki, ABD'deki ve İngiltere'deki kuruluşların yaklaşımları ve uygulamaları kısımları yer almaktadır.

Kentsel Sorunların Saptanması

İnsanlar yaşadıkları çevreyi etkilemekte ve çevreden etkilenmektedirler. Toplumların sürdürülebilirliği, yaşadıkları çevrelerin, kentlerin sürdürülebilirliğine de bağlıdır.

Ürünlere ve hizmetlere kolay erişimin olması, yüksek kazanç sağlayan iş olanaklarının bulunması, sağlık hizmetlerinin daha gelişmiş oluşu, eğitim imkânlarının zenginliği, su ve enerji gibi daha kapsamlı altyapının olması, ulaşım olanakları kentsel yaşamın, avantajları olarak

görülebilir. Ancak bu avantajların yanında kentsel sorunlar ile kentte yaşamın birçok olumsuz etkisi de vardır.

Türkiye'deki kentler ekonominin motorları olsalar da, gelişmekte olan birçok ülkede olduğu gibi Türkiye'de yer alan kentsel sorunlar şunlardır:

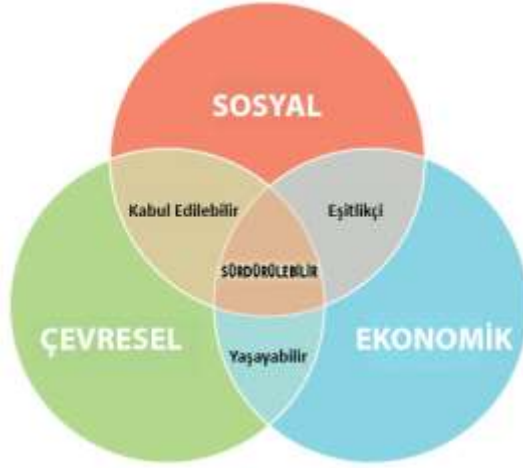
- Küresel Isınma potansiyeli
- Toprağın / suyun asitlenme potansiyeli Hava / Gürültü kirliliği
- Aşırı enerji tüketiminden kaynaklanan israf
- Arazi tüketimi (metropolitan alanların yaklaşık %30'u ulaşım hizmetlerine ayrılmaktadır)
- Doğal kaynakların azalması
- Plansız ve kontrolsüz kentsel yayılma / Çarpık yapılaşma
- Kentsel çöküntü
- Güvenlik / Kazalar
- Trafik sıkışıklığı ve zaman kaybı / Otopark problem
- Toplu taşımanın yetersizliği
- Kamu hizmetlerinde aksaklıklar
- Arsa spekülasyonu
- Sosyal sorunlar (Aşırı göç ve işsizlik ve gizli işsizlik)

Aşırı kentleşmiş kentlerde de örneğin iş olanaklarının kısıtlılığı ve kaynak yetersizliği gibi sorunlarla karşılaşa bilinmektedir.

Sürdürülebilirlik Kavramının Geçmişi Ve İlgili Kuramlar

Latince *sustinere* kelimesinden İngilizce'de *sustainability* olarak türetilen sürdürülebilirliğin en çok atıf yapılan tanımı Birleşmiş Milletler'in Brundtland Komisyonu (eski adıyla Çevre ve Kalkınma Komisyonu) tarafından sürdürülebilir kalkınma kavramının bir parçası olarak şöyle tanımlanmıştır "İnsanlık, gelecek kuşakların gereksinimlerine cevap verme yeteneğini tehlikeye atmadan, günlük ihtiyaçlarını temin ederek, gelişmedir."

Sürdürülebilir kalkınma birçok kaynakta kavramsal olarak sosyal, ekonomik, çevresel ve kurumsal olmak üzere dört boyuta ayrılmıştır. İlk üç boyut sürdürülebilirliğin temel ilkeleri ile ilgilidir (Şekil 3). Son boyutu ise kurumsal politika ve kapasite konuları ile ilgilidir.



Şekil 3. Sürdürülebilirliğin temel boyutları (Adams, 2006)

Sürdürülebilir kalkınma, doğayı ve yaşam kalitesini koruyarak ekonomik devamlılığı gerçekleştirme yöntemidir. Bu bağlamda doğal çevrenin bozulmaması bir başka deyişle korunması sosyal ve ekonomik gelişmenin ayrılmaz parçalarıdır.

Sürdürülebilir ve sürdürülebilirlik son dönemde birçok uluslararası ve ulusal kurumun ve programın çalışma konuları ve politikaları arasında yer almaya başlamıştır.

Sürdürülebilirlik ilkesinin kentsel alanlara dönük hedefleri irdelenirse; bireysel araç kullanımının azaltılmasından, üretim-tüketim-atık zinciri dengesine, enerji sistemlerinde geri dönüşüm modellerinin benimsenmesine, ekolojik ayak izlerinin azaltılmasından doğal yaşama ortamlarının korunmasına, kentsel şiddetin azaltılmasına ve kentsel sosyal-kültürel-ekonomik altyapı olanaklarından kent nüfusunun sosyal adalet ilkesi kapsamında eş düzeyde faydalanmasına dek uzanan bir dizi sosyal, ekonomik ve çevresel bileşenlere dayandığı söylenebilir (Niemelä 1999).

Sürdürülebilir kentsel tasarım ile ilgili uluslararası kuruluşların ve örgütlerin, Avrupa'daki, ABD'deki ve İngiltere'deki kuruluşların yaklaşımları ve uygulamaları

Günümüzde giderek karmaşık hale gelen kentler çevresel açıdan bozulmakta kentlilerin yaşam kalitesi azalmaktadır. Bundan dolayı birçok

ülke kentlerindeki yaşam kalitesinin arttırılması için çalışmalar sürdürmektedir. Bu bağlamda sürdürülebilir kentsel tasarım çalışmalarında 21. yüzyılın başından bu yana yaygınlaşmaktadır. Bu yaygınlaşmaya paralel olarak sürdürülebilirlik değerlendirme araçları (sustainability assessment tools) başta ABD, İngiltere ve Almanya olmak üzere gelişmiş ülkelerde ortaya çıkmış ve kullanılmaya başlanmıştır.

Yapı, kent ve bölge düzeyinde birçok değerlendirme aracı varken mahalle ölçeğinde değerlendirme araçları daha az ve bu konuda daha az ilgi ve deneyim vardır. Halbuki bir mahalle bir kentin temel yapı taşıdır ve sürdürülebilir bir toplum ve çevre oluşturmak için iyi bir başlangıç noktası olarak ele alınabilir. Mahalle ölçeğinde sürdürülebilirliğin performansını ve başarısını değerlendirme araçları sürdürülebilirlik ile ilişkilendirilmiş kriterler setlerini ve temalarını önererek geliştirilmişlerdir.



Şekil 4. Mahalle ölçeğinde sürdürülebilirliği değerlendirme araçlarının logoları

Günümüzde en çok bilinen mahalle ölçeğinde sürdürülebilirliği değerlendirme araçları LEED-ND, EarthCraft Communities (ECC), BREEAM Communities, CASBEE-UD, HQE²R ve DGNB'dir (Şekil 3.). Bu araçların genel özellikleri şu şekildedir.

- **LEED-ND:** (Leadership in Energy and Environmental Design for Neighbourhood Development): ABD Yeşil Binalar Konseyi (USGBC) ile kar amacı gütmeyen yürünebilir ve canlı kentler yaratma misyonu olan ABD'ndeki Yeni Şehircilik Meclisi (Congress for the New Urbanism CNU) ve ABD'ndeki çevre koruma konularında faaliyetler yürüten Tabii Kaynakları Savunma Konseyi'nin (Natural Resources Defense Council (NRDC)) ortaklaşa geliştirilen değerlendirme aracıdır.



Şekil 5. LEED ND aşamaları ve temaları

İlk sürümü 2007 yılında çıkan LEED-ND 1 Ekim 2014 tarihinde dördüncü sürümü kullanılmaya başlanmıştır. LEED-ND v4 mahalle ölçeğindeki planlama ve tasarımın herhangi bir aşamasında veya projenin % 75'e varan kısmının inşa edilmiş olması durumunda değerlendirme için kullanılabilir. LEED-ND v4 arazi seçimi, tasarımı ve yapı malzemeleri dikkate alarak mahalle ve peyzajını yerel ve bölgesel bağlamda ilişkilendirme çabasıdır. LEED-ND aşamaları ve temaları Şekil 5'de sunulmuştur.

- EarthCraft Communities (ECC)** : ABD'inde Büyük Atlanta Konut Üreticileri Birliği (Greater Atlanta Home Builders Association), Atlanta Bölgesel Komisyonu (Atlanta Regional Commission), Kentsel Alan Enstitüsü'nün Atlanta Bölge Konseyi ve sürdürülebilir gelecek için çalışmalar yapan kar amacı gütmeyen bir organizasyon olan Southface sürdürülebilir planlı ve inşaatlı toplum yaratmak için 2005 yılında EarthCraft Communities (EarthCraft Toplulukları) Programını başlatmıştır (EarthCraft, 2011). Program enerji ve su verimliliği sağlayan yeni evleri ve binaları, düşük etkili gelişimi, yürünebilir tasarım ve toplum bağlantısı, etkili yağmursuyu yönetimi, açık alanlara erişim gibi ilkleri uygulamaktadır. EarthCraft Communities sertifikasyon süreci sonunda toplulukların sağlıklı, yaşanabilir, verimli ve pazarlama cazibesi kazanacağını iddia etmektedir.

- **BREEAM Communities** : İngiltere'deki Bina Araştırma Kuruluşu BRE (Building Research Establishment) tarafından İngiltere imar yasalarının etkisiyle 1990 yılında kısaltması BREEAM olan Bina Araştırma Kuruluşu Çevresel Değerlendirme Metodunu (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) yayınlamıştır. BREEAM İngiltere'den sonra dünyanın birçok ülkesinde benimsenmeye başlanmış en uzun soluklu çevre dostu bina değerlendirme, derecelendirme ve sertifika sistemidir.

BREEAM, bina ölçeğinde çevresel sürdürülebilir tasarım, inşaat ve işletme kriterlerini ortaya koymaktadır. BREEAM sertifikası ile binaların ne kadar enerji verimli, su verimli ve sağlıklı bir yapı olduğu geçer (pass), iyi (good), çok iyi (very good), mükemmel (excellent) ve olağanüstü (outstanding) şeklinde, beş farklı seviyeye göre değerlendirilmektedir.

BREEAM metodolojisine dayalı bir değerlendirme sertifikasyonu olan BREEAM Communities 2011 yılında BRE Global tarafından geliştirilmiştir. Master planlama sürecine sürdürülebilir tasarımı entegre ederek büyük ölçekli projelerin sosyal, çevresel ve ekonomik sürdürülebilirliğini ölçmek ve değerlendirmek hedeflenmiştir. BREEAM Communities değerlendirme kriterlerini dokuz başlık altında toplamaktadır. Başlıklar şunlardır:

- İklim ve enerji,
- Kaynaklar,
- Yer üretimi,
- Ulaşım ve hareket,
- Topluluk,
- Ekoloji ve bioçeşitlilik,
- İş ve ekonomi,
- Yapılar ve yenilik.

Tasarımın sürecinin en başında sürdürülebilirliğin dikkate alınması gerektiğini vurgulamaktadır. BREEAM Communities aşamaları ve temaları Şekil 6'de sunulmuştur.



Şekil 6. BREEAM Communities aşamaları ve temaları

- **CASBEE-UD (CASBEE Urban Development):** CASBEE 2004 yılında üniversite, sanayi ve hükümet komiteleri içeren Japonya Sürdürülebilir Bina Konsorsiyumu (Japan Sustainable Building Consortium (JSBC)) tarafından geliştirildi. CASBEE konut ölçeği, bina ölçeği ve kentsel ölçeği kapsamaktadır. CASBEE (Comprehensive Assessment System for Building Environmental Efficiency) Bina Çevre Verimliliği için Kapsamlı Değerlendirme Sistemi'nin kısaltmasıdır.

CASBEE UD, kentsel gelişme değerlendirme aracı bina ölçeğindeki CASBEE kavramları ile ilişkilidir ve çevresel verimliliği hesaplamak için CASBEE Yeni İnşaat değerlendirme aracının Q3 (arazideki dış çevre) ve LR3 (arazi dışı çevre) değerlendirme öğeleri referans olarak geliştirilmiştir. Kentsel planlarda sürdürülebilirliğe katkıda bulunmak için geliştirilmiş bir araçtır.

Ancak, CASBEE ürün ailesi "CASBEE Kentsel Alan + Binalar (CASBEE for an Urban Area+Buildings) Sistemini" içerir ve CASBEE-UD sistemi bina ölçeği değerlendirmesi ile birlikte kullanımına olanak sağlar. CASBEE-UD sistemine göre çevresel kalite kriterleri şu üç temaya ayrılır: "doğal çevre", "belirlenen alan için hizmet fonksiyonları" ve "yerel halkın katkısı". Benzer şekilde, "mikroklima, cephe ve peyzaj üzerinde çevresel etki", "sosyal altyapı" ve "yerel çevre yönetimi" çevre

yükünü değerlendirmek için kullanılan temalardır. Bu temaların her biri ayrıca farklı kriterlere bölünürler ve sırayla tek tek alt kriterlere ve göstergelere ayrılırlar. Her bir alt-kriter bir-beş ölçüğünde değerlendirilir.

Japonya'da normal durumları temsil eden seviye üç değerlendirmede referans seviyesi olarak kullanılır. Performans seviyesinin üç altında veya üstünde olmasına göre kredi ile notlandırılır. Tüm gereksinimleri karşılayan projeler alt kriter için 5 kredi alırlar. CASBEE-UD kriterlerinin iç içe kategorilere ağırlıklarını uygular.

Alt kriterlerin ağırlıklı puanları toplanarak üst seviye kriterlerin puanı belirlenir. Bu prosedür çevre kalitesi (Q) ve çevresel yük (L) puanları içinde yapılır. Değerlendirilen projenin final notu Kentsel Gelişimin Bina Çevre Verimliliği (BEEUD) olarak adlandırılır. Final notuna göre değerlendirilen mahalle zayıf, orta, iyi, çok iyi mükemmel olmak üzere beş düzeyde sertifikalandırılır.

- **HQE²R** : Blum'a (2007) göre HQE²R yapılı çevrenin sürdürülebilirliğinin rejenerasyonu ve kentsel mahallelerinin sürdürülebilir yenilenmesi için Avrupa Komisyonu'nun Yarının Kenti Programı (FP5) kapsamında desteklenmiş bir araştırma ve geliştirme projesidir. 2001 yılında başlayan ve 2004 yılı Mart ayında sona eren proje Fransa'daki Bina için Bilimsel ve Teknik Merkezi (Le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB)) tarafından koordine edilmiştir.

HQE yüksek çevresel kalite anlamına gelen High Environmental Quality kelimelerinin kısaltmasıdır. E harfi ekonomi ve çevre ve R binaların rehabilitasyonunu ve mahallelerin canlandırılmasını, HQE yaklaşımında sürdürülebilir binalar için daima ileriye gitme yaklaşımını ifade etmektedir. HQE²R sürdürülebilir kalkınma için entegre bir yaklaşımla 6 adet ilke, 5 adet hedefi, 21 adet sürdürülebilir kalkınma hedefi (61 alt göstergeye ayrılan) üzerinde yapılandırılmıştır.

HQE²R gibi bir mahallenin sürdürülebilir dönüşümü için geliştirilen yaklaşım birçok operasyonel araç içermektedir.

- **INDI Modeli:** Tartışılmaz göstergeleri sistemi kullanarak bina ve planlama projelerinin senaryolarının mahallenin sürdürülebilirliği üzerindeki uzun vadeli etkilerinin değerlendirir.

- **ENVI Modeli** : Mahalle ve bina ölçeklerinde çevresel etki değerlendirme modeli.
- **ASCOT Modeli** : bir binanın inşası veya yenilenmesinin ekonomik ve çevresel değerlendirme modeli.
- **DGNB** : DGNB, Türkçesi Alman Sürdürülebilir Bina Konseyi olan Almanca Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen kelimelerini kısaltmasıdır. DGNB hem binaların hem de kentsel bölgelerin sürdürülebilirliğinin objektif bir tanımlamasını ve değerlendirmesini yapmak için başta Almanya olmak üzere birçok ülkede kullanılmaktadır.

Kalite kavramından yola çıkılarak hazırlanmıştır. Kalite binanın tüm yaşam döngüsü boyunca kapsamlı olarak değerlendirilir. DGNB Sertifikasyon Sistemi, uluslararası uygulanabilir özelliğe sahiptir. DGNB esnekliği sayesinde, bir binanın çeşitli kullanımlara tam uygun olabilir ve hatta ülkeye özgü gereksinimlerini karşılayabilir.

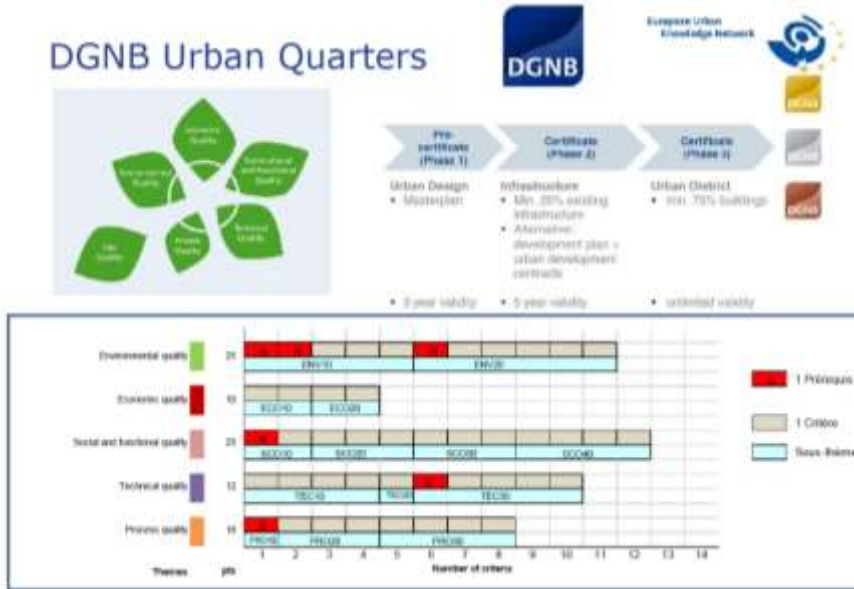
DGNB değerlendirme sisteminin kalite ile ilgili ana altı teması şunlardır: ekoloji, ekonomi, sosyal kültürel konular, teknoloji, süreç iş akışları ve arazi. Bu temalarla ilgili sürdürülebilirliği sağlayan 50 kriter belirlenmiştir. Her tema kullanım profiline (bina tipi, yeni veya mevcut bina) bağlı olarak genel değerlendirmede farklı şekilde ağırlıklandırılan kriterleri içermektedir. Kriterler planlama aşamasında dikkate alınır ve daha tutarlı ve kaliteli bir mahallenin yaratılması hedeflenir.

Tanımlanan şartların yerine getirilmesine bağlı olarak değerlendirilen alan bronz (toplam performans seviyesi % 35), gümüş (toplam performans seviyesi % 50), altın (toplam performans seviyesi % 65) veya platin (toplam performans seviyesi % 80) düzeylerinde belgelendirilir. Buna ek olarak, planlama aşamasında basit öncesi belgelendirme seçeneği vardır. Her bir kriter için değerler belirlenmiştir. Hedef şartlara ulaşıldığında en fazla 10 puan alınabilmektedir. Bazı kriterlerin değerlendirmeye katılım ağırlığı şemaya göre değişiklik göstermektedir.

Arazinin kalitesi binanın genel kalite değerlendirmesinde etkili değildir. Buna karşılık, arazinin kalitesi mahalle değerlendirilmesi için önemli bir temadır. DGNB'nin mahallere yönelik değerlendirme kapsamında; kentsel mikroiklim, birleşmiş doğal ortam, biyoçeşitlilik ve sosyal ve işlevsel karışım gibi konularda bulunmaktadır.

DGNB Belgelendirmesi günümüzde 13 farklı bina türü için ve 2011 yılından beri de mahaller için yapılmaktadır. Sistem sürdürülebilir binaların birlikteliği üzerine bütüncül bir bakış açısını benimsemektedir.

DGNB Sistemi ile mahalledeki her binayı çeşitli yaşam evreleri temelinde değerlendirip belgelendirmek mümkündür. DGNB Sistemi de diğer sistemler gibi inşaat ve konut sektörlerine şeffaflık ve karşılaştırma olanağı sunmaktadır.



Şekil 7. DGNB değerlendirme sistemi aşamaları ve temaları

Değerlendirme

Yüzyılın başından bu yana sürdürülebilir mahalle tasarımı önem kazanmıştır. Sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmak için binaların tek başına değerlendirilmesinin yeterli olmadığı düşünülmektedir. Bu gelişime ile orantılı olarak mahallenin sürdürülebilirliğini değerlendirme araçları yakın dönemde ortaya çıkmış ve kullanılmaya başlamıştır. Mahallenin sürdürülebilirliğini değerlendirme araçları son nesil değerlendirme olarak kabul edilebilir. Bina değerlendirme araçlarının önerilen mahalle gelişimi bağlamında bazı dikkat edilmesi gereken noktalar olmasına rağmen kümülatif etkilerin tam bir değerlendirmesini

sağlamada eksiklikleri olduğu düşünülmektedir. Kentsel çevre, tek bir binanın kendi etkisinin yanında diğer binalardan da etkilenmesinin göz önüne alındığı bir sistem olarak ele alınması gerekmektedir.

Mahallenin sürdürülebilirliğini değerlendirme araçlarına gerek duyulmasının bir nedeni ise bina ölçeği genellikle çevresel ölçeğe odaklanmakta ve mahalle ölçeğinde sürdürülebilirliğinin temel boyutlarından sosyal konuları dikkate alan en düşük ölçektir. Aynı argüman sürdürülebilirliğin ekonomik ve kurumsal boyutları içinde geçerlidir. Mahalle ekonominin minimum düzeyde olması muhtemel ölçektir. İstihdam ve iş-konut yakınlığı gibi konularda mahalle ölçeğinde dikkate alınabilir. Mahalle toplum temelli müdahalelerin organize edilebileceği düzeydir ve mahalle sakinleri karar alma sürecine dahil edilebilir. Mahallenin sürdürülebilirliğini değerlendirme araçları belediye ve metropolitan düzeydeki ana sınırlamaların üstesinden gelebilir. Dünya genelinde yaygın olarak kullanan analiz edilen mahalle gelişimlerinin sürdürülebilirliğini değerlendiren sistemlerin sonuç olarak tek birisinin en iyi yöntem olduğu belirtilemez. LEED-ND, BREEAM Communities ve DGNB en çok tercih edilen sistemlerdir. Analiz edilen değerlendiren sistemlerinde çok çeşitli kriter tipleri kullanılmaktadır ve metodoloji benzerlikleri olsada birbirinden farklıdır.

Değerlendirme Sistemi

Sürdürülebilir Kentsel Tasarımın bir hedefi, doğal kaynakların ve değerlerin korunarak geçmişten geleceğe taşınmasını sağlamaktır. Bu bağlamda tasarımın sürdürülebilirlik bağlamına ilişkin önerilen değerlendirme sistemi için şu ilkeler belirlenmiştir.

- Tasarımın çevresindeki doğayı tahrip edecek müdahalelerden kaçınmak
- İnsan ve çevresel sağlığı tehdit edecek geri dönüşü olmayan müdahaleleri engellemek için önlemler almak
- Yerel, bölgesel ve küresel ölçekte çevresel, ekonomik, sosyal ve kültürel durumlara uygun hassas tasarımlar yapmak ve uygulamak
- Koruma ve yeniden canlandırma için karar verme hiyerarşisini sağlamak
- Çevresel ve nüfus değişikliğine neden olabilecek sürekli yeniden değerlendirmek

- Ekosistem içindeki ilişkileri anlayıp değer vermek
- Etik ve ortaklaşa bir yaklaşım kullanmak
- Katılımcı ve şeffaf bir liderlik sergilemek
- Çevre gönüllüğünü gelişimini her aşamada desteklemek

Değerlendirme sınırlarını mahalle ölçeğine genişletmek sadece tek tek binaları ele almak değil, aynı zamanda binalar arasındaki boşluklar, sağlanan hizmetler, orada yaşayan insanları ve diğer canlıları ve faaliyetleri geniş bir perspektif içinde ele alındığını göstermektedir.

Mahalle tasarımı için ulusal bir sistemin içine akıllı büyüme, şehircilik ve yeşil bina ilkelerini bütünleştiren derecelendirme sistemi çevresel kalite, sosya-kültürel kalite, ekonomik kalite, teknik kalite ve süreç kalitesi olmak üzere kalite kavramı ile ilişkilendirilmiştir.

Bir binanın çevresi ile birlikte sürdürülebilir olması gerekmektedir. Bundan dolayı birden çok yapının bir araya gelişinin meydana getirdiği mahalle ölçeğinde sürdürülebilirliğin değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Bundan dolayı sürdürülebilirliğin mahalle ölçeğinde değerlendirilmesi için bu ilkelerden hareketle belirlenen sürdürülebilirlik ana kriterleri ile bu kriterleri destekleyen göstergeler, parametreler belirlenmiştir.

Mevcut veya tasarım halindeki mahalle ölçeğindeki sürdürülebilir kentsel tasarım projelerini değerlendirmek için (kentsel tasarım özellikleri ve değerleri) sistem geliştirilmesi mevcut değerlendirme araçlarını irdeleme sonucunda yapılmıştır.

Değerlendirme Sisteminin amaçları:

1. Aktif ve başarılı mekanlar geliştirme ve esnekliği destekleme
 - Toprak, su ve bitki örtüsü vb.ı korumak ve eski hallerine getirmek,
 - Havayı ve suyu temizleme, karbon salınımı absorbe etme ve habitat sağlama gibi ekolojik işlevleri artıran peyzajları geliştirmek
 - Doğal afetleri ve tehlikeleri azaltmak
 - Adapte olabilen yönetim ve gözlem sistemini planlamak
2. Kaynakların varlığını sağlama ve iklim değişikliğini hafifletme
 - Enerji tüketimini en aza indirmek ve düşük karbonlu ve yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanmak
 - Sera gazı emisyonlarını, ağır metalleri, kimyasalları ve diğer kirleticileri bertaraf etmek veya en aza indirmek

- Materyallerin ve kaynakların geri dönüşümünü ve tekrar kullanımını sağlamak
 - Yeniden bitkilendirme ile karbon bertaraf kapasitesini arttırmak
3. Tasarım, geliştirme ve bakım pratikleri doğrultusunda dönüştürme
- Mesleki uygulamada ve sanayide liderliği desteklemek
 - Sistemsel düşünce yaklaşımı ile işbirlikçi ve bütüncül tasarım yaklaşımı kullanmak
 - Tasarım sürecini yaşam döngüsü analizi ile desteklemek
 - Yerel ekonomileri ve sürdürülebilirlik politikalarını desteklemek
 - 4- Yaşam kalitesini artırma ve toplumu güçlendirme
 - İnsanları yeniden doğaya bağlamak
 - Fiziksel, zihinsel ve ruhsal sağlığı geliştirmek
 - Doğal sistemlerin ve peyzajların değerleri eğitimini desteklemek
 - Kültürel bütünlüğü ve bölgesel kimliği yükseltmek

Mahalle ölçeğinde sürdürülebilirliği değerlendirme sisteminin (MÖSDS) amaçları, güvenilirlik, uygunluk, pratiklik ve limit açısından değerlendirme için 10 adet ana kriter ve ilişkili göstergeler belirlenmiştir. Belirlenen kriterler ile ilişkili göstergeler Tablo 1’de sunulmuştur.

Tablo 1. Değerlendirme sistemi.

GÖSTERGELER		OLUMLU ETKİ (+)	OLUMSUZ ETKİ (-)
1	SOSYAL	Max. Puan 4	Max. Puan 4
1.1	Karar verme ve yerel eylemlerin desteklenmesi		
1.2	Öneri geliştirmede toplumun dahil edilmesi		
1.3	Temsil edilemeyen grupların dikkate alınması		
1.4	Sürdürülebilirlik eğitimini destekleme		
1.5	Topluluk bilincini yaratacak özellikler		
2	EKONOMİ	Max. Puan 4	Max. Puan4
2.1	Yerel üretim ve tüketim arasındaki ilişki		
2.2	İş olanaklarının olması artırılması		
2.3	Tasarımın yaşam döngüsü maliyetleri		
2.4	Ticari karlılık		
3	ULAŞIM	Max. Puan 6	Max. Puan 6
3.1	Yürünebilirliği destekleme		
3.2	Bisikleti destekleme		
3.3	Toplu taşıma destekleme		
3.4	Araba kullanımından vazgeçiren özellikler		
3.5	Araba paylaşımı		
3.6	Fosil yakıtların kullanımını azaltan uygulamalar		
3.7	Temel hizmet (sağlık vb.) kurumlarına erişim		
3.8	Alışveriş ve iş yerlerine erişim		

4	KİRLİLİK	Max. Puan 6	Max. Puan 6
4.1	Su kirliliğinin azaltılması		
4.2	Hava kirliliğinin azaltılması		
4.3	Gürültü kirliliğinin azaltılması		
4.4	Toprak kirliliğinin azaltılması		
4.4	Sıfır karbon salınımı		
5	ENERJİ	Max. Puan 6	Max. Puan 6
5.1	Atıklardan enerji üretme		
5.2	Yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanma		
5.3	Enerji tasarrufu sağlayan yapılaşma		
6	ATIK VE KAYNAKLAR	Max. Puan 6	Max. Puan 6
6.1	Atıkların azaltılması sağlayan yaklaşım		
6.2	Yeniden kullanıma özendirme uygulamaları		
6.3	Geri dönüşümü özendirme		
7	YAPILAR		
7.1	Yerel kolaylıklar, rahatlıklar ve hoşluklar sağlama		
7.2	Erişilebilirlik - Evrensel Tasarım		
7.3	Yapıları koruma ve yapıları tekrar kullanma		
7.4	Sürdürülebilir yapı malzemesi kullanımı		
7.5	Isı konforu		
7.6	Yeniden kullanılan bina		
7.7	Güneşe yönelmesi		
7.8	Karma kullanım		
7.9	Ev ve iş yakınlığı		
7.10	Yeşil çatı		
8	ARAZİ		
8.1	Tarım arazisi olmaması		
8.2	Koruma veya sit alanı olmaması		
8.3	Topoğrafyanın etkili kullanımı		
8.4	Ulaşım yakınlık ve bağlantı		
8.5	Yapıların konumlanması		
8.6	Kamusal mekanların olması		
9	AÇIK ALANLAR - PEYZAJ TASARIMI		
9.1	Açık alanların toplum yararı		
9.2	Doğal bitki ve hayvan hayatını destekleme		
9.3	Sürdürülebilir drenaj sisteminin olması		
9.4	Evrensel Tasarım ilkelerine uygunluk		
9.5	Enerji verimliliği sağlayan peyzaj tasarımı		
9.6	Atık suyun tasarımlar ile azaltılması		
9.7	Atıkların biofiltre edilmesi.		
9.8	Isı adası etkisini azaltma		
9.9	Yüzey suyu akışını azaltan döşeme kullanımı		
9.10	Sürdürülebilir malzeme kullanımı		
9.11	Toprak yönetim tekniklerinin uygulanması		
10	INNOVASYON VE YARATICILIK		
10.1	Özgün tasarım olması		
TOPLAM			

Sürdürülebilirlik göstergelerinin değerlendirilmesi sonucunda değerlendiren tasarımı için “sürdürülebilir”, “yarı sürdürülebilir” veya

“sürdürülemez” olmak üzere üç düzey belirlenmiştir. Bu düzeylerin belirlenmesi içinde sürdürülebilirlik göstergelerinin puanlanması sistemi önerilmiştir. Bu puanlama sistemine göre 100 ile 65 puan arası sürdürülebilir, 65 ile 46 puan arası yarı sürdürülebilir 45 - 0 puan arası sürdürülemez olarak değerlendirilmesi önerilmiştir. Yarı sürdürülebilir olarak değerlendirilen bir projenin sürdürülebilir olması için değerlendirme sonunda önerilerde sunulması düşünülmüştür. Sistemin karmaşıklığa yok açmayacak şekilde sade olması hedeflenmiştir. Her göstergenin her projede olması beklenemez ancak, çevresel, ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliğin sağlanması için arazi, peyzaj tasarımı, yapı, enerji, sosyal ve ekonomi kriterlerinin göstergelerinin birçoğunun olması gerekmektedir.

Tartışma ve Sonuç

Dünya nüfusunun 2050 yılında dokuz milyarı aşacağı öngörülmektedir. Nüfusun en temel ihtiyacı olan besleme topraktan karşılanacağı için toprağın değeri her geçen gün artmaktadır. Tarıma elverişli alanların sanayi, yerleşim, turizm veya sanayi hammaddesi olarak kullanıldığı bilinen bir gerçektir. Toprakları kabiliyetine ve potansiyellerine göre sınıflandırmak ve potansiyelleri ile kabiliyetleri ölçüsünde kullanmak doğru bir yaklaşımdır.

Kentlerde nüfusun artmasıyla birlikte konut ihtiyacı ortaya çıkmakta, yakın çevredeki araziler değer kazanmaktadır. Kent yakınındaki toprakların alt yapı tesislerine (elektrik, su, doğalgaz, kanalizasyon şebekesi vb.) yakın olması da inşaat firmaları için buraları cazip kılmaktadır. Tarım alanı olarak kullanılan düz yerler inşaatı ve ulaşımı kolaylaştırdığı için daha çok tercih edilmektedir. Ancak kentsel nüfusunun artmasıyla kentsel gelişimin ve yayılmanın hızında artmaktadır. Arazide inşa edilmiş olan yapı ekolojik sistemlerinin yanında toplumların sağlığını, huzurunu ve güvenliğini de etkilemektedir. Genellikle yapılar ve altyapı ekolojik sisteme olumsuz etkileri dikkate alınmadan yapılmaktadır. Kentin kendi iç dinamikleri olan bir organizma olduğu ve bu dinamiklerin kentlilerin ortaya koyduğu binlerce kararın keşişmesiyle ortaya çıktığı göz ardı edilmemelidir. Bu bağlamda kentlilerin kenti şekillendirmelerinin, ekonomik ve sosyal açıdan tatmin olmalarının sağlanması, bu dinamiklerin sürdürülebilirliği destekler yönde şekillenmesi sürdürülebilir mahalle modelinin yaratılması için

gerekebilir. Bu bağlamda çevresel, ekonomik, sosyal ve yönetsel faydalar sağlayacak modeli şu şekildedir:

1. Güzel, güvenli, sağlıklı ve yüksek kaliteli yaşam ve çalışma mekanları oluşturarak toplumsal gurur, sosyal eşitlik ile yerel ve geniş ölçekte kimlik duygusu sağlamak.
2. Canlı, dengeli, kapsayıcı ve eşitlikçi ekonomiyi desteklemek ve etkili kentsel yenilemeyi teşvik etmek.
3. Araziyi kıymetli bir kaynak olarak görerek en etkili biçimde kullanmak. Kentsel yayılmaya ve yeni alanlarda yapılaşmaya seçenek olarak kentsel alanları yeniden kullanmak. Yerel kalkınma gereksinimi karşılayacak insan ölçeğinde kompaktlık yaklaşımını insan ölçeğinde ele almak.
4. Mahallelere birbirleriyle, yakın bölgeleri, hinterlandları ile ele almak. Kentsel bölgelerin, ağların, koridorların ve sistemlerin gelişim yönelimlerini fonksiyonel varlık olarak hesaba katmak. Kırsal peyzajı ve kentsel peyzajı bir bütün olarak ele alıp koruma kullanma dengesini oluşturmak.
5. Yeni gelişmelerin stratejik konumunun, doğal çevre ve toplu taşıma sistemleri ile ilişkisini kurmak. Araç dolaşım sistemlerinin kullanımında maksimum verimliliği sağlamak.
6. Karma arazi kullanımını teşvik edip, yakınlık faydalarının (hizmet, aktivite, yeşil alanlar ve işyerlerine kolay ve adil erişim) kullanımını en iyi şekilde yapmak. Kamu altyapı ve hizmetlerinde maksimum verimliliğini dengeli bir toplum ve nüfus yapısı ile sağlamak. Kamusal alan kullanımında canlılık ve güvenlik ile yapı çevrenin uzun vadeli kalkınmada adapte olabilirliğini (adaptasyon kavramı ile hem mevcut ve yeni binalarda uygulanabilir) sağlamak.
7. Yeterli yoğunlukta etkinliğe, kullanıma sahip olarak örneğin yaşayabilir ve verimli toplu taşıma gibi hizmetler ile yüksek kaliteli çevre (mahremiyet, kişisel alana uygun standartlar dahil olmak üzere gürültü ve kirlilik gibi olumsuz etkilerinin en aza indirildiği) yaratmak.
8. Yeşil bir yapıya sahip olarak kentsel alanların ekolojik kalitesini ve hava kirliliğini optimize etmek. Kentsel alanlarda yaşayan doğanın elemanlarını hakkında bilgi edinmek isteyenlere biyolojik çeşitlilik için erişim sağlamak.

9. Özellikle dezavantajlı kesimin erişilebilirliğini teşvik etmek için toplu taşıma hizmetleri, yaya ve bisiklet ağları, sokakların ağları ve kamusal alanlarda yüksek kaliteli ve iyi planlanmış kamu altyapısına sahip olmak. Yüksek düzeyde sosyal, kültürel ve ekonomik faaliyeti desteklemek.
10. Düşük enerji tüketen konut ve diğer yapılar, çevre teknolojisi, çevreyi kirliletmeyen ulaşım sistemleri, geri dönüşüm sistemleri, merkezi ısıtma, alternatif enerji üretim biçimleri gibi kaynak tasarrufu teknolojilerini kullanmak.
11. Mevcut kültürel mirasa, sosyal sermayeye ve mevcut topluluk ağlarına saygı göstererek inşa etmek.

Sürdürülebilirlik amaçlı kentsel tasarımda kentin neden olduğu çevre sorunlarına çözüm için düşünülebilir. Sürdürülebilirlik kentsel tasarım alanlarını işlevsel, çekici ve çevre dostu yapabilir. Sürdürülebilirlik kentsel tasarım, evrensel tasarım ilkelerini, doğa ile kentin birlikteliğini, kentsel tipolojiyi, kentsel yoğunluğu, kentsel okunabilirliği, kamusal etkinliği, işlevlerin oturmaşlığını, mekan kimliğini ve karakterini dikkate almalıdır. İstenen sonuca ulaşabilmek için, bu ilkelerin kent içi veya çevresindeki tüm ölçeklerinde uygulanması gerekmektedir. Sürdürülebilir Kentsel Tasarım ile sel, kuraklık, doğal yangınlar veya diğer felakete karşı duran ekolojik olarak esnek yerleşimler yaratılabilir. Sürdürülebilir Kentsel Tasarım projeleri çevreye, ekonomiye, yerel ve bölgesel yerleşimlere fayda sağlayabilir. Sürdürülebilir Kentsel Tasarım projesi büyük veya küçük bir alanı kapsasa da ekosistemlerin sağladığı faydaları koruma, geliştirme veya yeniden canlandırma potansiyeline sahiptir.

Sürdürülebilirliği Değerlendirme sistemleri, tüm dünyada bina tasarım ve uygulama yaklaşımlarını değiştirmeye başlamıştır. Değerlendirme sistemlerin ortak amacı insanların kendilerine yeni yaşama ve çalışma yerleri yaratırken bir sonraki nesillerin hayatlarını kötü yönde etkileyecek ürünlerden ve uygulamalardan kaçınmalarını sağlamaktır. Dolayısıyla bu sistemlerin amacı sadece inşaat projelerinin tasarlanmasında ve uygulanmasında değil, aynı zamanda inşaatın tüm yan sektörlerinde çevreye duyarlı köklü bir değişim olarak görülebilir.

Mahalle Ölçeğinde Sürdürülebilirliği Değerlendirme Sisteminin amacı; mevcut veya yeni, yerleşim alanlarının doğaya duyarlı, tarıma elverişli alanlarının amaç dışı kullanımını önleyerek ve enerjiyi verimli kullanarak çevresel etkilerini azaltmak için sürdürülebilirlik kavramının üç boyutu

olan çevresel, ekonomik ve sosyal performanslarını dikkate alarak sürdürülebilirliğinin tespit edilmemesidir. Önerilen değerlendirme sistemi ile tasarımcıların sağlık, güvenlik ve huzur ile ilgili sorumlulukları yerine getirmelerine yardımcı olunabilir, yatırımcılar veya işverenler projelerini sürdürülebilirlik açısından test edebilir, değerlendirme sonucu olumlu ise yatırımcılar bunu pazarlama aracı olarak kullanabilir ve doğal sistemlerin gelecek kuşaklar için koruması anlayışının yaygınlaşması sağlanabilir. Türkiye'nin kendi değerlendirme sistemini oluşturulması gerekliliğinden hareketle bu araştırma ile önerilen sistemin geçerliliğini koruyabilmesi için devamlı olarak yenilenmesi gerekmektedir. Ayrıca kentlerimizin gelecekteki yayılma ve değişimlerini yönlendirecek kapsamlı kentsel tasarım mevzuatı oluşturulmalıdır. Mahallenin sürdürülebilirliğini değerlendirme sistemlerinin kent, bölge ve dünya sürdürülebilirliğine katkıda bulunduğu, ekonomik, çevresel, sosyal ve yönetsel faydaları bulunduğu, daha kaliteli mekanların yaratılmasında ve projelerinin sorunlarının azaltılmasında etkileri olduğu ve gelecekte değerlendirmenin yazılımların geliştirilmesi ile daha pratik, hızlı, güvenilir ve yaygın olabilecekleri düşünülmektedir.

Dünyamız sürekli değişmekte olduğundan ve araştırma ve geliştirmeler ile yeni bilgi üreteceğinden bu araştırma tek başına en iyi değerlendirme aracının olmadığını göstermektedir. Değerlendirme araçlarının sürdürülebilirliği değerlendirmesi ortak yaklaşımları olsa da evrensel bir değerlendirme aracı ile ilgili tartışma devam edebilecektir. Bu da başka araştırmalar için konu olabilecektir. Sürdürülebilir mahallelerin mekânsal ve çevresel tasarım kriterleri bağlamında doğru şekilde kurgulanması kentin sürdürülebilirliği için büyük öneme sahiptir.

Önümüzdeki yıllarda özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki kentsel nüfus artacaktır. Gelişmekte olan ülkelerde sürdürülebilir mahalle gelişimi yaklaşımlarının ve uygulamalarının artacağı ve bu artışında küresel sürdürülebilirliği olumlu etkileyeceği düşünülmektedir. Gelişen kentsel alanlarda mahallenin sürdürülebilirliğini değerlendirme araçlarının uygulamaları küresel sürdürülebilirlik üzerinde önemli etkileri olabilecektir.

References

- Adams, W.M. (2006). The future of sustainability: Re-thinking environment and development in the twenty-first century. *Report of the IUCN Renowned Thinkers Meeting*, 29–31 January 2006.
- Anonymous. (2015). *Amerikan nüfus kaynakları bürosu*. (Population Reference Bureau). Retrieved from www.prb.org
- Adriaens, F., M. Dubbeling et al. (2005). *Sustainable urban design – perspectives and examples*. Blauwdruk.
- Andrew, R. (2013). *Bird on fire: Lessons from the world's least sustainable city*. Oxford University Press. New York.
- Anonymous. (1996). *The sustainable city, a contribution to Habitat II The Second United Nations conference on human settlements*. United Nations. İstanbul.
- Anonymous. (2001). *Our built and natural environments: A technical review of the interactions between land use, transportation, and environmental quality*. U.S. Environmental Protection Agency.
- Anonymous. (2001). Sustainable urban development: A regional perspective on good urban governance. *United Nations Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA)*. United Nations. New York.
- Anonymous. (2002). *Urban renaissance: Canberra ; a sustainable future*. OECD Paris.
- Anonymous. (2004). *European union expert group on the urban environment. Urban design for sustainability*. Final Report of the Working Group on Urban Design for Sustainability.
- Anonymous. (2011). *Earth Craft Communities program guidelines*. Southface Energy Institute.
- Anonymous. (2012). *Urban patterns for a green economy*. UN-HABITAT Report.
- Anonymous. (2014). *Energies cites*. Retrieved from <http://www.energie-cites.eu>
- Anonymous. (2015). *Sustainable neighborhood ranking systems presentation 2014*. EUKN EGTC Policy Lab.
- Anonymous. (2016). *What is sustainability?*. United States Environmental
- Bevan, T. And et al. (2007). Sustainable urban street design and assessment. *3rd Urban Street Symposium*. Washington. USA.
- Blum A. (2007). *HQE2R—research and demonstration for assessing sustainable neighborhood development. Sustainable urban development volume 2: the environmental assessment methods*. New York: Routledge; 2007.
- Couch, C. (1990). *Urban renewal: Theory and practice*. Macmillan. UK.
- Foster, N. (2003). *Architecture and sustainability*. Retrieved from <http://www.fosterandpartners.com/media/546486/essay13.pdf>
- Harvey, D. (2000). *Spaces of hope*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Jabareen, Y. (2006). Sustainable urban forms: Their typologies, models, and concepts. *Journal of Planning Education and Research*, 26,38-52.

- Kasioumi, E. (2010). *Sustainable urbanism: An examination of environmentally responsible neighborhood developments in Europe and lessons for sustainable urban planning*. Master Thesis. Dept. of Urban Studies and Planning. MIT.
- Oktay, D. (2004). Urban design for sustainability: A study on the Turkish city. *World Ecol.* 11. 24-35.
- Schiller, S. and Evans, J. (2006). Assessing urban sustainability: microclimate and design qualities of a new development. *23rd Conference on Passive and Low Energy Architecture*. Geneva.
- Thomas, R. (2008). *Sustainable urban design: An environmental approach*. Spon-Press.
- Wheeler, S. (1998). Planning sustainable and livable cities European Cities, the informal society and the global economy from. *Journal of Economic and Social Geography*.



Tasarım Yaklaşımları Açısından Sokakların Ele Alınış Biçimlerinin Tarihsel Süreçleri, Ankara Sakarya Caddesi ve Çevresi Örneği

Zeynep Murat
ODTÜ

zeynepmurat06@hotmail.com

Sinan Akyüz

Abdullah Gül Üniversitesi
sinanakyuz85@gmail.com

Öz

Bu çalışmada dünyada sokağa geçmişten günümüze atfedilen anlamın ve işlevin değişiminin sokak tasarımı bağlamında literatür taraması yer almaktadır. Bu incelemelerden çıkan sonuçların, Ankara Sakarya Caddesi ve çevresi örneklemini kapsamında ele alınarak Türkiye’de sokağın tarihsel akış bağlamında değişim süreçlerine ışık tutmak amaçlanmıştır.

Bu kapsamda Sakarya Caddesinin tarihi süreçlerini incelemek için yapılan literatür taramasının yanı sıra, Sakarya Caddesinin ve çevresinin mevcut durumunu anlamak için sokak ve çevresi boyunca işlev analizi, fiziksel durum analizleri ve sokak kullanıcıları ile derinlemesine görüşmeler yapılmıştır.

Kentleri oluşturan en büyük kamusal mekânlar olan sokakları anlamak ve sağlıklı kentsel çevreler tasarlamak için, ilk önce tarihsel süreçler içerisinde sokağın ele alınış biçimlerini ve sokağa atfedilen önemi anlamak büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda çıkan bulguları Sakarya Caddesi ve çevresi üzerinden irdeleyerek de Türkiye’nin bu süreçlerdeki durumu analiz edilmiştir. Sonuç olarak; Türkiye’deki sokak tasarım süreçleri dünyanın izlediği süreçlere geriden gelerek adapte olmakla birlikte, bir kısım 1960 sonrası Avrupa ve Amerika’da gündeme gelen yaya öncelikli tasarım yaklaşımlarını kısmen benimsemiştir. Diğer kısım ise sanayileşme sürecindeki araç öncelikli sokak tasarım anlayışlarını benimsemiştir. Bütüne bakıldığında, Türkiye sokağa atfedilen önem ve tasarım süreçleri bağlamında dünyanın oldukça gerisinde kalmış ve teknoloji çağının getirdiği yeni teknolojik gelişmelere uygun şekilde entegre olması gereken ulaşım sistemi anlayışları henüz gündeme gelmemiştir.

Anahtar Kelimeler: sokak tasarımı, tasarım süreci, Sakarya Caddesi.



The Historical Processes of Streets in Terms of Design Approaches, the Case of Ankara Sakarya Street

Zeynep Murat
METU

Sinan Akyuz
Abdullah Gul University

Abstract

In this study, the literature review of the change of meaning and function attributed to the street from past to present in the world in the context of street design takes place. By using the result comes from the literature review, this research investigate the historical change of the Sakarya Street in order to highlight the historical evolution the street design pattern in Turkey.

In this context, in addition to the literature review to examine the historical process of Sakarya Street, functional analysis, physical condition analysis, and in-depth interviews were conducted throughout the street and its surroundings in order to understand the current situation of Sakarya Street and its surroundings.

In order to understand the streets, which are the largest public spaces forming cities, and to design healthy urban environments, first of all it is important to understand the ways in which the street is handled and the importance attributed to the street in historical processes. In this context, the findings by examining through the Sakarya Street and its surroundings, Turkey' situation has analyzed in this process. As a result; street design process in Turkey is adapted from behind the process that is followed in the world. Some of them have partially adopted pedestrian priority design approaches that emerged in Europe and America after 1960. The other part has adopted the concept of car priority street design in the process of industrialization. On the whole, Turkey is far behind the world in terms of importance attributed to the street and design processes, and the understanding of the transportation system that has to be integrated in accordance with the new technological developments brought by the age of technology has not come to the agenda yet.

Keywords: *street design, design process, Sakarya Street*

Giriş

Şehrin ulaşım sistemi, kentlin farklı parçalarını bir arada tutan bir ağlar bütünüdür. Bu ağlar bütünüünün temelini sokaklar oluşturur. Sokakların tarihsel süreç içerisinde değişen çehrelerini incelemeyen gelecek için daha sağlıklı sokaklar tasarlamak mümkün görünmemektedir. Bu bağlamda, dünyada sanayileşme öncesi sokak kullanımında bir ayrışma söz konusu değil iken, sanayileşme ile ortaya çıkan hızlı kentleşme ve araç kullanımındaki artış ile birlikte kent bütünüünde önemli sosyal ve fiziksel değişimler gözlemlenmiştir. Bu değişimlerin temelinde sokakların ihtiyaçlar doğrultusunda farklılaşmaya başlaması yer almaktadır.

Sanayi Devriminden önce yayalar sokakları at arabaları ve bisikletliler ile paylaşıyordu. Sanayi Devrimi sonrası kentte araç kullanımındaki artış ile birlikte kent nüfusunun hızla artması ile sokaklar araç dışı kullanıcılar için güvenli kamusal mekânlar olmaktan çıktı. Bu gelişimler sokak sistemlerinin tamamen değişimine sebep oldu. Sokaklarda kullanıcılar arası fiziksel ayrıştırmalar oluşturma ihtiyacı duyuldu ve sokaklar taşıtlara tahsis edilirken yaya ve diğer kullanıcılar bir kenara itildi. Bu değişimlerin sonucunda sokak kesişimlerindeki geçişler daha karmaşık ve güvenli hale gelirken, kent bütünüüne bakıldığında arazi kullanımında dağınık bir yapı oluşmaya başladığı gözlemlendi. Bu dönemde dünyada Haussmann, Le Corbusier, Ebenezer Howard gibi farklı kent düzenlemeleri öneren ekoller ortaya çıktı.

Sanayi Devrimi sonrası planlanan modern şehir yaklaşımının başarısızlıkları yoğun bir şekilde tartışıldı. Şehrin sağlıklı gelişimi, nüfusun hızlı artması ve sınıf farklılıklarının çatışmaya dönüşmesi ve dolayısıyla bozulan yaşam koşulları, kalabalığın içinde serbest iradenin kademeli olarak ortadan kalkması, bireyin ve toplumun depresyonunun yanı sıra kentsel krizlere neden olmaya başladı.

Modernizme ve modern yaşamın tüm bu olumsuzluklarına karşı çıkan bir proje olarak dünyaya gelen postmodernizm, modernizmle ortaya çıkan sorunların eleştirisine dayanan felsefi bir harekettir. Postmodernizm, siyasetten ekonomiye, sosyal hayattan sanata, kısacası hayatın hemen her alanında vardı. 20. yüzyılın ikinci yarısından bu yana yaşanan dönüşümler aynı zamanda kentsel mekân algısını ve dolayısıyla kentsel mekânın şekillenmesini anlamayı da etkiledi. Sanayi devrimindeki şehirlerin göçlerinden farklı olarak, şehirler iletişim ve

ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler nedeniyle geçmişte olduğundan daha fazla göç aldı. Mekânsal engeller teknolojik gelişmelerin bir sonucu olarak daha kolay aşıldığı için, şehir içinde ve dışında yoğun bir insan akışı yaşandı. Aldıkları göçler nedeniyle kontrol edilmesi zor olan kentlerde, mekân şekillendirme anlayışı da bu yönde değişti.

Sağlıklı çevreler oluşturma çabası içerisinde sokaklar için “Woonerf”, “Home Zone” ve “Shared Spaces” gibi motorlu taşıtların baskınlığını azaltmayı hedefleyen, özellikle sürücüleri yavaşlatarak sokakların çalışma şeklini değiştirmeyi amaçlayan tasarım yaklaşımları ortaya çıkmaya başladı.

Fiziksel trafik rahatlatma (Physical Traffic Calming) projelerinin parçalarını oluşturan bu akımlar, günümüze geldiğimizde artık yerini ikinci nesil trafik rahatlatma (second generation traffic calming) ya da psikolojik trafik rahatlatma (psychological traffic calming) projelerine bırakmaya başladı. Bu yeni akımlar ile sürücüyü fiziksel bariyerlerle yavaşlatmak yerine, kendini güvende hissetmek için gönüllü olarak yavaşlama eğilimine girmesini sağlayacak algısal sokak ve sokak çevresi tasarımları ile farklı bir boyut kazanmaya başladı.

Ülkemiz ise gelişmekte olan ülkelerdeki gibi bu süreçleri daha geriden takip etmektedir. Bu çalışmada Ankara Sakarya Caddesi ve çevresi üzerinden, Türkiye'nin tarihsel süreç içerisinde kentsel tasarımın temelini oluşturan sokaklara atfettiği önemi anlayarak daha sağlıklı çevreler tasarlanmasının temellerini oluşturmak hedeflendi. Bu bağlamda da Sakarya Caddesi örnekleme tarihsel süreç içerisinde cadde ve çevresindeki fiziksel ve sosyal değişimler incelenmiş dünyanın geri kalanında yaşanan değişim süreçlerinin Sakarya Caddesi üzerindeki yansımaları irdelendi.

Yöntem

Türkiye’de zaman içerisinde değişen planlama ve tasarım yaklaşımlarını, başkentin merkezinde net bir şekilde gözlemlemenin mümkün olacağından ötürü örneklem çalışma alanı Sakarya Caddesi ve çevresi olarak seçilmiştir.

Literatür Taraması

Bu aşama iki bölümden oluşmaktadır. İlk etapta dünyada tasarım ve planlama alanında yaşanan tarihsel değişim süreçlerinde sokağın yeri ve

önemi araştırılmıştır. İkinci etapta ise Sakarya Caddesi ve çevresinin tarihsel süreçte planlama, tasarım ve uygulama açısından ele alınış biçimleri araştırılmıştır.

Arazi Çalışması

Sakarya Caddesi ve çevresinin mevcut sosyal durumunu anlamak için uzun yıllardır bu bölgeyi kullanan kişiler ile derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Mevcut fiziksel durumu analiz etmek için ise;

- Zemin kat kullanım analizi
- Kat sayısı analizi
- Lynch analizi (mekân kullanıcılarıyla yapılan görüşmelerde istenen algı haritaları ile) yapılmıştır.

Bulgular ve Tartışma

Sokak kullanımındaki yaya ve taşıt ayrımı sanayi devrimi öncesi gündemde olmayan, modernleşmenin şehirdeki en önemli yansımasını temsil eder. Sanayi devrimi öncesinde yayalar sokakları at arabaları ve bisikletler ile paylaşıyorlardı. Motorlu taşıt sayısının artmasıyla birlikte, caddelerde uygun bir yerleşim düzeni ve trafik akışı sağlamak için sokağın diğer aktörleri ve motorlu taşıtlar ayrıştırıldı. Sokakların büyük kısmı otomobillere tahsis edilirken, bisikletliler ve yayalar bir kenara itilerek sokak geçişleri yayalar için daha tehlikeli bir hale geldi ve arazi kullanımında dağınık bir yapı ortaya çıktı. Sokak mobilyaları yayaları ve araçları birbirinden ayırmak için kullanıldı buda yürüme konforunu düşürdü.

Sanayi devrimi sonrası endüstri kentlerinin yaşadığı sorunlara karşı bir öneri olarak geliştirilmiş Bahçe Şehir (Garden City) kavramı kentsel tasarım alanında devrimsel bir nitelik taşımaktadır. Ebenezer Howard tarafından modern dönemin başlarında geliştirilen kavramsal tasarım, o günlerde endüstri kentinin çevresel kirlilik, kötü sağlık koşulları ve düşük kalite yaşam standartlarını, kırsal ve kentin özelliklerini birleştirerek aşmaya çalıştı. İdeal bir Bahçe Şehir, 32000 kişinin 2400 hektar alanda yaşayabileceği bir merkez şehir ve 6 uydu kentten oluşan tasarımıdır. Bu uydu kentler 37 metrelik geniş bulvarlarla merkez kente bağlanır. Her uydu şehir kendi içinde yakın mesafede tasarlanan iş alanlarına sahiptir ve bu günlük ulaşım ihtiyacını en aza indirmek için tasarlandı. Bahçe

şehirde açık ve yeşil alan miktarı endüstri kentinin sorunlarına bir çözüm önerisi olarak geniş tutuldu. Konut bahçeleri, ağaçlandırılmış sokaklar, parklar ve kenti çevreleyen çiftlikler bir yeşil sistemle birbirine bağlanarak biyolojik çeşitliği arttırmayı ve yiyecek üretimiyle kendi kendine yeten bir kentsel alan yaratmayı amaçladı. Bütün kentsel donatılar yürüme mesafesinde olup, uydu şehirler raylı sistemlerle birbirlerine ve geniş yollarla merkez şehre bağlandı. Bahçe Şehir’de sokak sosyal etkileşim için hayati bir kamusal alan olarak görüldü, ve banliyö yaşamının karakteristik özelliği olarak tasarlandı. Sokak sadece taşıt ulaşımı açısından değil insanların kullandığı ve bir araya geldiği bir mekân olarak düşünüldü ve yeşil sistem içinde tasarlandı. Ayrıca çocuk oyun alanları ve parklarla bütünleştirilerek sosyal hayatın bir parçası yapılmak istendi (Soendjojo, 2016).

Modernizm, ideal kentini mükemmellik, açıklık, netlik ve çelişkisizlik kavramları etrafına inşa etti. Bu bağlamda, adalet, eşitlik ilkelerine uyarak toplumsal düzeni sağlamak için işlevselliği temel alan ve estetik anlayışı ikinci plana atan yapılar ve binalar inşa edildi. Modernizm ortaya çıkışındaki ilk operasyonlarından biri 19 yüzyılda Paris’in Haussmann önderliğindeki yıkımıdır. Bu yıkım şehirdeki engelleri yok ederek iç savaş ihtimalini ortadan kaldırmayı amaçlayan bir stratejik güzelleştirme olarak adlandırıldı. Bu bağlamda sokağın politik içeriğini yok eden bir yayalardan arındırılma fikri de uygulanmaya çalışıldı.

Yıkımı modern yaşamın bir gereği olarak gören diğer bir savunucu ise Le Corbusier’dir. 1923 te yayınladığı “Yeni Mimariye Doğru” (Vers une architecture) adlı eserinde basit ve işlevsel yapıları savundu ve toplu konut kavramına yeni bir boyut getirdi. Planlarını yapıırken yolları, ulaşımı ve trafiği temel aldı. Onun için insanların temel ihtiyaçları vardır ve bireysel farklılıklar gereksizdir.

Le Corbusier in Paris için yaptığı ilk plan şehir merkezini yok ederek 210 metre yüksekliğinde 18 gökdelen inşa etmekte. Fakat Le Corbusier, bu planla sokakların işlevini ve kamusallığını öldürdü ve sokakları araçlara bıraktı. Bu gökdelenlerin özelliği hepsinin aynı tasarıma sahip, aynı iç mobilyalarla döşenmiş olması yani özel olan hiçbir şeyim olmamasıdır. Le Corbusier Paris’te önerdiği bu plan kabul edilmediği zaman, üç milyonluk "Çağdaş Şehir"i tasarladı. Çağdaş Şehir Amerikan gökdelenlerin etkisinde, merkezinde 60 katlı ofis binaları ve 10-12 katlı konut blokları olan 24 gökdelenen oluşturuldu ve yeşil bir alanla çevrelendi. Bu plan, yüksek katlı binaları ile üst sınıf ve sanatçılar için

tasarlandı. Şehir merkezi aynı zamanda merkezi iş alanı olarak işlevlendirildi, % 5'ini yapılar ve % 95'i yeşil alanlardan oluşmaktaydı. Le Corbusier ulaşımına çok önem verdiği için binaların altlarını boş bırakıp geçişler için pasaj olarak tasarladı. Kent merkezi dışında yapılaşma oranını % 15, açık alan oranı % 85 olarak tasarladı. Bu plan sosyal sınıf ayırımına neden olduğu için çok eleştiri aldı.

Atlantik'in diğer tarafında, Hausmann'ın Paris'te yaptığına benzer bir dönüşümü İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra New York'ta Robert Moses tarafından yapıldı. Robert Moses, New York'ta kentsel dönüşümün mimarıdır. O şehrin içinden geçen büyük karayolları, düşük gelirli insanlar için yüksek katlı bloklardan oluşan toplu konut alanı olan, farklı sınıf ve kentsel işlevleri birbirinden açıkça ayıran, tarihi kentsel dokuları göz ardı eden bir şehir hayal etti.

Planlama literatürüne büyük katkılarda bulunan Jane Jacobs ise, Robert Moses'ın New York şehri için bu yaptıklarına karşı argüman geliştirmiştir. Onun çözümü var olanı anlamak ve korumaktır. Bunu başarmak için gerekli şartları şöyle sıraladı: "Karma kullanımlı yaşam alanları, canlı sokak hayatı; alçak binalar, yaya dostu bina adaları; farklı yaş ve fiziksel durumdaki binaların bir arada bulunması ve yüksek yoğunluklu kent". Kentlere kuşbakışı bakan ve kentleri yukarıdan aşağıya planlayan dogmatik modern kent planlamasını benimseyen Moses'ın aksine, Jacobs çıkarımlarını şehirler ve sokakları, yaşayan bir organizma gibi okuyarak yaptı. Jane Jacobs, şehirlerin benzersiz özelliklere sahip olduğunu ve bu özelliklerin indirgemeci bir yaklaşımla planlanamayacağını anlattığı, "Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı" kitabını yazdı (1961).

Jacobs sokakların ve kaldırımların şehirler için hayati öneme sahip olduğunu vurgulayarak, insanların kullandığı sokaklarda kesişen kaldırımlar olmasını savundu; çünkü bu kaldırımlar insanların tanışmalarını, karşılaşmalarını, sohbet etmelerini ve birbirlerini tanımalarını sağlar. Jacobs bu karşılaşmaları "Kaldırım Balesi" olarak nitelendirdi. Buna ek olarak, bir kentteki ekonomik işleyişin kentin kaldırımlarını gözlemleyerek çözülebileceğini savundu. Jacobs kitabında, "Sokaktaki Gözler" kavramıyla, sokakları kullanan insan sayısı ile güvenlik arasındaki ilişkiyi de vurgulamıştır. Ona göre sokakta ne kadar çok insan var ise o kadar güvenlidir.

Sonuç olarak, modern kent planlama anlayışı temelinde; evrensel çözüm arayışı, yerelliklerin ortadan kaldırılması, farklılaşmayan alanların yaratılması, mevcut teknolojinin mükemmelliği, özellikle seri üretimin desteklenmesi, sosyal sorunlara ilgi, ve kentin konut, rekreasyon, iş ve ulaşım olarak dört işleve ayrılması vardır. Modernizme dayanan şehirlerin değişmesinde kültürel kaygılar, toplumdaki binaların ve şehirlerin ayırt edici bir ulusal kimlik veya karakter sergilememesiyle ortaya çıkmıştır.

Modernizme ve modern yaşamın tüm bu olumsuzluklarına eleştiri olarak ortaya postmodernizm felsefi akımı çıkmıştır. Postmodernizm, siyasetten ekonomiye, sosyal hayattan sanata, kısacası hayatın hemen her alanında vardır. 20. yüzyılın ikinci yarısından bu yana yaşanan dönüşümler aynı zamanda kentsel mekân algısını ve dolayısıyla kentsel mekânın şekillenmesini anlamayı da etkiledi. Sanayi devrimindeki şehirlerin göçlerinden farklı olarak, şehirler iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler nedeniyle geçmişte olduğundan daha fazla göç aldı. Mekânsal engeller teknolojik gelişmeler yardımıyla daha kolay aşıldığı için, ülke içinde ve dışında yoğun bir insan akışı yaşandı. Aldıkları göçler nedeniyle kontrol edilmesi zor olan kentlerde, mekân şekillendirme anlayışı da bu yönde değişti.

Bu değişim sürecinde, "Woonerf" (paylaşımlı yol) 1960'ların sonunda insanları ve araçları bir araya getirerek mekân yaratmayı amaçlayan bir yaklaşım olarak ortaya çıktı. Appleyard ve Cox'a (2006) göre, ilk woonerf uygulaması Hollanda'nın Delft kentinde görüldü. Kesintisiz trafik hızı güvenli mahaller yaratıyor ve halkın yaşam kalitesini azaltıyordu. Bu uygulama ilk olarak yerleşim yerinde mahalle sakinleri tarafından kavisli olarak tuğlalar koyularak yapıldı. Bu topluluk katılımı, woonerf anlayışını başlattı; bu anlayış taşıt altyapısından ziyade yaşam alanının egemen olduğu bir yerleşim alanına işaret ediyordu. Sokak tasarımındaki bu fiziksel gelişme, sakinlerin ihtiyaçlarını karşılarken gerekli park alanını da içeriyordu. Woonerf'in amacı, sadece bir trafik çözümünden daha fazlası; insanların kullanma şeklini göz önünde bulundurarak sokakları yeniden tasarlamak ve insanların yaşam kalitesini yükseltmektir (Biddulph, 2001).

Woonerf, özellikle Avrupa ülkelerinde ve tüm dünyada popüler hale geldi. Ancak "woonerf" terimi, ülke bazında farklılık gösterebilir ve detaylarda farklılaşabilir. Buna benzer şekilde, 90'ların sonunda "Home Zone" terimi İngiltere'de woonerf fikrinden doğdu. "Woonerf" ve "Home Zone" kavramı arasındaki fark şöyle tanımlanabilir; Woonerf'in bir

mekân oluşturma hedefi olmasına rağmen, home zone trafiği rahatlatmaya ve trafik kazalarını azaltmaya odaklanmaktadır. Bununla birlikte, hem “Woonerf” hem de “Home Zone” yaklaşımları sosyal etkileşim için mekânsal alanlar ve oyun alanları içerir. Hamilton-Baillie ve Jones'a (2010) göre, araştırmalar “Home Zone” nin İngiltere'de resmi olarak tanınmasının kritik öneme sahip olduğu ile birlikte trafik hızı ve sürücü davranışları üzerine yol gösterici ilkelere sahip olduğunu göstermiştir.

Daha önce de belirtildiği gibi, birçok ülke trafiği sakinleştirici tasarım stratejilerini alana özgü ilkelere ve uygulamalara dönüştürmektedir. “Context design”, “naked streets” ve “shared spaces”, bu dönüşümler için kullanılan bazı kavramlardır. Örneğin trafik mühendisliği alanında ortaya çıkan paylaşımlı mekân (shared spaces) kavramı, ilk olarak İngiltere'de kullanılmış ve sürücünün davranışını değiştirmeyi amaçlamaktadır. Bu çerçevede, İngiltere Ulaştırma Bakanlığı'na (2011) göre, paylaşımlı mekân tanımı, “motorlu taşıtların baskınlığını azaltarak, özellikle daha düşük hızlarla ve sürücülerin daha fazla hareket etmesini teşvik ederek sokakların çalışma şeklini değiştirmeyi amaçlayan bir tasarım yaklaşımıdır”. Öte yandan, Hollanda Yol Güvenliği Araştırmaları Enstitüsü (SWOV), kentsel alan tasarlanırken trafiğin amaç değil araç olduğunu ve insanlara konut sağlayan yerleşim alanlarının ise asıl amaç olduğunu belirtmesi gerektiğini vurguluyor. Aslında, paylaşımlı mekân bir trafik tasarımı değil, insanların yaşam kalitesini artıran mahalle tasarımını içeren bir tasarım felsefesinin bütünüdür.

Her ne kadar yukarıdaki tanımların tümü motorlu taşıtların önemsizleştirilmesini ve sürücünün önceliğinin kaldırılmasını vurgulasa da, yalnızca farklı türdeki yol kullanıcıları arasındaki etkileşime odaklanmaktan geçer. Öte yandan, paylaşımlı sokak (shared street) kavramı, yalnızca araç kullanımını caydırmaya ve trafik hızını azaltmaya odaklanmakla ilgilenirken, en önemli unsurlardan biri olan “mekân” kavramından yoksundur (PPS, 2017).

21. Yüzyıla gelindiğinde hızla artan nüfus, kentleşme oranı ve tüketim faktörleri karşısında kentsel çevre, doğal çevre ve enerji sorunları büyüdü. Aynı zamanda gelişen teknoloji, kentsel hayata ve kentsel tasarım sürecine yenilikler getirdi. Bu durumlara dayanarak, şehirlerin doğa ve insan üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmek, nüfus ve şehirleşmenin baskısını ortadan kaldırmak, daha verimli ve yaşanabilir şehirler için yeni planlama yaklaşımları ve çeşitli girişimler geliştirildi

yeşil şehir 'green city', eko-kent 'eco-city', yaşanabilir şehir 'livable city', akıllı şehir 'smart city' gibi.

Bu yaklaşımların ilkeleri farklılık gösterse de, hepsi üretken bir yerleşim kurmayı hedefliyor. Örneğin Akıllı Şehir (Smart City) Konsepti, şehirleri doğa ve insan için maksimum verimlilik sağlayacak şekilde yeniden yapılandırma fikrine dayanıyor. Bu kavram, teknolojik yeniliklerin kentsel alana aktarılması olarak görülse de, yukarıda belirtilen tüm yaklaşımların bir parçasıdır. Örneğin, enerji tasarrufu odaklı akıllı ağ sistemi ile yönetilen şehir, yürünebilirliği veya kamusal alan değerlerini göz ardı etmemelidir. Çeşitli planlama yaklaşımlarında ve akıllı şehir girişimlerinde ifade edilen planlama ve tasarım ilkeleri beş başlık altında toplanabilir. Bu ilkelere dayanarak, günümüzde akıllı/ üretken bir kentin fiziksel gelişimi temel olarak;

- Verimli Arazi kullanımına
- Verimli enerjiye
- Etkin ağa
- Yüksek sosyal yardıma
- Güçlü yerel ekonomiye dayanır.

Akıllı Şehir Konseptinin planlama sistemine entegrasyonu, yerleşim yerlerine yönelik belirli plan uygulamalarını ortaya koyabilecek ve yerleşim yerlerini fiziksel ve sosyal olarak gelecekteki eğilimlere (enerji verimliliği ve etkili iletişim) hazırlayabilecektir. Akıllı şehir bileşenleri Farklı sınıflandırmalar yapılsa da;

- Akıllı hareketlilik
- Akıllı ekonomi
- Akıllı insan
- Akıllı yönetim
- Akıllı çevre
- Akıllı yaşam, en belirgin olanları olarak görünenlerdir.

Akıllı ekonominin zaman ve mekan bakımından başarılı olabilmesi için; Kentsel ulaşım sistemleri, trafik yönetimi, yoğunluk ölçümü, trafik rehberliği, akıllı kavşak, akıllı durak, akıllı parkmetreler, park rehberliği, toplu taşıma sistemlerinde entegre ücret ödemesi, GPS izleme, yol sensörü gibi iyi işleyen akıllı mobilite bilgi sistemleri gereklidir.

Sonuç olarak, şehirlerin ve sokakların geçirdikleri bu dönüşümsel süreçlerde, özellikle son 30 yılda Avrupa'da sokak tasarımına bakış bağlamında belirgin değişiklikler olmuştur. Özellikle sanayi devrimi ile

araç kullanımındaki artışın zaman içindeki ivmeli yükselişinin devam etmesi sonucu sokak tasarım süreçlerinde; yol kullanıcılarının güvenliği ve araçların yarattığı trafik problemlerinin çözümü bağlamında yeni yaklaşımlara ihtiyaç duyulmasına sebep olmuştur. Hız azaltma genellikle trafik rahatlatıcı önlemlerin uygulanması ve güvenlik kuvvetlerinin güçlendirilmesiyle sağlanmıştır. Fiziksel trafik rahatlatma eylemleri genel olarak, bir yoldan geçen dikey veya yatay yavaşlatma araçları (hız kesici tümsek, döşeme farklılaşma vb.) olarak tanımlanır. Fakat fiziksel önlemlerle ilgili birçok problem gündeme gelmektedir. Bunlar (Kennedy ve ark. 2005);

- Fiziksel önlemler daha yüksek derecede hızlanma ve yavaşlama içeren bir sürüş tarzına yol açabilir; bu trafik akışını yavaşlatmasına rağmen araç emisyon değerlerini arttırabilir.
- Dikey fiziksel bariyerler gürültü problemi yaratabilir.
- Uygun olmayan hızlara ulaşıldığında, yol tutuş problemi sonucu araçlar zarar görebilir ve yolcuları aşırı rahatsız edebilir.
- Fiziksel önlemlerin inşasının masraflı oluşu, uygulanmalarını sınırlı hale getirir.
- Fiziksel önlemlerin kullanıcısı sınırlıdır ve istenmeyen rahatsız edici görsel sorunlara yol açabilir.

İngiltere'deki bir ulaşım araştırma laboratuvarının (The Future of Transport, TRL) hazırladığı raporda fiziksel trafik rahatlatma elemanlarının ortaya çıkardığı olumsuz koşullar tartışılmış ve "Psikolojik Trafik Rahatlatma" (Psychological Traffic Calming) veya "İkinci Nesil Trafik Rahatlatma" (Seconda Generation Traffic Calming) olarak adlandırılan çalışmalarını ortaya koymuşlardır. Kennedy ve arkadaşlarının (2005) yaptığı bu çalışma bağlamında psikolojik trafik rahatlatma kriterleri şunlardır;

- daha karmaşık ortamlar (daha fazla bilişsel yük),
- uzak bir görüşün çevrelenmesi,
- doğrusallığı bozmak,
- bir çevre değişiminin vurgulanması (örneğin köy sınırı),
- doğal trafik rahatlatıcı özelliklerinden yararlanmak (örneğin dolambaçlı yol).

Tüm bu önlemler sürücü algısını ve ardından davranışını önemli ölçüde etkiler. Bu konuda Lisska (2011) da sahte riskler oluşturan algısal

yöntemlerin, gerçek anlamda güvenli olmayan eksikliklerle karmaşık bir ortam yaratılmasından dolayı başarılı olabileceğini iddia etmektedir.

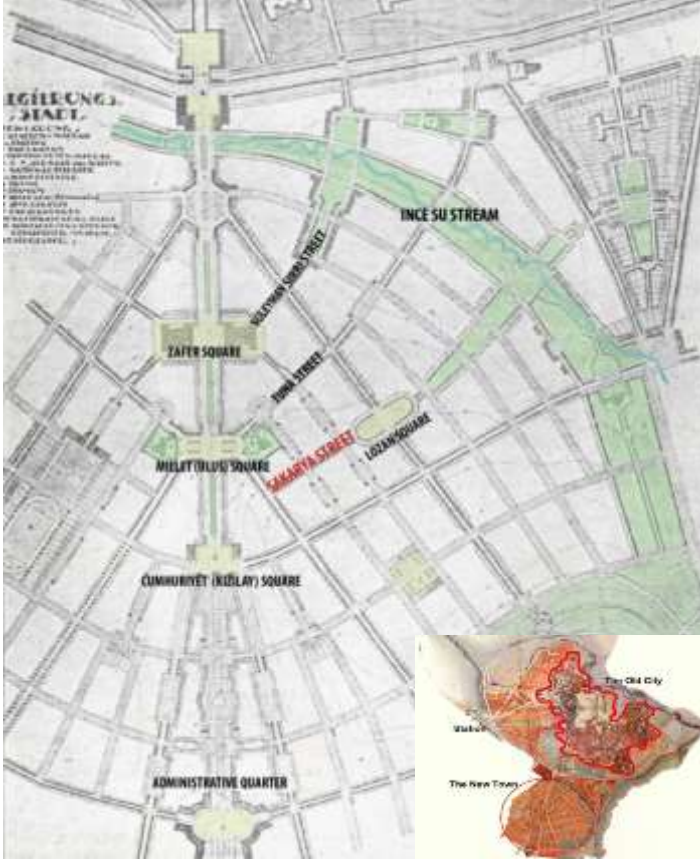
Abele ve Møller (2011), bu yeni yaklaşımın, sürücülere gönüllü olarak uygun bir sürüş hızı seçmelerini teşvik ederek alternatif bir hız azaltma yöntemi olduğunu belirtmektedir. Fakat yaklaşımın uygulanabilmesi için yolun fiziksel durumu, psikolojik trafik rahatlatma yaklaşımı ile uyumlu olmalıdır. Ayrıca Stillings ve Lockwood (1998), West Palm Beach’de uygulanan yenilikçi trafik rahatlatıcı uygulamaları “İkinci Nesil Trafik Rahatlatma” olarak adlandırmışlar ve şehir merkezini geliştirmek, mahalleleri yeniden canlandırmak, kamusal alanları güzelleştirmek, güvenli bir ortam yaratmak ve mekân-topluluk duygusuna katkıda bulunmak amacıyla hayata geçirmişlerdir.

Tarihsel Süreç İçerisinde Sakarya Caddesi ve Çevresindeki Değişimler

Dünyada yaşanan bu tarihsel süreçler bağlamında Ankara’nın izlediği stratejilere baktığımızda Ankara’nın başkent olması ile şehirleşme süreçlerinin başladığını söylemek mümkündür. Ankara 1923 yılında başkent ilan edilmesinden önce bile Kurtuluş Savaşı sürecinde askerler, memurlar, işçiler ve iş arayanlar tarafından göç almaya başlamıştır. Başkent ilan edilmesi ile daha da artan nüfus ile insanların çalışmak, dinlenmek, yemek yemek, eğitim almak ve eğlence ve kültürel faaliyetlere katılmak için yeni yerlere ihtiyaçlarını da beraberinde getirmiştir (2023 Başkent Ankara Master Plan Raporu).

Hızla büyüyen kentin ve kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verebilmek için planlama çalışmalarına gereksinim doğdu. Ankara’nın ilk imar planı 1924-1925 yılları arasında İstanbul Kalkınma Komisyonu üyesi Dr. Carl Christoph Lörcher tarafından hazırlandı. **Lörcher Planı** ve sonrasında yapılan 1928-1932 Jansen Planı, Ankara’nın modern başkent temellerini oluşturdu (Cengizkan, 2004; Günay, 2012; Duru, 2012). 1924 Lörcher Planı, büyüyen nüfusu eski kente ve çevresine yerleştirmeyi amaçladı. Planlanan ve var olan mahallelere hizmet vermek için yeni yollar planlandı. Ancak, 200.000 nüfusu ve 150.000 hektarlık alanı hedefleyen plan tamamlanmadan önce, Ankara’nın hızlı bir şekilde artan nüfusu ile birlikte yeni bir yönetim merkezi ihtiyacı gündeme geldi ve “Çankaya” adıyla yeni bir yönetim bölgesi oluşturuldu. Bu bölgede, burada çalışanların yaşayacakları bir yerleşim yerinin yanı sıra yeni meclis,

bakanlıklar ve diğer kamu kurumlarını içeren bir “yönetim merkezi” kuruldu (Cengizkan, 2004).



Şekil 1. 1924 Lörcher Yeni Şehir Planı (Kaynak: Cengizkan, 2004)

Ankara'nın ilk planı olarak bilinen Lörcher Planı, bugünlerde kentin sembolik merkezi olan Kızılay ve mahalleleri için temel kararlar verdi. Lörcher Planı grid plan yol sisteminde bahçeli 1-2 katlı konut dokusu öngörmektedir (Şenyapılı, 2004; Uluiş; 2009). Ayrıca İncesu Çayı'nı ve çevresini yeşil kuşak olarak korumayı önermiştir. Dolayısıyla yeşil kuşağa bağlı yaya yolu olan Süleyman Sırri, Tunalı ve Sakarya Caddeleri, günümüzde kent için önemli bir yere sahiptir (bkz. Şekil 2). Bu plan uygulanmasına rağmen, şehir 1927 sonunda Çankaya ve Keçiören'e doğru genişlemeye başladı (2023 Başkent Ankara Master Plan Raporu).

Bu dönemde, Sakarya Caddesi ve çevresindeki durum Şekil 1'de gösterildiği gibi iken cadde Atatürk Bulvarı ile bağlantısı olmayan bir trafik yoluydu. Ayrıca, Sakarya Caddesi etrafındaki diğer caddeler olan Tuna Caddesi, Selanik Caddesi, Mithatpaşa Caddesi ve Bayındır Caddesi de taşıt yolu olarak tasarlandı. Kızılay'ın sembolü olan Kızılay binası ve bahçesi, 1929 yılında inşa edildi ve meydanın adı "Cumhuriyet" adından "Kızılay" olarak değiştirildi. Bu bina o zamanlar Yeni Şehir'e yeni bir kimlik kazandırdı. Aynı dönemde Güvenpark ve bakanlık binaları da inşa edildi (bkz. Şekil 2). Fakat bu dönemde Yeni Şehir henüz merkez özelliği göstermiyordu.

Lörcher Planının kent üzerindeki etkisi, kalkınmanın yönünü belirleyecek şekilde sınırlandı. 1927'de 1924-1925 Lörcher Planının bazı tahminler ve kapsama alanı açısından geçerliliğini yitirdiği anlaşıldı (Tankut, 1993; Tekeli, 2009; Duru, 2012; Cengizkan, 2004). 1929 yılında Belediyenin açtığı yarışmanın sonucunda birincilik ödülü Alman planı Hermann Jansen'in planına verildi, çünkü plan ekonomik ve uygulaması kolaydı.



Şekil 2. Ankara Yeni Şehir, 1930

Nüfusun 50 yılda 300.000 olacağı tahmin edildi. Fakat 1927 yılında Ankara'nın nüfusu 74.553 idi. 1920 ve 1927 yılları arasında, nüfusun 3 kat arttığı, ancak bir doyma noktasına ulaşması ve daha yavaş olması gerektiği düşünülmüştü (Tunçer, 2000). Tablo 1'de görüldüğü üzere, küçük kasaba özelliklerine sahip olan Ankara'nın nüfusu, başkent ilanından 1950'lere kadar yaklaşık on kat artmıştır.

Tablo 1. Ankara Nüfus Dağılımı

Year	Population	Year	Population
1923	30.000	1950	289.197
1926	47.727	1955	451.241
1927	74.553	1960	650.067
1928	107.641	1965	905.660
1935	122.720	1970	1.467.304
1940	157.242	1975	1.997.980
1945	226.712	1980	2.561.767

Kaynak: (Şenyapılı, 2004, Cengizkan, 2004)

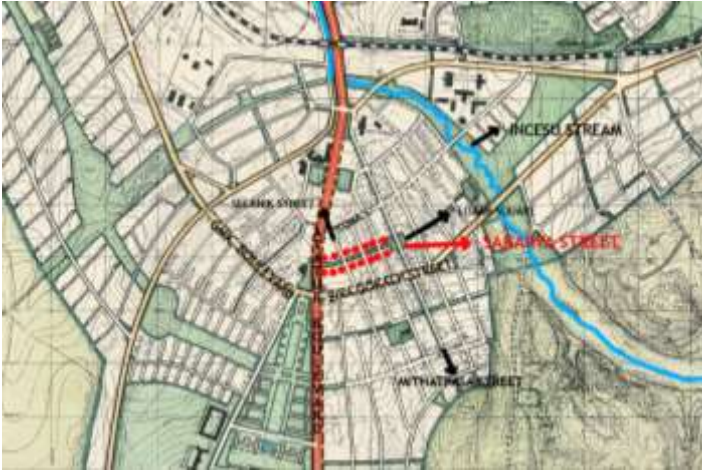
Jansen Planı, taşıt ve yaya ulaşımını belirleyen ana şehir omurgasını oluşturdu. Şehrin günümüzdeki temel gelişim yönünü güney olarak belirtirken, eski şehir çevresinde üç yönde yeni gelişim önerdi. Bend Deresi, Ankara Çayı ve İncesu Deresi'ni önemli açık yeşil alanlar olarak tanımladı (bkz. Şekil 3) ve belirli bir yeşil alan sistemi vurguladı (Cengizkan, 2004).



Şekil 3. Jansen Planı Yeşil Alan Sistemi

Ankara'nın nüfusu 1950 yılında 287.000'e ulaştı. Yani 20 yılda 50 yıllık nüfus tahminine ulaştı. Jansen planı, 1950'lere kadar bazı değişikliklere rağmen Ankara'nın gelişmesine öncülük etti. Geniş yeşil alanlar, düşük yoğunluklu caddeler (özellikle Atatürk Bulvarı) ile modern bir şehir ortaya çıkmış ve kurumsal binalar titizlikle inşa edildi (Tunçer, 2001).

Tarihi merkez Ulus olarak önerilirken, Bahçe Şehir Akımı kapsamında yapılan Hermann Jansen Planında (1932) Yeni şehir, geniş Bahçe Şehir Konsepti olarak inşa edildi ve yeni ulus ve ulusal devletin deneyimlerini güçlendiren kamusal alanlarla donatıldı. Osmanlı Kapalı Şehir Konseptinde fazla görülmeyen bu kamusal alanlar sokaklardan, parklardan ve meydanlardan oluşmaktaydı (Uluiş, 2009). Yeni Şehir, Kızılay ve yeni gelişme alanları olarak önerildi. Lörcher Planı'ndaki Atatürk Bulvarı'na bağlı olmayan ve taşıt trafiğine açık olan Sakarya Caddesi, Jansen Planı'nda yeşil sistemi destekleyen yaya kullanıma açık bir sokak halini aldı (bkz. Şekil 4).



Şekil 4. Jansen Planı'nda Sakarya Caddesi (Kaynak: ankaraarsivi.atilim.edu.tr, 11.06.2015)

1930 ve 1950 yılları arasında, Kızılay, Jansen Planı'nda bir merkez olarak tasarlanmamış olmasına rağmen, bakanlıkların inşasıyla önemli bürokratik ve siyasi merkez oldu. Kızılay Meydanı planında; Kızılay

Parkı, Atatürk Bulvarı ve Güvenpark, modernizmi sağlamayı amaçlayan bir kamusal alan olarak planlandı.



Şekil 5. Atatürk Bulvarı, 1930 (Kaynak: Cangır, 2007)

Ankara nüfusu 1955'te 450.000'e ulaştı ve Jansen Planı, hızlı göç nedeniyle artan nüfusla baş edemedi. Böylece, ortaya çıkan bu durumu çözmek için yeni bir plana ihtiyaç duyuldu. Yeni plan için yapılan yarışmada Nihat Yücel ve Rasit Uybadin'in planı seçildi ve 1957'de onaylandı. Bu Kalkınma Planı, 12.000 hektarlık bir alanı kapsıyordu ve 2000'lerde 750.000 kişilik nüfus öngörüsüne sahipti (2023 Başkent Ankara Master Plan Raporu).

Yücel-Uybadin Planı'nda öngörülemez merkez oluşumu, bulvarların fiziki olarak değişmesine ve yol genişlemesi, yaya yolunun azaltılması, ağaçların kaldırılması ve yol kotunun azaltılması nedeniyle kamunun anlamını yitirmesine neden oldu. Bulvarın yaşayan bir mekân oluşunu sağlayan kafe, restoran, pastane ve diğer ticari kullanımlardan oluşan küçük ölçekli işletmeler kazanılmamış gelir elde etme baskısı nedeniyle alım satım amaçlı kullanımlara dönüştürüldü (Bayraktar, 2013). Yücel-Uybadin Planı, Kızılay'ın merkez olarak geliştiğini, hızlı değişimleri ve yaya-ulaşım bütünlüğünü öngöremeyerek Kızılay meydanında olumsuz bir değişim sürecine neden oldu. (Bayraktar, 2013; Kaya, 2002).

Türkiye'de "Emek İş Hanı" adlı ilk gökdelen, 1959 yılında merkeze bağlı olarak yapıldı. "Emek İş Hanı" nın yapımı, Kızılay Meydanı'na anlam kazandırarak şehre yeni bir imaj getirdi (Bayraktar, 2013). 1960 sonrası Kızılay tüketicilerin, kişisel hizmetlerin, idari merkezlerin ve uluslararası iş merkezlerinin favori noktası haline aldı (Tunçer, 2002).

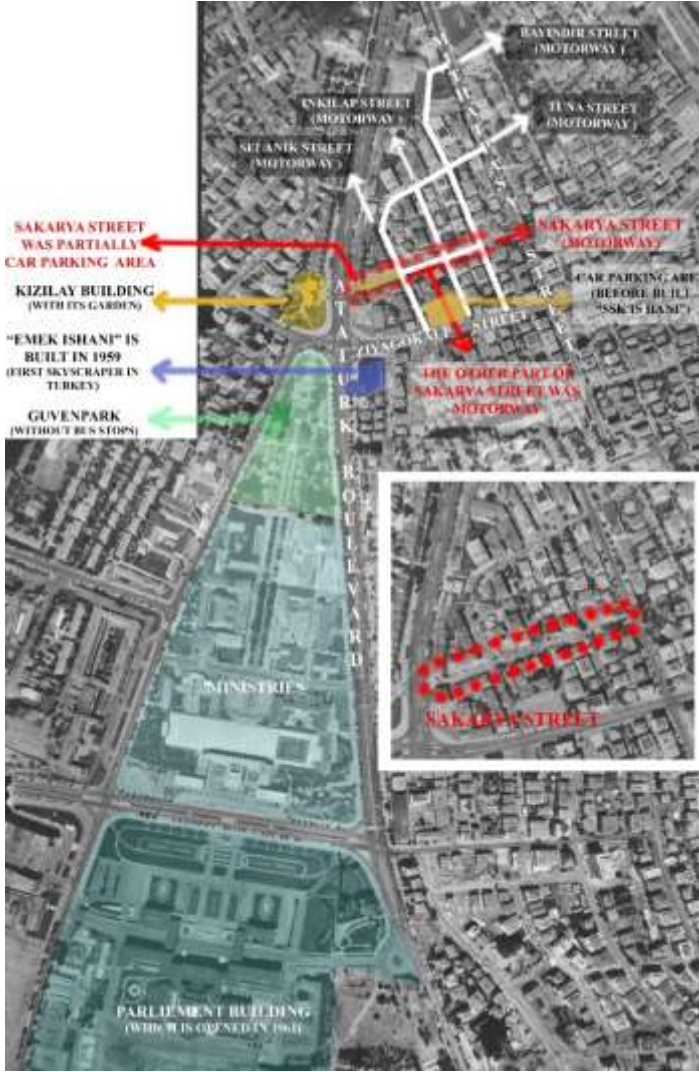
1960'larda, bakanlık binalarına ek olarak, 1961'de açılan yeni meclis binası, kelimenin tam anlamıyla Kızılay'ı bürokratik ve siyasi merkez haline getirdi. Bakanlıklar etrafında kurulan yeni yerleşim alanına hizmet etmek üzere açılan sinemalar ve kitapçılar bu alanı kültürel bir merkez haline getirdi ve yeni açılan banka ile de finansal merkez özelliklerini taşımaya başladı (Batuman, 2009).

1960'lı yılların sonlarında Kızılay, 1929 yılında inşa edilen Kızılay Binası ve çiçeklerle süslenmiş halka açık bahçesi ile şehir merkezi haline gelmiş iken trafik yoğunluğu düşük olan Atatürk Bulvarı ve daha sonra trafiğe kapatılacak olan ancak o dönemlerde trafik yoğunluğu düşük olarak işleyen Sakarya Caddesi de merkezdeki yerini almıştı (bkz. Şekil 6). Kızılay, o günlerde yaya kullanımı öncelikli bir merkezdi (Bayraktar, 2013).



Şekil 6. Sakarya Caddesi Atatürk Bulvarı Girişi, 1966 (Kaynak: İşçen, 2012)

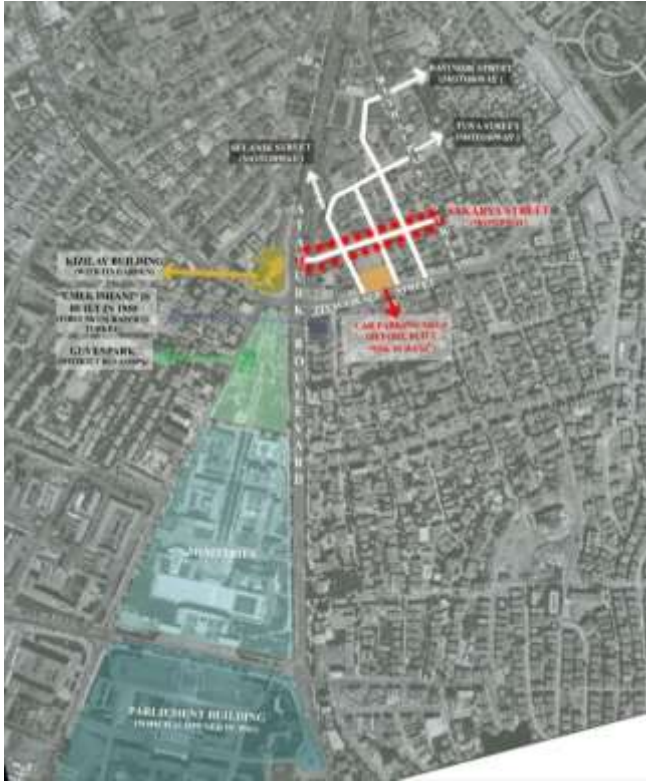
1961'de Bölge Kat Nizamı Planı, 1957 planında ön görülen bina kat sayılarının artmasına neden oldu. Ayrıca bu plan hem eski şehirde (Ulus) hem de yeni şehirde (Kızılay) ana caddelerdeki Erken Cumhuriyet Dönemi'ne ve 1940-1950 yıllarına ait binaların, inşaat için 6-8-10 katlı binaya izin verilmesiyle yıkılarak yenilenmesine sebep oldu (Tunçer, 2009). Bu plan, şehir merkezinden başlayarak yerleşim yerlerinde değişikliklere ve Lörcher ve Jansen Planlarında bahçeli 2 katlı ev olarak projelendirilen binaların 4 ila 10 katlı binalar olarak inşa edilmesine altyapıda herhangi bir değişiklik yapılmadan olanak sağlayarak, yüksek katlı binaların bulunduğu şehir görünümüne neden oldu.



Şekil 7. Ankara Yeni Şehir, 1966

1970 Yücel-Uybadin Planı'nın öngörülerini nüfus ve yerleşim alanları açısından aşıldığında, başkent büyükşehir olmaya başladı. Ayrıca, gecekondularda nüfus 784.000 idi ve başkentte 144.000 gecekondulu vardı. Nüfusun % 70'inden fazlası 1970 yılında gecekonduda yaşarken, nüfus 1.230.000'dir. İslah İmar Planı dönemi, 1984 yılında 2981 sayılı İmar Affı Yasası ile başladı (Erol, 2011). Bu süre "planlı plansızlık" döneminin başlangıcı olarak açıklanabilir. İmar Affı Yasası ile yüksek binalarla

gecekonduların bir arada bulunduğu mekânlar yerine banliyöler ortaya çıktı. Kent teknik ve sosyal altyapı sorunlarının yanı sıra, kat ve yoğunluğun artmasıyla içinden çıkılmaz hale geldi. Bu eğilim 1980'ler boyunca ve 1990'ların başına kadar devam etti. (2023 Başkent Ankara Master Plan Raporu).



Şekil 8. Sakarya Caddesi, Kızılay 1971

1990 Master Planına göre, 1990 yılında Ankara nüfusunun 2,8 milyon (düşük göçle kabulü) ile 3,6 milyon (yüksek göçle kabulü) arasında olacağı tahmin edilmekteydi. Aslında 1985'te 2.3 milyon, 1990'da ise 2.5 milyon olarak gerçekleşti. Master Plan'ın temel politikası, o zamana kadar kuzey-güney koridorunda devam eden kentsel yerleşimi, topoğrafik sınırlar içine sıkıştırmak yerine halkın daha az kirli havaya sahip bir bölgede yaşamalarını sağlamak için batı koridoruna kaydırmaktır. Bu kapsamda Eryaman, Batıkent, Sincan toplu konut alanları ve Sincan organize sanayi bölgesi gibi önemli yerlerin geliştirilmesi ve şehrin

İstanbul yoluna yönlendirilmesi planlanmıştır (2023 Başkent Ankara Master Plan Raporu).

1990 Ankara Master Plan sürecinde Sakarya, Selanik, Bayındır ve İnkılap Caddeleri test amaçlı olarak 24.02.1978 tarihli Ankara Valiliği İl Trafik Komisyonu kararı ile araç trafiğine kapatıldı. Olumlu sonuçlar gözlemlenmesinden ötürü 06.07.1979 tarihli ve 1979/1605 sayılı komisyon kararı ile 'Sakarya Yaya Bölgesi' (Atatürk Bulvarı, Ziya Gökalp Bulvarı, Mithatpaşa Bulvarı ve Tuna Caddesi arasındaki alan) ilan edildi. Sakarya Caddesi, yayalara getirdiği avantajlarla, insanlar için bir buluşma noktası, birçok farklı dinamik yapısı ve yaya yoğunluğu ile Ankara için öne çıkan yerlerden biri oldu (Yetkin, 2004).

1970'ten sonra Yücel Uybadin Planında öngörülemeyen merkez oluşumu kentte yol genişlemesi, kaldırımların daralması, sokak seviyesinin düşmesi gibi değişimlere neden oldu. Ayrıca, 1979'da meydanı tanımlayan Kızılay binasının yıkılmasıyla kamusal alan kullanımı ve anlamı kayboldu. Bir diğer önemli yıkım ise Sakarya Caddesinin kalbinde bulunan açık alan ve Yeni Sahne Tiyatrosu ile Fransız Kültür Enstitüsü yıkılarak yerine 13 katlı devasa bir kütleyle sahip kimliksiz Sosyal Güvenlik Kurumu İş Merkezi (SSK İş Hanı) ile bölgenin kültürel kimliği ve karakteri kayboldu (Oruçkaptan, 1990). Çankaya Belediyesinin 1973 yılında düzenlediği bir mimari proje yarışması ile projelendirilen SSK İş Hanı'nın yapımı 1980 yılında bitti. O dönemde iş merkezi bünyesinde giriş katlarda kasap, manav, kafeler; ikinci katlarda bar, pavyon gibi işlevleri barındırdı. Üst katları ise Maliye Bakanlığı, Çankaya Nüfus Bürosu gibi birçok kuruma ev sahipliği yaptı. Fakat zamanla bakımsız ve çöküntü bir alan haline geldi (Çankaya Belediyesi, 21.07.2015) ve 2013 yılında tadilatlar yapılarak Çankaya Belediyesi İşçi Hizmet Binası olarak kullanılmak üzere tekrar kullanıma açıldı. SSK İş Hanı Sakarya Caddesi'nin yapısal dokusunun önemli bir parçası olarak yerini almıştır. O dönemde maddi gelir getirisi yüksek olduğu için tercih edilen bu tarz yaklaşımlar Ankara kentinin tamamını etkisi altına aldı. Bu tür değişikliklerle birlikte Atatürk Bulvarı ve Kızılay kamusal alan olarak anlamını yitirmeye başladı (Bayraktar, 2013). Kent merkezinin kimliğini oluşturan öğelerin birer birer gitmesi ile merkez Kavaklıdere'ye doğru kaydı.



Şekil 9. SSK İş Hami Öncesi ve Sonrası (Kaynak: Oruçkaptan, 1990; Murat, 2015)

1980'den sonra merkezin Kızılay'dan Kavaklıdere'ye kayması ile üst gelir kullanıcılar da yerini aldı. Kızılay, çoğunlukla orta gelirli kullanıcılar için bir ticaret merkezine dönüştürüldü. 1990 yılına gelindiğinde, Kızılay merkezindeki ticari, ofis, kültürel işlevler, varoşlardaki yeni yerleşim alanları ve alışveriş merkezlerinin sayısındaki artış nedeniyle şehir çeperlere doğru genişlemeye başladı. Kızılay Meydanı tamamen bir trafik kesişimi haline geldi, şehrin hayatıyla ilgili olan yaya caddeleri sokaklara yeni kamusal alanlar olarak katıldı (Bayraktar, 2013). Fakat motorlu taşıt öncelikli düzenlemeler ve çevrelerinde oluşan yüksek katlı yapılar ile yaya bölgeleri arası bağlantılar zayıfladı.

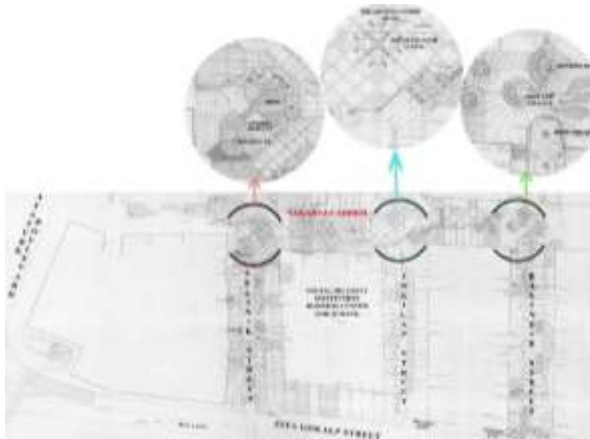
1987 yılında Çankaya Belediyesi Sakarya Yaya Bölgesi için Şehir Plancısı ve Peyzaj Mimarı olan Dr. Turgay Ateş'e bir plan hazırlattı (bkz. Şekil 10) (Ayoğlu, 2010). Bu planda Ateş Sakarya Caddesi için geniş ağaçları olan bir yaya yolu projesi hazırlamış olmasına rağmen (bkz. Şekil 11), ticari getirisi için belediye bu yolun bir bölümü çiçekçi dükkânlarına tahsis etti (bkz. Şekil 12). Bu durum için Turgay Ateş'in görüşü şu şekildedir:

“Sakarya Caddesi girişindeki çiçekçiler projede seyyar satıcı şeklindeydi. Çünkü bu alan imar hukukuna göre yoldur. Yollar da hiçbir şekilde özel mülkiyete konu edilemeyeceğinden belediye oraları veremez. Çünkü yolun sahibi halktır. Orası kamunun geçişi için açılmış mekânlardır. Dolayısı ile belediye ticari kazanç amacıyla buraları kullandırtamaz” (Oruçkaptan, 1990).



Şekil 10. Sakarya Yaya Bölgesi Planı, 1987

Ateş'in planı kapsamında, kent merkezinin iyileştirilmesi ve yaya öncelikli hale getirilmesi için birçok plan kararı mevcuttu. Bu kararlardan yeşil alan düzenlemeleri, altyapı iyileştirmeleri (pahalı bulundu), Kumrular Caddesi ve tüm İzmir Caddesinin (kısmi yayalaştırma yapıldı) yayalaştırılması, artan taşıt kullanımı da düşünülerek Güvenpark altına önerilen araba parkı gibi (bkz. Şekil 10) kent merkezi için büyük önem arz eden kısımları hayata geçirilmeden 1988 yılında proje bitirildi.



Şekil 11. Ateş'in Sakarya Yaya Bölgesi Projesi, 1987



Şekil 12. Uygulamadan Önceki ve 2015'deki Sakarya Caddesi (Kaynak: Oruçkaptan, 1990)

Kızılay, 1970'li yıllardan bu yana hızlı bir yenileme sürecine girmiş ve bu süreçte Jansen Plan Döneminin kentsel dokusunu kentsel sivil mimari örnekleriyle birlikte kaybetti (Tunçer, 2002). Ayrıca 1970'li yılların başında başlayan metro inşaatının 27 yıl devam etmesi Kızılay kent merkezini olumsuz etkiledi. İlk metro hattı Kızılay-Batıkent 28 Aralık 1997'de kullanıma açıldı. Bu süreçte metronun şehre adaptasyonu için yaya bölgelerini birbirine bağlamak için geçici çözümler için üstgeçitler yapıldı. Ama bu geçitler zamanla kaldırılmak yerine sayıca arttı. Üstgeçitler, estetik ve işlevsel sorunların yanı sıra, yaya bölgeleri arasındaki bağlantıları güçlendirmek yerine zayıflattı ve kullanıcılar için güvenli olmayan alanlar oluşmasına neden oldu.



1950

2010

Şekil 13. Sakarya Caddesinin Atatürk Bulvarı Girişi (Kaynak: inankara.com, 2015; Murat, 2015)

21. Yüzyılda Sakarya Caddesi ve Çevresi

Günümüzde Sakarya Caddesi, Ankara Merkezi İş Alanı'nda ve ana ulaşım yolu Atatürk Bulvarı üzerindedir. Sakarya Caddesi, Kızılay yaya

bölgesinin bir kısmı olup, araç trafiğine kapalı, yaklaşık 300 metre uzunluğunda ve ortalama 15 metre genişliğindedir. Trafik Planlama Dairesi Başkanlığı Ankara Büyükşehir Belediyesi verilerine göre, Sakarya Caddesi, Ankara'daki diğer alışveriş caddeleri arasında en kısa olmasına rağmen Atatürk Bulvarı ve Anafartalar Caddesi'nden sonra en geniş caddedir. Diğer, alanlardan üstgeçitler ve metro altgeçitleri ile Sakarya Caddesi'ne yaya olarak ulaşmak mümkündür.



Şekil 14. Kızılay Ankara, 2015

Yapılan Zemin Kat Kullanım Analizi doğrultusunda Sakarya Caddesi genel olarak;

- Yerel halkın günlük ihtiyaçları için hizmet sunmakta,
- Farklı gelir, yaş ve cinsiyet gruplarından çeşitli insanları barındırmakta,
- Çeşitli yiyecek ve içecek birimleri, banka, giyim mağazası, kırtasiye, bitkisel dükkân, bar, balıkçılar, dönerciler ve çiçekçilerden oluşmaktadır (bkz. Şekil 15).



Şekil 15. Sakarya Caddesi Zemin Kat Kullanım Analizi (Murat, 2015)

Jansen Plan'ında 2 katlı bahçeli yapılardan oluşan kent merkezi dokusu sanayileşme ile birlikte artan nüfusun ihtiyaçlarına cevap verebilmek için yürürlüğe konulan 1961 Bölge Kat Nizamı Planı'nda 6-10 katlı yapılaşmaya izin verilmesi ile yüksek katlı yapı düzenine geçişin başlangıcı olmuştur.



Şekil 16. Sakarya Caddesi ve Çevresi Kat Analizi (Murat, 2015)

Zaman içerisinde çeşitli düzenlemeler ile daha da artan yapı yüksekliklerinin bir yansıması olarak 13 katlı SSK İş Hanı dışında Sakarya Caddesi boyunca 6-7 katlı yapılaşmalar ve Atatürk Bulvarı boyunca 10-11 katlı yapılaşmalar görülmektedir (bkz. Şekil 16).



Şekil 17. Sakarya Caddesi, 2015 (Kaynak: Murat, 2015)

Sakarya Caddesi ve çevresinde yapılan Lynch Analizine göre cadde, ticari kullanımın yoğun olduğu bir **bölgede** yer almaktadır. Sokak, kamu kurumları bölgesi, bakanlıklar bölgesi, hastane bölgesi, konut bölgesi ve okul bölgeleri ile çevrelenmiştir. Ayrıca yarı geçirgen taşıt yolları Sakarya Caddesinin **sınırlarını** oluşturmaktadır. Sakarya Caddesinin kendisi de bir **iz** olmakla birlikte Bayındır, İnkılap, Selanik ve kısmen Tuna Caddeleri de Sakarya Cadde'sinin sürekliliğini sağlayan izlerdir. Bunlara ek olarak genişliği bakımından Atatürk Bulvarı birincil öneme sahip bir iz iken Ziya Gökalp ve Mithatpaşa Caddeleri de ikincil izlerdir. Selanik ve Sakarya Caddelerinin kesişiminde yer alan heykel, alan içerisindeki en önemli **düğüm noktasıdır**. Alandaki diğer düğüm noktaları ise metro girişi,

Hosta döner ve balıkçılarıdır. Sakarya Caddesindeki birincil **odak noktası** gerek yapısal büyüklüğü gerekse de alan içerisindeki en yüksek bina olmasından ötürü Çankaya Belediye Binası (Eski SSK İş Hanı)'dır. Çevredeki diğer önemli odak noktalarından biri ise yine büyük kütsel ve yüksek katlı yapılarından ötürü Kızılay Avm ve Emek İş Hanı'dır.



Şekil 18. Lynch Analizi (Murat, 2015)

Sonuç

Ankara'da uygulanan planlama yaklaşımları tarihsel süreçler bağlamında ele alındığında, daha sağlıklı ve yaşanabilir kentler oluşturmak için Bahçe Şehir akımını örnek alan 1932 Jansen Planında açık yeşil alan olarak tasarlanan pek çok alan, 1957 Yücel-Uybadin Planı ile diğer fonksiyonlara dönüşmüştür. Dere kenarlarındaki yeşil alanlar yok edilerek, dereler kanallara alınıp caddelere dönüştürülmüştür. Modern kent modelini örnek alan Yücel-Uybadin Planı ise, az katlı yapılaşmalar için tasarlanan altyapı ve sokak dokusunda değişiklik yapılmadan kat yüksekliklerinin artırılmasını desteklemiştir. Bu durum ilerleyen yıllarda nüfusun daha da artması ile birlikte ciddi kentsel sorunların temelini oluşturmuştur. Giderek artan mekân ihtiyacı kat arttırımı yolu ile çözülmeye çalışılmış, başta Kızılay binası olmak üzere kent kimliği ve karakterini oluşturan Cumhuriyet yapılarının yıkımına yola açmıştır. Ankara için önemli bir yere sahip olan "Sakarya Yaya Bölgesi" 1979'da ilan edilmiş, bu kapsamda taşıt trafiğine kapatılan Sakarya Caddesi ile Selanik, Bayındır, İnkılap Caddeleri her ne kadar 1980'ler için yeterli yaya alanlarına sahip gibi görünse de, günümüzde Ankara şehrinin büyüyen nüfusu ve genişleyen

makroformu ve gelişen teknolojiler ile bir bütün olarak yeniden ele alınması gerekmektedir. Ayrıca, yaya yolu ve taşıt yolu dışında dünya genelinde uygulanan “woonerf”, “home zone”, “paylaşımlı yol” gibi farklı gereksinimleri karşılamak için alternatif yol tasarımlarına ihtiyaç vardır. Yani sadece yaya alanlarının bulunması değil, taşıt trafiği ve yaya akışının bir arada sağlıklı bir şekilde işlemesi için planlama çalışmaları yapılması hedeflenmelidir.

Bu tarihsel akışta sokakların ve sokağa bakışın hem işlev hem de kullanıcı açısından büyük değişimler geçirdiğini görmek mümkündür. Tarihsel süreçlerin bir sonucu olarak, tüm kentsel bölgedeki her bir kullanıcı grubunun göz önüne alınarak eşit hizmetin sağlanması, dünyada stratejik bir politika olarak gündeme gelmektedir. Ne yazık ki ülkemiz bu süreçlerin başında yer almaktadır. Bu nedenle, ülkemizde sokak tasarım çalışmalarının yaya ve taşıt trafiğinin ayrıştığı, taşıt odaklı ulaşım politikalarının izlendiği yani dünyada 1900’lü yılların başında izlenen politikaların halen devam ettiğini Sakarya Caddesi ve çevresi üzerinden görmek mümkündür.

Kaynakça

- Abele, L., and Møller, M. (2011). The relationship between road design and driving behavior. In *RSS 2011: Road Safety and Simulation 2011 Conference*.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı. (2006). *2023 Başkent Ankara nazım imar planı açıklama raporu, etüdler ve müdahale biçimleri*. Ankara: Fersa Matbaacılık.
- Appleyard, B., ve Cox, L. (2006). At home in the zone. *Planning*, 72(9).
- Ayoğlu, B. O. (2010). *Zafer Anıtı-Güvenpark-TBMM” kent aksının varolan durumunun irdelenmesi ve cumhuriyet aksi olarak yeniden tasarımı*.
- Batuman, B. (2009). Mekan, kimlik ve sosyal çatışma: Cumhuriyet’in kamusal mekanı olarak Kızılay Meydanı (G.A. Sargın der.), *Başkent Üzerine Mekan-Politik Tezler: Ankara’nın Kamusal Yüzleri*. İçinde 41-77., stanbul: letişim,.
- Bayraktar, N. (2013). Tarihe eş zamanlı tanıklık: Ulus ve Kızılay Meydanlarının değişim süreci. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 20-35.
- Biddulph, M. (2001). *Home zones: A planning and design handbook*. Policy Press.
- Cengizkan, A. (2004). *Ankara’nın ilk planı: 1924-25 Lörcher Planı: kentsel mekan özellikleri, 1932 Jansen Planı’na ve bugüne katkıları, etki ve kalıntıları*. Ankara Enstitüsü Vakfı.
- Duru, B. (2012). *Mustafa Kemal döneminde Ankara’nın imarı. Cumhuriyetin Ütopyası: Ankara*. (Haz. F. Ş. Cantek), Ankara Üniversitesi Yayınevi. Ankara, 173-192.

- Erol, D. (2011). Ankara'da Gecekondulaşma Süreci: Barakadan Mega Projelere, *İlbank Dergisi*, 28-30.
- Günay, B. (2012). *Ankara spatial history*. Association of European Schools of Planning AESOP Ankara.
- Hamilton-Baillie, B., and Jones, P. (2005). Improving traffic behaviour and safety through urban design. In *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Civil Engineering*, 158(5), 39-47. Thomas Telford Ltd.
- İşçen, Y. (2012). *Ankara kent yazıları: Ankara'nın yok edilen kentsel kimliği üzerine iç geçirmeler...* Alınan yer- <http://yavuziscen.blogspot.com.tr/p/ankara-kent-yazlar-2.html>
- Kaya, T. (2002). *Post evaluation of physical planning experience of Ankara: 1957 Plan of Uygadım-Yücel* (Doctoral dissertation).
- Lisska, W. R. (2011). *The effectiveness of psychological traffic calming: A comparative case study of two Neighborhoods in alachua county*. Doctoral dissertation, University of Florida, Florida.
- Lockwood, I., and Stillings, T. (1998, August). Traffic calming for crime reduction & neighborhood revitalization. In *Institute of Transportation Engineers 68th Annual Meeting*, Toronto, Ontario, Canada.
- Murat, Z. (2015). *Convivial urban spaces: The case of Sakarya Street, Ankara*. Unpublished Master Thesis. Ankara: METU.
- Oruçkaptan, A. (1991). *Kızılay Meydanı çevresindeki yaya bölgelerinin irdelenmesi ve geliştirilmesi üzerine bir araştırma*. AÜ Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü. Doctoral dissertation, Yüksek lisans tezi Yayınlanmamış, Ankara.
- Soendjojo, E. K., (2016). *History and theory of planning and design lecture notes*. University of Sydney.
- Şenyapılı, T. (2004). *Barakadan gecekonduya: Ankara'da kentsel mekânın dönüşümü: 1923-1960*, (Cilt: 173). İletişim yayınları.
- Tankut, G. (1993). *Bir başkent in imarı: Ankara, 1929-1939*. Altın Kitaplar.
- Tankut, G. (1998). Ankara'nın planlı imarı ve şehir mimarisi. *Mimarlık*, 284, 20-21.
- Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, modernite ve Türkiye'nin kent planlama tarihi* (Cilt. 8). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Transport and Road Research Laboratory, Kennedy, J., Gorell, R., Crinson, L., Wheeler, A., and Elliott, M. (2005). *Psychological traffic calming*. Transport and Road Research Laboratory.
- Tunçer, M. (2000). *Tarihsel çevre koruma politikaları: Ankara*. TC Kültür Bakanlığı.
- Tunçer, M. (2001). *Ankara (Angora): şehri merkez gelişimi (14.-20. yy)* (Cilt. 292). Kültür Bakanlığı.
- Uluiş, L. (2009). Lörcher'in Ankara'sı: Anti-modernist ve otoriter eğilimleri yansıtan bir şehir tahayyülü. *Toplumsal Tarih Dergisi*, 187, 73-82.
- Yetkin, S. (2004). *Urban culture and space relations: Sakarya Caddesi as an entertainment space in Ankara*. Unpublished Master Thesis, Ankara: METU..



Sorumlu Yeni Kentsel Tasarım: Çocuk Dostu Bütçeleme

Ali Ercan Özgür

IDEMA

aliercan.ozgur@idema.com.tr

Emircan Kürküt

IDEMA

emircan.kurkut@idema.com.tr

Öz

Dünyanın çocuk nüfusu radikal bir şekilde artmaktadır. 2017 yılında Türkiye'nin çocuk nüfusu toplam nüfusun %28'ini oluşturmakta ve çocukların çoğu şehirlerde yaşamaktadır. Sorumlu yeni kentsel şehir tasarımı için 1996 yılında ortaya çıkan çocuk dostu şehir kavramı, çocuk haklarına dikkat etmek ve çocukları yerel politika oluşturma, yasalar ve düzenlemeler, bütçe planlaması ve yerel yönetimin program tasarımında aktif aktörler olarak kabul etmektedir. Bu araştırma şehirlerin politika oluşturmada çocuk dostu bir yaklaşım benimsemeleri durumunda analiz etmesi için çocukların ayırdığı toplam bütçenin yüzdesini incelemektedir. Çocuk dostu bütçe analizlerine ek olarak, faaliyet raporları ve yerel yönetimlerin strateji planları kaynak olarak kullanılmaktadır. Bu araştırma için Türkiye'nin dört farklı bölgesini temsil eden Mersin, Lüleburgaz, Gaziantep ve Giresun kentleri pilot alan olarak alınmaktadır. Araştırma, bu kaynakları çocuk dostu bütçe göstergeleri açısından analiz etmiştir. Bu araştırma, bu dört ilin çocuklara yönelik bütçe tahsisatının toplam bütçenin% 5'inden az olduğunu göstermektedir. Her ne kadar çocuklar şehirlerin stratejik planlarında önemli aktörler olarak görülse de; belediyelerin finansal analizinde, çocuklar için yeterli bütçenin tahsis edilmediği görülmüştür. Ancak, çocuk başına harcamalar bu belediyelerde yıllar içinde artmıştır.

Anahtar Kelimeler: kentsel tasarım, çocuk dostu şehirler, çocuk dostu bütçeleme, bölgesel kalkınma



Responsible New Urban Design: Child-friendly Budgeting

Ali Ercan Özgür
IDEMA

Emircan Kürküt
IDEMA

Abstract

The world's population of children is radically increasing. Children population of Turkey in 2017 is %28 of the total population and most of the children are living in cities. The concept of child-friendly city that emerged in 1996 for responsible new urban city design. It refers to look after children's rights and consider children as active actors in local policy making, laws and regulations, budget planning and program designing of local administration. This paper investigates the per centation of the total budget allocated for children to analyse if cities are adopting child-friendly approach in their policy making. In addition to child-friendly budget analyses, activity reports and strategy plans of local administrations are utilized as resources. The cities of Mersin, Lüleburgaz, Gaziantep and Giresun to represent the four different regions of Turkey are taken as pilot areas for this research. The research analyzed these sources with respect to child friendly budget indicators. This research indicates that budget allocation of these four cities for children is less than 5% of the total budget. Although children are seen as important actors in the strategic plans of cities; in the financial analysis of the municipalities, it was observed that enough budget for children was not allocated. However, per-child expenditures have increased over the years in these municipalities.

Keywords: *urban design, child-friendly cities, child-friendly budgeting, regional development*

Giriş

Bu çalışma, UNICEF'in Çocuk Dostu Şehirler Girişimi'ne katılmak isteyen şehirlerin kurumsal gelişimi için önemli bilgiler, idealler, değerler ve fikirler vermektedir.

Çocuk dostu kent ve çocuk dostu bütçeleme, günümüz kent yönetimi ve belediyeciliğinde giderek önemi artan ve yerel kalkınmaya destek sağlayan bir unsur olarak görülmektedir. Çocuk dostu bütçeleme stratejileri kentlerin çocuk dostu faaliyetlerine / uygulamalarına yönelik harcamalarını içermektedir.

Bu araştırma kapsamında ilk olarak tarihsel arka plan niteliğinde bir giriş yapılacaktır. Dünya'nın ve Türkiye'nin nüfusu detaylı bir şekilde geçmişten bugüne analiz edilerek; kırsal/kentsel nüfus, genç ve çocuk nüfusu gibi istatistikler ele alınacaktır. Çalışmanın bir sonraki bölümünde çocuk dostu kent ve çocuk dostu bütçeleme kavramları üzerine bir inceleme yapılacaktır. Bu bölüm araştırmanın literatür taramasını ve teorik arka planını oluşturacaktır.

Bu makale, Çocuk Dostu Kent girişimlerinin etkinliğini çeşitli şekillerde değerlendirerek bu sınırlamaları ele almayı amaçlamaktadır. Çocuk Dostu Kent girişimlerinin dünyadaki örnekleri çerçevesinde, dokuz "yapı taşı" ile analiz eder ve seçilen dört örneklem belediye temelinde girişimler arasında ortak olan tematik kalıpları, iyi uygulamaları ve tekrar eden, tematik zorlukları belirlemektedir. Aynı zamanda bu çalışma ülkelerin, şehirlerin ve belediyelerin mevcut ve gelecekteki çocuk dostu kent girişimlerinin geliştirmelerine yardımcı olabilecek ve çocuk dostu kent girişiminin potansiyel etkisini ön plana çıkarabilecek bir analiz sunmaktadır. Bulgularımızla, farklı paydaşlar çerçevesinde çocuk dostu belediyeçilik kavramının uygulanmasında bölgesel eşitsizliklerin varlığı ve çok farklı uygulama alanları ile tematik alanlar belirlenmiştir.

Bir sonraki bölüm araştırmanın metodolojik çerçevesine ortaya koyarak belirlenen pilot şehirlerin çocuk dostu bütçelerinin analizlerinin hangi kaynaklar kullanılarak ne şekilde yapıldığı paylaşılacaktır.

Çalışmanın beşinci bölümünde Gaziantep, Giresun, Lüleburgaz ve Mersin illerinin çocuk dostu bütçe yaklaşımı ile ele alınarak analiz sonuçları paylaşılacaktır. Bir başka ifade ile araştırmanın sonuçları bu bölümde yer almaktadır. Araştırmanın bir sonraki bölümünde yeni

belediye döneminde (2019-2024) çocuklar için uygulama ve faaliyetler analiz edilerek eski raporlar ve mali analizler ile birlikte bir karşılaştırma yapılacaktır.

Araştırmanın son bölümünde özet bilgiler içeren genel bir değerlendirme yapılacaktır.

Geçmişten Bugüne Dünya’da ve Türkiye’de Nüfus

Dünya nüfusu tarihsel süreç içerisinde radikal bir şekilde artmıştır. 1950 yılında 2.5 milyar olan dünya nüfusu, 2019 yılında 7.5 milyara kadar yükselmiştir. Birleşmiş Milletler’in son tahminine göre (2019) dünya nüfusu 7.713.468.100’dür. Dünya Banası verilerine göre (2019) dünya çocuk nüfusuna bakıldığında ise 1960’lı yıllarda toplam nüfusun %37’sini oluşturan çocuklar; günümüzde toplam nüfusun sadece %25’ini oluşturmaktadır.

Dünya nüfusunun 3'te 1'inden fazlası Çin ve Hindistan'da bulunmaktadır. Dünya Bankası'nın 2018 verilerine göre (2018); Hindistan'ın nüfusu 1.352.617.330 iken; Çin'in nüfusu 1.392.730.000 olarak belirtilmiştir.

1750-1800 yılları arasında dünya üzerindeki nüfus artış hızı %5 iken; 1950-1986 yılları arasındaki nüfus artış hızının %17 olduğu tahmin edilmektedir. (Aksu, 2011, s.226) Buna rağmen, 1970'li yıllardan bu yana nüfus artış hızında her beş senede bir düşüş olduğu görülmektedir.

Dünyadaki kentleşmenin büyük ölçüde son iki yüzyılda gerçekleştiğini görülmektedir. Günümüzde, dünya nüfusunun %55'i kentsel alanlarda yaşamaktadır. Yapılan projeksiyonlara göre bu oranın 2050 yılına kadar %68'e yükselmesi beklenmektedir. Birleşmiş Milletler'in haberine (2018) göre; 2050 yılına gelindiğinde küresel nüfusun yaklaşık olarak 9.8 milyara ulaşacağı tahmin edilmektedir. Dünya üzerindeki insanların Birleşmiş Milletler'e göre (2018) 6.7 milyarının kentsel alanda, 3.1 milyarının ise kırsal alanda yaşayacağı da bu tahminlere eklenmektedir.

World Population Review istatistiklerine göre (2019) Türkiye, 2018 verilerine göre yaklaşık 82 milyonluk nüfusuyla dünyanın en kalabalık 17. ülkesi konumundadır. TÜSEB'in verilerine (2018) göre; genç bir nüfusa sahip olan Türkiye’de toplam nüfusun %39.2’sini 0-24 yaş arasında gençler oluşturmaktadır. Ülkede, 10-24 yaş arası yaklaşık 19 milyon kişi

bulunmaktadır ve 0-14 yaş arası çocuk sayısı da 19 milyondur. TÜİK verilerine göre (2018) Türkiye'deki yıllık nüfus artış hızı 2018 yılında binde 14,7 olarak hesaplanmıştır.

Türkiye İstatistik Kurumu'na (TÜİK) göre, Türkiye'de 1950'lerden sonra kentsel nüfusta artış gözlemlenmiştir. Tarihsel bir perspektiften bakıldığında 1950'li yıllar Türkiye'si sanayinin gelişiminin giderek yükselmeye başladığı bir dönemdir. Aslında sanayileşmeyle paralel olarak özellikle sanayileşmenin yükselmeye başladığı büyük şehirlere kırsaldan yoğun bir göç dalgası başlamıştır. (Güreşçi, 2010, s.159)

TÜİK verilerine göre (2018) Günümüzde Türkiye nüfusunun %93'ü kentsel alanlarda yaşamaktadır. 1927-1950 yılları arasında kent nüfus oranı %0,8 artış göstermişken; 1950-2010 yılları arasında kent nüfus oranındaki artış %51 olmuştur. Özellikle 1985 yılına bakıldığında Türkiye'deki kentsel nüfus kırsal nüfusun ilk kez üzerine çıkmıştır. (Yılmaz, 2015, s.165) Kırsaldan kente başlayan göç olgusunun en temel sebebi kırsal alanlardaki istihdam problemleridir. Bunun altında yatan neden ise Türkiye'nin giderek sanayileşmeye başlaması ve tarımın ekonomik olarak öneminin yitirilmesidir.

Kentleşmeyle ilgili olarak çarpık yapılaşma, aşırı nüfus yoğunluğu, kültürel entegrasyon sorunu ve toplumsal problemler göçün getirdiği olumsuz koşulları doğurmuştur. Özellikle İstanbul, İzmir ve Ankara gibi büyükşehirlerin çeperleri olarak tabir edilen öncesinde yapılaşmanın olmadığı yerlerde başlayan çarpık kentleşme gerek altyapı gerekse farklı sosyal problemleri beraberinde getirmiştir. Kırsal bölgelerden kentsel bölgelere gelmeye başlayan nüfus yeterli ekonomik koşullara sahip olmadığı için bu bölgelerde yaşamaya başlamışlardır. (Güreşçi, 2010, s.159)

Metodoloji

Bu çalıştırmanın amacı, çocuk dostu kent kavramının ne kadar süreyle bulunduğunu ve kavramın Türkiye'nin farklı bölgelerinde ve farklı belediye büyüklüklerinde ne kadar aktif olarak geliştirildiğini ölçmektir. Türkiye'nin dört farklı bölgesinden pilot şehir/ilçe olarak seçilen Gaziantep, Giresun, Lüleburgaz (Kırıkkale) ve Mersin'i çocuk dostu şehir bakış açısı ile ele almaktadır. Araştırma kapsamında belirlenen bölgelerin çocuk dostu şehir kapsamında değerlendirilmek üzere belirli kriterler ile açıklanması hedeflenmektedir. Örneğin, bütçe konusunda yerel

yönetimlerin toplam bütçelerinin hangi alanlarda (sağlık, kültür ve sanat, eğitim, çocuk koruma vb.) en fazla harcandığı belirlenecektir.

Çalışma kapsamında belirlenen illerdeki ve ilçedeki yerel yönetim faaliyet raporları, strateji planları ve mali raporları incelenmiştir. Bu kaynaklar araştırmanın temelini oluşturmaktadır. Araştırma kaynakları çocuk dostu bütçe göstergeleri açısından analiz etmektedir. Çocuk dostu bütçe, yerel yönetimlerin sosyal bütçesinin bileşenlerinden biri olduğundan, bu çalışma, şehirlerin politika oluşturmada çocuk dostu bir yaklaşım benimsemeleri durumunda, çocukların tahlil edilmesi için ayrılan toplam bütçenin yüzdesini incelemektedir. Aşağıda detaylı bir şekilde ele alınacak çocuk dostu bütçe göstergeleri arasında çocuk hakları, çocuk koruma, engelli çocuklar, eğitim, sağlık, sanat ve kültür, spor, oyun alanları, aile yardımı, kadınlar, göçmen çocuklar, çocuk katılımı (çocuk meclisi) ve son olarak da oyuncak/kitap yardımları bulunmaktadır.

İkinci el kaynaklara ek olarak araştırma kapsamında belirlenen pilot illerdeki ve ilçedeki yerel yönetim yetkilileri ile derinlemesine görüşmeler yapılarak çocuk dostu kent vizyon ve misyonları ortaya konulmuştur.

Çocuk Dostu Şehir

1996 yılında, İstanbul'daki Habitat II Konferansı'ndan sonra ortaya çıkan çocuk dostu şehirler kavramı, sorumlu yeni kentsel şehir tasarımı için temel bir kavram olarak ele alınmaktadır. Tarihsel olarak, UNICEF (Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu) Çocuk Dostu Şehirler Girişimi ve UNESCO (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü) Şehirlerde Büyüyen Girişim bu konuda gerçekleştirilen önemli faaliyetler arasında yer almaktadır.

Çocuk dostu şehirler, BM Çocuk Hakları Sözleşmesini yerel düzeyde uygulayan şehirlerdir. UNICEF'in Çocuk Dostu Kentler Girişimi, kamu politikasının tüm alanlarında çocukların haklarını göz önünde bulundurmayı amaçlayan şehirlere kaynak ve rehberlik sağlayarak şehirlerin bu pratikte başarmasına yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Bir başka çalışmada ise Bernard van Leer Vakfı, şehirleri çocuk dostu hale getirmek için şehir panolarının geliştirilmesi de dahil olmak üzere, Urban 95¹ programının bir parçası olarak şehirleri çocuk dostu yapmak için hükümetlerle birlikte çalışmaktadır. Avrupa Çocuklara Yatırım

¹ <https://bernardvanleer.org/urban95-city/>

Platfo3rmu'na göre (EPIC)² ayrıca çocukların refahını ve yaşam kalitesini geliştirmek için belediyeler, hükümetler ve özel kuruluşlar tarafından kullanılan uygulama örneklerini toplamaktadır.

Çocuk dostu şehir kavramı çocukların haklarına dikkat etmek ve çocukları yerel politika oluşturma, bütçe planlaması ve yerel yönetimin program tasarımında aktif oyuncular olarak kabul etmektedir. Uygulamada, çocuk dostu şehir çocukların seslerinin, gereksinimlerinin, önceliklerinin ve haklarının kamu politikalarının, programlarının ve kararlarının ayrılmaz bir parçası olduğu bir şehir, kasaba veya belediyedir..

Çocuk Dostu Şehir kavramına göre şehirler aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır.³

- Çocuklar şiddet, sömürü ve istismardan korunmalıdır.
- Çocuklar kaliteli sosyal hizmetlere erişim hakkına sahip olmalıdırlar.
- Kapsayıcı ve katılımcı eğitim sistemi ile beceri ve yetenek gelişim olanaklarına sahip olmalıdırlar.
- Yeşil, güvenilir ve temiz bir çevre, park ve oyun alanlarına sahip olmalıdırlar.
- Etnik kökenleri, dinleri, gelirleri, cinsiyetleri veya yetenekleri konusunda ayrıma maruz kalmamaları gerekmektedir.
- Kendilerini veya kenti ilgilendiren konularda çocukların görüşlerinin dikkate alınması gerekmektedir.

Çocuk dostu kent girişimi ve kavramını benimseyen birçok ülke ve şehirde, girişimin temel yaklaşımları doğrultusunda, çocukların temel insani haklarının korunmasından karar süreçlerine aktif olarak katılmalarına kadar farklı alan ve çerçevede önemli birbirinden farklı bir çok çalışma yürütülmektedir.

Daha önemlisi, çocuk dostu bir kent oluşturmak yalnızca çocuklara fayda sağlamakla kalmaz, aynı zamanda daha geniş toplumun, şehirlerin ve gelecek nesillerin refahına da eşit şekilde odaklanır (Nour, 2013, p.489-504).

Bir sonraki bölümde detaylı olarak incelenecek sosyal bütçe eğitim, sağlık, sosyal güvenlik ve sosyal yardım, kültür ve sanat harcamalarını içermektedir. Sosyal bütçe ise dolaylı olarak çocuk dostu şehirler ile ilgili

² <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1246&langId=en>

³ UNICEF, <https://childfriendlycities.org/what-is-a-child-friendly-city/>

olmakla birlikte bu araştırmada genellikle çocuklara yönelik yapılan faaliyetler analiz edilerek doğrudan sosyal bütçeden çocuklara yönelik yapılan harcamalar ele alınacaktır.

Çocuk Dostu Bütçe

Bütçe, bir hükümetin ya da yerel belediyelerin en güçlü sosyal ve ekonomik politika aracıdır ve bu durum her vatandaşın hayatında merkezi bir rol oynamaktadır. Bütçeler hükümetin veya yerel belediyelerin önceliklerini yansıtmaktadır.

Çocuklara yönelik bütçeleme, ayrı bir bütçe ya da paralel yapıların oluşturulması ile ilgili bir çalışma veya bütçeleme gerektirmemektedir. Çocukların çıkarlarını en iyi şekilde değerlendirmek, çocuk dostu sosyal ve ekonomik politikalar ve uygun hedefleme prosedürleri oluşturmak için mevcut sistemleri dönüştürmek ihtiyacını destekleyen bir çalışmasıdır. Bütçe analizi hem devlet performansını izlemenin yanı sıra hem de sorumlu tutma aracıdır. Bütçeler, hükümetin öncelikleri, performansları, kararları ve niyetlerinin en sağlam ifadesidir ve ayrıca bütçeler, hükümetin politikalarını ve programlarını yansıtmaktadır. Save the Children ve Centre for Child Rights kurumunun hazırladığı rapora göre (2010) çocuk dostu bütçelemenin aslında politik ve teknik bir araç olarak görülmemesi gerekmektedir.

Çocuk hakları perspektifinden bakıldığında, sosyal bütçe çalışması, kamu sektörü bütçelerine yansıtıldığı gibi, çocuk dostu politikalar için uzun vadeli kurumlar oluşturmaya odaklanmaktadır. Sosyal bütçe çalışmasının sonuçları arasında çocuklar, kadınlar ve yoksul aileler için kaynaklar daha fazla ve daha etkili biçimde kanalize edilmiştir. Sosyal bütçe, bütçede yer alan kaynağın, sosyal sektörler (eğitim, sağlık, sosyal koruma vb.) arasında ne şekilde dağıtıldığını ifade etmektedir. Kamu kesiminin ve hane halkının kaynaklarının kısıtlı olduğu ekonomik zamanlar için özellikle kamu maliyesi politikalarının çocuklar için yapılacak hizmetlerin korunmasını sağlamak önemlidir.

Çocuk odaklı hizmet sunma anlamında belediyelere büyük görev düşmektedir. Türkiye nüfusunun üçte birini oluşturan çocukların ihtiyaçları ve öncelikleri bu dinamik ve hızlı değişim sürecinde dikkate alınmalıdır. Çocuk Hakları Sözleşmesi, devletlerden, çocukların ekonomik, sosyal ve kültürel haklarını “eldeki kaynakların azamisi

ölçüsünde" yaşama geçmelerini ve bu amaçla gerektiğinde uluslararası işbirliğine gitme yatkınluluğunu talep etmektedir. Bütçe harcamalarının çocukları ne yönde etkilediğine ilişkin bir değerlendirme çerçevesi de bu kapsamda ele alınmalıdır. Bütçe hazırlık süreci çocuklara da açık olmalı ve ilgili konularda gençlerin görüşleri alınmalıdır.

Çocuklara yönelik bütçeleme çocuklar için ne kadarlık kamusal kaynak kullanıldığı konusu ele alınmakta olup, kamusal gelirlerin ne kadarlık kısmının çocuklara yönelik hizmetlere tahsis edildiği ve bu doğrultuda ne kadarlık harcama yapıldığı hususları belediyeler tarafından ele alınmaktadır. Bu amaçla devlet bütçesinde çocuklara yönelik analizlere yönelik gerekli veri setinin oluşturulabilmesi gereklidir. (Ozen, Bahçe ve Akbey, 2016)

Bütçe analizi bir bütçenin içinde yer alan gelir ve gider planlarının kapsamlı biçimde gözden geçirilerek incelenmesi sürecidir. Bu analiz süreci bütçe verilerinin toplanması, incelenmesi, incelenen verilerinin yorumlanması, çıkan sonuçların stratejik plan, performans programı veya benzer farklı ulusal, uluslararası plan ve raporlar ile karşılaştırılarak incelenmesini kapsamaktadır. Bütçe izleme sadece rakamların analizinden ibaret değildir. Rakamlarla birlikte gelir ve harcamaların yerel düzeyde kent yaşamını şekillendiren sosyal, ekonomik ve çevresel etkilerinin de birlikte değerlendirilmesi gerekir.

Çocuk dostu bütçeler merkezi hükümet bütçelerinde gibi kamu kaynaklarının miktarı ile ilişkili olup vergi gelirlerinin milli gelire oranına; çocuk refahı için dış kaynaklardan elde edilen gelirlerin miktarına ve çocuk dostu bütçe için ayrılan kamu kaynaklarının oranına bağlıdır. (Çiçek ve Dikmen, 2016, s.131-147)

Paydaşlarla beraber gerçekleştirilecek "Durum Analizi" ve ya "Swot Analizi" ile beraber kentin güçlü, zayıf yönleri belirlenip bu kapsamda çocukların durumuna ilişkin sorunların tüm paydaşlarca belirlenip çözüm odaklı bir çocuk dostu bütçe hazırlanması sağlanmalıdır. Durum analizi sonucunda belirlenen sorunlar listelenip, yönetim önceliklendirme ile beraber sorun ağacı yönetimi ile çözümlerin üretilmesini amaçlamalıdır. Çözümler sonrasında hedefler ile stratejik amaçlar belirlenecektir. Her stratejinin uygulanabilmesi için belli bir bütçeye ihtiyacı olacaktır.

Çocuk Dostu Kent için çocuk dostu bütçe hazırlanması elzem bir durum olarak görülmektedir. Çocuk dostu bütçeler çocuk haklarının geliştirilmesinde aktif rol alan sivil toplum kuruluşlarına önemli bilgiler

ve analitik kaynaklar sağlamaktadır. Bunun yanında analizler siyasetçilere, parlamento üyelerine ve uzmanlara çocuklara yönelik çalışmalar hakkında önemli bilgiler vermektedir. (Save the Children, 2004)

Gaziantep, Giresun, Lüleburgaz ve Mersin Pilot Şehirlerinde Çocuk Dostu Bütçeleme

Bu bölümde araştırma kapsamında Türkiye'nin dört farklı bölgesinden seçilen şehirler çocuk dostu şehir perspektifi ile analiz edilecektir. Başka bir deyişle sırasıyla Gaziantep, Giresun, Lüleburgaz (Kırklareli) ve Mersin Belediyeleri'nin bütçelerinde çocuklara yapılan doğrudan ve dolaylı faaliyetlerin dağılımı yapılmıştır.

Gaziantep: Gaziantep, Akdeniz Bölgesi ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin kesişim noktasında yer almaktadır. Komşu illeri arasında Şanlıurfa, Osmaniye, Hatay, Kahramanmaraş, Adıyaman ve Kilis bulunan şehir Suriye sınırında yer almaktadır.

Gaziantep TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Verileri'ne göre (2018) 2018 yılı itibariyle 2.028.563 kişinin yaşadığı bir şehirdir. Şehrin nüfusunun %37.93'ünü 0-18 yaş aralığındaki çocuklar oluşturmaktadır. Gaziantep kayıtlı mülteci nüfusunun en çok olduğu 2. ildir. Göç İdaresi'nin 5 Eylül 2019 tarihli verilerine göre şehirde yaşayan Suriyeli sayısı 448.603'tür. Bu sayı il nüfusunun yaklaşık olarak %21'ini denk gelmektedir.

İklimi ve verimli toprağı ile Gaziantep farklı çeşitte tarım ürününü içinde barındırmaktadır. Bunun etkisiyle Gaziantep 2015 yılında UNESCO'nun UCCN programına (Unesco Creative Cities Network) Türkiye'den gastronomi alanında dahil olan ilk şehir olma özelliğini taşımaktadır. Gastronomi alanında hem il genelinde hem de çocuklara yönelik birçok etkinlik ve faaliyet yapıldığı görülmektedir.

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'nin 2015-2019 Stratejik Planı incelendiğinde çocukları ilgilendiren dolaylı ve doğrudan faaliyetler görülmektedir. Doğrudan çocuğı ilgilendiren faaliyetler arasında gençlik ve çocuk meclislerinin kentte aktif rol alması; okuyan şehir Gaziantep Projesi kapsamında çocuk kütüphanelerinin kurulması; okul öncesi eğitim alanlarının artırılması; çocuk bakım merkezlerinin açılması ve yoksul öğrencilerin barınma ve eğitim ihtiyaçlarının karşılanması göze çarpmaktadır. Ayrıca çocuğı ilgilendiren dolaylı faaliyetler arasında engelliler

için spor salonu ve parkların yapılması; kadın sığınma evlerinin geliştirilmesi; her ilçeye kültür merkezi gibi şehirdeki çocuk nüfusu dolaylı olarak olumlu bir şekilde etkileyen faaliyetler görülmektedir.

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'nin 2018 performans raporuna bakıldığında çocuk, mobil kütüphane, dijital, gastronomi ve bilim gibi kütüphaneler kurulması; çocuk ve gençlik orkestrası ile büyükşehir belediye bandosunun kapasitesinin artırılması ve sağlık alanında tüp bebek merkezine gerekli sağlık taramalarının gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.

2018 yılı Mali Durumu ve Bütçesi incelendiğinde 1 milyar 550 milyon TL belediye bütçesi olduğu görülmüştür. Bu bütçenin doğrudan 21.5 milyonu doğrudan olmak üzere toplam 81.5 milyon çocuklara yönelik faaliyetlerde harcandığı tespit edilmiştir. Yapılan bütçe analizlerine göre şehirdeki çocuk başına harcama tutarı 2018 yılında 105,80 TL hesaplanmıştır. Doğrudan yapılan bu harcamaların çocuğu ilgilendiren çocuk koruma, eğitim ve kültür-sanat gibi üç alanda toplandığı görülmüştür. Çocuklara yönelik dolaylı harcamaların başında sağlık, eğitim ve aile yardım / sosyal hizmetler gelmektedir.

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'nin son üç yıllık genel mali verileri incelendiğinde çocuklara yönelik dolaylı ve doğrudan harcamaların arttığı görülmektedir.

Giresun: Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Giresun, 6934 km² bir alanda Trabzon, Gümüşhane, Sivas ve Erzincan illeri ile komşudur.

2012 yılı TÜİK Adrese Dayalı Nüfus istatistiklerine göre şehrin nüfusu 419.555 iken; toplam nüfus içerisindeki çocuk nüfusu (0-18 yaş) 116.757'dir. Bir başka ifadeyle şehrin çocuk nüfus oranı toplam nüfus içerisinde %27.82'lik bir paya sahiptir. Aşağıda analizi gerçekleştirilen 2013-2014 yıllarına bakıldığında çocuk nüfus oranının azaldığı gözlemlenmiştir. 2013 yılında şehirdeki çocuk nüfusu 114.469 iken; bir sonraki yıl 112.274'e gerilemiştir. 2018 yılında Giresun'daki çocuk nüfus sayısı daha da azalarak 107.593'e düşmüş ve toplam nüfus içerisindeki çocuk nüfusunun payı 2012 yılında %27 iken; bugün %23 seviyesine gelmiştir.

Giresun Belediyesi'nin 2012-2014 verileri ve raporları incelendiğinde çocuklara yapılan harcamaların yıllar içerisinde artış gösterdiği görülmüştür. Örneğin, 2012 yılında çocuklara yapılan harcama yaklaşık

100.000 TL iken; 2013 yılında 200.000 TL'ye yükselmiştir. Bu rakam 2014 yılında ise 300.000 TL'ye çıkmıştır.

Giresun Belediyesi'nin çocuklara yönelik yaptığı faaliyetler incelendiğinde kent yaşamına dair kuralların anlatıldığı Başkan Amca kitaplarının çocuklara dağıtıldığı görülmüştür. Bu kitaplar çocukların kent yaşamına uyumları açısından önem teşkil etmekte ve çocuk dostu kent yaklaşımına belediyenin bir katkısı olarak değerlendirilmektedir. Buna ek olarak, yaz spor okulları, süt dağıtımı, dijital etüt projesi, yeni doğan bebeklere ücretsiz battaniye dağıtılması gibi çocuklara yönelik diğer faaliyetler olarak öne çıkmaktadır.

2012 yılında çocuklara yönelik yapılan harcamaların detaylarına bakıldığında %40 çocuk oyuncak alımı, %20'sinin ise çocuk battaniye alımı oluşturmaktadır. Geri kalan %40'lık oran çocuklara sünnet kıyafeti alımı ve kırtasiye malzemesi olarak değerlendirilmiştir.

2013 yılında çocuklara oyuncak alımı yaklaşık olarak toplam çocuklara yapılan harcamalarda %60 oranına yükselirken; çocuklara yönelik yeni faaliyet olarak çocuk oyun grubu oluşturulması görülmektedir. Toplam çocuklara yönelik harcanan bütçe içerisinde çocuk oyun grubu için %10'luk bir harcama yapılmıştır.

2014 yılında çocuk nüfusu şehir nüfusunun %16.6'sını oluşturmaktadır. Buna rağmen, çocuklara yapılan harcamaların toplam bütçe içerisindeki oranı %1'den azdır. Bu durum için bir değerlendirme yapıldığında Giresun Belediyesi'nin çocuklara yönelik yaptığı harcamaları artırılması için farkındalık çalışması gerçekleştirilmesi ve çocuk faaliyetleri üzerine çalışmalar yapması gerekmektedir.

Lüleburgaz (Kırıkkale):Kırklareli İlçesi'ne bağlı Lüleburgaz, ilin en büyük yerleşim yeridir. İlçe düzeyinde belediyeye sahip olan Kırklareli Tekirdağ'ın Çorlu, Hayrabolu, Muratlı ve Saray ilçeleri ile komşudur.

Trakya Kalkınma Ajansı Lüleburgaz Vizyon Planı'nda yer alan verilere göre (2012) ilçenin toplam nüfusu 136.783'dür. Bu nüfus içerisinde 0-14 yaş arası bağımlı ve genç nüfus sayısı 25.399'dur. 2014 TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Verilerine göre şehrin nüfusu 140.236'dır. Günümüzde bu rakam yaklaşık 8 bin kişi artarak 148.037'e yükselmiştir.

Lüleburgaz Belediyesi 2012-2016 Stratejik Planı analiz edildiğinde ve belediye yöneticileri ve çalışanları ile yapılan derinlemesine görüşmelerde çocukları ilgilendiren faaliyetler ve harcamalar üzerine belirli alanlarda bilgilere ulaşılmıştır.

Bu faaliyetler arasında 23 Nisan Çocuk Şenliği, Lüleburgaz Futbol Akademisi, Engelli Çocuklara Yönelik Engelsiz Yaşam Projesi, Down Sendromlu Çocuklara Masa Tenisi Turnuvası ve Kod Yazım Eğitimleri bulunmaktadır.

2013 yılında çocuklar için yapılan harcama başlıkları raporlar (Faaliyet Raporu, Performs Raporu ve Mali Raporlar) incelendiğinde etkinlik ve festival ile spor faaliyetlerinin yüksek olduğu görülmektedir. 2013 yılında Lüleburgaz Belediyesi düzenledikleri futbol akademisi projesi için maddi destek almıştır. Bu destekle birlikte 2013 yılında çocuk başına yapılan harcama 983 TL olurken; futbol akademisi için alınan maddi destek bu harcamadan çıkarıldığında çocuk başına 34.3 TL olmaktadır. Bu durum Lüleburgaz Belediyesi'nin maddi destek almadan çocuklara yapılan harcamalarda eksik kaldığını göstermektedir.

2014 verileri incelendiğinde çocuk başına düşen harcamanın 54 TL'ye çıktığı görülmekte ve bir başka ifade ile toplam belediye bütçesinin yaklaşık %2.3'ünü oluşturmaktadır. Bu harcamaların dağılımı %56.8'i spor, %21.7'si etkinlik/festival %6.4'ü ise engelli başlığı altında çocuklara yönelik olarak gerçekleştirilmiştir.

Lüleburgaz Belediye için genel bir bütçe analizi yapıldığında 2013 yılı mali verilerinde yaklaşık olarak 1 milyon TL'ye yakın çocuklara yönelik harcama yapılırken; bu rakam 2014 yılında 1.5 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu artışın şehirdeki çocuklara olumlu bir etkisi festivallerin artışı, etkinliklerin daha sık düzenlenmesi ile birlikte değerlendirilmektedir.

Mersin:Mersin'in komşu illeri arasında Antalya, Adana Karaman, Konya, ve Niğde bulunmaktadır. Şehrin 2012 yılındaki nüfusu 1.682.848'dir. Çocuk nüfus oranı toplam nüfus içerisinde %30'luk bir paya sahiptir. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre (2018) çocuk nüfusu 2012 yılında 509.398 iken; 2018 yılına bakıldığında çocuk nüfusu 513.287'ye yükselmiştir. Ancak, oransal olarak değerlendirildiğinde çocuk nüfus oranının toplam nüfustaki payı %30'dan %28'e gerilemiştir.

Mersin Büyükşehir Belediyesi 2010-2014 Stratejik Planı incelendiğinde doğrudan çocuklara yönelik faaliyetler olarak çocuk korusu, şiddete maruz kalan çocuklara destek verilmesi, sokak çocuklara yönelik güvenilir ev çalışması, Mersin'i Spor Kenti Yapmak Projesi bulunmaktadır. Ancak, program ve bütçe detaylarına bakıldığında

planlar ile bütçenin uyuşmadığı görülmektedir. Bir örnek vermek gerekirse stratejik planda şiddete maruz kalan çocuklara destek verilmesi hedeflenirken; program ve bütçede buna yer verilmemektedir.

TÜİK Raporu incelendiğinde (2014) çocuk nüfusu yaklaşık olarak il nüfusunun %20'si olduğu görülmektedir. Buna rağmen 2014 yılı toplam belediye bütçesinin %1'i çocuklara yönelik harcanmıştır. Çocuklara yönelik yapılan belediye harcaması 11.5 TL olduğu görülmektedir.

2012, 2013 ve 2014 Mersin Büyükşehir Belediyesi'nin faaliyet raporları incelendiğinde çocuklara yönelik yapılan harcamaların üç farklı müdürlük bütçesinden sağlandığı gözlemlenmiştir. 2013 mali verileri incelendiğinde çocuklara yönelik en fazla harcama sırasıyla sağlık, park yapımları ve hane halkı yardımları alanlarındadır. 2014 yılı bütçesi analiz edildiğinde göre çocuklara en çok harcama yapılan alan çocuk parkı yapımları ve çocuklara yönelik sağlık hizmetleridir. 2013 ve 2014 çocuklara yönelik harcamalarda park yapımlarına ayrılan bütçede gözle görülür bir şekilde artış gözlemlenmiştir.

Sonuç

Çocuk dostu şehir ve bütçeleme faaliyetleri günümüzde dünya nüfusunun giderek yükselmesi ile paralel olarak yerel yönetimler açısından önem kazanmıştır. Özellikle 1950'lerden sonra başlayan kırsal bölgelerden şehir merkezlerine göç beraberinde nüfusu kalabalık kentsel bölgeleri yaratmıştır. Bu duruma ilaveten şehirlerde artan çocuk sayıları da kentlerin çocuklara yönelik doğrudan ve dolaylı faaliyetleri arttırmıştır. Kalkınma perspektifi ile değerlendirildiğinde yerel ve bölgesel kalkınmaya çocuk dostu bir katkı sunması bu çalışmanın temel hedefleri arasındadır.

Araştırma kapsamında belirlenen Gaziantep, Giresun, Lüleburgaz (Kırıkkale) ve Mersin pilot bölgeleri için yerel yönetimlerin resmi raporları ve bütçeleri kullanılmıştır. Buna ek olarak bazı yerel yönetim temsilcileri ile derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'nin çocuk dostu bütçelemesine yönelik yapılan analizler ışığında şehirde 2015'ten bu yana çocuklara yönelik yapılan doğrudan ve dolaylı harcamalarda artış olduğu görülmektedir. Öte yandan Giresun Belediyesi'nin çocuklara yönelik yaptığı doğrudan ve dolaylı faaliyetlerde -çocuk nüfusun toplam nüfusa oranı yüksek olmasına rağmen- geliştirilmesi gereken alanlar olduğu

dikkat çekmektedir. Kırıkkale'ya bağlı Lüleburgaz İlçe Belediyesi düzenlediği futbol akademisi ile aldığı maddi desteği doğrudan çocuk başına düşen harcamalara aktarmıştır. Bu durumun belediyenin çocuk dostu olmasına yaptığı katkı aşikar olmakla birlikte maddi destek toplam bütçeden çocuk başına düşen paydan çıkarıldığında belediyenin çocuklara yaptığı harcamaları arttırmasına yönelik bir tablo ortaya çıkmaktadır. Mersin Büyükşehir Belediyesi'nin çocuklara yaptığı doğrudan ve dolaylı harcamaların toplam bütçenin %1'lik bir kısmını oluşturduğu gözlemlenmektedir.

Özetle, çocuk başına belediye bütçesinden yapılan toplam harcamalarda yıllar içerisinde bir artış olduğu görülse de şehirdeki çocuk nüfusunun ihtiyaçlarını karşılayacak bir bütçeden söz edilememektedir. Bu durum karşısında yerel yönetimleri teşvik edecek UNICEF gibi uluslararası organizasyonların önemi büyük ölçüde görülmektedir. Özellikle UNICEF'in çocuk dostu şehir kavramını yaygınlaştırmak için uyguladığı farkındalık eğitimleri şehir planlamacıları ve politika yapımcılar arasında çocuğun sağlığı ile çevre arasındaki ilişki hakkında daha fazla farkındalık yaratmaktadır.

Sonuç olarak, bu çalışma dünyadaki ve Türkiye'deki "Çocuk Dostu Kentler ve Çocuk Dostu Bütçeleme" konusundaki çalışmaların paralel olduğunu göstermektedir. Çocuk Dostu Çocuk Kent için çocukların anlayışı, talepleri ve beklentileri tüm dünyada aynı kalmaktadır. Çocuklar için uygun yerlerin yaratılması, yalnızca oyun alanlarının inşası ile sınırlı kalmayacak, aynı zamanda bunun vizyonu ve anlayışı ile beslenmelidir.

Çocukların yaşadıkları ortamların eğitici, koruyucu ve haklarını savunucu olması kısaca çocuk dostu olması konusunda, yeterli alt yapı ve hizmetlerin yapılandırılması yerel yönetimlerin sorumluluklarındandır. Eğitim, sağlık, ulaşım, mobilite, çevre, eğlence, spor gibi konularda çocukların ihtiyaçlarını daha iyi ele almak ve önceliklendirmek için kentsel politika yapımcılar, planlamacılar, mimarlar, iş dünyası liderleri ve STK'lar arasındaki inovasyonu ve ortaklıkları teşvik edilmelidir.

Ek olarak, çocuk dostu şehirlerin doğrudan ilişkili olduğu hakların bazıları, daha geniş bir topluma fayda sağlayan çevresel haklar gibi daha geniş bir insan hakları setinin bir parçasını oluşturmaktadır.. Bu nedenle kamu kaynaklarını çocuklar için harcamak sadece tüketim olarak görülmemeli, aynı zamanda toplumun yararına ve gelecekteki kalkınmasına yatırım yaptığı için farklı bir anlam kazandırmaktadır.. Bu anlamda, Çocuk Dostu Kent ve çocuk dostu belediyecilik kavramı

yalnızca çocuklarla ilgili değil, aynı zamanda sürdürülebilir ekonomik kalkınmanın sağlanması için bir strateji olarak da önemlidir.

Çocuk dostu bir yasal çerçeve ile çocuk dostu kent kavramını çocuk hakları ile uyumlu hale getirilerek mevcut mevzuatın gözden geçirilmesini, çocukların haklarını açıkça belirten yasaların kabul edilmesini arttıracakları gözlemlenmiştir.

Çalışma yürütülen belediyelerde çocuk dostu kent girişimleri, çocuk dostu düzenleyici çerçeveler ve prosedürler üretmek için yasal çevreye meydan okumak yerine, mevcut yasal ortamda çocuk dostu kent olma yolunda çalışmalar sürdürülmektedir.

Çocuklar için gerçekleştirilen bu tüm çalışmalarla, çocukların seslerini duyabileceklerini ve yerel yönetimlerin bu farkındalıkla şehir için çok önemli veriler sağlayabildiklerini göstermektedir. Çocukları tasarım ve planlama süreçlerine dahil etmek yoluyla, bu tür çalışmalar uzun vadede birçok nesil için en sağlıklı ideal kentsel ortamın geliştirilmesini göstermektedir.

Kaynakça

- Aksu, L. (t.y). *Dünya'da ve Türkiye'de nüfus analizleri*.
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/101080> adresinden erişilmiştir.
- Çiçek, Ş. E. Ve Dikmen, S.. (2016). Child friendly budget as an instance of social budgeting.
https://resourcecentre.savethechildren.net/node/15356/pdf/social_accountability_and_child_rights_budget_analysis_manual.pdf
- Özen, A. ve Bahçe, A. B. Ve Akbey, F. (2016). Sosyal bütçeleme türü olarak çocuklara yönelik bütçeleme anlayışı ve çeşitli ülke uygulamaları. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*.
<https://dergipark.org.tr/en/pub/deusosbil/issue/24375/258349> adresinden erişilmiştir
- Güreşçi, E. (2012). Türkiye'deki kırsal göçün aile üzerindeki etkisi. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*.
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/182961>
- Yılmaz, M. (t.y). Türkiye'de kırsal nüfusun değişimi ve illere göre dağılımı (1980-2012). *Doğu Coğrafya Dergisi*, 33.
<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/27061>

Nour, O. (2013). Building child friendly cities in the MENA Region. *International Review of Education*, 59(4), 489-504.
https://www.researchgate.net/publication/260972965_Building_Child_Friendly_Cities_in_the_MENA_region

URL Kaynaklar:

<http://www.worldpopulationreview.com>

<https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>

<https://bernardvanleer.org/urban95-city/>

<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1246&langId=en>

<https://childfriendlycities.org/what-is-a-child-friendly-city>

http://www.savethechildren.org.uk/sites/default/files/docs/child_friendly_budgets_in_ghana_1.pdf



Yeşil Alanların Mekânsal ve Zamansal Değişiminin İncelenmesi Üzerine Bir Araştırma İstanbul İli Sarıyer İlçesi Örneği

Yıldız Aksoy
İstanbul Medeniyet Üniversitesi
yildiz.aksoy@medeniyet.edu.tr

Öz

Yeşil alanlar, temel ihtiyaçlarımızdan biri olarak insanın yaşam koşulları içerisinde önemli bir yer tutmaktadır. Kentsel yeşil alanlar hem estetiksel hem de işlevsel yönden kentlere büyük katkılar sağlar. Yaşam yönünden önemli olan yeşil alanların artma hızı, kentlerdeki nüfus artış hızına uymamakta olup, kişi başına düşen yeşil alan miktarı azalmaktadır. Bu sebeple yeşil alanların miktar, dağılım ve kullanım olarak bir plan çerçevesinde ele alınması ve uygulanması gerekmektedir. Sarıyer ilçesinin yeşil alan durumunun ortaya konulmasına ilk olarak yeşil alan envanterinin çıkartılması ile başlanmıştır. Sarıyer İlçesi yeşil alan durumu yeşil alan tipleri açısından rekreasyon amaçlı aktif kullanılan yeşil alanlar ile aktif kullanılmayan yeşil alanlar olmak üzere iki bölümde ele alınmıştır. Sarıyer ilçesinin yeşil alan durumunu alansal açıdan inceleyebilmek için nüfus-yeşil alan ilişkisi içerisinde konuya yaklaşmak gerekmektedir. Bu araştırmada Sarıyer İlçesinin yeşil alan durumu nüfus –yeşil alan ilişkisi içerisinde incelenmiştir. Hızla artan nüfus, yeşil alan gereksinimini de arttırmaktadır. Bu nedenle Sarıyer ilçesi mevcut aktif yeşil alanların kişi başına düşen miktarları hesaplanarak yeşil alan normları ile karşılaştırılmaları yapılmıştır. Yeşil alanların değişik yaş gruplarının isteklerini karşılaması açısından işlevsel dağılımları önemlidir. Araştırmanın amacı, Sarıyer ilçesi örneğinde yeşil alanların; nüfus, yoğunluk, mevcut yönetmelikler ve standartlara göre planlama kriterleri açısından mekânsal yeterliliklerinin saptanması ve yeşil alanların zaman içindeki değişiminin incelenmesi ve kavramsal çerçevenin ortaya konulmasıdır.

Anahtar Kelimeler: Yeşil Alanlar, Aktif Yeşil Alanlar, Sarıyer



A Study on the Research of Spatial and Temporal Changes of Green Areas

Yıldız Aksoy
Istanbul Medeniyet University

Abstract

As one of our basic needs, green areas hold an important place in human living conditions. Urban green areas make great contributions to cities both aesthetically and functionally. The growth rate of green areas, which are important for life, does not match the population growth rate in cities, and the amount of green areas per capita decreases. For this reason, quantity, distribution and using of green areas within the framework of a plan needs to be addressed and implemented. The determination of the green area situation in Sarıyer district started with the firstly green area inventory. The green area status of Sarıyer District have been addressed in two parts as active green areas and not used active green areas. It is necessary to approach the issue within the population-green area relationship to examine the green area situation in Sarıyer district. In this study, the green area situation in Sarıyer district was examined within the relationship between population and green area. The rapidly increasing population increases the green area need. Therefore, the per capita amounts of the active green areas in Sarıyer district were calculated and compared with the green area norms. The aim of the study was to determine the green areas in the Sarıyer district; determination of spatial sufficiency in terms of population, density, planning criteria according to current regulations and standards.

Keywords: Green Areas, Active Green Areas, Sarıyer

Giriş

Türkiye’de yeşil alanların kent yaşamına olan katkıları bilinmesine rağmen, kent planlamasında öncelikle konut ihtiyacının karşılanması amaçlanmaktadır. Kentsel alanlarda, kent halkının ihtiyaçları dikkate alınmaksızın planlanan yeşil alanlar, nitelik ve nicelik yönünden çoğunlukla yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple de, yeşil alanlar zayıf fonksiyonları ile kendilerinden beklenen faydaları çoğu kez sağlayamamaktadır (Altunkasa ve Uslu, 2004).

Türkiye’nin genelindeki bu eğilimin en yoğun olarak görüldüğü yer İstanbul’dur. İstanbul’da yeşil alanların kentsel yaşam kalitesi üzerindeki önemli işlevlerine rağmen, yeşil alanların korunmasını ve sürdürülebilirliğini olumsuz etkileyen uygulamalar bulunmaktadır. Örneğin, kenti çevreleyen orman alanları içinde modern siteler inşa edilmektedir (Aksoy, 2017).

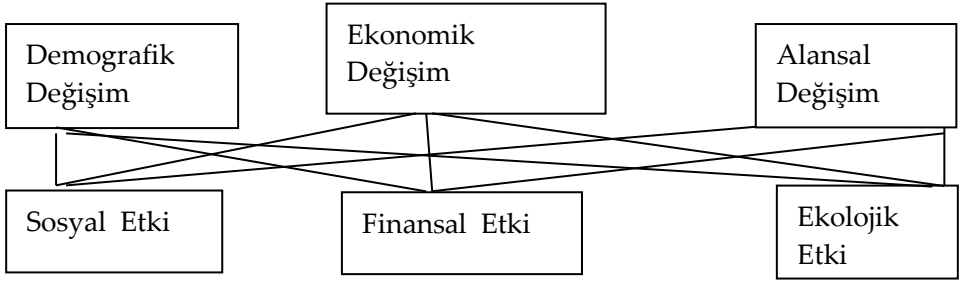
Yeşil alanların dengeli mekânsal dağılımı, nüfus başta olmak üzere birçok faktörü etkileyecek nitelikte olması nedeniyle kamusal önem taşımaktadır. Mekânsal analiz, toplum ihtiyaçlarına göre oluşan yeşil alan dağılımının değerlendirilmesine başlangıç oluşturur. Sarıyer ilçesi yeşil alanlarının mekânsal dağılımında herhangi bir planlama ve tasarım kriterinin dikkate alınmadığı görülmektedir. Yapılan bu araştırmada Sarıyer ilçesi yeşil alanlarının alansal ve sayısal açıdan yetersiz olduğu ortaya çıkmıştır. Aktif yeşil alanların mekânsal dağılımında homojen bir dağılım görülmemektedir. Kentsel yeşil alanlar nüfusun ihtiyaçlarına cevap verecek nitelikte, kentsel alanın bütününde mekânsal ve işlevsel kademelenme içinde dengeli dağılımı sağlanmalıdır. Yeşil Alan miktarları kişi başına düşen oranın m² olarak verilmesi, yeşil alanların bütün yerleşme dokusu içerisinde homojen bir şekilde dağılımı varsayımına dayanmaktadır. Ancak Sarıyer ilçesi yeşil alanların dağılımı gelişigüzel bir durumda olup, etki alanları yönünden bir dengesizlik bulunmaktadır. Araştırmanın Sarıyer İlçesi yeşil alanlarının planlama ilkelerinin belirlenmesine ve yeşil alanların etkinliğinin ölçülmesine dönük çalışmalara katkı koyacağı düşünülmektedir. Araştırmadan ortaya çıkan sonuçlar planlama ve yeşil sisteme geniş kapsamlı bir fon oluşturabilir ve yeni yeşil alanların yapılması gereken yerlerin tespitinde yol gösterici olabilir.

Yöntem

Araştırmanın temel materyalleri, Sarıyer İlçesi aktif yeşil alanlarına yönelik niceliksel verilerden oluşmaktadır. Araştırmanın yöntem kurgusu Sarıyer İlçesi aktif yeşil alanları için elde edilen niceliksel verilerin, alansal büyüklük, kişi başına düşen değerler açısından mekânsal yeterlilik çerçevesinde irdelenmesine dayanmaktadır. Araştırma sonucunda; aktif yeşil alanların mekânsal yeterlilik olanakları açısından ilçe düzeyinde dengesiz dağılım gösterdiği ve mekânsal standartlar açısından yetersiz olduğu ortaya çıkmıştır.

Yeşil Alan Planlaması

Kentlerin tarihsel içerikleri karakterlerini tanımlarken ve yeşil alanların çeşitliliği, demografisini, ekonomisini, alansal değişimini kapsarken kentsel yeşil alan koşullarını ve fonksiyonlarını da kapsamaktadır. Bu ana süreç ve temel koşullardaki değişim sosyal, finansal ve ekolojik konuma etki etmekte; kentsel yeşil alan planlaması ve gelişimi gibi etkilerde bulunmaktadır (Şekil 1).



Şekil 1. Kentlerde Değişim Süreci (URGE, 2001)

Demografik Değişimler ve Sosyal Etkiler

Demografik değişimler (popülasyonda artış veya azalma, yaş popülasyonu, göçün artması) fonksiyonlara duyarlı olarak yeşil alanların miktarları gereksinimlerinin değişimine öncülük etmektedir. Yeşil alanlar iletişim ve birleştirme fonksiyonlarını içeren; kentlinin farklı yaşam stillerini yansıtan ve tüm toplum kesiminin farklı gereksinimlerine cevap

verebilen mekânlardır. Bu birbirinden farklı gereksinimlerin karşılanması oldukça güç bir görev gibi gözükabilir, kullanımlarda ihtilaf zıt yönlerdeki farklı kullanıcı gruplarını birleştirmeyi amaçlamaktadır (URGE, 2001).

Mutlak olarak yeşil alan performanslarını değerlendirmek gerekmekte, gerekli kullanım durumlarında yenileme yapılmalı, nitelikler yerel kullanımla uygunluk sağlamalıdır.

Ekonomik Değişim ve Çevre

Zaman zaman belediyeler para sağlama açısından zorluklar yaşamakta ve bu nedenle de yeşil alanlarla ilgili problemler yaşanmaktadır. Bu kapsamda sorumluluklar tekrar organize edilebilir ve yeni para kaynağı mekanizmaları tanımlanabilir. Ortak yatırımlar ve özel yatırımlar ile gelecekte kentsel alanlara para sağlanabilir ancak kentsel yeşil alanların sosyal statüsü iyi olan yerlerde olması tehlikesinden dolayı da problemler ortaya çıkabilir. Halkın ihtiyaçlarına cevap verecek yeşil alanlarda değişim ve aynı zamanda yeşil alanların aktif olarak bölümlere ayrılması söz konusu olabilir (URGE, 2001)

Alan Değişimleri ve Ekolojik İhtiyaçlar

Kentsel uzamsal olarak devam eden değişimlerde genişleme veya kentsel açık alanlarda tekrar kullanımda temel etkiler görülmektedir. Bazı alanlarda yüksek bina yoğunluğu olan öncelikli alanların gelişimi tekrar kullanıma odaklanmakta, sonuç olarak da yeşil alanlar üzerinde bir baskı oluşturmaktadır. En kötü koşullarda da açık alan kaybına neden olduğu görülmektedir. Kentsel değişim süreci açık alanların sayısında artışa neden olmakta, bu da kamu finansmanı ile oluşturulamamaktadır.

Çevresel sorunlara bakış açısında bir ilginin ve dikkatin oluştuğu, kentlerin ve kent bölgelerinin sürdürülebilir gelişiminin bir tarafta kentsel alanların yayılması diğer tarafta kentle beraber açık alanların korunması için stratejilerin geliştirilmesinin önemi ortaya çıkmıştır.

Daha yoğun bir şekilde yeşil alanlara ihtiyaç duyulduğu düşünülmüş, buna bağlı olarak da sosyal, eğitimsel, fiziksel ihtiyaçlar ve kentsel nüfusun yaşam stillerinin çeşitliliğinde değişim ve yükselme görülmektedir. Özellikle de kamusal finans düzenlemelerinin sorumluluğunda bu etki gözlenmektedir. Bu değişiklikler ve genel

konumlara cevap vermek yeni stratejiler, yeni tipolojiler ve yeşil alanlarla ilgili yeni anlayışlar geliştirerek mümkün olmaktadır. Planlama otoritelerinin, bu değişim ihtiyaçlarına cevap vermesi gerekmektedir (URGE, 2001)

Yeşil Alan Normları

Normlar (standartlar) kişi başına düşen metrekare (alan) olarak hesaplanmaktadır. Kentsel doku içerisinde; yeşil alan normunu belirleyen faktörler; ihtiyaçlar (gereksinimler), nüfus, kentin boyutu, coğrafi konumu, iklimi ve kullanım yoğunluğu olarak sınıflandırılmaktadır (Aksoy, 2001).

Yeşil alan ihtiyacını belirleyen en önemli faktör nüfustur. Yeşil alanların büyüklüğü ve dağılımı, nüfus ve nüfusun kent içindeki dağılımı ile yakından ilişkilidir. Yeşil alan normları kentin ve yakın çevresinin gelecekteki büyümelere dönüktür. Kent merkezinde ve yoğun yerleşme yerlerinde kentsel yenileme müdahaleleri ile öneri yeşil alan normlarına erişmek mümkün değildir. Ancak kent içi ve çevresindeki mevcut aktif yeşil alanların değerlendirilmesi halinde kişi başına düşen aktif yeşil alan miktarının artırılması mümkündür (Aksoy, 2017).

Türkiye’de de yeşil alan normları 3194 sayılı İmar Kanunu’na dayalı olarak yürürlüğe giren Mekânsal Planlar Yönetmeliği ile belirlenmiştir. 3194 Sayılı İmar Kanunu’nda belirtildiği üzere aktif yeşil alan miktarı kişi başına 10 m² olarak verilmiştir. Ancak burada aktif yeşil alanlar için tek tip standart belirlenmiş ve bu alanların içinde bulunması gereken standartlar belirtilmemiştir. Bu durumda yeşil alanların gelişi güzel planlanmasına ve uygulamasına neden olmakta ve sonuçta da karşımıza sağlıklı olmayan mekânlar ortaya çıkmaktadır.

Oysaki yeşil alanların tipleri, içerikleri, yeşil alanda yer alan eylem biçimleri ve büyüklükleri, hizmet edilen nüfus büyüklüğüne, yerleşimin fiziki özelliklerine (topografya, toprak kabiliyeti vb.) ve doğal özelliklerine (iklim, bitki örtüsü vb.) göre değişmektedir. Yeşil alanların normlarını belirleyen faktörler; nüfus, kentin boyutu, coğrafi konumu, iklimi, kullanım mesafesi ve yoğunluğudur (Aksoy, 2017).

Yeşil Alanların Mekânsal Dağılımı

Kentsel mekânların kullanımını etkileyen faktörler doğal, sosyal, kültürel, ekonomik ve kentsel faktörler olmak üzere beş gruba ayrılmaktadır (Mc Bride, 1999). Yeşil alanlar aktif ve pasif yeşil alanlar olmak üzere iki gruba ayrılmakta olup ve kentsel faktörler grubunda yer almaktadır. Yeşil alanlar, kentleşmenin neden olduğu olumsuz etkileri sürdürülebilir şekilde azaltma potansiyeline sahiptir. Yeşil alanların kent ekolojisine yaptıkları katkılar yanı sıra, toplumların refahı üzerinde de olumlu etkileri bulunmaktadır. Erişilebilir, iyi kalitedeki bir yeşil alan, rekreasyonel imkânlar sağlamakta ve sosyal birlikteliğe katkıda bulunmakta; yerleşimlerin kalitesini ve yaşanabilirlik düzeyini yükseltmektedir (Aksoy, 2017).

İstanbul İli Sarıyer İlçesi Yeşil Alan Durumunun Mekânsal Analizi

Mekânsal analiz, toplum ihtiyaçlarına göre oluşan yeşil alan dağılımının değerlendirmesine başlangıç oluşturmaktadır. Jim (2004), alan kullanım çeşitliliğinin ve kentsel gelişim dokularının yeşil alanlarda farklı geometri, dağılım ve kompozisyon ortaya çıkardığını ileri sürmektedir. Buna göre, yeşil alan doku miktarı, yeşil alanların mekânsal dağılımını ve zamana bağlı değişimini anlamada ön koşuldur. Sarıyer ilçesi yeşil alanları rekreasyon amaçlı aktif olarak kullanılan yeşil alanlar ile aktif olarak kullanılmayan yeşil alanlar (pasif yeşil alanlar) olmak üzere iki bölümde ele alınmıştır. Aktif olarak kullanılan yeşil alanlar çocuk oyun alanları, park alanları, spor alanları ile rekreasyon amaçlı kamuya açık koru ve orman alanları olarak belirlenmiştir. Aktif kullanılmayan yeşil alanlar ise dinlenme, eğlence ve spor yapma amaçlarıyla kullanılmayan fakat işlevsel yönden yeşil alan kapsamına giren açık alanlardır.

Bunlar da ağaçlandırılmış alanlar, çayır, fidanlık ve ormanlar, görsel yeşil alanlar, refüj ve meydanlar, koru alanları ile koruya katılacak alanlar ve mezarlıklardır.

Sarıyer ilçesinin son 39 yıldaki yeşil alan durumu nüfus-yeşil alan ilişkisi içerisinde incelendiği zaman: Sarıyer ilçesinde 1980 yılında toplam yeşil alan miktarı 4.394.360 m²'dir (Tablo 1). 884.200 m² olan aktif kullanılan yeşil alanlar toplam yeşil alanın %20'sini oluştururken; 3.510.160 m² aktif kullanılmayan yeşil alanlar (pasif yeşil alanlar) ise toplam yeşil alanların %80'ini oluşturmaktadır. 1980 yılında kişi başına

düşen aktif kullanılan yeşil alan 8 m², aktif kullanılmayan yeşil alan 31,8 m², toplam yeşil alan 39,8 m² olmuştur (Tablo 1).

(1980-2000) yılları arasındaki nüfus artışı incelendiği zaman 130.765 kişilik bir artışa rağmen aktif yeşil alanda 51.725 m² azalma olurken; pasif yeşil alanlarda ise 2.676.470 m² artış olmuştur. Nüfus yeşil alan ilişkisi itibariyle kişi başına 4,5 m²'lik aktif yeşil alan ve 6, 2 m²'lik pasif yeşil alanlarda eksilme meydana gelirken kişi başına 10,7 m²'lik toplam yeşil alan eksilmesi görülmektedir.

Tablo 1. Sarıyer İlçesinin Yıllar İtibariyle Nüfus-Yeşil Alan Durumu

Yıllar	Nüfus	Aktif Yeşil Alanlar (m ²)	Kişi Başına Düşen Aktif Yeşil Alan (m ² /kişi)	Pasif Yeşil Alanlar (m ²)	Kişi Başına Düşen Pasif Yeşil Alan (m ² /kişi)	Toplam Yeşil Alanlar (m ²)	Kişi Başına Düşen Toplam Yeşil Alan (m ² /kişi)
1980*	110.469	884.200	8	3.510.160	31,8	4.394.360	39,8
2000*	241.234	832.475	3,5	6.186.630	25,6	7.019.105	29,1
2019**	342503	996.438	2,9	4.390.108	12,8	5.386.546	15,7

* Aksoy, Y. (2001). *İstanbul Kenti Yeşil Alan Durumunun İrdelenmesi, Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.*

** *Sarıyer Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü Sarıyer Bölge Şefliği verilerinden üretilmiştir.*

Sarıyer İlçesinde 2000 yılında toplam 7.019.105 m² yeşil alan varken bu değer 2019 yılında 5.386.546 m² olmuştur. 2000 yılında 832.475 m² olan aktif kullanılan yeşil alan miktarı 2019 yılında 996.438 m²'ye yükselirken; 6.186.630 m² olan aktif kullanılmayan yeşil alanlar ise 4.390.108 m²'ye düşmüştür.

2000 yılında kişi başına 3, 5 m² aktif kullanılan yeşil alan, 25,6 m², aktif kullanılmayan yeşil alan olmak üzere toplam 29,1 m² yeşil alan düşmektedir. 2019 yılında ise, kişi başına düşen aktif kullanılan yeşil alan miktarı 2, 9 m²'e, aktif kullanılmayan yeşil alan miktarı ise 12, 8 m²'e düşmüştür. Kişi başına ise 15, 7 m² toplam yeşil alan düşmektedir.

Sarıyer ilçesinin 2000 yılı nüfusu 241.234 kişidir. 19 yıl içerisinde 101.269 kişi artarak 2019 yılında 342.503 olmuştur. Bir kişiye 10 m² aktif kullanılan yeşil alan normundan 19 yıllık süre içerisinde 1.012.690 m²'lik

yeşil alan yapımı gerekirdi. Ancak bu süre içerisinde 163.963 m²'lik bir yeşil alan gerçekleştirilmiş olup buda gerçekleştirilmesi gereken değerlerin %16'sını oluşturmaktadır.

2019 yılı itibarıyla Sarıyer İlçesi yeşil alan durumunu yeşil alan tipleri açısından inceleyecek olursak; 342.503 olan Sarıyer nüfusuna aktif yeşil alan olarak 99,64 Ha, pasif yeşil alan olarak ise 439 Ha, toplam 538,65 Ha yeşil alan düşmektedir. Buradan da kişi başına 2,9 m² aktif yeşil alan, 12,8 m² pasif yeşil alan olmak üzere toplam 15,7 m² yeşil alan düşmektedir.

Sarıyer ilçesi yeşil alan durumuna sadece nüfus-alan ilişkisi olarak bakmamak gerekir. Bu alanların mahalle yerleşim dokusu içerisindeki konumlarına ve dağılımlarına bakmak gereklidir. Sarıyer ilçesinde kişi başına düşen en fazla aktif yeşil alanın 55,5 m² ile Emirgan, 3,8 m² ile Zekariyeköy, 3,6 m² ile Uskumruköy, 3,5 m² ile Kumköy (Kilyos) mahallelerinde; en azı ise 0,1 m² ile Gümüşdere ve 0,3 m² ile Maslak (Pınar) mahallesinde yer almaktadır (Tablo 2).

Tablo 2. Sarıyer İlçesinin Mahalleler Düzeyinde Nüfus-Yeşil Alan Durumu

Adı	Alanı (m2)	Nüfusu	m2/kişi
Ayazağa	18988	34740	0,5
Bahçeköy	6864	11204	0,6
Baltalımanı	10.574,00	5122	2,1
Büyükdere	4036	8719	0,5
Cumhuriyet	12637	10887	1,2
Çamlıtepe	2.280,00	5950	0,4
Çayırbaşı	19976	4905	4,1
Darüşşafaka	4.263,00	9423	0,5
Demirciköy	2134	1308	1,6
Emirgan	485.765,00	8751	55,5
Fatih Sultan Mehmet	7.620,00	15557	0,5
Ferahevler	27.429,00	14991	1,8
Gariççe	379	387	1,0
Gümüşdere	316,00	3914	0,1
Huzur	5.098,00	8020	0,6
İstinye	48491	15692	3,1
Kazım Karabekir Paşa	7963	7998	1,0
Kısırkaya	385	350	1,1
Kireçburnu	18405	6986	2,6
Kocataş	1838	4383	0,4
Kumköy (Kilyos)	12233	3465	3,5
Maden	14520	13260	1,1
Maslak (Pınar)	7.252,00	20815	0,3
Poligon	2.875,00	6667	0,4
PTT Evleri	1982	5342	0,4
Reşitpaşa	10.381,00	17902	0,6
Rumeli Feneri	3597	5208	0,7

Rumeli Hisarı	20.021,00	10736	1,9
Rumeli Kavağı	5817	3722	1,6
Sarıyer Merkez	15.506,00	12568	1,2
Tarabya	19864	17724	1,1
Uskumruköy	30311	8482	3,6
Yeni Mah.	7797	3400	2,3
Yeniköy	17.907,00	15218	1,2
Zekeriyaköy	70759	18707	3,8
SARIYER	996438	342503	2,9

Sonuç

Yeşil alanlar kentsel alanın veya kentsel bölgenin ana strüktürünü belirler, kentsel kalkınma bağlamında kent peyzajında önemli rol oynar; yeşil strüktürlere kendi başına form verip bağımsız hale getirir. Kentsel yeşil alan sistemi yeşil alanlarla geniş ölçüde bağlantılı olup yeşil alanların devamlılığını temin eden adım taşlarıdır.

Yeşil alan miktarları, kişi başına düşen m² değeri ile hesaplanmaktadır. Bu hesaplama, aktif yeşil alanların homojen olarak yerleşim alanlarında dağıldığı düşünülerek yapılmaktadır. Yapılan bu araştırma sonucunda Sarıyer ilçesinde yeşil alanların dağılımının etki alanları itibariyle homojen bir dağılım göstermediği ortaya çıkmıştır.

Yeşil alanların işlevsel olarak dağılımına bakıldığında zaman; aktif yeşil alanların tamamını park alanları oluşturmaktadır.

Park alanları içinde ayrıca çocuk oyun alanı ve spor alanları da bulunmaktadır. Müstakil çocuk oyun alanı ve spor alanları Sarıyer İlçesinde bulunmamaktadır.

Sarıyer ilçesinin mevcut yeşil alan durumunu alansal açıdan incelemek için nüfus-yeşil alan ilişkisi içerisinde son 39 yılın bir değerlendirmesi yapılmıştır. Yapılan değerlendirme sonucunda; 2019 yılı durumuna göre 848727 m²'lik bir yeşil alan açığı ortaya çıkmaktadır ki bu da kişi başına 2,48 m²'lik yeşil alan açığı demektir.

Kentsel yeşil alanlar nüfusun gereksinimlerine cevap verecek niteliklerde, kentsel alanın bütününde mekânsal ve işlevsel kademelenme içinde dengeli dağılımı sağlanmalıdır. Sarıyer ilçesi için yapılan bu çalışmanın diğer ilçeler için de yapılması ve yeşil alan stratejilerinin ulusal ve uluslararası standartlarla değerlendirilmesi ve buna yönelik kent planlama sistemi içinde mevzuat düzenlemelerinin yapılması gerekmektedir.

Kaynakça

- Aksoy, Y. (2001). *İstanbul kenti yeşil alan durumunun irdelenmesi*. Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Aksoy, Y. (2017). Aktif yeşil alanlar için mekansal yeterlilik analizi: İstanbul Örneği. (Ed. Ş. Ş. Türk, V. Dökmeci) *Yer Seçimi Kuramı ve Uygulamaları*. Yeni Anadolu Yayıncılık. 1. Bsm.
- Altunkasa, M. F ve Uslu, C. (2004). The effects of urban green spaces on house prices in the upper northwest urban development area of Adana (Turkey). *Turk J Agric For*, 28, 203-209.
- Jim, C.Y. (2004). Green space preservation and allocation for sustainable greening of compact cities, *Cities*, 21 (4), 311-320.
- Mcbride, S.B. (1999). *Site planning and design*. Regional Research Institute. West Virginia University.
- URGE. (2001). Urban green environment. The Green City of Tomorrow, Section D, Making Greener Cities, A Practical Guide.



Decision Support Model Proposal to Increase Urban Green Spaces in The Context of Accessibility

Erdal Kondakcı
Yeditepe University

erdalkondakci@gmail.com

şehnaz Cenani
İstanbul Medipol
University

sehnaz.cenani@gmail.com

Gölen Çağdaş
İstanbul
Technical
University

cgdas@itu.edu.tr

Abstract

Green spaces which are the breathing points for people in the cities are becoming insufficient as a result of increasing population caused by rapid and unplanned urbanization. Inadequacy of green spaces both in size and accessibility causes ecological, climatic and social problems as well as problems affecting human health. These problems often create economic obstacles to effective and healthy urbanization by affecting adversely the quality of local and urban services. Urban design strategies should be revised to solve the problems, that are caused by the decrease of green spaces, which become an economic burden for local governments. Considering that there are many interrelated criteria affecting green space planning, decision-making processes are also becoming difficult. At this point, effective use of geographic information systems becomes significant in decision-making processes. Within the scope of this research, a decision support model is proposed by using spatial multi-criteria decision-making tools within geographic information systems in order to plan new green space proposals in the regions where green spaces are insufficient. In this model, green space accessibility criteria were weighted with AHP method and analyses were carried out. In this context, first of all, existing green spaces were analyzed in terms of both size and accessibility at local scale, and then suitability map that shows the most suitable zones for green space proposals were generated.

Keywords: *smart cities, decision support systems, urban green space planning, green space accessibility*



Kentsel Yeşil Alanların Ulaşılabilirlik Bağlamında Artırılması İçin Karar Destek Modeli Önerisi

Erdal Kondakcı
Yeditepe
Üniversitesi

şehnaz Cenani
İstanbul Medipol
Üniversitesi

Gölen ağdaş
İstanbul Teknik
Üniversitesi

Öz

Hızlı ve plansız kentleşmenin sonucu olarak artan nüfusla birlikte kentlerdeki nefes alma noktaları olan yeşil alanlar yetersiz kalmaya başlamaktadır. Yeşil alanların hem büyüklük hem de ulaşılabilirlik bakımından yetersiz kalması ekolojik, iklimsel ve sosyal sorunların yanı sıra insan sağlığını da etkileyen sorunlara sebep olmaktadır. Bu sorunlar yerelde ve şehir ölçeğinde yapılan kentsel hizmetlerin niteliğini etkileyerek sağlıklı kentleşmenin önünde çoğu zaman ekonomik engeller yaratmaktadır. Yeşil alanların azalmasıyla ortaya çıkan ve yerel yönetimler için ekonomik bir yüke dönüşen sorunların giderilmesi için kentsel tasarım stratejilerinin gözden geçirilmesi, özellikle tasarım aşamasında akıllı ve sürdürülebilir şehir konseptine uygun olarak bilgi ve analize dayalı yöntemlerin tercih edilmesi gerekmektedir. Yeşil alan planlamasını etkileyen birbiriyle bağlantılı pek çok kriterin olduğu göz önünde bulundurulduğunda karar verme süreçlerinin de zorlaştığı görölmektedir. Bu noktada kentsel yeşil alan planlaması konusundaki karar verme süreçlerinde coğrafi bilgi sistemlerinin etkin kullanımı önem kazanmaktadır. Bu araştırma kapsamında, yeşil alanların yetersiz olduğu bölgelerde yeni yeşil alan önerilerinin planlanması için coğrafi bilgi sistemleri bünyesindeki çok kriterli karar verme araçları yardımıyla bir karar destek modeli önerilmektedir. Bu model kapsamında yeşil alan ulaşılabilirlik kriterleri AHS yöntemiyle ağırlıklandırılmış ve analizler yapılmıştır. Bu bağlamda, öncelikle yerel ölçekte yeşil alanların hem büyüklük hem de ulaşılabilirlik bakımından analizleri yapılmış, daha sonra buradan elde edilen sonuçlarla yeni yeşil alan önerileri için en uygun bölgeler haritalandırılmıştır.

Anahtar akıllı kentler, karar destek sistemleri, kentsel yeşil alan planlaması, yeşil alan
Kelimeler: ulaşılabilirliği

Introduction

Green spaces are considered as an important factor in determining the level of liveability of a region by increasing the quality of life of city residents. Because of the growing population and rapid unplanned urbanization, urban green spaces become insufficient for the regions planned to serve and they lose their basic characteristic of being easily accessible. For the same reason, the amount of green area per capita falls below the values specified in both national laws and the liveability standards of international organizations. For example, World Health Organization has determined the minimum amount of green area per capita as 9 m² and the ideal amount as 50 m² (World Health Organization, 2010). According to Spatial Plans Construction Regulation of the Zoning Law No. 3194, the amount of "open" and "green area" per person is defined as 15 m² in Turkey (Ministry of Environment and Urbanisation, 2014). When it is looked at the Istanbul province to be examined within the scope of this research, it is seen that the existing green area per capita is stated as approximately 6 m² according to the report of metropolitan municipality (İstanbul Metropolitan Municipality, 2014). However, when the districts are examined, it is seen that the amount of green area per capita is much less in the regions near the city center (TESEV, 2018). When all these data are taken into consideration, it is understood that active green spaces in Istanbul are insufficient in the urban scale. In this context, it is important to produce new green space proposals in addition to the existing ones in order to build a more livable urban fabric in the needed regions. For this purpose, firstly, existing green spaces should be analyzed according to local accessibility levels, and then it should be determined in which regions the new green space proposals should be arranged in accordance with the accessibility criteria at the neighborhood / district scale. Thus, the negative consequences of urbanization can be prevented and it becomes possible to support and sustain ecological, social and economic development at local and urban scale through adequate and accessible planning of green spaces.

It is seen that information and analysis-based methods have been increasingly used in recent years for smart and sustainable urban green space planning. In particular, considering all the users of the city, ecological systems, physical entities and many interconnected criteria for green space planning as a whole requires more careful decision-making

processes. At this point, geographical information systems (GIS) provide convenience in decision-making process with the opportunities it provides. Within the scope of this research, by the help of multi-criteria decision making tools in the geographic information systems, an AHP (Analytical Hierarchy Process) based decision support model is proposed for planning alternative green spaces in regions where green spaces are insufficient. In this context, firstly, it is aimed to analyze green spaces at local scale in terms of both size and accessibility and then mapping the most suitable areas for new green space proposals with the results obtained here. Thus, it is aimed to enable decision makers to make more effective design decisions by using information and analysis based smart city technologies, to meet the criteria affecting design decisions at a high level and to use public resources allocated for urban services efficiently.

In the following sections of the article, first of all, literature reviews on the planning of green spaces in the context of accessibility and green spaces' ecological, social and economic benefits for the city will be explained. Then, research method and green space planning model which are developed within the scope of the results obtained from the literature reviews will be presented. Later, case study district selected for the proposed model will be focused on and green space accessibility analysis of the existing situation in this district will be given. In the last stage, the process of determining the most suitable areas for green space proposals will be included.

Literature Review

"Green space per capita", one of the frequently used concepts in the field of urban planning, is an important criterion in city and regional planning regulations all over the world. This value obtained by the ratio of total active green space surface area to the population is not sufficient in itself to achieve the desired results in practice. Because the definition of this value depending on the population at urban scale doesn't mean that the green space factor is distributed adequately and evenly within the city (Emür and Onsekiz, 2007). In this context, it is important to be aware of that implementations to meet green space need should be made not only to provide a numerical increase but also to increase spatial quality and accessibility. It is seen that urban planning practices realized with this approach contribute to the reduction of social and economic inequalities

by creating sustainable and livable environments and support the human oriented urban structure. Therefore, starting from the smallest settlement unit and moving towards the urban scale while addressing the subject of green space design is considered important to create both balanced and accessible green space texture (Aksoylu et al., 2005).

In this direction, in the study conducted by Osmanlı and Akdemir (2011) for Konya, Selçuk district, it is stated that spatial planning should be made considering walking distances at local scale while planning green spaces. In this way, it is stated that green spaces from local scale to urban scale can be balanced and accessible and the standard of green area per capita can be applied to inhabitants of the city in a way that is more beneficial. According to this study, when the amount of green area per capita is analyzed over the accessibility criterion (800 meters), it is revealed that green area per capita is far below the current value in some neighborhoods and new green spaces should be built according to the accessibility criterion in these neighborhoods (Osmanlı and Akdemir, 2011). A similar study for Romania's Timișoara city centre was published by Morar et al. (2014). According to this study, when green spaces are evaluated according to accessibility criterion, it is revealed that the value of green area per capita specified in the regulations cannot be reached, green spaces are accessible only for 25% of the population, and this ratio can be increased to 40% if the existing green spaces are developed. As the main reason for this, uneven distribution of the population and green spaces in the city is stated. Another study, emphasizing that walking accessibility of green spaces is necessary as an important criterion for improving the quality of life at local level, is conducted by Ma and Haarhoff (2015) for Auckland city center in New Zealand. Within the scope of the study analysing the green space accessibility of the population, it has been demonstrated that green spaces with different functions (public park, neighborhood park, sports and recreation area, natural green area) aren't distributed equally to the entire population, and reference information to guide developing cities for green space planning and management has been produced.

Design, management and development of green spaces, which have significant impacts for smart and sustainable cities, also play an important role in eliminating the ecological, climatic, social and health problems caused by rapid urbanization that emerges as a result of increasing population. It is seen that green spaces and related infrastructures are

planned together in order to manage the ecological and climatic problems caused by increasing population and urbanization (Artmann, 2014; Crncevic et al., 2017). On the other hand, easily accessible and balanced distribution of green spaces at local scale encourages people to walk and reduces environmental pollution caused by vehicle traffic, resulting in decreased carbon emissions that both reduce climate change impacts and contribute for creating more livable regions (Qian et al., 2018). Open green spaces are important for public health by directly affecting air and water quality, which is one of the main factors supporting human health. In addition, parks and green corridors create positive results for human health by encouraging physical activity. Coutts et al. (2010) examined the relationship between green space accessibility and health by using geographic information systems. According to this research, the relationship between green space and health depends not only on the existence of green spaces but also on the accessibility of green spaces. Furthermore, it is observed that green spaces, which are not too close or too far from densely populated areas but at an accessible distance and sufficient size, influence people's lifestyle choice and decrease mortality rates (when some factors such as obesity, smoking and old age are excluded) at local scale. In another research, it was measured how body functions were affected during walking in the wooded environment and walking in the urban environment (Park et al., 2010). Compared to the urban environment, walking in the wooded area decreases stress-related body values (blood pressure, cortisol level, pulse rate) and increases the activity of the parasympathetic nervous system for relaxation. Thus, it is stated that the physiological symptoms measured while walking in the wooded environment are good for heart health. Green spaces also have direct or indirect impacts on the reduction of social problems at local scale. The relationship between tree cover and park area rates with regional crime rates was studied by Schusler et al. (2018), it is observed that the increase of 10% in tree cover reduces crime rates in various categories at certain levels. In this context, understanding the relationship between green space and crime -to improve human safety and welfare at local scale, and to create livable social environments- emerges as an important data in urban planning.

In recent years, besides the above effects of green spaces, economic effects have also come to the fore. Urban green spaces and their ecosystem appear to play an important role not only for natural habitat and

environment, but also for sustainable economic and social development. (Natural Economy Northwest, 2008). According to the existing studies, the value of plots, residential and commercial buildings next to green spaces is found to be between 5% and 20% higher than other properties with the same characteristics (University of Leeds, 2015; Jansson, 2014; Jones et al., 2015). Intensive green spaces are also seen as a factor affecting consumer behaviors. It was observed that consumers were more willing to purchase in the places where there were shops and stores having tree, plant or green space arrangements around them (Jansson, 2014; Jones et al., 2015; Wolf, 2009). In addition, designing multifunctional green spaces suitable for urban agriculture and encouraging citizens to urban agriculture contribute significantly to local economic development (Jansson, 2014). Green spaces also have an important role in the formation of sustainable urban economy by increasing the brand value of cities and providing free infrastructure for activities such as recreation, sports and tourism (Jansson, 2014, Jones et al. 2015). Besides the direct contribution to the economy, urban green spaces' indirect contributions cannot be ignored. For example, while reducing air pollution, on the other hand, it reduces health expenses (Karataş ve Kılıç, 2017). Similarly, thanks to the fact that green spaces prevent and reduce flood formation, it not only reduces infrastructure costs but also prevents major economic damages caused by floods (Natural Economy Northwest, 2008). As it has seen, green spaces are urban elements which planning phase is very important because of their interrelated functions and effects. In this context, it becomes a necessity to use geographic information systems since more than one criterion should be considered in the planning of accessible and adequate green spaces. With the use of these technologies, it is foreseen that public resources will be used more efficiently in planning and management processes.

Sustainable and easily accessible green space planning not only improves the quality of life at local level, but also provides ecological, social and economic benefits and supports human-centered urbanization. The researches also reveal the importance of green spaces in the city. At the same time, the diversity of the data to be used in green space planning is seen to be effective in eliminating t many negative effects of urbanization. In this context, not only the amount of green area per capita but also the accessibility of green spaces should be taken into consideration during the planning stage. When the studies are examined,

it is seen that geographic information systems are used for the analysis of green spaces in terms of accessibility, and firstly, analyses are carried out showing the existing situation. As a result of the analyses, the regions that are not accessible to the green spaces are determined based on the walking distances at local scale, the reasons for this situation are examined and suggestions are given about what can be done to improve the access of these regions to green spaces. However, a systematic design method is not recommended for the realization of the proposals and design criteria presented. In addition to analyzing the existing green space texture through accessibility criterion, a systematic method is proposed which enables the designer to decide on new green space proposals and to examine their effects on the current situation, thus supporting the designer to select the most effective proposal at decision making stage.

Assessment and Accessibility of Urban Green Spaces

The amount of green space per capita is one of the important criteria when evaluating the liveability of cities. Various standards set by national and international organizations are mentioned in the previous sections. Because of increasing population and urbanization, the existing green spaces at local scale (districts, neighborhoods) becomes insufficient to meet the needs within their impact areas. When planning new green spaces, it is important to plan spaces that are large enough to meet the needs, and to make them accessible local scale. For this, it is necessary to know how green spaces are classified according to their intended use.

When evaluating urban green spaces, there is a certain hierarchy according to their usage purpose and size. Accordingly, green spaces are listed as follows according to their size and population in the area of influence: 1) green space at building level (front, side and back garden), 2) green space at building block level (children's playgrounds), 3) green space at neighborhood level (neighborhood parks, sports fields, squares), 4) green space at city level (city park, urban forest, fair and exhibition areas, coastal arrangements, sports fields, zoos, botanical gardens, cemeteries), 5) green space at regional level (regional parks, recreation areas for forests, national parks) (Yıldızcı, 1982). This classification is important for determining green space need at local scale. There are also various standards for the population and distance affected by these green space types differentiating in size (Table 1). On the other hand, there are

also studies where accessibility levels are indicated only by their size regardless of the green space type (Table 2). The emergence of various differences while determining green space accessibility standards can be explained by differentiating the characteristics of cities such as geographical location, climate, size, population and population density (Emür and Onsekiz, 2007). In this context, it is generally accepted that small green spaces should be close to less mobile people, especially children and the elderly, as well as green spaces at neighborhood scale should be within a 5-minute walk (approximately 400 m) (Van Herzele and Wiedemann, 2003). In the scope of this research, while evaluating the new proposals to be made for the regions that are inadequate in terms of green spaces, keeping the accessibility distance low is considered important in order to increase the total amount of green space sufficiently.

Table 1: Characteristics of green spaces according to their types (Eminağaoğlu and Yavuz, 2010)

Parks	Effective Service Area (radius)	User Age Group	Area per Capita (Area/1000 person)	Population Served	Ideal Size (da)
Children Garden	200-600m	0-3,4-7,8-15	4		8-16
Sport Area	2km	7 years and older	4	Whole City	40-60
Neighborhood Park	500-1500m	All ages	8-12	3500-5000	20-40
District Park	1000-2500m	All ages	10-20	15000-30000	160-400
Urban Park	1-10m	All ages	80	Whole City	40-800
Region Park	25-100km	All ages	750-5000		2000-4000
National Park	Whole Country	All ages	Variant	Whole City	Variant

Table 2. Maximum distance of green spaces to residential areas by size (Morar et al., 2014)

Resource	Green Space Surface Area	Maximum distance to residence
Natural England (2010)	2-20 ha	300 m
	20-100 ha	2.000 m
	100-500 ha	5.000 m
	>500 ha	10.000 m
Van Herzele ve Wiedemann (2003)	< 1 ha	150 m
	1-10 ha	400 m
	10-30 ha	800 m
	30-60 ha	1.600 m
	60-300 ha	3.200 m
Oh ve Jeong (2007)	> 300 ha	5.000 m
	0.15-1 ha	250 m
	1-3 ha	500 m
	3-10 ha	1.000 m
	> 10 ha	

One of the important points when planning urban green spaces is actually designing green spaces as a whole with the urban fabric. In this sense, green spaces should be organized as an organic system that can combine, limit or direct the users of different areas within the urban fabric (Altunkasa, 2004). In addition, basic conditions such as size, diversity and accessibility should be taken into consideration during the planning stage (Eminağaoğlu and Yavuz, 2010). To summarize briefly, strategies to create a sustainable green space system needed in smart city planning can be listed as follows: 1) increasing the amount of green area per person, 2) providing diversity of green spaces, 3) establishing green space networks, 4) ensuring and promoting local walkability, 5) ensuring integration with transport and infrastructure networks. When the researches are examined, it is seen that geographic information systems and multi-criteria decision support systems are utilized to implement all or several of these strategies.

Method

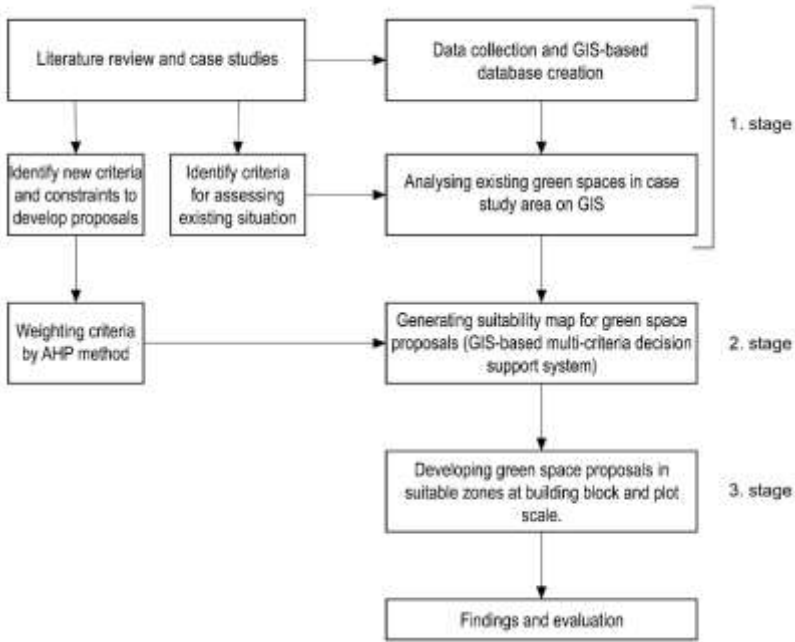


Figure 1: Research method and procedures

A three-stage process is proposed to increase green spaces in the context of accessibility in the selected region. In the first stage, the existing situation of the selected region is analyzed. Accessibility level of the existing green spaces was examined by performing multiple buffer zone analysis in ArcGIS program and inadequate areas were determined. In the second stage, it is determined which zones are suitable for the development of green space proposals in line with determined accessibility criteria. In addition to the buffer zone analysis on ArcGIS, the accessibility criteria were weighted according to their significance by using pairwise comparison procedure in AHP (Analytical Hierarchy Process) method. Later, 'weighted overlay' tool which is one of the tools to solve spatial multi-criteria decision-making problems in ArcGIS is used to obtain a suitability map for green space proposals. This map shows in which zones it is more appropriate to make new green space proposals according to accessibility criteria. In the third stage, it is foreseen to search for the plots that can be used as green spaces in the scale of building blocks

based on the suitability map. At this point, only the first two stages were emphasized within the scope of this research since it is necessary to have more detailed information about land use and ownership for deciding the plots to be selected as green spaces. Briefly, it is aimed to analyze the existing situation and to determine the suitable zones from upper scale for new green space proposals. In this way, a decision support model is proposed to guide the designers before making decisions based on building blocks and plots for green space locations. The methods and procedures to be applied within the scope of the research are given in Figure 1. The flow diagram of the model in which suitable zones with potential value for green space proposals are identified is shown in Figure 2.

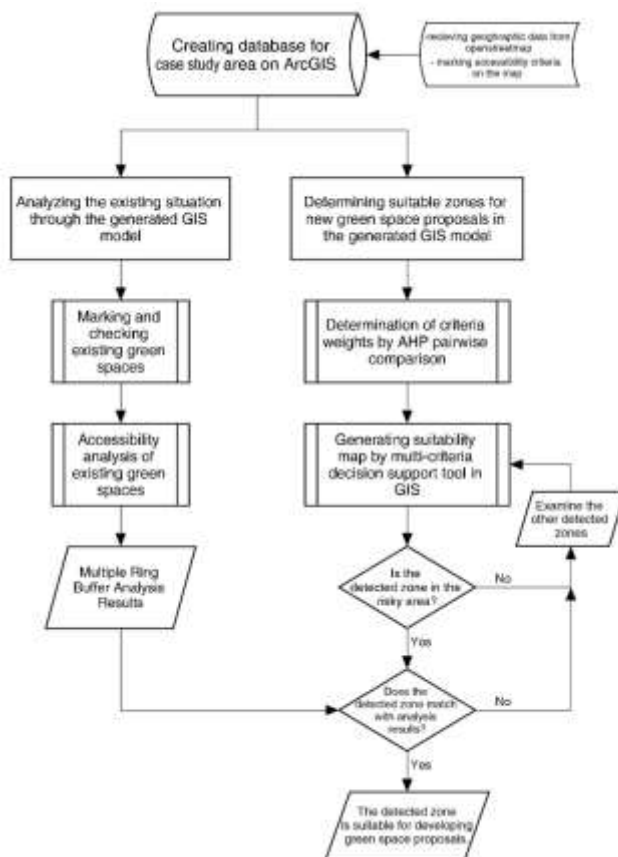


Figure 2: Model flow diagram

Case Study Area

As it is mentioned in the previous sections, according to the current data announced by the metropolitan municipality for Istanbul, the amount of green area per capita is approximately 6 m², but this amount is far below the standards at district level (TESEV, 2018) (Table 3). For this reason, in order to increase the amount of green area per capita in selected region in the context of accessibility, Istanbul districts is chosen as case study area.

Table 3: Amount of green area per person in terms of park area in Istanbul districts (in m²)

District	Green Area Per Capita (m ²)	District	Green Area Per Capita (m ²)	District	Green Area Per Capita (m ²)
Bakırköy	7.2	Sarıyer	1.8	Tuzla	1
Beşiktaş	4.1	Kartal	1.8	Küçükçekmece	0.9
Fatih	3.7	Arnavutköy	1.7	Beylikdüzü	0.9
Adalar	3.7	Zeytinburnu	1.7	Sultanazade	0.8
Maltepe	3.2	Bayrampaşa	1.7	Ataşehir	0.8
Başakşehir	2.6	Büyükçekmece	1.5	Ümraniye	0.6
Beykoz	2.6	Silivri	1.4	Sancaktepe	0.6
Üsküdar	2.5	Avcılar	1.4	Güngören	0.5
Eyüpsultan	2.4	Pendik	1.4	Sultanbeyli	0.5
Kadıköy	2.3	Çatalca	1.3	Gaziosmanpaşa	0.4
Şile	2	Kağıthane	1.3	Bahçelievler	0.3
Beyoğlu	1.9	Şişli	1.1	Bağcılar	0.3

In the process of identifying suitable zones for new green spaces in the existing urban fabric, the most important problem on the basis of the building block is the property right. In this context, the regions in need of comprehensive urban transformation are considered as priority when selecting the study area. Even though the planning of new green spaces brings along the problems of property right, green space planning can be integrated to urban transformation / renewal processes in neighborhood scale. At this point, the earthquake risk report for Istanbul issued by the Ministry of Environment and Urbanization, based on urban transformation, was used as the source (Ministry of Environment and Urbanization, 2015). According to this report, the amount and distribution of risky building stock in Istanbul is given in Table 4.

Table 4: Distribution of risky areas declared for Istanbul in terms of districts (Ministry of Environment and Urbanization, 2015)

Districts	Surface Area (ha)	Total Risky Area (ha)
Bağcılar	2300	53.40
Bayrampaşa	900	22.70
Beşiktaş	1800	3.19
Beyoğlu	900	12.24
Esenler	1900	30.54
Gaziosmanpaşa	1200	393.00
Güngören	700	57.71
Kadıköy	2500	134.18
Kartal	3800	31.84
Küçükçekmece	4400	16.64
Pendik	19000	146.22
Sarıyer	17700	162.80
Sultangazi	3700	18.08
Tuzla	13800	6.78
Üsküdar	3500	1.77
Zeytinburnu	1200	3.82

Gaziosmanpaşa district, which is in the process of comprehensive urban transformation, has been chosen as the case study area with the highest risky building stock. Gaziosmanpaşa district, which is located in the 2nd degree earthquake zone, has a risky area of 393 hectares that means approximately one third of the district consists of risky areas. The map showing the distribution of risky areas published by Gaziosmanpaşa Municipality on the basis of neighborhood is given in Figure 3 (Gaziosmanpaşa Municipality, 2018).

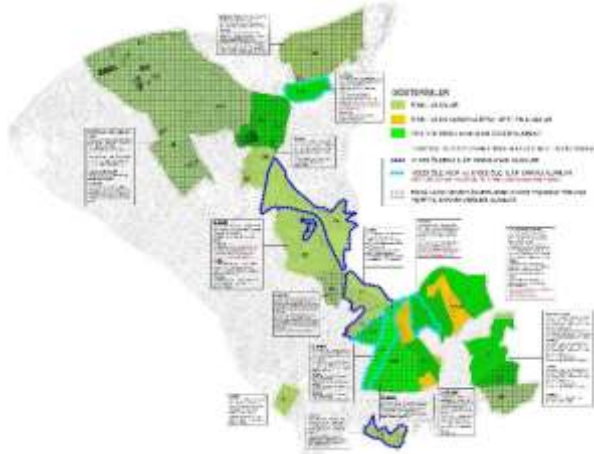


Figure 3: Current status map of Gaziosmanpaşa Municipality risky area and planning processes (Gaziosmanpaşa Municipality, 2018)

In addition, it is seen that the amount of green area per capita on the basis of parks which is 0.6 m² in Gaziosmanpaşa district is well below the standard values and it ranks in the last places in Istanbul with this value. A similar situation is observed when the green area per capita is examined in the neighborhood scale (Table 5). Accordingly, Mevlâna Quarter (2.64 m²) and Fevzi Çakmak Quarter (1.8 m²) seem to have the highest values in terms of green area per capita. In the rest of neighborhoods, these values are below 1 m² and there are 4 neighborhoods which have no green areas. Gaziosmanpaşa district was studied in order to determine the areas suitable for new green area planning due to the insufficient amount of green areas and the excess of risk areas.

Table 5: Neighborhood green space data for Gaziosmanpaşa (Gaziosmanpaşa Municipality, n.d.)

Neighborhood	Population	Parks	Park Area (m ²)	Green Area Per Capita (m ²)
Bağlarbaşı	28,843	Şehit Tarkan Selvi Parkı	19,786	0,7
		Şehit Ayhan Aygün Parkı	350	
Barbaros Hayrettin Paşa	50,748	Şehit Hakan Arlon Parkı	1,026	0,02
		Sedat Balkanlı Spor Parkı	12,069	
Fevzi Çakmak	22,748	Fevzi Çakmak Parkı	1,878	1,8
		Kemal Şeker Cd. Parkı	26,216	
Hürriyet	28,739	-	-	-
Karadeniz	73,225	Çanakkale Şehitleri Parkı	2,767	0,1
		Mehmet Akif Parkı	4,496	
Karayolları	40,628	Şehit Savcı Mehmet Selim Kiraz Parkı	1,026	0,08
		Galeri Cd. Parkı	2,453	
Karlitepe	19,517	-	-	-
Kazım Karabekir	47,072	Şehit Bülent Üstün Parkı	2,844	0,27
		Kutlu Doğum Parkı	4,811	
		23 Nisan Parkı	2,813	
		Zafer Parkı	2,052	
Merkez	29,266	Şehit Hasan Güreşen Parkı	3,833	0,16
		Şehit Tosun İpek Parkı	1,014	
Mevlana	23,816	Muhsin Yazıcıoğlu Parkı	8,585	2,64
		Fetih Parkı	4,017	
		Şehit Sezer Yükel Parkı	943	
		Şehit Recep Bodur Parkı	1,720	
		Mevlana Parkı	2,755	
Pazarıçı	12,622	Şerife Bacı Parkı	45,000	0,4
		Şehit Tamer Vardar Parkı	2,113	
Sarıgöl	25,095	Pierre Loti Parkı	2,819	-
Şemsipaşa	24,409	-	-	-
Yenidoğan	8,878	-	-	-
Yenimahalle	36,751	Şehit Hüseyin Kültüfan Parkı	3,449	0,18
		Şehit Mustafa Gümüş Parkı	3,149	
Yıldıztabya	25,602	Şehit Engin Danyıldız Parkı	620	0,08
		Gündoğdu Parkı	1,439	

Data Collection, Preparation and Processing

Geographical, physical and statistical data related to the study area was obtained from Gaziosmanpaşa Municipality City Guide (Gaziosmanpaşa Municipality, n.d.), OpenStreetMap (n.d.) which is an open source map platform, and TESEV (2018) web pages. The data obtained were edited in ArcGIS program and marked on the district map and created in layers.

Analyses and Findings

Analysis of Existing Green Spaces

Multiple buffer zone analyses were performed and examined in ArcGIS program for the analysis of existing green spaces. Thus, areas with low green space accessibility were identified. The data obtained from the literature reviews were used while determining accessibility distances of green spaces in multiple buffer zone analysis. At this stage, within the scope of the London green spaces strategy stated by Aksoy (2014), 400 meters distance (5-minute walking distance) which is used for the evaluation of the existing green spaces is considered as reference. In addition, 250-meters distance recommended in the literature has been preferred for low mobility users such as children and the elderly. The multiple buffer zone analysis for 250 and 400-meters distances across the district is shown in Figure 4.

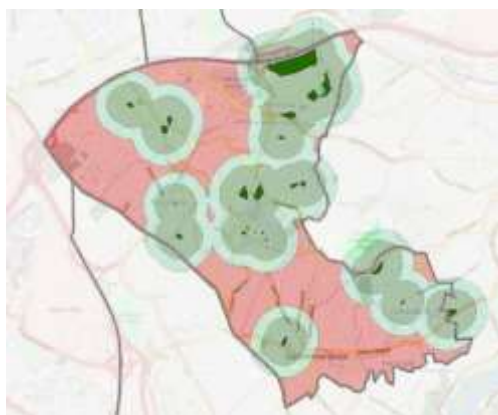


Figure 4: Accessibility analysis of existing green spaces according to the 250 m and 400 m influence area.

According to the accessibility analysis, the time taken to reach the nearest park in areas shown in red is over 5 minutes. Considering that the green area per capita in the district is 0.6 m², it is seen that the existing green spaces are inadequate both in terms of quantity and accessibility, and new green space proposals should be developed in the red areas. In this context, first of all, urban transformation should be carried out considering new green spaces in areas where declared as risky against earthquake. In Figure 5, areas with risky building stock and areas with insufficient green space are overlapped on the map. Planning new green spaces within the scope of urban transformation in risky zones will make a significant contribution to ensuring green space accessibility throughout the district.

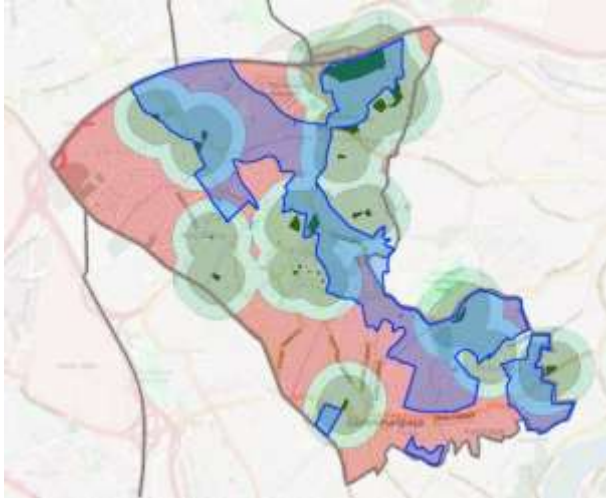


Figure 5: Areas with insufficient green space (red) and areas declared as risky (blue)

To summarize briefly, in this section, the existing green spaces were analyzed in terms of accessibility. For this purpose, multiple buffer zone analyzes were performed according to 250 and 400-meter influence area in ArcGIS, and areas that were insufficient in terms of green space accessibility were detected throughout the district. It has been shown that some parts of these insufficient areas are located in the risky areas declared for urban transformation.

Generating Suitability Map for Green Space Proposals

In this section, suitable zones for developing new green space proposals were mapped. In this context, it is intended to ensure a balanced distribution and accessibility of green spaces to the district. Accordingly, the criteria of proximity to social facilities (education, health, cultural facilities), transportation networks and existing green spaces were taken into account (Figure 6). The criteria were primarily weighted by AHP pairwise comparison method according to their importance. Then, the most suitable zones for green space proposals were mapped with the help of “weighted overlay” tool used in multi-criteria decision-making processes in ArcGIS. The suitability map for green spaces was superimposed on the map of the risky areas within the scope of urban transformation, and thus the priority areas have been identified to develop new green space proposals.



Figure 6: Criteria to be used to identify suitable zones for green space proposals.

These suitable zones will then be referenced to carry out detailed studies on the basis of the building blocks and plots. Furthermore, in the regions derived from suitability analysis, it will be possible to determine the need of total green space surface on the basis of neighborhoods and to plan accordingly.

In the scope of this research, land use, land size, building age and proximity to housing criteria were not taken into account in the first stage when determining potential areas for new green spaces. It is foreseen that these criteria will be used at the stage when detailed studies will be carried out on building blocks and plots. In the first stage, it is aimed to ensure a

balanced distribution and accessibility of green spaces to the district. Accordingly, the criteria for proximity to social facilities such as education, health and cultural facilities and proximity to existing green spaces and transportation networks were taken into account. Firstly, location data of existing green spaces, public transportation (bus, tram) stops, education, health, cultural facilities was transferred to Gaziosmanpaşa district map in ArcGIS (Figure 7). Then, the analysis process shown in Figure 8 was designed. At this stage, the following operations were applied to the data created as layers on the map: 1) multiple ring buffer, 2) feature to raster, 3) reclassify, 4) weighted overlay. As a result, the map showing the suitable areas for green spaces was obtained. The parameters related to the multiple buffer zone analysis and the process of weighting criteria according to their influence distances are given in Figure 9. Accordingly, by keeping a certain distance from the existing green spaces, the proximity to education, health, cultural structures and public transportation stops was considered. Considering that there is no need for a new green space proposal in the areas within the 250-meter perimeter of existing green spaces, weighting has been started from 250 meters for green spaces. For social facilities and transportation points, the highest weighting value was given to the 150 meters distance. AHP pairwise comparison method was used for weighting the criteria according to each other. According to this, social facilities (education, culture and health facilities) were considered as more important than transportation points, and existing green spaces were considered as more important than both social facilities and transportation points. The result from the weighting process is shown in Figure 10. The results were converted into integer values which are multiple of each other for ease of use. Accordingly, the criteria were weighted as follows: transportation points 10%, education facilities 20%, cultural facilities 20%, health facilities 20% and existing green spaces 30%. According to the analysis made as a result of the determined criteria and weightings, a map of the most suitable areas for green space proposals given in Figure 11 was obtained. The regions represented by dark green on the map indicate the most suitable areas, and the suitability value decreases as it is moved towards light green.

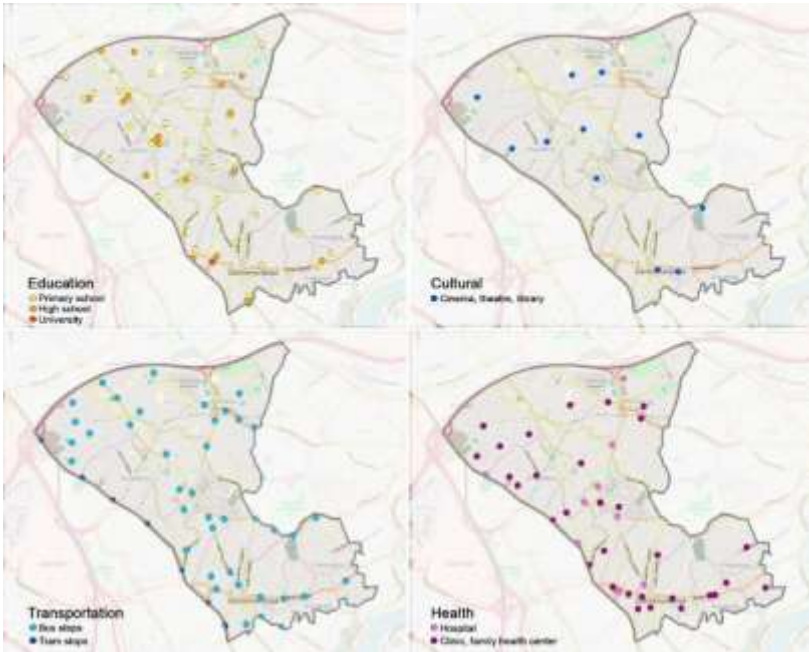


Figure 7: Location data to be used in suitability analysis on the map

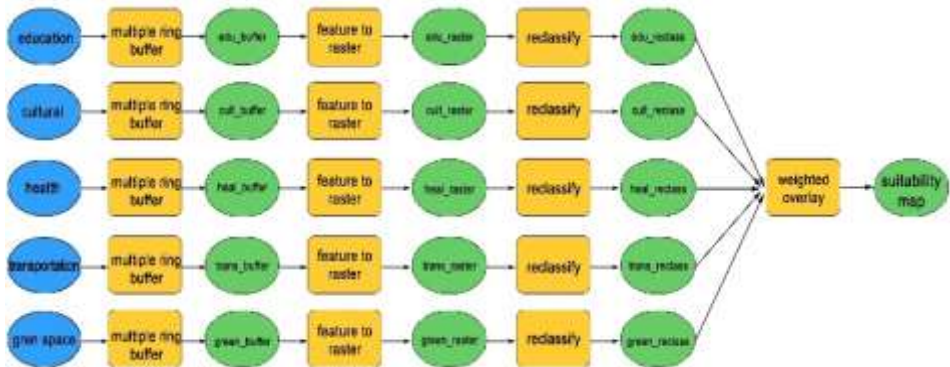


Figure 8: Flow chart of operations (yellow) and results (green) applied to layers (blue) on the map during the analysis process

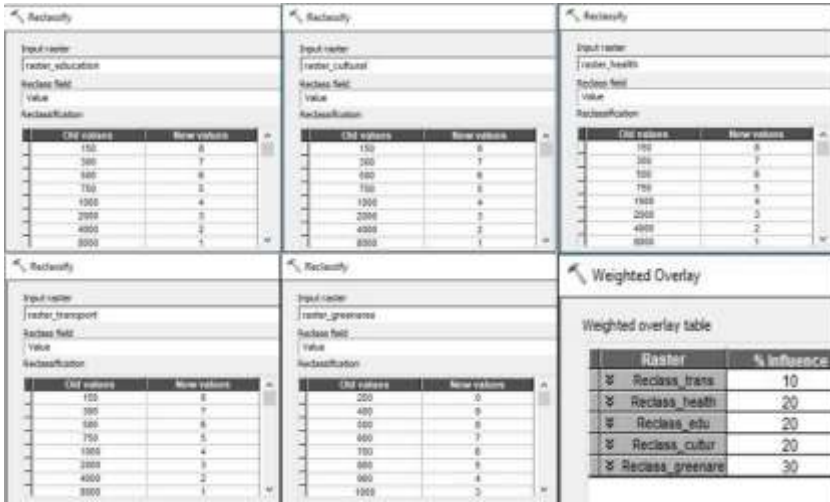


Figure 9: Weighting process according to distance parameters and priorities determined for suitability analysis

Priorities						Decision Matrix									
Cat		Priority	Rank	(+)	(-)	1	2	3	4	5					
1	education	19.6%	2	3.4%	3.4%	1	1	1.00	1.00	3.00	0.50				
2	health	19.6%	2	3.4%	3.4%	2	1.00	1	1.00	3.00	0.50				
3	cultural	19.6%	2	3.4%	3.4%	3	1.00	1.00	1	3.00	0.50				
4	transportation	8.6%	5	4.1%	4.1%	4	0.33	0.33	0.33	1	0.50				
5	greenarea	32.5%	1	9.2%	9.2%	5	2.00	2.00	2.00	2.00	1				

Figure 10. Weighting the accessibility criteria by AHP pairwise comparison

When suitability map given in Figure 11 is examined, it is seen that the potential areas are composed of 17 zones of different sizes and are located on the perimeter of the existing green spaces. It is observed that the zones numbered 1 to 15 are more closely related to each other, while the zones numbered 16 and 17 remain separate from the others. In addition, even if green spaces are planned in zones 16 and 17 in the southeast of the district, it is difficult to reach sufficient levels in terms of accessibility and it is necessary to evaluate the secondary zones in the suitability map. First of all, new green spaces to be planned within the designated primary zones will increase the amount of green area per capita and will create a green space network close to the existing parks. Where primary zones are

insufficient, green space planning will be carried out within secondary zones.



Figure 11: Suitability map for new green space proposals

As mentioned earlier, after mapping the suitable zones for green spaces, it is necessary to proceed to the stage where the exact appropriate areas will be determined on the scale of building block and plot. At this point, data on population density, land use, land size, building age and risky areas should be included in a comprehensive assessment. In this context, it would be appropriate to study as a priority the zones 2, 3, 8, 9, 16, 17 that locate in the risky areas declared for urban transformation as shown in Figure 12. Urban transformation activities in these zones should be considered in a way to include the planning of new green spaces. In this sense, it is important that local governments should consider the amount and accessibility of green spaces that will improve quality of life, when making the necessary legal arrangements for urban transformation.

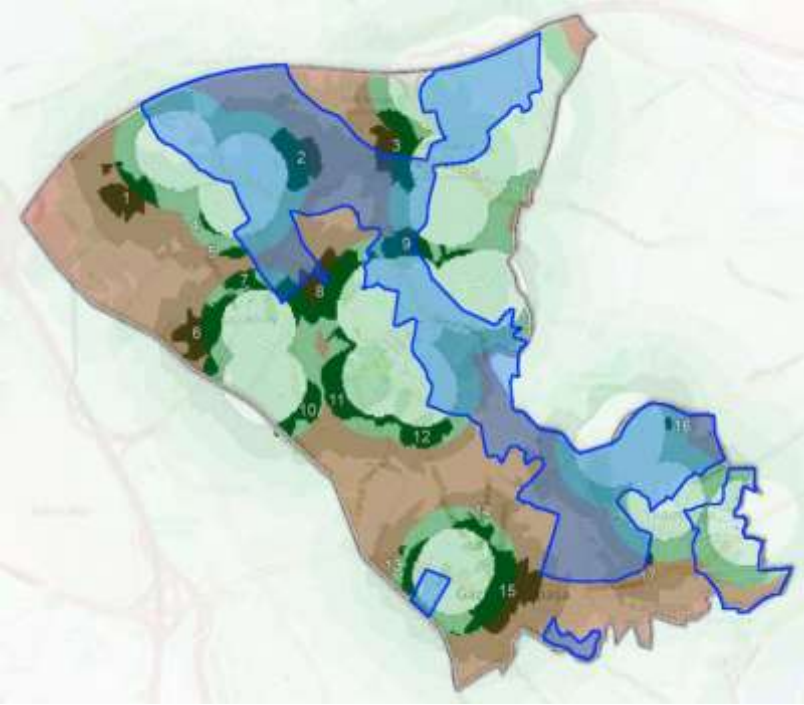


Figure 12: Map of suitable zones for green spaces (dark green), areas where green spaces are inadequate (red) and urban transformation areas (blue)

As a result of the analyses conducted, it is observed that using methods based on knowledge and analysis in urban planning will ensure that the decisions to be taken are more accurate and functional and some existing problems affecting the quality of life will be eliminated. In this regard, effective use of geographic information systems and multi-criteria decision-making methods will provide convenience for decision-makers as well as efficient use of public resources.

Discussion and Conclusion

Within the scope of this study, it is emphasized that green spaces are becoming insufficient as a result of increasing population caused by rapid and unplanned urbanization, in order to address this issue, urban design strategies based on knowledge and analysis should be adopted in accordance with smart and sustainable city concepts. In this way, it is underlined that many problems arising from lack of green spaces and

which turn into economic burdens can be solved, thus the resources of local governments will be used more efficiently. Considering that there are many criteria affecting green space planning, the importance of using geographic information systems in decision-making processes is mentioned. In this sense, a decision support model is proposed with the help of spatial multi-criteria decision making tools within the geographical information systems in order to plan new green spaces in the context of accessibility in the regions where green spaces are insufficient. Within the scope of the proposed model, it is aimed to analyze existing green spaces in terms of both size and accessibility at local scale and then to map the most suitable areas for the green space proposals with the results obtained from analyses. Thus, with data based on information and analysis, it is aimed that decision makers can make more effective design decisions and meet the criteria affecting the design at a high level, as a result, public resources allocated for urban services are used efficiently.

The model developed as a result of the literature reviews was applied for Gaziosmanpasa district, which was selected as a case study area. Accordingly, in the first stage, the current situation was analyzed and in the second stage, the most suitable areas for the green space proposals were mapped according to the accessibility criteria. When the results are considered, it is seen that the most suitable areas for urban green space planning, which is a multi-criteria design problem, have been determined. Within the framework of the proposed model, in the next stage, it is foreseen to carry out detailed studies on building block and plot scale and to identify the exact location of new green spaces based on the suitability map. The research shows that it is important to use geographic information systems effectively in the process of collecting, processing and analyzing data in multi-criteria spatial decision-making processes.

One of the biggest constraints for selecting a suitable location for new green spaces within the existing urban fabric appears to be the property right problem. However, especially in urban transformation projects that take place at neighborhood scale, implementations can be realized where both property rights are protected and green spaces are planned as a whole in order to provide more habitable environment. Therefore, the use of information and analysis based methods is an important element. In this research, one of the main reasons of not working on building block and plot scale but obtaining a suitability map from the upper scale is the problem of property right which is an important factor for decision

makers. In addition, it is needed to have detailed information regarding building age, land use, land size, address-based population etc. in order to work at building block and plot scale. Taking these into consideration, only the current situation was analyzed and the suitability map was generated by limiting the proposed model.

The suitability map obtained in accordance with selected criteria, distance parameters and weights in this study may give different results by using different criteria, parameters and weights in more detailed studies to be performed in the case study area. In this context, one of the main purposes of the study is to propose a model that will guide the authorities in decision making process with information and analysis based methods for similar multi criteria spatial design and planning problems. It is also considerable that the proposed model has a suitable infrastructure and flexibility for working with different design criteria in different case study areas to be selected.

References

- Aksoy, Y. (2014). Türkiye’de yeşil alanlarla ilgili yasal düzenlemeler. *İstanbul Commerce University, Journal of Science*, 13(26), 1-20
- Aksoylu, S., Çabuk, A., and Uz, Ö. (2005). Determining the sufficiency of the green areas using geographical information systems and remote sensing: Eskişehir Case. *TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 10. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı*, Ankara.
- Altunkasa, F. (2004). *Adana’nın kentsel gelişim süreci ve yeşil Alanlar. Adana Kent Konseyi çevre çalışma grubu bireysel raporu*. Adana. 10.13140/2.1.3996.8967.
- Artmann, M. (2014). Assessment of soil sealing management responses, strategies, and targets toward ecologically sustainable urban land use management. *AMBIO*, 43(4), 530-541. <https://doi.org/10.1007/s13280-014-0511-1>
- Coutts, C., Horner, M., and Chapin, T. (2010). Using geographical information system to model the effects of green space accessibility on mortality in Florida. *Geocarto International*, 25(6), 471-484. <https://doi.org/10.1080/10106049.2010.505302>
- Crncevic, T., Tubic, L., and Bakic, O. (2017). Green infrastructure planning for climate smart and “green” cities. *Spatium*, 38, 35-41. <https://doi.org/10.2298/SPAT1738035C>
- Eminağaoğlu, Z. and Yavuz, Z. (2010). Kentsel yeşil alanların planlanması ve tasarımını etkileyen faktörler: Artvin İli örneği, III. *National Black Sea Forestry Congress*, 4, 1536-1547

- Emür, S. H. and Onsekiz, D. (2007). Kentsel Yaşam Kalitesi Bileşenleri Arasında Açık ve Yeşil Alanların Önemi-Kayseri/Kocasinan İlçesi Park Alanları Analizi, *Journal of the Institute of Social Sciences*, Volume: 22, 367-396
- Gaziosmanpaşa Municipality. (2018). *Gaziosmanpaşa Belediyesi riskli alan ve planlama süreçleri güncel durum paftası*. Retrieved May 7, 2019, from <https://www.gaziosmanpasa.bel.tr/index.php?goster=TumKentsel-Donusum-Haritasi>
- Gaziosmanpaşa Municipality. (n.d.). *Gaziosmanpaşa municipality city guide*. Retrieved May 7, 2019, from <https://keos.gaziosmanpasa.bel.tr/keos/>
- İstanbul Metropolitan Municipality. (2014). *Çevre yönetimi*. Retrieved March 18, 2019, from http://www.ibb.gov.tr/TR/BilgiHizmetleri/Yayinlar/FaaliyetRaporlari/Documents/2014/pdf/07_cevre_yonetimi/yesil_alan_yonetimi.pdf
- Jansson, M. (2014). Green space in compact cities: the benefits and values of urban ecosystem services in planning. *Nordic Journal of Architectural Research*. 26(2), 139-160. <http://arkitekturforskning.net/na/article/view/498>
- Jones, R. N., Symons, J. and Young, C. K. (2015) *Assessing the Economic Value of Green Infrastructure: Green Paper*. Climate Change Working Paper No. 24. Victoria Institute of Strategic Economic Studies, Victoria University, Melbourne.
- Karataş, A., and Kılıç, S. (2017). Sustainable urban development and green areas. *SİYASAL: Journal Political Sciences*. <https://doi.org/10.26650/siyasal.2017.26.2.0003>
- Kim, J. and Sang, Y. U. (2015). *New sustainable urban design strategies for the Beijing region's most extensive green, compact city: Case study of Bohai innovation city*. 632-643. 10.3390 / iFou-D020.
- Ma, J., Haarhoff, E., Ma, J., and Haarhoff, E. (2015). *The GIS-based research of measurement on accessibility of green infrastructure:A case study in auckland*. 14th International Conference on Computers in Urban Planning and Urban Management, 17.
- Ministry of Environment and Urbanization. (2014). *Regulation on the construction of spatial plans*. Retrieved March 18, 2019, from <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.19788&MevzuatIli ski=0&sourceXmlSearch=mekan>
- Ministry of Environment and Urbanization. (2015). *İstanbul'da ilan edilen riskli alanlar*. Retrieved May 7, 2019, from <https://istanbulakdm.csb.gov.tr/ilan-edilen-riskli-alanlar-i-3598>
- Morar, T., Radoslav, R., Spiridon, L. C., and PĂCURAR, L. (2014). Assessing pedestrian accessibility to green space using GIS. *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, 10(42), 116-139.

- Natural Economy Northwest. (2008). *The economic value of green infrastructure*. Retrieved May 7, 2019, from http://www.greeninfrastructurenw.co.uk/resources/The_Economic_Value_of_Green_Infrastructure.pdf
- OpenStreetMap. (n.d.). *Gaziosmanpaşa district map*. Retrieved May 7, 2019, from <https://www.openstreetmap.org>
- Park, B. J., Tsunetsugu, Y., Kasetani, T., Kagawa, T., and Miyazaki, Y. (2010). The physiological effects of Shinrin-yoku (taking in the forest atmosphere or forest bathing: evidence from field experiments in 24 forests across Japan. *Environmental health and preventive medicine*, 15(1), 18–26. doi:10.1007/s12199-009-0086-9
- Schusler, T., Weiss, L., Treering, D., and Balderama, E. (2018). Research note: Examining the association between tree canopy, parks and crime in Chicago. *Landscape and Urban Planning*, 170, 309-313. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.07.012>
- Osmanlı, N. and Akdemir, G. (2011). Aktif yeşil alanların coğrafi bilgi sistemi platformunda irdelenmesi: Konya Selçuklu örneği, *TMMOB Geographic Information Systems Conference*, Antalya
- Qian, C., Zhu, D., Zhou, Y., and Chen, J. (2018). Measurements of pedestrian friendliness of residential area: A case study in hexi district of Nanjing. *Sustainability*, 10(6), 1993. <https://doi.org/10.3390/su10061993>
- TESEV. (2018). *İstanbul ilçe belediyelerinde çocuğa ve aileye yönelik hizmetlerin incelenmesi ve haritalanması projesi*. Retrieved March 18, 2019, from <https://belediye.istanbul95.org>
- University of Leeds. (2015). *A brief guide to the benefits of urban green spaces*. Retrieved May 7, 2019, from https://leaf.leeds.ac.uk/wp-content/uploads/2015/10/LEAF_benefits_of_urban_green_space_2015_upd.pdf
- Van Herzele, A., and Wiedemann, T. (2003). A monitoring tool for the provision of accessible and attractive urban green spaces. *Landscape and Urban Planning*, 63(2), 109-126. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(02\)00192-5](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(02)00192-5)
- Wolf, K.L., (2009). Strip malls, city trees, and community values. *Arboriculture & Urban Forestry*, 35(1), 33–40.
- World Health Organization. (2010). *Urban planning, environment and health. From evidence to policy action - Meeting report*. Retrieved March 18, 2019, from http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0004/11444/8/E93987.pdf?ua=1
- Yıldızcı, A.C. (1982). *Kentsel yeşil alan planlaması ve İstanbul örneği*. Post Doctoral Thesis. İTÜ Faculty of Architecture, İstanbul



Kentte Devletin Ayak İzi: Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi

Sena Işıklar Bengi
Gazi Üniversitesi
sena.isiklar@gmail.com

Öz

Kentsel mekânlar toplumu oluşturan bireylerin yaşam biçimini, davranışlarını aktaran bir sahnedir. Bu alanlar her ne kadar kullanıcının faaliyetleri üzerinden anılsa da biçimlenmesinde belirleyici olan faktörlerden biri devlettir. Dolayısı ile bu alanların mekânsal biçimlenmeleri, kullanımları ideolojik unsurlarla şekil almaktadır. Geçmişten günümüze ideolojinin mekâna etkisi ve ideolojik mekânların üretimi üzerine örnekler daha önce yapılan araştırmalarla sunulmuştur. Bu çalışmada ise; Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na bağlı Toplu Konut İdaresi Başkanlığı aracılığıyla projelendirilen, millet bahçeleri projelerinden biri, "Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi"; ideolojik, ekonomik, toplumsal ve işlevsel unsurlar üzerinden ele alınmaktadır. Çalışma kapsamında öncelikle; kentsel mekân ve ideoloji arasındaki ilişki kapsamlı bir literatür okuması ile sunulmuştur. İdeolojinin mekânsal stratejilerde kullanılmasının amaçları açıklanmuştur. Millet Bahçesi projelerinin yetkililerce açıklanan hedeflenen mekânsal öngörülerini aktarılmıştır. "Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi" Projesinin tanımı, sınırlılıkları, içereceği birimler ve henüz inşa edilmeden dile getirilen eleştirileri sunulmuştur. Kentsel alana yapılan müdahalelerde belirleyici olan ideolojik, ekonomik, toplumsal ve işlevsel unsurlar kapsamında, Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi'nin inşasının ardından gerçekteşebilecek gelecek senaryoları tartışılmıştır. Çalışmada sözü edilen senaryoların hangisinin gerçekte olacağı bilinmemekle birlikte, bu mekânın ikame edilen bir yer ya da bir mekân temsili olacağı hakkındaki kararı kent kullanıcısı verecektir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel mekân, ideoloji ve mimarlık, millet bahçeleri, Ankara.



State's Footprint in the City: People's Garden at Atatürk Cultural and Conventional Centre

Sena Işıklar Bengi
Gazi University

Abstract

Urban spaces are scenes conveying the life style and attitudes of individuals constituting society. Although these areas are referred to through the activities of the user, one of the factors determining their configuration is the state. Therefore, spatial configuration and usage of these areas are reshaped by ideological influences. Various examples of the impact of ideology on space and the production of ideological spaces throughout the history have been presented in previous studies. In this paper, the "People's Garden at Atatürk Cultural and Conventional Centre", one of the people's gardens which was planned by Housing Development Administration under the Ministry of Environment and Urban Planning and planned to be opened to use in 2020 is studied in regard to its ideological, economic, social and functional aspects. Within the scope of the study first the relationship between urban space and ideology is presented with a comprehensive literature review. The aims of using ideology in spatial strategies are explained. After that, anticipated spatial inputs of People's Gardens according to the authorities are described. Following this brief introduction, the definition of "People's Garden at Atatürk Cultural and Conventional Centre" its limitations, the units to be involved in it and the criticisms before its realization are given. Within the scope of ideological, economic, social and functional factors which are decisive in the interventions to social space, the future scenarios that may come true after the realization of People's Garden at Atatürk Cultural and Conventional Centre are discussed. Although it is not known which of the scenarios mentioned in the study will happen, the city user will make the decision about whether this space will be a substituted place or a spatial representation.

Keywords: *Urban space, ideology and architecture, people's gardens, Ankara.*

Kentsel Mekân-İdeoloji İlişkisi

Mekân tek başına anlam ifade etmeyen, toplumsal olarak üretilen ve toplumsal anlamlar içeren bir olgudur (Castells, 2017, s.275). Aynı zamanda devlet ideolojilerini topluma aktaran gerekli sahneleri sağlayan, iktidarı meşrulaştırandır (Yeşilkaya, 2003, s. 19.) Lefebvre'ye göre kent; idari ve siyasi unsurları barındırmaktadır. Kent incelemeleri yapılırken kullanılan hiyerarşize etme devletin mekân politikalarında kullandığı en önemli unsurdur. Böylece kent içinde neyin önemli olduğuna, neyin inşa edileceğine karar verilmektedir (Lefebvre, 2011, s. 28,48, 72,73).

Kentte temsil düzeyinde iktidar uygulamaları görülmekte, bu durum toplumsal politika ve zihinsel mantık inşa edilen yapılarda, anıtlarda, önemli kent projelerinde görülür olmaktadır (Lefebvre, 2011, s.76,77). Böylece, ete kemiğe bürünen mekân ve mekân politikası, kentsel mekânın ve mimari yapıların biçimlenmesini, dolayısı ile Lefebvre'nin de belirttiği üzere (Lefebvre, 2011, s. 19) toplumsal ilişkileri etkilemektedir. Örneğin devletin sembolleri inşa edilebilir, kişilerin anıtları dikilebilir, atıl görünen bir mahalle dönüşüme girebilir ya da yaşam kalitesinin arttırılması için çevreci mekânsal formlar öne sürülebilir. Verilen kararlarla başarılı ya da başarısız kentler yaratılabileceği gibi kentlerin bazı mekânsal sorunları da yamanabilir (Castells, 2017, s.19).

Devletin kente müdahaleleri birçok amaç taşımaktadır. Verilebilecek ilk örnek sokak kullanımına daırdır. Sokak, sirkülasyon elemanı olmasının yanı sıra buluşma mekânıdır. Sokak, gruplar tarafından sahiplenilir. Bu duruma karşın; sokak devlet tarafından baskı altında tutulur. İktidar kendini tehdit atında hissettiğinde sokaklarda gezinme ve toplanma eylemine son verme gibi girişimde bulunabilir (Lefebvre, 2011, s. 22-24). Böylece devlet, kentsel mekân üzerinde yaptığı müdahalelerle kendi devamlılığını, iktidarının sürdürülebilirliğini sağlar. Diğer bir örnek ise ekonomik amaçlıdır. Simmel'e göre; kentin rasyonalitesi para ekonomisine dayanmaktadır. Marx da bu paralellikte kapitalist ilişkilerin gelişiminin, tüm mekânsal engellerin üstesinden gelici etkiye sahip olduğunu ileri sürmüştür (Urry, 1999). Terk edilen çöküntü alanlarını dönüştürmek, ekonomik açıdan atıl kalmış alanları yeni çekim merkezleri haline getirmek; yatırımı kolaylaştıran, taşınmaz malların değerlerini arttıran uygulamalar, devletin kapitalist kentleşme sürecindeki girişimleri olarak yer alabilir (Penpecioğlu, 2016). Bu doğrultuda kentte yapılan

inşaat faaliyetlerinin siyasetin kitlesel destek ve tabanını oluşturması, kaybın rant ile telafi edilmesi, kısa dönemli kaynak ve finansman ihtiyacının karşılanması gibi amaçlarının olduğu söylenebilir (Balaban, 2016). Sektörü kârlı hale getirebilen bu uygulamalar hem özel sermayenin hem de devletin bağlantılarını sürekli kılar (Castells, 2017, s. 40).

Tarih boyunca ideolojinin mekâna yansıması izlenebilir. Örneğin, Tümer'in aktardığına göre tarihte ilkel zamanlarda oluşturulan barınma birimlerinin bir araya gelişleri bir düzen ifade etmeye başladığında, birimlerin bir merkezi olduğundan söz edilmektedir. Merkez 'dünyanın eksenini' olarak adlandırılmakta (yani makrokozmoz simgeleyen bir mikrokormoz) ve kutsanmış mekânlar olarak görülmektedir. Bahsedilen merkezde kentin önemli kişilerinin ya da devlet yapılarının bulunması yönetim ve dini figürlerin bir arada çalıştığına, bir bakıma kutsanmış devlet idarelerinin/kişilerinin olduğuna bir işarettir. Orta çağa gelindiğinde Tümer'in örnek gösterdiği Kızıl Meydan'da önceleri birlikte çalışan din ve yönetim birlikteliğinin başa gelen idarecilerin değişimi ile dönüştüğünü görmek mümkündür. Dini yapılara ve mimarlarına olan tepki artık bu iki iradenin birlikte çalışmaktan çok mücadele içinde olduğunu göstermektedir. Yönetim, din üzerinde bir otorite sergilemektedir. Daha ileri tarihlerde ise diğer örneklerde, meydanların hükümdarın gücünü gösteren eğlenceler, suçluların cezalandırılması gibi toplum üzerinde güç göstergesi sağlamaya sahne olduğu görülmektedir. Benzer bir anlayışla İslam kentlerinde de din-yönetim-sosyal yaşam arasındaki ilişki, mekânlar üzerinden okunduğunda, dinin baskın geldiğini ve kent meydanlarından ziyade kamusal alanları olarak camilerin ve külliyelerin kullanıldığını görmek mümkündür (Tümer, 2007).

İdeolojik bir araç olarak görülen mimarlık Almanya, İtalya, Fransa devletlerinin mekânsal stratejilerinde de kullanılmıştır (Yeşilkaya, 2003, s. 28). Türkiye'de ise neoliberal dönüşümünün gerçekleştirdiği 1980 sonrasında inşaat sektörü ve yapım faaliyetleri siyasi aktörlerce ekonomik ve siyasi amaçlara ulaşmak için kullanılmıştır (Balaban, 2016). Tekeli'nin belirttiği üzere; kent rantlarını kullanmanın cazibesi keşfedildikten sonra inşaat sektörünün milli gelirdeki payı artmıştır (Çavuşoğlu, 2016). Daha yakın geçmişte de iktidarın öncülüğü ile hayata geçen yapım faaliyetleri olmuştur. Kamuya ait arsa ve arazilerin satışı, kentsel dönüşüm projeleri, TOKİ projeleri, çalgın projeler, kanallar, köprüler, şehir hastaneleri,

havalimanları gibi yapılar siyasi aktörlerin girişimleriyle elde edilmiştir. Castells'e göre bu uygulamaların yarattığı toplumsal etkiler doğrudan kentsel yapılar üzerindeki etkilerden daha önemlidir. Uygulamalar toplumsal görünürlüğü ve ideolojik meşrutiyeti arttırmaktadır. Medyanın uygulamaları sunmasıyla da halk kendisini bu hareketin içinde hissetmektedir (Castells, 2017, s.15). Anlaşıldığı üzere ideolojinin etkisi; mimari mekânları, kent içindeki değerli alanları ve dolayısıyla kentin sosyal formunu biçimlendirmektedir.

Yöntem

Türkiye'de geçmişten günümüze ideolojik yaklaşımlarla oluşturulmuş birçok ürün bulunmaktadır*.Günümüzde ise ideolojinin mekâna yansması biçim değiştirmiştir. Bu bağlamda, devlet bugüne kadar metalaşmamış mekânları da inşaat sektörüne katmış; kentler ve kırlar şantiye alanlarına dönüşmüş, ormanlık araziler satışa çıkarılmıştır (Çavuşoğlu, 2016). Daha önceleri metalaşmayan kentsel yeşil alanlar da bu dönemde inşaat sektörüne katılan yeni bir alan olarak, Millet Bahçeleri adıyla, sunulmuştur. Millet Bahçeleri ele alınırken irdelenmesi gereken şudur: İnşa edilen yeşil alanlar başarılı bir şekilde kent dokusuna entegre olan, alanında eksikliği gideren, kullanıcısı tarafından sahiplenilip kullanılan bir kent mekânı mı olacaktır, yoksa kent içindeki rantı artıran veya Lefebvre'nin de tartıştığı gibi sadece bir doğanın ya da ütopyanın temsili, kurgusal bir yanılısama olarak, oyun alanları, parklar, bahçeler ve meydanların görüntüsünü içeren doğanın cılız bir temsili (Lefebvre, 2011, s. 29-31) mi olacaktır?

Bu çalışmada, kentsel mekânın devlet ideolojisi ile şekillendiği savıyla, inşa edilmesi planlanan 'halkın-milletin' bahçesi "Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi" ele alınmaktadır. Proje tanımı ve eleştirileri aktarılmaktadır. Projenin henüz inşa edilmeden çevresinde yarattığı rantsal etki, inşası planlanan arazide yer alan yapıların akıbetinin belirsizliği sunulmaktadır. Çalışmanın sonucunda ise, millet bahçesiyle birlikte gelişen kentte nasıl bir gelecek senaryosunun oluşabileceği tartışılacaktır.

Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi

Türkiye’de yeşil alanlar politikası Cumhuriyet ile geliştirilen kent planlamalarına dayanır. Ankara’nın başkent olarak seçilmesi, kenti Cumhuriyet kurgusunun arkasındaki düşüncelerin sergilendiği bir sahne haline getirmiştir (Adam, 1985, s. 29,30). Yeni rejim ile amaçlanan kültür seviyesine erişmek, yapılı çevreye olan müdahalelerle kuvvetlendirilmiştir. İlk olarak, Lörcher planı ile kentin merkezi oluşturulmuştur. Bu alana tiyatro, sinema gibi sanat ve gösteri mekânları, yeşil alanlar (Baslo, ve Yürekli, 2009) ve havuzbaşı (Bayraktar, 2013) kurulmuştur. Böylece, Ankara’nın 1920-30’lu yıllara ait koşullarına göre üst kültür faaliyetlerini içeren, kasabavari görünümünü bir kente, halkı da kentli sınıfına dönüştürecek uygulamalarda bulunulmuştur. Lörcher planı ardından gündeme gelen Jansen planı da kentin toplumsallaşma, kamusallaşma alanlarını, yeşil alanlarını koruyacak bir yaklaşımla geliştirilmiştir (Jansen, 1937). 1950’lerden itibaren ise, Uybadin-Yücel planı (1957), 634 Sayılı Kat Mülkiyeti yasası (1965) ve Bölge kat Nizamı Planı (1968) ile yık-yap süreci başlamıştır (Cengizkan, 2005). Bu sürecin ardından kent merkezinde ticaret hakim olmuş, alanlar trafiğe açılmış, meydanlar kavşaklaştırılmış, metro ve diğer araçların varlığı için yeşil kıyımı olmuştur (Batuman, 2002). Bu tarihten itibaren devletin planlama politikalarında çok dile getirilmeyen yeşil alanlar, 2018 yılı itibariyle kent içinde eksik olarak görülmüş ve halkın yaşam kalitesinin artırılması için “Millet Bahçeleri”nin inşası uygun bulunmuştur.

Hükümetin kentsel mekâna müdahalelerinden biri olan Millet Bahçeleri, devletin TOKİ bünyesinde yapılan çalışmalarından biridir. Türkiye Cumhuriyeti 65. Hükümet Çevre ve Şehircilik Bakanı inşa edilecek millet bahçelerini, bünyesinde ulusal ve uluslararası bahçe sergileri, özel etkinlikler, konserler, atölye çalışmaları, konferanslar ve eğitici turlar gibi faaliyetler düzenlenen, kolay ulaşım sağlanan ve cazibe merkezi olan; araştırma, koruma, üretim, öğrenim ve eğlence amacı barındıran mekânlar olarak tanımlamıştır (Url-1). TOKİ Başkanı ise, projenin amacını “Millet bahçeleri projelerimizle gelecek nesillerimizin daha yeşil ortamlarda yaşamasına imkân sağlayacağız” şeklinde dile getirmiştir. Planlanan millet bahçelerinde, yürüyüş, koşu ve bisiklet yolları, spor alanları, amfi, oyun alanları, otopark alanları, bitkisel peyzaj alanları ve millet kıraathaneleri ile toplumun ihtiyacı olan nitelikli sosyal alanlar ve yeni yaşam merkezlerinin inşası amaçlanmıştır. Aynı duyuruya göre, bu yeni planlama yaklaşımıyla, tarihi ve kültürel mirasını gözetken, yöresel ve yatay mimariyi esas alan projelerin kazanılacağı;

kentin kimliğini yansıtan, güçlü fiziki ve sosyal altyapısı bulunan yeni yerleşim alanlarının elde edileceği belirtilmiştir (Url-2). Millet bahçelerinin inşasında öncelikli olarak kentlerin eski stad alanlarının değerlendirileceği duyurulmuştur (Toki Haber Dergisi, 2019).

TOKİ'nin 4 Şubat 2019 tarihli duyurusunda, öncelikle 30 ilde 7 milyon 350 bin metrekarelik alanda 41 millet bahçesinin yapılacağı, daha sonra her ilde en az bir uygulamanın gerçekleştirileceği belirtilmiştir (THD, 2019). Bu doğrultuda Kahramanmaraş'ta Recep Tayyip Erdoğan Millet Bahçesi, İzmir'de İzmir Millet Bahçesi, Ankara'da Mamak Üreğil Millet Bahçesi ve İstanbul'da Başakşehir, Kayaşehir, Hoşdere, Baruthane, 15 Temmuz Millet Bahçesi ve Çırpıcı Millet Bahçeleri kullanıma açılmıştır. Diyarbakır Dicle Vadisi'nin yapımı devam ederken, Ocak-Şubat 2019 tarihlerinde İstanbul Pendik, Batman, Elazığ, Sakarya, İstanbul Kayaşehir 2. 3. ve 4. etaplar, Samsun, Ankara İmrahor Vadisi 1. Etap, Bursa, Eskişehir, Mersin ve Sivas olmak üzere toplamda 11 millet bahçesinin ihalesi tamamlanmıştır (Url-3).

Toki Haber Dergisi'nde Eskişehir, Samsun, Ankara İmrahor Vadisi, Pendik Millet Bahçesi, Batman Elazığ, İçkale, İstanbul Kayaşehir, Sakarya, Adana ve Mersin Millet Bahçelerinin mimarları ile röportaj yapılmış, bahçelerin tasarım prensipleri ve mevcut durumları hakkında okuyucuları bilgilendirilmiştir. Bu projelerde, millet bahçelerinin bulunduğu bölgelerin kültürel ve geleneksel özelliklerini yansıtması, dolayısıyla her birinin diğerinden farklılığı ortak vurgudur. Dergide sunulan millet bahçelerinin tanıtımında mimarlar projelerini "millet kavramı, Türk bayrağı, anıt park, toplumsal bellek, yerel değerler, kent kimliği, geleneksel sanatlar, kullanım kolaylığı, estetik, minimalizm, akışkanlık, doğa onarımı, doğanın izini sürme, mevcut doğanın korunumu, bahçe kültürü, sürdürülebilirlik, erişilebilirlik" anahtar kelimelerini kullanarak tanımlamıştır (THD, 2019).

Ankara'da yapılması planlanan 13 adet millet bahçesinden biri ise, yapım ihalesi Mart 2019 tarihli olan, Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi'dir. Mevcut durumda projelendirmesi devam eden bahçe, bir zamanlar devlet törenlerinin yapıldığı Atatürk Kültür Merkezi arazisi üzerinde kurulacaktır. Biten projenin Avrupa'nın en büyük parkı olması beklenmektedir (Url-4) Projede 750.000 m2lik alan içinde, müzeler, millet kıraathaneleri, cami ve kır lokantası, binicilik kulübü, kış bahçesi, tohum merkezi, konser ve festival alanının olacağı belirtilmiştir (Url-5). Dönemin Çevre ve Şehircilik Bakanının açıklamasına göre,

[Ankara AKM Millet Bahçesi](#)'nin 2020 yılında hizmete açılması planlanmaktadır (Url- 6).



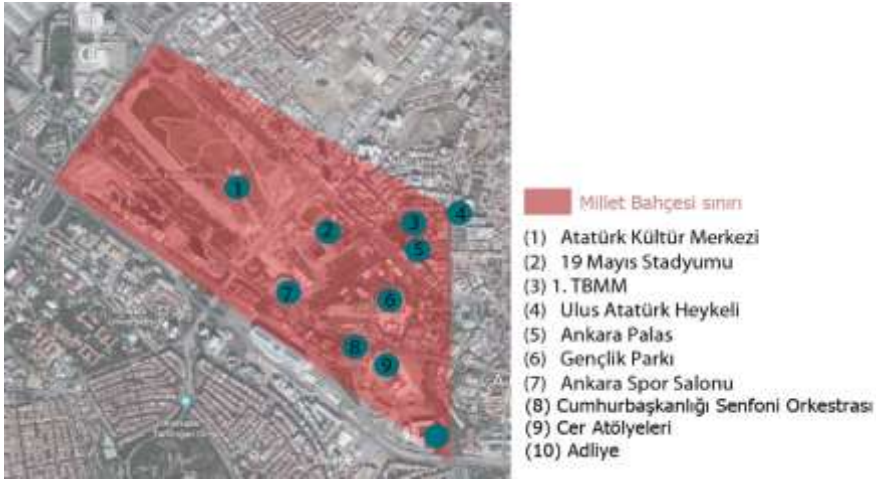
Şekil 1. Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi Projesi (Url-7)

Proje, batı ucunda Ankara İl Emniyet Müdürlüğü'nün önünden Konya Yolu'nu sınır alarak, AKM, 19 Mayıs Stadyumu ve Arena Kapalı Spor Salonu arazisini, Gençlik Parkı'nı, Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası (CSO) binasını, Adliye binasını kapsayarak, Sıhhiye Meydanı'na kadar uzamaktadır. Kuzey sınırında ise, Birinci ve İkinci Meclis Binaları ile Ankara Palas binasını da içine alıp Ulus Heykeli'ne kadar genişleyen bir alanı kapsamaktadır (Url-8).

Atabaş'ın (2004) aktarımına göre, bahsi geçen bu alanın dönüşümü hakkındaki planlamalar 1977-1980 yıllarına dayanmaktadır. Bu yıllarda Hipodrom, 19 Mayıs Stadyumu, Atatürk Kapalı Spor Salonu, Paraşüt Kulesi ile Kore Parkının çevresi, Gençlik Parkı, Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası Binası, Selim Sırrı Tarcan Kapalı Spor Salonu, Ankara Hal, tren aktarma hatları bölgesi, Adliye Sarayı ve Sıhhiye Meydanını içeren alan, 'AnkaraTarih/Yeşil/Kültür/Rekreasyon Aksı' adında bir kentsel dönüşüm projesi kapsamına alınmıştır. Proje ile kentin tarihi öğeleri ile Cumhuriyetin Ankara'sının bütünleştiren, yeşil alan eksikliğinin gideren, Atatürk Orman Çiftliği'nden başlayan ve kentin merkezine yayılan yeşil bandın oluşturan, rekreasyon alanı ile kentliler için kültürel etkinliklerin gerçekleştirilebileceği bir yer olan, farklı mevsimlere uygun kültürel ve sportif alanların sağlayan açık bir kentsel mekan planlanmıştır. Bu kentsel mekân içerisinde amatör spor, gezi, eğlenme alanları, su öğeleri, hayvanat bahçesi, halkbilim çalışmaları, müze, arşiv, araştırma merkezinin inşa edilmesi öngörülmüştür. Fakat öneri, planlanan alanın mülkiyet sorunları ve 12 Eylül olayları sebebiyle hayata

geçirilememiştir***. Fakat günümüzde bu alanın dönüşümü, 'millet bahçeleri' adıyla yeniden gündeme gelmiştir.

Millet Bahçesine dönüşmesi önerilen alan, Jansen planı ile hazırlanan Cumhuriyet tarihinin planlı ilk kent dokularından biridir. Planda tasarlanmış yeşil kuşağın devamı niteliğindedir. Ayrıca, yer alan önemli Cumhuriyet dönemi yapıları, ülkenin kültürel önceliklerini gösteren, dönemin günlük yaşantısı hakkında ipuçları sunan ve erken Cumhuriyet dönemi mimarlığı hakkında kanaatlere varmamızı sağlayan değerli yapılardır (Bkz. Şekil 2). Buna karşın yetkililerce Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi'nin inşası sonucunda sözü geçen yapıların ne olacağına dair bir açıklama yetkililerce henüz yapılmamıştır.



Şekil 2. Planlanan millet bahçesi arazisi sınırlarındaki yapılar

Sözü geçen araziye millet bahçesi inşası uzmanlarca tartışma konusu olmuştur. Millet Bahçesi henüz inşa edilmeden hakkında görüş bildirimleri başlamıştır. TMMOB Şehir Plancıları Odası bahçenin yapımı için seçilen arazinin bu uygulamaya uygun olmadığını, tarihsel önem içeren yapıların ve oluşumların bu uygulama ile kaybedileceğini vurgulamıştır (Url-9). Mimarlar Odası Ankara Şubesi AKM alanlarına, Millet Bahçesi yapımını yargıya taşıyacaklarını duyurmuştur (Url- 10). Bunun yanı sıra, Ankara'da yapılması planlanan iki millet bahçesinden biri olan AKM Millet Bahçesi'nin, diğer millet bahçesi olan İmrahor Vadisi yapımı ihaleye açılırken, davet usulü ile inşasının gerçekleşmesi

eleştirilen bir başka konu olmuştur**. Buna karşın, Millet Bahçesi'nin, siyasetin önemli isimlerinin internet sitelerinde, reklam panolarında ve medya kuruluşlarının tanıtımlarında (Örneğin Emlak & Konut Dergisi sayı:21) yer aldığı görülmüştür.

Yapılan tanıtımların sonucunda, millet bahçesi inşasını bir reklam unsuru olarak gören inşaat şirketleri ortaya çıkmıştır. Bu kullanımı ile millet bahçelerinin 'rant artırıcı' olarak görüldüğü, metalaşan bir mimarlık ürününün reklamı için kullanıldığı, dahası kendi mekânsal varlığının bir metaya dönüştüğünün izlerini görmek mümkündür.

Bulgular

Projenin İdeolojik, Ekonomik, Toplumsal Ve İşlevsel Unsurlarla Değerlendirmesi

Mekânlar toplumca barınma, eğlenme, çalışma vb. faaliyetler için yer anlamı taşıırken, devlet için ideolojinin temsili, iktidarın devamlılığı gibi konularda bir araç olarak ele alınmaktadır. Yere yapılan bilinçli müdahaleler mekânı siyasal bir düzeye taşımaktadır. Kentsel alana yapılan müdahalelerin içsel hareketleri düşünüldüğünde, ideolojik, ekonomik, toplumsal ve işlevsel unsurların belirleyici olduğu söylenebilir.

Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi ideolojik unsurlar yönünden ele alındığında, proje için öngörülen arazinin önemli mimari yapıları içerisine aldığı görülmektedir. Atatürk Kültür Merkezi, Hipodrom, Gençlik Parkı, Lunapark, 19 Mayıs Stadyumu, CSO binası, Adliye binası, Cer Modern, Opera Binası, Birinci ve İkinci Meclis Binaları, Ankara Palas, Eski Stad Oteli gibi yapılar Ankara'ya kazandırılan Cumhuriyet'in modern mirasını yansıtan eserlerdir. Bu yapılar önemli mimarların imzasını taşıyarak, Ankara'da planlı yerleşim alanlarının başlıca örneklerini oluşturmaktadır. Aynı zamanda yeni devletin halkına nasıl bir hayat öngördüğünü gösteren, devletin sosyal ve kültürel önceliklerini tanımlayan yapıları öğelerdir. Bu sebeple, bu alanın millet bahçeleri arazisi içerisine yedirilmesi dikkat çeken, ideolojik unsurlardan biridir.

Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi inşası ekonomik unsurlarla ele alındığında, yıkarak yapmak anlayışıyla, yapıları alanların yeniden

inşaat faaliyetlerine açılması, metalaşmamış alanların ihalelere açılması, kent parçalarına yatırım çekmek, rantı ve ekonomik getiriyi sağlamak girişimleri bu uygulama ile örtüşmektedir. Bu uygulamalar, metalaşan yeşil alanın, bağlamsız şekilde, farklı kentlerde birer nesne haline dönüşmesine, alana karlılığı artıran bir ürün gözüyle bakılmasına neden olabilir. Dahası, böylesine bir işlev yüklenen kentsel bir mekân, bağlamından kopuk, yok-yerlerden biri olmaya aday olacaktır.

Atatürk Kültür Merkezi Millet Bahçesi toplumsal ve işlevsel yönlerle ele alındığında ise, hayata geçirildikten sonra proje arazisi üzerinde yer alan yapıların akıbetinin belirsiz olması dikkat çekicidir. Alanda yıkım, dönüşüm, itibarsızlaştırma da görülebilir. Ancak, diğer bir taraftan, yapıların park içinden kalkmasıyla, daha çok kentli tarafından ziyareti mümkün de olabilir. Proje inşa edildiğinde kent dokusu ile uyumlu, kullanıcı tarafından sahiplenilen, kentin yoğun bir bölgesini hem trafik hem yoğunluk bakımından rahatlatacak bir proje de elde edilebilir. Ankara'nın kirli metropol havasını değiştirecek yeni bir soluk olarak hayatımıza katılabilir.

Burada diğer bir konu, projenin hedef kitlesinin hangi toplumsal sınıf olduğudur. Toplumunu oluşturan her bireyin ihtiyaçları, eğitim durumu, kentten beklentileri, sosyolojik birikimleri farklıdır. İnşa edilecek millet bahçesinde, hangi profilden bireylerin ihtiyaçlarının bu alandan karşılanacağı, toplumun eğlence, kültür gibi sosyolojik bakış açılarına uygun aktivitelerin bu alanda hangi dereceden halka sunulacağı merak konusudur. Bu faaliyetlerin halka sunuluş biçimi, millet bahçesinin varlığının sürdürülmesinde kullanıcıların alanı güvenli, canlı, tercih edilen bir kent parçası olarak görmesinde etkili olacaktır.

Sonuç

Sonuç olarak, kentsel mekânların oluşumu ve dönüşümünden devletin kent için öngördüğü gelecek ve toplumsal önceliklerin izlenebileceği açıktır. Dönüşümlerin sonucu adına bir şey söylemek için çok erkendir. Bu yazı ise bir tartışmadır. Literatürden edinilen bilginin araştırma deneyimidir, tamamlanmış bir bilgi değildir. Şimdilik, sözü geçen senaryoların hangisinin gerçek olacağı bilinmemektedir. Ancak, bilinen bir gerçek vardır ki, millet bahçelerinin kullanımı ve kente etkisinin belirlenmesinde kullanıcının rolü büyük olacaktır. Bu mekânın ikame edilen bir yer ya da yapaylığı sembolize eden bir yer olup olmayacağı,

mekânsal pratikleri içereceği ya da bir mekân temsili olacağı hakkındaki kararı kent kullanıcısı verecektir.

Teşekkür

Bu metnin hazırlanmasında Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Ana Bilim dalı derslerinden Prof. Dr. Neşe Gurallar tarafından yürütülen 'İdeoloji ve Mekân' dersinde önerilen kaynaklar ufuk açıcı olmuştur. Saygıdeğer hocama teşekkürlerimi borç bilirim. Yorumları ve desteğiyle yanımda olan sevgili arkadaşım Arş. Gör. Gizem Özkan Üstün'e de ayrıca teşekkür ederim.

Notlar

* Bkz. Yeşilkaya, N. G. (2003). Halkevleri: ideoloji ve mimarlık. İletişim Yayınları

**Bkz. <https://www.sozcu.com.tr/2019/yazarlar/cigdem-toker/ankaraya-pazarlikli-millet-bahcesi-3947789/>
<https://www.artigercek.com/haberler/yeni-rant-kapisi-millet-bahcesi-ihaleleri>

*** Bkz. Atabaş, K. M. (2004). 1977-80 yıllarında bir kentsel ütopya. *Bülten 24: Ankara'nın Sökükleri* (Ed. S. Teber), 15-17.

Kaynakça

Adam, M. (1985). Ankara'da kentsel yaşam. *Mimarlık* 2(3), 29,30.

Ankara AKM millet bahcesini 2020 yilinda (2019). *Haberler*. 22 Mart 2019 <https://www.haberler.com/kurum-ankara-akm-millet-bahcesi-ni-2020-yilinda-11852190-haberi/> adresinden erişildi.

Ankara Atatürk Kültür Merkezi millet bahçesi oluyor. (2019). *Ankara Haberleri*. 22 Mart 2019 tarihinde <http://www.ankarahaberleri.net/ankara/ankara-ataturk-kultur-merkezi-millet-bahcesi-olacak-h12124.html> adresinden erişildi.

Atabaş, K. M. (2004). 1977-80 yıllarında bir kentsel ütopya. (Ed. Teber, S.), *Bülten 24: Ankara'nın Sökükleri*, içinde (s.15-17.)

Balaban, O. (2016). İnşaat sektörü neyin lokomotifini? *İnşaat Ya Resulullah*. İletişim Yayınları.

Baslo, M, A., Yürekli, F. (2009). Bir devrim mekânı: Ankara. *İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi*, 8(2), 121-132.

- Başkan Erdoğan'ın start verdiği millet bahçeleri yaygınlaşıyor. (2019). *Takvim*. 30 Mayıs 2019 tarihinde <https://www.takvim.com.tr/guncel/2019/04/30/baskan-erdoganin-startini-verdigi-millet-bahceleri-yayginlasiyor> adresinden erişildi.
- Batuman, B. (2002). Cumhuriyetin kamusal mekânı olarak Kızılay Meydanı, (G. A. Sargın, Der.). *Ankara'nın Kamusal Yüzleri*. İstanbul: İletişim.
- Bayraktar, N. (2013). Tarihe eş zamanlı tanıklık: Ulus ve Kızılay Meydanlarının değişim süreci. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 20-35.
- Castells, M., (2017). *Kent, sınıf, iktidar*. Phoenix Yayınları, s.19
- Cengizkan, A. (2005). 1957 Yücel-Uybadin imar planı ve Ankara Şehir mimarisi. (Der. T. Şenyapılı) *Cumhuriyet'in Ankara'sı* içinde (s.24-60). Ankara : ODTÜ.
- Çavuşoğlu, E. (2016). İnşaata dayalı büyüme modelinin Yeni-Osmanlıcılıkla bütünleşerek ulusal popüler proje haline gelişi kadim ideoloji korporatizme AKP makyajı. içinde *İnşaat Ya Resulullah*. İletişim Yayınları.
http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=9354&tipi=3&sube=1 adresinden erişildi.
- Jansen, H. (1937). *Ankara imar planı raporu* (çev. M. Yenen). İstanbul:Alaaddin Kral Basımevi.
- Lefebvre, H. (2016) *Mekânın üretimi* (4. Bsm). İstanbul: Sel. 25, 46, 57, 133.
- Millet bahçesi 1-milyon 700 bin m alanda yapılacak. (2019). *Hürriyet*. 22 Mart 2019 <http://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/ankara/millet-bahcesisi-1-milyon-700-bin-m-alanda-yapilacak-40863924> adresinden erişildi.
- Özhaseki, M. (2019). *Daha yeşil bir Ankara için 13 Millet bahçesi*. 22 Mart 2019 tarihinde <https://mehmetozhaseki.com.tr/daha-yesil-ankara-icin-13-millet-bahcesisi-ile-13-milyon-m%C2%B2-yesil-alar/> adresinden erişildi.
- Penpecioglu, M. (2016). Yapılı çevre üretimi, devlet ve büyük ölçekli kentsel projeler kapitalist kentleşme dinamiklerinin Türkiye'deki son 10 yılı. İçinde *İnşaat Ya Resulullah*. İletişim Yayınları.
- TMMOB. (2019). *19 Mayıs Stadyumu'nun yıkımı ve Atatürk Kültür Merkezi alanı'nın geleceği*. 27 Mart 2019 tarihinde
- Tokiden 30 ile 41 millet bahçesi. (2019). *TOKİ*. 22 Mart 2019 tarihinde <https://www.toki.gov.tr/haber/tokiden-30-ile-41-millet-bahcesisi> adresinden erişildi.
- Tümer, G. (2007). İnsanlar, kentler ve meydanlar. *Mimarlık Dergisi*, 334.
- Urry. J. (1999). *Mekânları tüketmek*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları (Eserin orijinali 1995'te yayımlanmıştır).
- Yapı. (2019). *Akm alanlarına millet bahçesi yapımı yargıya tasiniyor*. 20 Eylül 2019 tarihinde http://www.yapi.com.tr/haberler/akm-alanlarına-millet-bahcesisi-yapimi-yargiya-tasiniyor_174892.html adresinden erişildi.
- Yeşilkaya, N. G. (2003). *Halkevleri: İdeoloji ve mimarlık*. İletişim Yayınları



şehirlerin Nüfus Kapasitelerinin Belirlenmesine Yönelik Bir Metodolojik Yaklaşım Önerisi

Murat Özdemir
İstanbul Teknik
Üniversitesi
mozdemir@engineer.com

Hatice Ayataç
İstanbul Teknik
Üniversitesi
ayatachatice@gmail.com

Enver Cenan İnce
İstanbul Teknik
Üniversitesi
envrcnn@gmail.com

Öz

Genel olarak şehirlerin oluşumları ve gelişimleriyle ilgilenen coğrafya, ekonomi, siyaset ve şehir planlama disiplinleri, ilgilendikleri şehri müstakilen değerlendirerek, şehri maksimum kapasite kullanımı ile maksimum fayda üretme üzerine kurgulamaktadırlar. Oysa şehirler müstakil mekânlar olmayıp, ülkenin dengeli gelişmesi ve kalkınması adına ülke bütünlüğü içerisinde diğer şehirlerle birlikte bir sistemi oluşturmaktadırlar. şehirlerin fonksiyonları ve büyüklükleri de bu sistem içerisinde belirlenmelidir.

Bir mekânda var olan şehirlerin fonksiyonlarını ve kapasitelerini öncelikli olarak belirleyecek ve sınırlayacak olan bu mekânın özellikleridir. Bu nedenle her yerleşim yerinin coğrafi özellik ve doğal şartlarından yola çıkılarak ve sistemi oluşturan diğer yerleşim yerleri ile birlikte etkileşimi modellenerek yerleşim yerlerinin alması gereken nüfusun tespit edilmesine çalışılmıştır.

Bu doğrultuda, yerleşim yerlerinin nüfus alma kapasitelerinin belirlenmesinde; “Yerleşim yeri Alanı, Topoğrafik Koşullar, İklim Özellikleri, Su kaynakları potansiyeli, Yerleşim yeri sektörel potansiyeli, Afet riski, Ulaşım ve Erişilebilirlik olanakları” dikkate alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: kentsel büyüklük, kentsel nüfus, kentsel yoğunluk



A Methodological Approach for Determining The Population Capacity of Cities

Murat Özdemir
İstanbul Technical
University

Hatice Ayataç
İstanbul Technical
University

Enver Cenani İnce
İstanbul Technical
University

Abstract

Geography, economics, politics and city planning disciplines, which are concerned with the formation and development of cities in general, evaluate the city of interest individually and construct the city on maximum capacity utilization and maximum benefit generation. However, cities are not independent spaces and they form a system together with other cities within the country as a whole for the balanced development and development of the country. The functions and sizes of cities should also be determined within this system.

Cities are settled in space and it is the characteristics of this space that will primarily determine and limit the functions and capacities of the cities. For this reason, it has been tried to determine the population that the settlements should take by starting from the geographical characteristics and natural conditions of each settlement and modeling the interaction with the other settlements forming the system.

In this regard, in determining the population receiving capacity of settlements; Settlement Area, Topographic Conditions, Climate Characteristics, Potential of Water Resources, Sectoral Potential of the Settlement, Disaster Risk, Transportation and Accessibility Possibilities were taken into consideration.

Keywords: city size, urban population, urban density

Giriş

Şehirlerimiz gün geçtikçe daha yoğun hale gelmektedir. Bu eğilimin altından yatan neden, yoğunlaşan şehir merkezlerini daha üretken kılan ölçek ekonomileri olmaktadır. Şehirlerdeki bu verimlilik artışı ve ekonomik büyümenin yoksulluğu azalttığı ve gelişmeyi sağladığı ifade edilmektedir. (Dobbs ve Remes, 2011). Dolayısıyla şehirde üretilen ekonomi üzerinden yapılan planlama yaklaşımları da bu eğilimi arttırıcı yönde sonuçlar doğurmaktadır. Ancak, şehirler sürekli olarak büyümemekte, büyüme hızlarının yavaşladığı da olmaktadır. Çünkü büyüme ile birlikte gerçekleşen yığılma; karmaşa, gürültü, kirlilik ve suç oranlarının artmasıyla birlikte su temini, kanalizasyon, eğitim, ulaşım gibi hizmetlerin temin maliyetlerinin artmasına da neden olabilecektir. Ayrıca su gibi kaynağı kısıtlı olan bazı kamu hizmetlerinin temini, yüksek bedel ödenmeye razı olunsa bile mümkün olmayabilir. Yığılmanın neden olduğu maliyet artışları, yığılma ekonomisinin sağladığı faydayı aşmaya başladığında şehrsel büyüme kontrol altına alınacaktır. Bu kontrol de gelişmeye açık alanlar ile konut inşaatlarının sınırlandırılmasıyla yapılabilir.(Sasaki, 1998)

Bunun yanı sıra şehirlerde üretilen ekonomi büyürken şehrsel eşitsizlikte artmaktadır. Şehirler büyür ve şehirde üretilen ekonomi artarken, şehrin esas sakin ve sahipleri bu süreçte reel olarak maddi ve özellikle de manevi yaşam kalitelerini arttıramamaktadırlar. (Glaeser, E.L., Resseger ve Tobio, 2009). Şehir sakinleri, göreceli olarak daha iyi imkânlarla sahip olduğunda ortaya çıkan şehir maliyetlerini karşılayabilmek için daha çok çalışmak, daha çok kazanmak ve yollarda daha çok zaman harcamak durumunda kalmaktadırlar. 19. Yüzyıl felsefecilerinden Thoreau'ya göre şehirler "Milyonlarca insanın hep birlikte yalnız olduğu yerler" haline gelmektedir. (Uğur ve Aliğaoğlu, 2015)

Genel olarak, şehirlerin kurguları, yapılanmaları ve gelişimleri ile coğrafya, ekonomi, siyaset ve şehir planlama disiplinlerinin ilgilendiği görülmektedir.

Coğrafya, fiziki ve beşeri coğrafya kolları altında, şehir mekânının fiziki yerleşimini etkileyen, yer şekilleri, iklimi, bitki örtüsü, su kaynakları vs. gibi, doğal şartları ile, şehir mekânını kuran ve orada faaliyet gösteren

insanın mekânı nasıl kurguladığı, faaliyetlerinin mekândaki dağılımı ve mekân kullanımları ile ilgilenmektedir.

Ekonomi ise şehirlerde gerçekleşen faaliyetlerin, üretim, gelir, istihdam, büyüme gibi maddi verileri ve bunlara bağlı olarak mekânsal ve fonksiyonel kurguları ile ilgilenmektedir.

Siyaset de bizzat kendi işgal sahası olan insanın yaşam alanı olan şehirlerin doğrudan yönetimi ve buralardan üretilen kaynaklar ile ülkenin genel büyüme, kalkınma ve gelişme dinamiklerinin yönlendirilmesi ile ilgilenmektedir.

Şehir Planlama ise bu süreçte, özellikle siyaset ve ekonominin etkisi ve talepleri doğrultusunda coğrafi veriler ışığında şehrin mekân planlamasını ve düzenlemesini yapmaktadırlar.

Bütün bu disiplinler, ilgilendikleri şehri müstakil olarak önceliyerek coğrafi, iktisadi, mimari ve mekânsal olarak maksimum kapasite kullanımı ile maksimum fayda üretme üzerine kurgulamaktadırlar. Şehirlerin altyapı, üstyapı ve teknolojik olarak gereksinimlerinin yönetimleri tarafından karşılanabildiği sürece, büyümelerinin bir sınırı olmadığı yönünde görüşler mevcuttur (Dobbs ve Remes, 2011; Getz, 1979). Bu yaklaşımda şehrin tüm kaynakları ve fiziki imkânlarının zorlanması pahasına, şehrin ekonomi çarklarının işleme öncelikli parametre olarak değerlendirilmektedir.

Şehirlerin sunduğu imkânlar şehre olan talebi arttırmakta, ancak bu da şehrin ekonomisini ve şehrin kendisini ve sorunlarını da büyütmektedir. Bunun üzerine, bu döngü içerisinde şehir ne kadar büyümelidir? Şehirlerin optimum verimlikte çalışacağı bir büyüklüğü var mıdır? Şehrin büyümesi sınırlanmalı mıdır veya doğal olarak sınırları var mıdır? Şehirler büyürken tükettikleri doğal kaynaklar nasıl telafi edilecektir?, Şehirlerin gelişmelerini, şehirdeki üretim ve tüketim süreçleri üzerinden piyasa koşulları belirleyip, sadece gelişen şehirlerdeki donatıların yerleşimi mi planlanmalıdır, yoksa şehirlerin, insanların bizzat ömürlerini geçirdiği somut yaşam alanları, yaşanılan mekânlar olarak gelişmeleri kontrol mü edilmelidir? Soruları gündeme gelmektedir. Bütün bu sorulara 1990'lı yılların başında yeni kentleşme hareketi (New Urbanism) ile başlayarak "Sürdürülebilir Kentler (Sustainable Cities), Ekolojik Kentler (Ecological Cities, Green Cities), Akıllı Büyüme (Smart Growth), Yavaş Kentler (Slow Cities), Düşük Karbon Kentler (Low Carbon Cities), Yaşanabilir Kentler (Liveable Cities), Dijital Kentler (Digital Cities) ve Akıllı Kent Girişimleri (Smart Cities Initiatives) vb. adları altında gelişen

planlama ve tasarım yaklaşımları ile cevap verilmeye çalışılmaktadır. (Sınmaz, 2013).

Genelde bütün bu yaklaşımlarda şehirler müstakil mekânlar olarak değerlendirilip sadece ele alınan yerleşim yerinin kendi imkân ve kaynakları ile olabildiğince planlanması kurgulanmaktadır. Şehirler için optimum bir büyüklük arayışı içerisinde olan çalışmalar da bunu genellikle müstakilen o şehrin fayda maliyet dengesi üzerinden yapmaktadırlar. Kimi yaklaşımlar fayda kısmına yaşam kalitesi, şehrin havası, insan kaynakları ve yığılma ekonomilerini koyarken, maliyet kısmına da sosyal çatışmalar ve memnuniyetsizlik, şehrin genel maliyetini koymaktadırlar. Kentsel işlev ve şehirlerarası işbirliğindeki (city-network paradigmi) rolleri fayda kısmına, dağınık kentsel formların getirdiği verimlilik ve sürdürülebilirlik kaybını da maliyetler kısmına koyan yaklaşımlarda dahil olmak üzere hep ele alınan şehrin ekonomik net faydası değerlendirilmektedir. (Camagni, Capello ve Caragliu, 2012) Oysa yerleşim yerlerinin müstakil mekânlar olmayıp, ülkenin genel gelir dağılımı ve dengeli kalkınması adına ülke bütünlüğü ve sınırları içerisinde diğer yerleşim yerleri ile birlikte bir sistemi oluşturduğu ve bu sistem içerisinde yerleşim yerlerinin fonksiyonlarının ve büyüklüklerinin belirlenmesi gerektiği düşünülmektedir. Zira salt bir şehrin kendi kaynak ve imkânlarının fayda maliyet dengesi ile sağlayacağı bir büyüme ve gelişme ülkenin genel kalkınma ve gelişme dengesini bozabilir. Oysa şehirlerin coğrafyası ve kaynakları ile uyumlu bir şekilde gelişimi öngörülürken, diğer şehirlerle birlikte oluşturduğu genel sistemin dengesi de düşünülmelidir.

Bu çalışmamızda şehirlerin planlanmasında ekonomik yatırımlar yönünde bir gelişme değil, şehrin fiziki sınırlarını oluşturan doğası, coğrafyası ve topoğrafyası ile uyumlu olarak, yerleşim kapasitesinin yani nüfusunun belirlenmesine yönelik bir yaklaşımda bulunulmuştur.

Yöntem

Şehirlerin netice itibariyle bir mekânda kurgulanmaktadır ve şehirlerin fonksiyonlarını ve kapasitelerini, yani nüfuslarını, öncelikli olarak belirleyecek ve sınırlayacak olan da bu mekânın özellikleridir. Kentlerin oluşumu ve gelişmesini etkileyen ana etkenler öncelikle uygun doğal çevre koşulları olup sonrasında bu koşulların sağladığı avantajlar da zamanla teknoloji ve sosyal örgütlenme ile de desteklenerek kentsel

büyümeyle beraberinde getirmektedir. (Pacione, 2001; Karadağ ve Koçman, 2007) Bu nedenle öncelikli olarak yerleşim yerinin fiziki doğal coğrafi özelliklerinden yola çıkılarak müstakilen kapasitesinin belirlenmesi, sonrasında da sistemi oluşturan diğer bütün yerleşim yerleri ile birlikte etkileşimi modellenerek bu kapasite kullanım oranının tespit edilmesi amaçlanmaktadır.

Şehirlerin veya yerleşim yerlerinin, müstakilen kendi imkânlarının elverdiği şekilde büyümesinden ziyade, tüm yerleşim yerlerinin ülke bütünlüğü içerisinde diğer yerleşim yerleri ile birlikte bir sistemi oluşturduğu ve bu sistem içerisinde yerleşim yerlerinin büyüklüklerinin belirlenmesi gerektiği yönündeki yaklaşımımız doğrultusunda, yerleşim yerlerinin nüfus alma kapasitelerinin belirlenmesinde değerlendirmeye konu olacak parametrelerin başlıkları ve alt başlıkları belirlenmiş, gerekli verilerin temini, değerlendirilmesi ve puanlanması yapılmıştır.

Bu kapsamda İnşaat Mühendisliği'nde yapı taşıyıcı sistemine etki eden yatay yüklerin karşılanmasında, taşıyıcı elemanların sahip oldukları rijitliğe göre üzerine yük alması prensibine benzer şekilde yerleşim yerinin nüfusu, sistem içerisindeki yerleşim yerlerinin hesaplanan rijitliğine göre birbirleri arasında dağıtılarak pay edilmiştir.

Yerleşim yerlerinin nüfus alma kapasitelerinin (rijitliklerinin) belirlenmesinde değerlendirmeye konu olacak parametrelerin başlıkları ve alt başlıkları belirlenmiştir.

Kentlerin fiziki planlamasında etkili olan doğal çevre faktörlerini; jeolojik yapı, jeomorfolojik özellikler, iklim, hidrografya, toprak ve biocoğrafya (fauna ve flora) öğeleri oluşturur Kentlerin jeomorfolojik açıdan planlamasında etkili olan jeomorfolojik özellikler, yer şekilleri, yükselti, eğim, eğim şekli ve bakı durumudur. (Özşahin, 2015)

Çalışmamızda, yerleşme yerinin nüfus alma kapasitesinin belirlenmesinde rijitliğine etki edecek doğal ve fiziki bu özellikler;

Yerleşim Yerinin Alanı, Topoğrafik Koşulları, İklim Özellikleri, Su Kaynakları Potansiyeli, Yerleşim Yeri Sektörel Potansiyeli, Afet riski ve Ulaşım ve Erişilebilirlik Olanakları olarak ele alınmıştır.

Bu ana parametreler ile alt parametrelerinin, yerleşim yerlerinin rijitliklerinin hesabına etki edecek çarpan katsayıları, uzman görüşleri ile belirlenmiştir. Bu amaçla oluşturulan "Uzman Görüşü Anketi", Şehir Plancıları Odası Adana, Ankara, Antalya, Bursa, İstanbul, İzmir, Konya ve Samsun şubeleri ile üniversitelerin tüm Şehir ve Bölge Planlama Bölümleri ile Coğrafya Bölümlerinin Öğretim Üyelerine gönderilmiştir.

Bu ana parametrelerin tespit ve değerlendirmelerindeki yaklaşımımız ile her bir parametrenin altındaki alt parametreler aşağıda açıklanmıştır:

Yerleşim yerinin brüt yüzölçümünden yerleşime uygun olmayan orman alanı, tarım alanı, sulak alanlar ve mera alanı çıkarılarak hesaplanan Yerleşim Alanı;

Şehirler mekanda kurulduğu için doğal olarak bir yerleşim yerinin alanı ne kadar büyük ise o kadar fazla nüfus alabileceği öngörülebilir. Ancak, bir yerleşim yeri için belirlenmiş alanın tamamı yerleşime uygun alanlar değildir. Orman, tarım, mera, sulak, maden, sit vs. gibi alanlar yerleşimin alanları değildir. Onun için yerleşim yerlerinin alanları arasında daha doğru bir mukayese yapabilmek için yerleşim yerlerinin brüt alanlarından yerleşim alanı olmayan orman, tarım, mera alanları çıkarılarak yerleşilebilir net alan değerlendirmeye alınmıştır. Burada maden ve sit alanları genel alanlar içerisinde, diğer alanların yanında anlamlı bir büyüklük ifade etmediği için net alan hesaplamasında dikkate alınmamıştır. Tarım arazilerinin %5'inde tarım dışı yerleşme yapılabildiğinden tarım alanlarının %5'i yerleşilebilir net alan hesabına dahil edilmiştir. Yerleşim Alanı; yerleşim yeri için belirlenmiş idari alandan orman, mera ve sulak alanlarının tamamı ile tarım alanlarının %95'i çıkarılarak hesaplanmıştır.

Yerleşim yerinin kurulduğu arazinin rakım, ova, yamaç, plato, vadi veya su kenarı olması durumunu değerlendiren Topoğrafik Koşullar;

Yerleşim yerleri ile fiziki çevre şartları arasındaki ilişkiyi inceleyen sınırlı sayıdaki çalışmalardan olan (Yalçınlar, 1967) çalışmasında yerleşmeler geniş ovaların kenarlarında ve doğal limanlarda, verimli topraklara sahip ovalarda, akarsu ve vadi boylarında, doğal yollar ve geçitlerin üzerinde kurulduğunu tespit etmiştir. Verimli topraklara sahip ovalar, akarsu ve vadiler yer seçiminde birince derece rol oynamış, şehirler büyük akarsular ve bunların yaptıkları dirseklerin yakınlarında dizilmişlerdir. Ovaların doğal yollar ve geçitler yakınında bulunanları daha fazla nüfus toplamışlardır. Ayrıca yükselti, rakım da nüfus ve yerleşmelerin dağılımını etkilemektedir. Yerleşmede en çok 0-250m yükselti kademesi elverişli olmaktadır. (Özdemir ve Kardoğan, 1996). Bu yaklaşım doğrultusunda bir yerleşim yerinin kurulduğu arazinin rakım, ova, yamaç, plato, vadi ve su kenarı olma durumunun nüfus çekme potansiyeli üzerindeki ağırlığı uzman görüşleri doğrultusunda belirlenmiştir.

Yerleşim yerinin ikliminin kurak, ılıman veya yağışlı olması durumunu değerlendiren İklim Özellikleri;

Dünya üzerinde şehirlerin dağılımını etkileyen özelliklerden biri de iklimdir. Bu bağlamda, sıcaklık, yağış, basınç ve rüzgarlar, şehirleri etkileyen başlıca iklim elemanlarıdır. (Uğur ve Aliğaoğlu, 2015) İklim tipleri genel olarak sıcak iklimler, ılıman iklimler ve soğuk iklimler olarak ayrılmakla beraber bu tiplerin altında da sıcaklık, yağış miktarı, yağış rejimi ve yağış-buharlaştırma ilişkisi gibi ölçütlere bağlı olarak alt iklim tipleri de söz konusudur. Genel olarak ılıman iklim bölgelerinde yeterli yağışa sahip alanlar daha fazla yerleşime elverişli yerler olarak görülmektedir. Yağışın çok az ve sıcaklığın yüksek olduğu çöl bölgeleri, dağlık bölgeler ve sıcaklığın yıl boyunca sıfır derecenin altında olduğu kutup bölgeleri yerleşim için elverişli olmayan bölgelerdir. Ülkemizde görülen iklim tipleri karasal iklim, Akdeniz iklimi, Marmara (geçiş) iklimi ve Karadeniz iklimi olarak vasıflandırmakla beraber çalışmamızda karakteristik özellikleri itibarıyla kurak, ılıman ve yağışlı olarak tasnif edilerek bu iklim tiplerinin nüfus çekme potansiyeli üzerindeki ağırlığı uzman görüşleri doğrultusunda belirlenmiştir.

Yerleşim yerinin, su varlığına göre su fakirliği, su azlığı veya su zenginliği durumunu değerlendiren Su Kaynakları Potansiyeli;

Bir bölgenin yer üstü ve yer altı su kaynakları, o bölgenin hidrografyasının meydana getirmektedir. Su kaynakları ise bir bölgede yerleşmelerin kurulup gelişmelerinde önemli etkenlerden biridir. Bu etki kurak ve yarı kurak bölgelerde kendini daha çok hissettirmekte, kurak ve yarı kurak alanlardaki tüm büyük yerleşmelerin su kaynakları çevresinde toplandıkları görülmektedir. (Uğur ve Aliğaoğlu, 2015).

Ülkeler, yılda kişi başı düşen kullanılabilir su miktarına göre su fakiri, su azlığı çeken ve su zengini şeklinde sınıflandırılır. Su miktarı 1.000m³'ten az ise su fakiri, 1.000-2.000m³ arasında su azlığı çeken, 2.000m³'ten çok ise su zengini olarak değerlendirilir. Çalışmamızda yerleşim yerleri bu kapsam içerisinde değerlendirilerek su kaynakları varlığının nüfus çekme potansiyeli üzerindeki ağırlığı uzman görüşleri doğrultusunda belirlenmiştir. (Usta, 2016)

Yerleşim yerinin tarım, sanayi, ve hizmet gibi ana sektörel fonksiyonunun değerlendiren Yerleşim Yeri Sektörel Potansiyeli;

Yerleşim yerlerini kuruluş nedenlerinin başında ekonomik nedenler gelmektedir. İnsanlar çalışmak, ekip-biçmek, mal üretmek, ürettikleri malların bir kısmını satmak ve geçinmek zorundadırlar ki, bir topluluğun

bütün bu faaliyetlerini ve bu kapsamdaki ilişkilerinin tümüne ekonomi denmektedir. Ekonomik faaliyete esas sektörler genel olarak tarım, sanayi ve hizmet sektörleri olarak sınıflandırılabilir. Yerleşim yerleri sahip oldukları doğal imkanlar ve özellikler itibariyle bu sektörlerle ilgili potansiyelleri barındırırlar. Bu sektörler de ekonomik faaliyetleri doğrultusunda iş gücüne ihtiyaç duyarlar ve buna olarak ta yerleşim yerlerine nüfus çekerler. Çalışmamızda tarım, sanayi ve hizmet sektörlerinin nüfus çekme potansiyelleri ile ilgili ağırlıkları uzman görüşleri doğrultusunda belirlenmiştir.

Yerleşim yerinin deprem, heyelan, sel gibi doğal afet riskini 1., 2., 3., 4., ve 5. Derece olarak değerlendiren Afet riski;

Güvenlik ihtiyacı insanoğlunun en temel ihtiyaçlarından biridir. Başta can güvenliği olmak üzere mal ve üretim araçlarının güvenliği önem insanlar için önem taşımaktadır. İnsanlar yaşamlarını sürdürdükleri yerleşim yerlerini belirlerken öncelikli olarak bu güvenlik ihtiyaçlarını sağlayacak bölgeleri tercih etmişlerdir. İlk yerleşim yerlerinde bu güvenlik ihtiyacı, vahşi hayvan veya düşman gibi gözle görülebilir tehditlere karşı giderilmeye çalışılmıştır. Yerleşim yerlerinin büyümesi ile birlikte bu sefer sel, heyelan, deprem gibi doğal tehditlere maruz kalınmaya başlanmıştır. Konu ile ilgili olarak insanoğlunu bilgi ve bilinci geliştikçe yerleşim yerlerinin tespitinde, bu tehditlere en az maruz kalacak bölgelerin tercih edilmesi doğal bir yaklaşım olacaktır. Yerleşim yerinin belirlenmiş doğal afet riskinin, nüfus çekme potansiyeli üzerindeki ağırlıkları uzman görüşleri doğrultusunda belirlenmiştir.

Yerleşim yerinin diğer yerleşim yerlerine kara, hava, deniz ve raylı sistem imkânları ile erişimini değerlendiren Ulaşım ve Erişilebilirlik Olanakları;

Yerleşim yerlerinin seçilmesinde önemli etkisi olan bir başka unsur da ulaşım"dır. Yerleşilecek alanın ulaşılabilir olması yürütülecek olan ekonomik faaliyetlerin gerçekleşmesi için gereken hammadde kaynaklarına erişimi sağlayacak hem de üretilen malların piyasaya ve diğer yerleşim yerlerine arzına imkan sağlayacaktır. Ayrıca, yerleşim yerinin erişilebilir olması, ihtiyaç duyulacak nitelikli işgücünün bölgeye erişimine de imkan sağlayacaktır. (Sarı, A. 2204) Bir yerleşim yerindeki kara, hava ve denizyolları ile raylı sistemlerin varlığının, o yerin nüfus çekme potansiyeli üzerindeki ağırlığı uzman görüşleri doğrultusunda belirlenmiştir.

Bulgular

TUIK, İlgili Bakanlık veya Genel Müdürlüklere ait Resmi Veriler, Coğrafi Bilgiler ve Literatür gibi kaynaklardan yararlanılarak elde edilen veriler ile yerleşim yerlerinin, ilgili veri başlıklarındaki durumları puanlanacak ve uzman görüşü anketi neticesinde oluşan katsayılar ile çarpılarak o verinin ağırlıklı puanını oluşturacaktır.

Tablo 1. Rijitlik hesaplama matrisi.

VK1=1	VK2						VK7			
V1:YERLEŞİM YERİ	V2:TOPOĞRAFİK KOŞULLAR					V7: ULAŞIM ve ERİŞİLEBİLİRLİK				
Net Alan	V2a: Rakım	Ova	Ya maç	Plat o	Vad i	Su Ken.	V7a: Kara	Deniz	Hava	Raylı
1	K ₂₁	K ₂₂	K ₂₃	K ₂₄	K ₂₅	K ₂₆	K ₇₁	K ₇₂	K ₇₃	K ₇₄
YY1	P ₁₁	P ₁₂₁	P ₁₂₂			P ₁₇₁		P ₁₇₂		
YY2	P ₂₁	P ₂₂₁			P ₂₂₂		P ₂₇₁	P ₂₇₂		
YY3	P ₃₁	P ₃₂₁	P ₃₂₂			P ₃₇₁		P ₃₇₂	P ₃₇₃	
YY81	P ₈₁₁	P ₈₁₂₁		P ₈₁₂₂		P ₈₁₇₁				

Burada;

YY_i: İlgili yerleşim yerini;

V1 ... V7: Yerleşme yerinin nüfus alma kapasitesinin belirlenmesinde rijitliğine etki edecek doğal ve fiziki özellikler olarak ele alınan Veri Ana Başlıklarını; (Yerleşim Yerinin Alanı, Topoğrafik Koşulları, İklim Özellikleri, Su Kaynakları Potansiyeli, Yerleşim Yeri Sektörel Potansiyeli, Afet riski ve Ulaşım ve Erişilebilirlik Olanakları)

VK_i: İlgili Veri Ana Başlığının ağırlığını ifade eden Uzman Görüşü Anketi ile belirlenen katsayıyı;

V_{ia}: İlgili Veri Ana Başlığı altındaki Veri Alt Başlıklarını; ((rakım, ova, yamaç, plato, vadi veya su kenarı olması durumu), (ikliminin kurak, ılıman veya yağışlı olması) gibi)

K_{ij}: İlgili Veri Alt Başlığının ağırlığını ifade eden Uzman Görüşü Anketi ile belirlenen katsayıyı;

P_{ij}: İlgili yerleşim yerinin, ilgili veri puanını; göstermektedir.

Buna göre;

Topoğrafik Koşulların Puanlanması: Yerleşim yerlerinin su yüzeyinden ortalama yüksekliklerinin 0-250mt, 250-500mt, 500-1.000mt, 1.000-1.500mt ve 1.500-2.000mt olmasına göre sınıflandırılarak

puanlanacaktır. Yerleşim yerinin Ova, Yamaç, Plato, Vadi ve Su kenarında olma durumlarına göre de % olarak puanlanacaktır.

İklim Özelliklerinin Puanlanması: Yerleşim yeri, ilgili iklim özelliğinin o yerleşim yerinde görülmesine göre 1 ve 0 şeklinde puanlanacaktır.

Su Kaynakları Potansiyelinin Puanlanması: Yerleşim yeri, su varlık durumuna göre 1 ve 0 şeklinde puanlanacaktır.

Yerleşim Yeri Sektörel Potansiyelinin Puanlanması: Yerleşim yeri, TÜİK verilerine göre sektörel bazlı istihdam oranlarına göre % olarak puanlanacaktır.

Afet Riskinin Puanlanması: Yerleşim yeri, yerleşim alanındaki risk derecesi dağılımına göre % olarak puanlanacaktır.

Ulaşım ve Erişilebilirlik Olanaklarının Puanlanması: Yerleşim yeri, ulaşım ve erişilebilirlik açısından da her bir yerleşim yerinin, bütün diğer yerleşim yerlerine karayolu ile ulaşım mesafeleri toplanacak, bu şekilde elde edilen sıralamada diğer bütün yerleşim yerlerine erişimde en çok yol giden yer ile, en az yol giden yer arasındaki toplam kilometre farkı 5'e bölünerek elde edilecek rakam, yerleşim yerleri arası mesafe gruplandırmasında aralık olarak kullanılacaktır. Bu şekilde en uzak aralığa düşen yerler ile en yakın aralığa düşen yerler 1'den 5'e doğru gruplanarak puanlanacaktır. Yerleşim yerleri ayrıca, Deniz, Hava ve Raylı sistemlere sahip olup olmama durumlarına göre de Yapay Değişken üzerinden 1 – 0 şeklinde puan alacaktır.

Tablo 2. Veri değerlendirme tablosu.

Değişken Adı	Değişken Tanımı	Ölçü Birimi	Puanlama Skalası	Veri Kaynağı		
Topografik Koşullar	0-250	Su yüzeyinden yükseklik	mt	1 - 5	Literatür	
	250-500					
	500-1000					
	1000-1500					
	1500-2000	Topoğrafik Dağılım	%	0 - 100	Literatür	
	Ova					
	Yamaç					
İklim Özelliği	Plato	Yapay değişken	Var, Yok	1 - 0	Literatür	
	Vadi					
	Su Kenarı					
Su Kaynakl. Potan.	Kurak	Sektör bazlı istihdam oranları	%	0 - 100	TUİK verileri	
	Ilıman					
	Yağışlı					
Ekonomik Faaliyet Potan.	Su Fakirliği	Yapay değişken	Var, Yok	1 - 0	Çevre Durum Raporları	
	Su Azlığı					
	Su Zengin					
Afet Riski	Tarım	Riskli Alanların Dağılımı	%	0 - 100	AFAD verileri	
	Sanayi					
	Hizmet					
	1. Derece	Karayolu	Aralık verisi	km	1 - 5	Karayolları Verileri
	2. Derece					
3. Derece						
4. Derece						
5. Derece						
Ulaşım Ve Erişilebilirlik	Denizyolu	Yapay değişken	Var, Yok	1 - 0	DLH verileri	
	Havayolu					
	Raylı Sist.					

Tablo 3. Ağırlıklı veri puanı hesap matrisi.

K7						
ULAŞIM ve ERİŞİLEBİLİRLİK						
V7a: Kara	Deniz	Hava	Raylı	Ağırlıklı Veri Puanı		Rijitlik Puanı
K ₇₁	K ₇₂	K ₇₃	K ₇₄			
YY1	P ₁₇₁	P ₁₇₂		TP ₁₇ =P ₁₇₁ *K ₇₁ +P ₁₇₂ *K ₇₂		R ₁₇ =TP ₁₇ /TTP ₇
YY2	P ₂₇₁		P ₂₇₂	TP ₂₇ =P ₂₇₁ *K ₇₁ +P ₂₇₂ *K ₇₃		R ₂₇ =TP ₂₇ /TTP ₇
YY3	P ₃₇₁		P ₃₇₂ P ₃₇₃	TP ₃₇ =P ₃₇₁ *K ₇₁ +P ₃₇₂ *K ₇₃ +P ₃₇₃ *K ₇₄		R ₃₇ =TP ₃₇ /TTP ₇
YY81	P ₈₁₇₁			TP ₈₁₇ =P ₈₁₇₁ *K ₇₁		R ₈₁₇ =TP ₈₁₇ /TTP ₇
				TTP ₇ =Sum(TP ₁₇ ..TP ₈₁₇)		100

Tüm yerleşim yerlerinin benzer şekilde hesaplanan ağırlıklı puanları (TPİj), tüm puanlar toplamı üzerinden kendi aralarında oranlanıp, ilgili yerleşim yerinin bu veri başlığı altındaki rijitliği hesaplanacaktır (Rİj).

Yerleşim Yerinin Ağırlıklı Toplam Puanı, o Yerleşim Yeri için hesaplanan Rijitlik Puanlarının kendi Veri Katsayıları ile çarpımlarının toplamı olarak hesaplanacaktır.

Tablo 4. Ağırlıklı yerleşim yeri puanı hesap matrisi.

K2		K3	
VERİ 2		VERİ 7	
Rijitlik Puanı	Rijitlik Puanı	Ağırlıklı Yerleşim Yeri Puanı	
YY1	$R1_2=TP1_2/TTP2$	$R1_7=TP1_7/TTP7$	$AYYP1=R1_1*VK1+R1_2*VK2+ \dots + R1_7*VK7$
YY2	$R2_2=TP2_2/TTP2$	$R2_7=TP2_7/TTP7$	$AYYP2=R2_1*VK1+R2_2*VK2+ \dots + R2_7*VK7$
YY3	$R3_2=TP3_2/TTP2$	$R3_7=TP3_7/TTP7$	$AYYP3=R3_1*VK1+R3_2*VK2+ \dots + R3_7*VK7$
YY81	$R81_2=TP81_2/TTP2$	$R81_7=TP81_7/TTP7$	$AYYP81=R81_1*VK1+R81_2*VK2+ \dots + R81_7*VK7$
100	100	TAYYP=Sum(AYYP1...AYYP5)	

Tüm yerleşim yerlerinin bu şekilde hesaplanan Ağırlıklı Toplam Puanları, tüm puanlar toplamı üzerinden kendi aralarında oranlanıp, ilgili yerleşim yerinin RİJİTLİĞİ hesaplanacaktır.

Tablo 5. Yerleşim yeri rijitliği hesap matrisi.

Ağırlıklı Yerleşim Yeri Puanı	Yerleşim Yeri Rijitliği	
YY1	$AYYP1=R1_1*VK1+R1_2*VK2+ \dots + R1_7*VK7$	$YYR1=AYYP1/TAYYP$
YY2	$AYYP2=R2_1*VK1+R2_2*VK2+ \dots + R2_7*VK7$	$YYR2=AYYP2/TAYYP$
YY3	$AYYP3=R3_1*VK1+R3_2*VK2+ \dots + R3_7*VK7$	$YYR3=AYYP3/TAYYP$
YY81	$AYYP81=R81_1*VK1+R81_2*VK2 + \dots + R81_7*VK7$	$YYR81=AYYP81/TAYYP$
TAYYP=Sum(AYYP1...AYYP5)	100	

Değerlendirmeye konu olan yerleşim yerleri için öngörülen nüfus, yerleşim yerlerinin rijitlikleri oranında birbirleri arasında pay edilerek sahip olmaları gereken nüfus miktarı hesap edilecek Sahip Olmaları gereken Hesaplanan Nüfus Miktarları (HNi) ile Mevcut Durumda sahip oldukları Nüfus Miktarları (MNi) mukayese edilecektir.

Tartışma ve Sonuç

Şehirleşme genel küresel eğilim ve dünyaya hakim olan neoliberal politikalar doğrultusunda giderek artmakta, ekonominin, bilimin, sanat ve medeniyetin bizzat kaynağı olarak gösterilerek bir nevi kutsanmaktadır. Bu süreçte şehirler adeta birbirleriyle rekabete sokularak en güçlü, en büyük, en markalı, en gelişmiş ve son zamanlarda teknolojiye yaşanan gelişmelere paralel olarak da en akıllı şehir olma adına yarışılmaktadır. Bu süreçte oyunu kurallarına göre oynayıp, süreci bu doğrultuda doğru yöneten şehirlerin çekim gücü artmakta, buna bağlı olarak daha fazla nüfus ve daha fazla yatırım çekmektedir. Ancak bu çekim gücü sayesinde oluşan yoğunluğun şehre getirdiği külfetin, şehrin nimetleri ile karşılanamadığı olumsuzluk noktasında zirve yapan şehir büyüklüğü, bu noktadan sonra gerilemeye başlayacaktır.

İnsan eliyle inşa edilen şehirlerin bir müddet sonra içerisinde yaşayan insanları inşa ettiğinin anlaşılmasıyla birlikte de yaşanabilir şehirler, sürdürülebilir şehirler, yavaş şehirler, merhametli şehirler gibi kavramlar gelişmeye başlamıştır.

Çoğu yoğun şehirleşme ile birlikte ortaya çıkan altyapı ve üst yapı ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik yatırımlar hem doğal kaynakların daha fazla tahrip edilmesine neden olmakta hem de sorunlara kalıcı çözüm getirememektedir. Ölçek büyüdükçe yatırım maliyetleri de artmaktadır. Örneğin, ulaşım sorununu çözmek için yol yapmak kısa vadede sorunu çözüyor gibi görünse de ulaşım rahatlığının tetiklediği nüfus artışı uzun vadede bu sorunun tekrardan canlandırmaktadır. Nüfusu 1 milyona kadar olan şehirlerde toplu taşıma otobüs veya tramvay gibi daha az maliyetli sistemler ile yapılabiliyor iken, nüfusun 1 milyonu geçmesi ile birlikte 5, 10 kat daha maliyetli metro yatırımlarına ihtiyaç doğmaya başlamaktadır.

Bu nedenle ülkelerin gerek altyapı üstyapı yatırımlarına harcanan maddi kaynakları gerekse şehirleşme sürecinde kaybettiğimiz komşuluk, yardımlaşma gibi manevi kaynaklarımızı daha verimli kullanmak adına şehirlerimiz müstakil ve rekabetçi olarak değil, bir sistemin parçası olarak dayanışma içinde kurgulanmalıdır. Şehirlerimiz büyüyüp gelişirken bu şehrin doğal fiziki şartlarına ve çevresine en az müdahale ve en az tahribat ile yapılmalıdır. Onun için de bu çalışmamızda yerleşim yerlerinin doğal ve fiziksel özelliklerini esas alarak kapasitelerini belirleyip, bunu da müstakilen kendi kullanımı için değil ama toplam sistem içerisinde

kapasite paylaşımı için kullandık. Bu sayede gelişmenin ve kalkınmanın ülke genelinde dengeli bir şekilde olabilmesi için gerekli şehir büyüklüklerini tespit etmeye çalıştık. Bu şekilde tespit ettiğimiz şehir büyüklükleri ile mevcut durumları mukayese ettiğimizde, mevcut durumda kapasite kullanımının üzerine çıkılan yerlerden, önleyici, teşvik edici, yönlendirici tedbirlerle ya kapasitesinin altındaki diğer yerleşim yerlerine yada oluşturulacak yeni yerleşim yerlerine kapasite aktarımı sağlanması insani ölçeklerde, yaşanabilir, sürdürülebilir, keyif alınabilir şehirlerin inşası için gereklidir. Aksi halde genel dengeyi gözetmeden yatırımların bir bölgeye veya bir şehre yoğunlaştırılması bugün ülkemizde olduğu gibi nüfusun yüzde 18'inin topraklarının binde 7'sinde İstanbul'da, nüfusun yüzde 30'unun toprakların yüzde 9'unda Marmara Bölgesinde yaşaması gibi bir sonuç doğurur.

Kaynakça

- Camagni, R., Capello, R. ve Caragliu, A., (2012) One of infinite optimal city sizes? In search of equilibrium size for cities, *The Annals of Regional Science*, 51(2).
- Dobbs, R. ve Remes, J. (2011). What's the biggest limit on city growth? <https://www.mckinsey.com/featured-insights/urbanization/whats-the-biggest-limit-on-city-growth> adresinden erişilmiştir.
- Getz, M. (1979). Optimum city size: Fact or fancy, *Law and Contemporary Problems*, 43(2), 197-210
- Glaeser, E.L., Resseger, M. ve Tobio, K. (2009). Inequality in cities. *Journal of Regional Science*, 49(4), 617-646
- Karadağ, A. ve Koçman, A. (2007). Coğrafi çevre bileşenlerinin kentsel gelişim süreci üzerine etkileri: Ödemiş (İzmir) örneği, *Ege Coğrafya Dergisi*, 16, 3-16.
- Özdemir, M.A ve Kardoğan, S. (1996), Türkiye'de İl Merkezlerinin Coğrafi Mekanla İlişkileri, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:8, Sayı:2, 271-291
- Özşahin E, (2015). Kent planlaması ve Jeomorfoloji. *Kent Araştırmaları II* içinde (s.215-231), Pegem Akademi.
- Pacione, M. (2001). *Urban geography:A global perspective*. London, Newyork:Roudledge Publishing,
- Sarı, A (2004). Kent ve bölgesel gelişimde ulaşımın etkileri. *Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu*, 2, 185-191
- Sasaki, K (1998). Optimal urban growth controls. *Regional Science and Urban Economics*, 28, 475-496
- Sınmaz, S., (2013). Yeni gelişen planlama yaklaşımları çerçevesinde akıllı yerleşme kavramı ve temel ilkeleri. *Megaron*, 8(2), 76-86

- Uğur, A. ve Aliğaoğlu, A. (2015) *Şehir coğrafyası*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık
- Usta, A. (2016), Türkiye'nin su potansiyelinin belirlenmesi üzerine bir araştırma, *Küresel Mühendislik Çalışmaları Dergisi*, 3(2), 01-09.



Türkiye’de Kırsal Hizmetlerin Sunumuna Sayısal Bir Bakış: Kırsal Hizmet Yükü Endeksi

Funda Külerü

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

Burak Yardımcı

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

Öz

Türkiye’de kırsal kalkınma çabaları, Cumhuriyet’in kuruluş yıllarında Anadolu’nun yeniden imarı ile başlamış, artan bir çeşitlilikle sürdürülmüş ve gerek ulusal gerekse yerel politikaların önemli bir parçasını oluşturmuştur. Günümüzde Türkiye’deki kırsal kalkınma çabalarını temel olarak ikiye ayırmak mümkündür: Bunlardan ilkinin kırsal alandaki ekonomik desteklemeler oluştururken; diğerini kısaca kırsal hizmetler diye kavramsallaştırılan kırsal alanda kamusal hizmetlerin sunumu oluşturmaktadır. Türkiye’de kırsal hizmetlerin sunumu, geçmişten günümüze, merkezi idare ve/veya mahalli idareler tarafından gerçekleştirilmiştir.

Ancak kırsal hizmetlerin sunumunda mahalli idarelerin idari yapısı ve örgütlenişi 2012 yılında önemli değişikliğe uğramıştır. Ülkemizin kentsel yerleşim yerlerine dair siyasi, ekonomik ve idari anlamda önemli bir mahalli idare türü olan büyükşehir belediyelerine ilişkin kanun, 6360 sayılı Kanun vasıtasıyla değiştirilmiştir. Büyükşehir belediyeleri o tarihten itibaren, kentsel mahalli hizmetlerin yanı sıra kırsal hizmetlerin sunumunda da önemli bir aktör haline getirilmiştir. 51 vilayette il özel idareleri ve 2012 yılından itibaren 30 vilayette büyükşehir belediyeleri, kırsal hizmet sunumunun ana mahalli aktörleri olarak öne çıkmaktadır.

Bu çalışmada, “kırsal hizmet yükü” olarak tanımlanan bir kavram çerçevesinde kırsal hizmet sunumunu etkileyeceği düşünülen bazı göstergeler temel bileşenler analizi yöntemiyle irdelenerek, bir endeks oluşturulmuştur. Endeks sonucunda elde edilen sayısal değerlere göre, iller sıralanmıştır. Büyükşehir belediyesi bulunan vilayetlerde kırsal hizmet yükünün daha fazla olduğu gözlemlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: kırsal hizmetler, kırsal hizmet yükü, büyükşehir belediyesi



A Computational Survey About Rural Service Delivery In Turkey: Rural Service Burden Index

Funda Külerü
National Technology, Strong
Industry

Burak Yardımcı
National Technology, Strong
Industry

Abstract

The rural development initiatives in Turkey has long been started with the reconstruction of Anatolia during the first years of the Republic, continued with an increasing variety of interventions and has always constituted a crucial part of both national and local policies. Currently, the rural development initiatives in Turkey can be classified into two fields: The first one is the economic incentives for rural areas while the second one covers the public service delivery in the rural areas that can be shortly conceptualized as "rural services". The rural service delivery in Turkey has been offered by the central government and/or the local governments from past up to the present time.

Nevertheless, the administrative structure and organization of the local governments for rural service delivery were changed dramatically by the year 2012. The Law concerning metropolitan municipalities which are a type of local government and attached importance for urban settlements in our country in political, economic and administrative terms, were amended by the Law numbered 6360. The metropolitan municipality has become an important stakeholder for also rural service delivery in addition to the provision of local urban services since then. Special provincial administrations in 51 provinces and the metropolitan municipalities in 30 provinces since 2012 have come to the forefront as the main local actors of rural service delivery.

In this study, an index was created by scrutinizing some indicators which have an impact on rural service delivery by using principle components analysis within the context of a concept defined as "rural service burden". The provinces were ranked in accordance with the numerical values obtained from the results of the index study. It was observed that rural service burden was higher for the provinces having metropolitan municipalities.

Keywords: *rural service delivery, rural service burden, metropolitan municipalities*

Giriş

Türkiye’de kırsal kalkınma çabaları, Cumhuriyet’in kuruluş yıllarında Anadolu’nun yeniden imarı ile başlamış; dünyada olduğu gibi hem ulusal hem de yerel politikaların önemli bir parçasını oluşturmuştur. Günümüzde Türkiye’deki kırsal kalkınma faaliyetlerini genel hatlarıyla ikiye ayırmak mümkündür: Bunlardan ilkinin kırsal alandaki ekonomik desteklemeler oluştururken; diğerini kırsal alandaki kamusal hizmetlerin sunumu oluşturmaktadır.

Kırsal hizmetler kavramı, kırsal alanda yürütülen operasyonel nitelikli (karla mücadele, itfaiye, toplu taşıma gibi) hizmetler ile birlikte, kırsal alanda yapılan kamu sabit sermaye yatırımlarını da (yol, içme suyu, okul, sağlık ocağı gibi) ifade etmektedir. Dolayısıyla kırsal hizmetler, hem operasyonel hizmetleri hem de yatırımları barındıran bütüncül bir kavram olarak kabul edilebilmektedir. (Yardımcı, 2016, s.26)

Türkiye’de kırsal hizmetler; kırsalda ikamet edenlere “doğrudan sunulan hizmetler” ve yakın merkezi yerleşimler üzerinden erişilebilen “dolaylı sunulan hizmetler” şeklindedir. Doğrudan sunulan kırsal hizmetler; enerji, sağlık, eğitim, ulaştırma, içme suyu, atık depolama, haberleşme, bilişim, posta ve tarımsal hizmetler gibi kırsal hizmetlerdir. Dolaylı sunulan kırsal hizmetler ise; sosyal güvenlik, sosyal yardım, bankacılık, adalet, güvenlik, itfaiye, imar hizmetleridir. (UKKS, 2015, s.33)

Yukarıda sayılan bu kırsal hizmetlerden; kırsal altyapı, itfaiye, çöp toplama, karla mücadele gibi daha çok mahalli ve müşterek nitelikteki hizmetler mahalli idareler tarafından yürütülmektedir. Bununla birlikte, taşrada (yerelde), kırsal hizmetlerin sunumunda mahalli idare birlikleri ve merkezi idarenin taşra teşkilatları da görev almakla birlikte söz konusu yapılar birer mahalli idare olarak görülmemektedir.

Ancak kırsal hizmetlerin sunumunda mahalli idarelerin idari yapısı ve örgütlenişi 2012 yılında önemli değişikliğe uğramıştır. Ülkemizin kentsel yerleşim yerlerine dair siyasi, ekonomik ve idari anlamda önemli bir mahalli idare türü olan büyükşehir belediyelerine ilişkin kanun, 6360 sayılı Kanun vasıtasıyla değiştirilmiştir. Büyükşehir belediyeleri o tarihten itibaren, kentsel mahalli hizmetlerin yanında kırsal hizmetlerin sunumunda da önemli bir aktör haline gelmiştir. Bu açıdan bakıldığında, Türkiye’de idari teşkilatına göre, 51 vilayette il özel idareleri ve 2012 yılından itibaren ise 30 vilayette büyükşehir belediyeleri kırsal

hizmetlerin sunumunda asli yetkili ve sorumlu mahalli aktörler olarak öne çıkmaktadır.

Bu noktadan hareketle, ekonomi politik olarak farklı iki teşkilatlanmaya sahip olan söz konusu mahalli idare birimleri bu şekilde ikiye ayrılmaktayken, Türkiye’de kırsal hizmetlerin sunumu açısından 81 il nasıl bir dağılım göstermektedir sorusu akla gelmektedir. Büyükşehir belediyesi bulunan iller veya il özel idareleri kendi içerilerinde kırsal hizmetler açısından homojen bir dağılım sergilemekte midirler? Bu çalışma kapsamında yapılan analizlerde bu sorulara cevap bulunması amaçlanmıştır.

İllerin kırsal hizmetlerin sunumu açısından kendi aralarında ne kadar homojen dağıldığı ya da kırsal hizmet sunumu için gerekli kurumsal kapasitenin il özel idareleri ve büyükşehir belediyelerinde ne ölçüde eşdeğer olduğunun da açıklığa kavuşturulması gereklidir. Dolayısıyla illerin kırsallık derecelerini ve aynı zamanda kırsallığa göre değişen kırsal hizmetleri sunabilmenin zorluğunu sayısal olarak ölçmek için, “kırsal hizmet yükü” kavramı geliştirilmiştir. İllerin kırsal hizmet yükü, kırsal alanda kırsallıkla doğru orantılı olarak kamusal müdahale çerçevesinde gereksinim duyulan hizmetler ile içinde bulunan kırsallığın hizmet sunumunda sebep olduğu zorlukları birlikte içermektedir. Diğer bir ifadeyle, bir yandan “hizmete olan ihtiyaç” açısından kırsal alanda yaşayanların talebini, diğer yandan “hizmetin sunumu” açısından ise mahalli idarenin hizmet arzını birlikte karşılamaktadır. Örneğin bir ildeki kırsallık arttıkça, o coğrafyada yaşayan kırsal toplumun bazı kamu hizmetlerine ihtiyacı daha çok artacak ama aynı zamanda o hizmetleri sunacak mahalli idare de kırsallığın beraberinde getirmiş olduğu dezavantajlardan dolayı hizmet sunumunda zorlanacaktır. (Yardımcı, 2016, s.141)

Bir endeks yardımıyla ulaşılabilecek kırsal hizmet yükü, 81 vilayet için; il özel idaresi, büyükşehir belediyesi veya diğer mahalli aktörler ile merkezi idarenin kırsal hizmetlerin sunumundaki politika tercihlerine ışık tutmayı sağlayacaktır.

Yöntem

İllerin kırsal hizmet yükü, illerin kırsallık düzeyi ve bu kırsallıktan kaynaklanan dezavantajlar neticesinde kırsal hizmetlerin sunumu zorluğu açısından ele alınmış ve iller bir endeks yardımıyla sıralanmıştır.

Kırsal hizmet yükünün belirlenmesi için, öncelikle illerin kırsallığını ve beraberinde kırsal hizmetlerin sunumunda kırsallıktan kaynaklanabilecek zorlukları yansıtabilecek bazı göstergeler belirlenmiştir. Göstergelerin belirlenmesinde, OECD Temel Kırsal Göstergeler Seti'nden yararlanılmıştır.

Tablo 1. Temel Kırsal Göstergeler Seti

Nüfus ve Göç	Sosyal Refah ve Eşitlik
Nüfus yoğunluğu	Gelir
Nüfus yapısı ve değişimi	Konut
Hanehalkları	Eğitim
Yerleşimler	Sağlık
	Sosyal güvenlik
Ekonomik Yapı ve Performans	Çevre ve Sürdürülebilirlik
İşgücü	Topoğrafya ve iklim
İstihdam	Arazi kullanımında değişiklik
Sektörler	Korunan alanlar ve tür çeşitliliği
Verimlilik	Toprak ve su kaynakları
Yatırımlar	Hava kalitesi

Kaynak. OECD, 1996, s.22.

Ancak Tablo 1'deki göstergelerin tamamı analiz kapsamında irdelenmemiş; Türkiye kırsalının dinamiklerini yansıtabilecek nitelikte olanlardan bazıları seçilmiştir. Göstergelerin seçiminde şu 2 hususa dikkat edilmiştir:

1. OECD'nin Temel Kırsal Göstergeler Seti, sadece kırsallığı ölçecek kavramlara vurgu yapmaktadır. Oysa kırsal hizmet yükü kavramı içerisinde kırsal hizmet sunumunu da barındırmaktadır. Dolayısıyla, seçilecek kırsallık göstergelerinin aynı zamanda kırsal hizmet sunumuyla ilişkilendirilebilir olması gözetilmiştir.
2. Kamu idarelerince toplanan verilerin veya üretilen istatistiklerin varlığı, gösterge seçimini tayin eden en önemli kısıt olmuştur.

Bu kapsamda, kırsal hizmet yükünü tespit edebilmek amacıyla 10 gösterge seçilmiştir: 1-köy nüfusu, 2-köy sayısı, 3-bağlı sayısı, 4-kırsal

hanehalkı sayısı, 5-tarımsal işletme sayısı, 6-tarımsal arazi büyüklüğü, 7-köylerin il merkezine olan ortalama uzaklığı, 8-orman alanı, 9-il yüzölçümü ve 10-ildeki yerleşim yerlerinin rakımları standart sapması.

81 ile ait söz konusu göstergelerin verisi temin edilerek, Temel Bileşenler Analizi uygulanmıştır. Ancak, yapılan ön analizde bazı göstergelerin aralarında yüksek korelasyon olduğu (0,8’in üzerinde korelasyon olan) tespit edilmiştir. Bunlar; “köy nüfusu” ile “hanehalkı sayısı” (korelasyon: 0,882) ve “tarımsal arazi büyüklüğü” ile “il yüzölçümü” (korelasyon: 0,841) dır. Bu noktada endeksin açıklama derecesinin yüksek olabilmesi amacıyla, aralarında yüksek korelasyon olan bu göstergelerden biri, gösterge setinden çıkarılmıştır. Kırsal alanda hizmetlerin bireyler yerine genellikle hanelere ulaştırılmaya çalışıldığı göz önüne alınarak “köy nüfusu” yerine “kırsal hanehalkı sayısı”; önemli olmakla birlikte doğrudan coğrafi nitelikle ilgili bilgiyi yansıtmadığından “il yüzölçümü” yerine ise “tarımsal arazi büyüklüğü” tercih edilmiştir. Böylece nihai olarak kırsal hizmet yükü endeksinde; 1-köy sayısı, 2-bağlı sayısı, 3-kırsal hanehalkı sayısı, 4-tarımsal işletme sayısı, 5-tarımsal arazi büyüklüğü, 6-köylerin il merkezine olan ortalama uzaklığı, 7-orman alanı ve 8-ildeki yerleşim yerlerinin rakımları standart sapması olmak üzere 8 farklı değişken kullanılmıştır.

Tablo 2. Faktör Analizine Uygunluk Testi

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	,739	
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	336,321
	df	28
	Sig.	,000

Tablo 3. İllerin Kırsal Hizmet Yükü Endeksi

Sıra	İl	Mahalli İdare	Endeks Değeri	Sıra	İl	Mahalli İdare	Endeks Değeri
1	Yalova	İÖİ	-1,75963	42	Sakarya	BŞB	-0,17653
2	Bayburt	İÖİ	-1,72631	43	Erzincan	İÖİ	-0,1517
3	Kilis	İÖİ	-1,60086	44	Bolu	İÖİ	-0,14213
4	Kırkkale	İÖİ	-1,19806	45	Mardin	BŞB	-0,13793
5	Ardahan	İÖİ	-1,14081	46	Rize	İÖİ	-0,11852
6	İğdır	İÖİ	-1,11014	47	Kayseri	BŞB	-0,05105
7	Nevşehir	İÖİ	-1,10988	48	Zonguldak	İÖİ	0,0318
8	Bartın	İÖİ	-1,04558	49	Artvin	İÖİ	0,14476
9	Bilecik	İÖİ	-1,04158	50	A.Karahisar	İÖİ	0,16922
10	Kırşehir	İÖİ	-1,0205	51	Malatya	BŞB	0,18494
11	Kocaeli	BŞB	-1,00476	52	Van	BŞB	0,20111
12	Düzce	İÖİ	-0,97718	53	Sinop	İÖİ	0,24222
13	Aksaray	İÖİ	-0,96512	54	Hatay	BŞB	0,30468
14	Batman	İÖİ	-0,96154	55	Yozgat	İÖİ	0,33005
15	Niğde	İÖİ	-0,94744	56	Kütahya	İÖİ	0,42845
16	Karabük	İÖİ	-0,90644	57	Çanakkale	İÖİ	0,48238
17	Kırklareli	İÖİ	-0,87715	58	Aydın	BŞB	0,5638
18	Osmaniye	İÖİ	-0,86683	59	Tokat	İÖİ	0,61566
19	İstanbul	BŞB	-0,82336	60	Çorum	İÖİ	0,63709
20	Siirt	İÖİ	-0,79078	61	Bursa	BŞB	0,69762
21	Uşak	İÖİ	-0,78886	62	Denizli	BŞB	0,73464
22	Hakkari	İÖİ	-0,78563	63	Diyarbakır	BŞB	0,76195
23	Karaman	İÖİ	-0,65871	64	Giresun	İÖİ	0,81036
24	Bitlis	İÖİ	-0,63696	65	K.Maraş	BŞB	0,89211
25	Tekirdağ	BŞB	-0,61899	66	Ankara	BŞB	0,94834
26	Burdur	İÖİ	-0,61587	67	Trabzon	BŞB	0,97457
27	Çankırı	İÖİ	-0,60551	68	Adana	BŞB	0,99268
28	Gaziantep	BŞB	-0,59702	69	Ordu	BŞB	1,05926
29	Tunceli	İÖİ	-0,59048	70	Erzurum	BŞB	1,09782
30	Kars	İÖİ	-0,56631	71	İzmir	BŞB	1,27277
31	Şırnak	İÖİ	-0,56026	72	Muğla	BŞB	1,33431
32	Gümüşhane	İÖİ	-0,53668	73	Şanlıurfa	BŞB	1,40796
33	Amasya	İÖİ	-0,53543	74	Samsun	BŞB	1,65925
34	Edirne	İÖİ	-0,52025	75	Kastamonu	İÖİ	1,68996
35	Bingöl	İÖİ	-0,50627	76	Mersin	BŞB	1,7432
36	Muş	İÖİ	-0,35418	77	Sivas	İÖİ	1,79055
37	Eskişehir	BŞB	-0,27647	78	Balıkesir	BŞB	1,92553
38	Ağrı	İÖİ	-0,25635	79	Manisa	BŞB	2,03832
39	Elazığ	İÖİ	-0,22464	80	Konya	BŞB	2,49981
40	Adıyaman	İÖİ	-0,20822	81	Antalya	BŞB	2,63416
41	Isparta	İÖİ	-0,2064				

Not: İÖİ: İl özel idaresi, BŞB: Büyükşehir belediyesi.

Kırsal hizmet yüğü kavramı, kırsallığı ve kırsallıktan kaynaklanan dezavantajlı durumun beraberinde getirdiğı hizmet sunumundaki zorluğu aynı anda içinde barındırdığından Tablo-3,

- Kırsal hizmet sunumunun en kolay olduğu ilden en zor olan ile doğru sıralama
- veya
- Kırsal hizmetlere olan gereksinimin en az olduğu vilayetten en çok olduğu vilayete doğru sıralama
- şeklinde de yorumlanabilmektedir.

Bulgular

81 il için oluşturulan kırsal hizmet yüğü endeksi incelendiğinde şu bulgulara rastlanmaktadır:

- Kırsal hizmet yüğü en az olan iller başta Yalova, Bayburt ve Kilis’tir. Bu sonuca, bu illerin nüfuslarının az ve yüzölçümlerinin görece küçük olmasının sebep olduğu söylenebilir.
- Kırsal hizmet yükünün en az, yani diğer bir bakış açısıyla kırsal hizmet sunumunun en kolay olduğu ilk 10 il arasında büyükşehir belediyesi bulunan illere rastlanmamaktadır. İlk 20’de yalnızca 2 büyükşehir belediyesi bulunan il (İstanbul ve Kocaeli), ilk 40’ta sadece 5 büyükşehir belediyesi bulunan il yer almaktadır. Bu durum tersten yorumlanacak olursa, kırsal hizmet sunumunun en zor olduğu illerin büyük çoğunluğunda (41 ilin 25’i) mahalli idare büyükşehir belediyesidir. Buna göre, büyükşehir belediyeleri kırsal hizmet sunumunda büyük sorumluluk altındadırlar.
- Diğer taraftan kırsal hizmet yüğü en fazla olan 41 ilin 25’inin büyükşehir belediyesi olması, söz konusu illerdeki kırsal niteliklerin halen görece baskın olduğunu göstermektedir. Bu durum mevcut mahalli idare yapısının sahadaki şartlara uygunluğu açısından yeniden değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

İl Özel İdarelerinin Bulunduğı İllerde Kırsal Hizmet Yüğü

- İl özel idaresi bulunan iller arasında Yalova, Bayburt ve Kilis kırsal hizmet yükünün en az; Sivas ve Kastamonu ise kırsal hizmet yükünün en fazla olduğu illerdir.

- Kırsal hizmet yükünün daha az olduğu illerin, genellikle yerleşim yerleri rakımlarının standart sapmalarının az olduğu iller olması dikkat çekicidir.

Büyükşehir Belediyelerinin Bulunduğu İllerde Kırsal Hizmet Yükü

- Büyükşehir belediyesi bulunan iller arasında, kırsal hizmet yükünün en az olduğu iller Kocaeli ve İstanbul olmuştur. Bu iller, kendilerini takip eden diğer büyükşehir belediyesi bulunan illerden açık ara farklılaşmaktadır.
- Kırsal hizmet yükü en fazla olan 6 büyükşehir belediyesi bulunan il (Antalya, Konya, Manisa, Balıkesir, Mersin ve Samsun) Orta ve Batı Anadolu illeridir.
- Türkiye'nin nüfus bakımından en kalabalık ilk 3 şehirden ikisi ve ilk büyükşehirlerinden olan Ankara ve İzmir, büyükşehir belediyesi bulunan iller arasında kırsal hizmet yükü görece fazla olanlardır.

Tartışma ve Sonuç

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kırsal kalkınma politikalarının en önemli ayağını kırsal alanda kamu hizmetlerinin sunumu oluşturmaktadır. Günümüzde uluslararası yazında, kırsal hizmetlerin sunumu bir adım daha ileri götürülerek kırsal refahın sunumu şeklinde betimlenmektedir. Dolayısıyla, kırsalda hizmet sunumu Türkiye'nin kalkınma politikalarında öncelikli konular arasında yer almalıdır.

Kırsal hizmet yükü kavramı, politikaların doğru uygulanabilmesi ve önceliği belirleyebilme açısından önemlidir. Çalışma kapsamında yapılan analizler başlangıçta tahmin edilmesi kolay olmayan sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Bu sonuçlar, bir bakıma, 2012 yılında 6360 sayılı Kanun'la büyükşehir belediyelerinin sayısındaki artış ve büyükşehir belediyelerine ilişkin bazı kabulleri sarsmaktadır.

Çalışma sonuçlarına göre Türkiye'nin il özel idareleri ve büyükşehir belediyeleri şeklinde ikili mahalli idare yapısı tekrar gözden geçirilmelidir.

Kaynakça

- Avrupa Birliği. (2014). *Katılım öncesi yardım aracı kırsal kalkınma programı (IPARD) (2014-2020)*.
- Ercan, İ. ve Kaymak, Ü. (2012). *Themis anayasa hukuku-idare hukuku*. On İki Levha Yayıncılık.
- Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı. (2014). *Ulusal kırsal kalkınma stratejisi (UKKS) (2014-2020)*.
- Kalkınma Bakanlığı. (2014). *Onuncu kalkınma planı (2014-2018)*.
- OECD. (1996). Territorial indicators of employment: Focusing on rural development.
- OECD. (2006). The new rural paradigm policies and governance.
- Yardımcı, B. (2016). *Kırsal hizmetlerin sunumunda mahalli idareler*. Basılmamış Uzmanlık Tezi, Kalkınma Bakanlığı.



Türkiye’de İlçelerin Kentleşme Düzeyinin Ölçülmesi

Volkan İdris Sarı
Sanayi ve Teknoloji
Bakanlığı

Fatih Gökyurt
Sanayi ve Teknoloji
Bakanlığı

Tayyar Doğan
Pricewaterhouse
Coopers

Öz

Türkiye’de idari statü ve nüfus eşiği kullanılarak hesaplanan kent tanımı, kentlerin demografik ve mekânsal dönüşümü ile mevzuat değişiklikleri sonucunda geçersiz kalmıştır. Bu nedenle, uluslararası yaklaşımlara uygun ve Türkiye’deki demografik, mekânsal ve yasal değişikliklerle uyumlu yeni bir kent tanımına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyacı karşılamak üzere kentleşme seviyesinin ölçülmesinde diğer ülke örneklerinde kullanılan çeşitli yöntemler arasında, nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevler son yıllarda öne çıkmaktadır. Bununla birlikte, bu yöntemlerden sadece birinin kullanılması mekânsal gerçekleri yansıtmayan yanı sıra sonuçlar verebilmektedir. Her ne kadar teoride, “yoğun nüfuslu yerler yüksek kentsel işlevler üretir ve kentsel işlevlerin yüksek olduğu yerler yoğun nüfusludur” gibi genel bir kabulden bahsedilse de bu iki yönlü ilişki her zaman geçerli değildir. Örneğin, turistik yerlerin, sanayi merkezlerinin, çok sayıda göçmen çeken bölgelerin ve kent çeperlerinin karmaşık mekânsal özellikleri kentleşme oranlarının tahminini zorlaştırmaktadır. Bu nedenle, kentleşme düzeyinin doğru bir şekilde tahmin edilmesi için hem nüfus yoğunluğunu hem de kentsel işlevleri dikkate alan yeni bir yöntem gerekli olduğu düşünülmüştür. Çalışma kapsamında elde edilen literatür taraması ve kullanılan görselleştirme teknikleri ile yapılan ekonometrik analizler bu gerekliliği doğrulamıştır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel, kırsal, nüfus yoğunluğu, kentsel işlev, kentsel politika



Measuring Urbanization Level in Turkish Districts

Volkan İdris Sarı
Ministry of Industry and
Technology

Fatih Gökyurt
Ministry of Industry
and Technology

Tayyar Doğan
Pricewaterhouse
Coopers

Abstract

In Turkey, the methods of administrative status and population thresholds have become void due to demographic and spatial transformations of Turkish cities in the last couple of decades as well as recent changes in the national regulations. Thus, there is a need for a new definition of urban which is in harmony with international definitions and in line with the demographic, spatial, and legal changes in Turkey. Among several methods of measuring urbanization level, population density and urban functions stand out as the leading ones. Using only one of these methods, however, produces biased results. In general, places that are densely populated produce high urban functions and vice versa. This bidirectional relationship, however, does not always hold. Urban or rural nature of touristic places, industrial centers, places that attract large numbers of immigrants, and urban peripheries are particularly difficult to define given their complex spatial features. Therefore, a new method combining both population density and urban functions is necessary for an accurate estimation of urbanization level. The literature review, graphics, maps, and econometric analysis in this study are intended to justify this argument.

Keywords: Urban, rural, population density, urban functions, urban politics

Giriş

Hemen tüm dünyada yeni mekânlar kentleşirken mevcut kentler de büyümektedir. Bunun yanında geleneksel kent tanımını zorlayan farklı kent biçimleri (örneğin çok merkezli, düşük yoğunluklu, veya kırsalla bütünleşmiş) ortaya çıkmaktadır. Bu durum geleneksel kent tanımlarının giderek fonksiyonlarını yitirmesine neden olmaktadır. Her ne kadar halen kent imgesi tarım dışı ekonomi, kurumsal ilişkiler ve kalabalıkla özdeşleşse de bu imgenin net teknik tarifi üzerindeki çalışmalar gelişme aşamasındadır.

Kır ve kent sınıflandırmasında yalnızca idari statü veya nüfus kriterinin kullanılmasının yetersizliği, araştırmacıları daha kapsamlı yöntemlerin geliştirilmesine yönlendirmiştir. Nüfus yoğunluğu önemli bir faktör olarak yine değerlendirmelerde kullanılmış, ancak buna erişilebilirlik ve giderek artan bir şekilde arazi kullanım özellikleri eklenmiştir (Cantarino vd., 2013:9). Ayrıca sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyesine dair göstergelerin, kent tanımı çalışmalarında ikinci bir kategori olarak (Copus vd., 2008) veya diğer göstergelere dahil edilerek (Pizzole ve Gong, 2007), kullanılması konusunda literatürde çeşitli çalışmalar yapılmaktadır.

Türkiye’de de uzun yıllar kullanılan idari statü ve nüfus eşliği yöntemleri, hem kent-kır ayrımının ekonomik ve mekânsal olarak muğlaklaşması, hem de son yıllardaki yasal değişiklikler nedeniyle fonksiyonunu yitirmiştir. (Gökyurt, Kındap ve Sarı, 2015:28). Bu durum alternatif tanım arayışlarını hızlandırmıştır. Bu çerçevede Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından hazırlıkları sürdürülen nüfus yoğunluğu bazlı kentleşme oranı tahmini çalışması önem arz etmektedir.

Çalışmada TÜİK’in nüfus yoğunluğu bazlı kentleşme oranı tahmin çalışmasının sonuçları ilçe bazında incelenmiştir. Ardından kentsel işlevleri yansıtan sosyo-ekonomik gelişmişlik göstergelerine dayalı olarak temel bileşenler analizi yöntemiyle ilçelerin kentleşme düzeyi sıralaması üretilmiştir. TÜİK’in ve bu çalışma kapsamında üretilen kentleşme sıralamasının benzerlikleri ve tezatlarının görsel ve ekonometrik olarak incelenmesi önemli sonuçlar üretmiştir. Geneli itibarıyla nüfusun yoğun şekilde bir arada yaşadığı ilçeler aynı zamanda kentsel işlevlerin de yoğun şekilde ortaya çıktığı yerlerdir. Benzer şekilde nüfus yoğunluğunun az olduğu ilçelerinse kentsel işlev üretme kapasitesi sınırlı kalmıştır.

Nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevler arasındaki korelasyonun düşük olduğu ilçeler, bu iki göstergeden yalnızca biri kullanılarak yapılacak kentleşme oranı tahmininin eksik kalacağını göstermektedir. Bu noktada çalışmanın kent/kır tanımı ve kentlerin sınıflandırması bakımından önerisi nüfus yoğunluğu ve kentsel işlev düzeyi değişkenlerinin birlikte kullanılmasıyla kentsel alanların daha isabetli bir şekilde tespit edilebileceğidir.

Yöntem

Küresel eğilime paralel olarak ülkemizde de kent tanımına nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevlerin dâhil edilmesi ihtiyacı bulunmaktadır. Esasında kentsel işlevleri hem sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyinin ölçülmesine yönelik çalışmaların bir unsuru olarak, hem de münferiden ele alan çalışmalar mevcuttur. Bununla birlikte ülkemizde nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevleri birlikte ele alan bir çalışma bulunmamaktadır. Bu iki değişkenin birlikte incelenmesi sonucu ortaya çıkan mekânsal bilgi, üretilecek politikalar için daha hassas ve isabetli bir çerçeve sunacaktır.

Çalışmada öncelikle kentleşme düzeyinin salt nüfus büyüklüğü üzerinden ele alınması ile ortaya çıkan durum ve bunun eksiklikleri açıklanmıştır. Ardından kentleşme düzeyinin ilçe bazında ölçülmesine yönelik iki alternatif incelenmiş ve karşılaştırılmıştır. Bunlardan ilki TÜİK tarafından geliştirilen nüfus yoğunluğuna dayalı yöntem, ikincisi ise bu çalışma kapsamında geliştirilen kentsel işlevleri esas alan yöntemdir. İki yöntemle de kentleşme düzeyinin ölçülmesi sonrasında bu yöntemlerin ilişkisi ele alınacak ve kent/kır tanımı için bu iki yöntemin birlikte kullanılabilirliği incelenecektir. Bunun ardından söz konusu ilişkinin mekânsal analizi ilçe bazlı grafik, haritalar ve ekonometrik yöntemlerle yapılacaktır.

Nüfus yoğunluğu endeksi

Türkiye’de nüfus yoğunluğu kullanılarak kentleşme oranı tahmini yapma çalışmaları sürdürülmektedir. Nitekim 2018 Yılı Programında AB ve OECD standartları gözetilerek, istatistik üretimine temel oluşturmak üzere başlatılan kırsal alan tanımı çalışmasının TÜİK tarafından 2018 yılı içinde tamamlanması öngörülmüştür (Kalkınma Bakanlığı, 2017).

Çalışma henüz yayımlanmamış olmakla birlikte, çalışmanın Avrupa Çevre Ajansı tarafından belirlenen arazi örtüsü/kullanımı sınıflandırmasına göre uydu görüntüleri üzerinden bilgisayar destekli görsel yorumlama metoduyla üretilen bir arazi örtüsü ve kullanımı veri tabanı olan Corine kullanılarak yapılan ilk sürümü TÜİK tarafından tamamlanmıştır.

Corine sınıflandırmasında beş tip arazi örtüsü tanımlanmaktadır. Bunlar; tarımsal alanlar, orman ve yarı doğal alanlar, sulak alanlar, su yapıları ve yapay alanlardır. Corine sınıflandırmasının kentleşme oranı tahmininde yapay alanlar (çatı ve asfalt yol gibi) dikkate alınmaktadır. Burada temel varsayım insanların yaşadığı yerlerde yapay alanlar oluştuğudur.

Corine veritabanı ve Avrupa Komisyonu tarafından (Dijkstra ve Poelman, 2014) üretilen metot kullanılarak TÜİK tarafından Türkiye’de ilçe düzeyinde kentleşme oranı tahminleri yapılmıştır. Buna göre 557 ilçenin nüfus yoğunluğuna bağlı olarak hesaplanan kentleşme oranı yüzde sıfır bulunmuştur. Diğer bir deyişle, bu ilçelerin tamamı kırsal nitelik göstermektedir.

Kentsel işlev endeksi

Kentleşme düzeyini kentsel işlevlere bağlı olarak birden fazla göstergelye ölçme girişimi, kaçınılmaz olarak bunların bir bileşkesinin kullanımını gerektirmektedir. Bu noktada ortaya çıkan iki temel konu kullanılacak yöntem ve seçilecek göstergelerdir.

i. Yöntem olarak, temel bileşenler analizi, aynı olguyu açıklayan çok sayıda değişkenden, az sayıda ve anlamlı değişkenler elde etmeye imkân sağlaması nedeniyle kentsel işlev düzeyinin farklı değişkenlerle ölçümünde kullanım imkânına sahiptir. Bu yöntemde p sayıda değişken, önemli bir bilgi (varyans) kaybı olmaksızın, $q > 0$ olmak koşuluyla, p eksi q sayıda değişkene indirgenilmektedir. Bu çerçevede bu kısımda ilk olarak kentsel işlevler olarak kabul edilen çok sayıdaki göstergeden, temel bileşenler analizi yöntemi kullanılarak tek bir kentsel işlev göstergesi üretilmiştir.

ii. Gösterge seçiminde, Türkiye’de bölgesel istatistik üretimindeki yetersizlik temel kısıtı oluşturmuştur. Kent-kır niteliğinin ideal olarak mahalle düzeyinde belirlenmesi gerekliliği karşısında pek çok gösterge il düzeyine dahi üretilmemektedir. Ancak mülga Kalkınma Bakanlığı

(Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü; İzleme, Değerlendirme ve Analiz Dairesi), 2014 Yılı İlçelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması çalışması için oluşturulan veritabanı kentleşme düzeyinin ölçümünde de kullanılabilecek pek çok gösterge içermektedir. Bu veri tabanında yer alan 42 göstergeden 16 tanesinin kentsel fonksiyonları gösterdiği değerlendirilmiş, bu değerlendirme literatür taramasıyla da teyit edilmiştir. Bunların arasından temel bileşeni açıklama düzeyleri ve göstergeler arası korelasyonun incelenmesi sonucu gösterge sayısı 9'a indirilmiştir. Kullanılan göstergeler Tablo 1'de verilmektedir.

Tablo 1. Temel Bileşenler Analizinde Kullanılan Göstergeler

#	Kısaltma	Birimi	Yılı	Kaynak	Açıklama
1	İmalat sanayi	Yüzde	2014	SGK	İmalat Sanayi Sigortalı Sayısının Çalışma Çağı Nüfusu İçindeki Payı
2	Lisans	Yüzde	2014	TÜİK	Yüksekökol veya Fakülte Mezunu Nüfusun Oranı
3	Yüksek lisans	Yüzde	2014	TÜİK	Yüksek Lisans ve Doktora Mezunu (30+ Yaş)
4	Sağlık	On binde	2014	Sağlık Bakanlığı	10.000 Kişiye Düşen Hekim Sayısı
5	Bitkisel Üretim	TL	2014	TÜİK	Kişi Başına Bitkisel Üretim Değeri
6	Hayvansal Üretim	TL	2014	TÜİK	Kişi Başına Hayvansal Ürün Değeri
7	OSB parsel	Dekar	2014	BSTB	OSB'de Üretim Yapılan Parsellerin Alanı
8	Elektrik	MWh	2014	TEDAŞ	Hane başına toplam elektrik tüketimi
9	Genişbant	On binde	2014	BTK	10.000 Kişi Başına Sabit Geniş Bant Abone Sayısı

Tablodan görüldüğü üzere kentsel alanların temel işlevlerinin tarım dışı istihdam imkânı sağlama, eğitimli insanları bir araya getirme, gelişmiş sağlık hizmetleri sunma, yüksek elektrik ve internet kullanımını destekleme olduğu varsayılmaktadır. İlâveten bitkisel ve hayvansal üretim dışındaki ekonomik faaliyetlerin yoğunluğunun kentsel işlevlerin varlığına işaret ettiği değerlendirilmiştir.

İmalat sanayinde çalışan oranı yüzde 0 ile yüzde 82,5 gibi çok geniş bir aralıkta değer almaktadır. 873 ilçede imalat sanayinde çalışan oranı yüzde 10'dan, 379 ilçede ise yüzde 1'den düşüktür. Eğitim ve sağlık göstergelerinde de benzer bir farklılaşma söz konusudur. Yine Organize Sanayi Bölgesi (OSB) parsel alanına bakıldığında, 806 ilçede değer

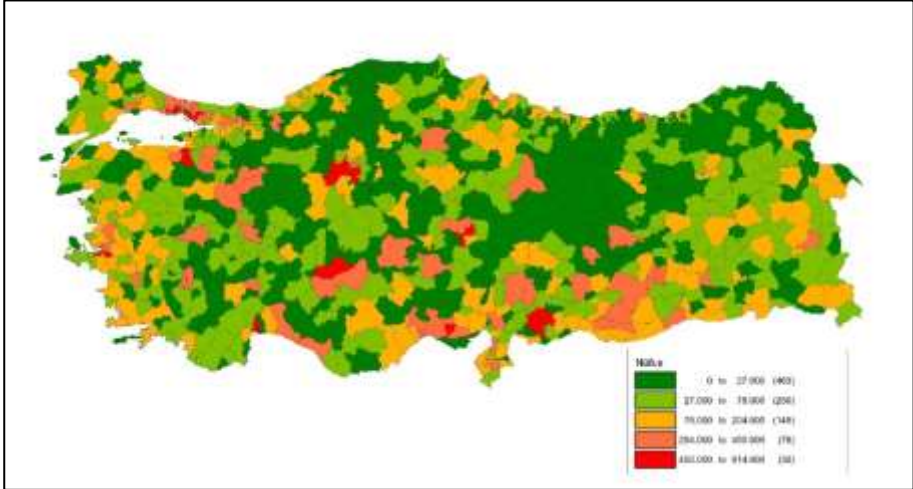
sıfırken, Şehitkâmil (Gaziantep), Melikgazi (Kayseri) ve Selçuklu (Konya) ilçelerinde OSB parsel alanı 1000 dekarın üzerindedir.

Tüm değişkenler bazındaki dağılımın pozitif çarpık olması (ortalamanın ortanca değerden büyük olması) değişken değerlerinin düşük düzeylerde kümелendiğini göstermektedir. Bu durum bir sonraki kısımda görüleceği gibi ay sayıdaki ilçenin yoğun kent (103 ilçe), çoğunluk ilçeninse yoğun kır (765 ilçe) olarak sınıflandırılması bulgusuyla uyumludur.

Bulgular

Nüfus büyüklüğü ile kentleşme düzeyi ilişkisi

Türkiye nüfusunun ilçeler itibarıyla dağılımı Şekil 1’de gösterilmektedir. Üretilen beşli sınıflandırmada doğal kırılımın ilk kademesi 27 bin nüfus büyüklüğü ile oluşmuştur. Buna göre 27 bin eşiği altındaki ilçeler tüm ilçe sayısının yaklaşık yarısıdır. Bölgeler itibarıyla bakıldığında 27 bin altı nüfusa sahip ilçelerin Orta Anadolu’nun doğusu, Kuzeydoğu Anadolu ile Batı Karadeniz’de yoğunlaştığı görülmektedir. Diğer yandan Güneydoğu Anadolu Bölgesinde 27 bin nüfus altında az sayıda ilçe olduğu dikkat çekmektedir.



Şekil 1. İlçe Nüfus Büyüklüklerinin Coğrafi Dağılımı

Sadece nüfus büyüklüğü üzerinden bir eşik değer belirlenmesi, önceki bölümde belirtildiği gibi, idari sınırların büyüklüğündeki farklılıklardan kaynaklı sorunları ortaya çıkarmaktadır. Zira, salt nüfus büyüklüğü kullanıldığında, ilçeler idari sınırlarının büyüklüğü bakımından homojen olmadığından, kentsel yoğunlaşmalar göz ardı edilmektedir. Türkiye’de alan olarak en büyük ilçe Gürpınar (Van) 4.028 km² iken en küçük alana sahip Güngören (İstanbul) ilçesi yalnızca 7 km²’dir.

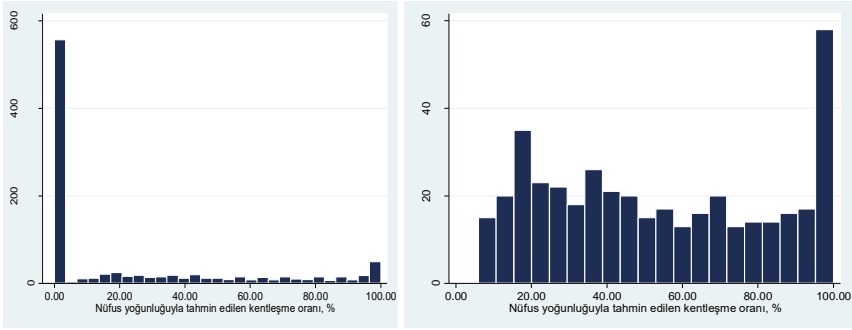
İlçe nüfusunun fazla olması, nüfus yoğunluğu ve yüksek kentsel işlevleri garantilememektedir. Nitekim, birbirine yakın nüfus büyüklüğüne sahip Polatlı (Ankara) ve Çayırova (Kocaeli) ilçeleri arasında alansal olarak büyük farklılık bulunmaktadır (sırasıyla 3.618 km² ve 23 km²). Ayrıca bu ilçeler ekonomik ve mekânsal özellikleri bakımından da ciddi şekilde farklılaşmaktadır. Dolayısıyla, nüfus büyüklüğüyle tespit edilmesi mümkün olmasa dahi, bu iki ilçenin kentleşme düzeyi birbirinden önemli ölçüde farklılık göstermektedir.

Elde edilen sonuçlar, Asuman Çezik tarafından Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) yayını olarak yapılan çalışma ile belirlenen 20 bin nüfus ölçütünün ve sadece il ve ilçe niteliğine bağlı olarak tanımlanan kent niteliğinin günümüzde kentsel niteliği açıklamaktan çok uzaklaştığını ortaya koymuştur. Nitekim Çezik tarafından yapılan çalışmada da nüfus eşliğinin belirlenmesinde sosyo-ekonomik göstergelerle tespit edilen kentsel işlevlerin gelişmişlik düzeyi esas alınmış ve o gün için belirli bir düzeye karşılık gelen 20 bin nüfusun üzerindeki nüfusa sahip yerleşmelerin kentsel özellik göstereceği savunulmuştur. (Çezik, 1982:2)

İlçelerin nüfus büyüklüklerinde ortaya çıkan farklılaşmanın yanında 6360 sayılı Kanunun yürürlüğe girmesiyle büyükşehirlerde il sınırının tümüyle kent olarak kabul edilmesi il ve ilçe idari sınırlarının da kentleşme düzeyinin tespitinde kullanımını pratik olarak da anlamsız hale getirmiştir.

Nüfus yoğunluğu ile kentleşme düzeyi ilişkisi

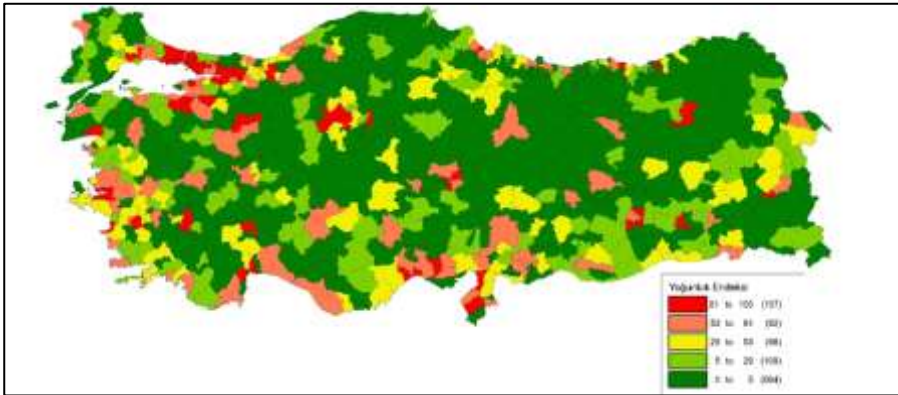
Şekil 2 (a) ve (b) nüfus yoğunluğuyla tahmin edilen kentleşme oranının ilçeler bazındaki dağılımını göstermektedir. Her iki grafiğin incelenmesinden Türkiye’deki ilçelerin büyük oranda sıfır kentleşme oranına sahip olduğu, geri kalan ilçelerin ise görece dengeli şekilde yüzde 1 ve yüzde 95 arasında değerler aldığı ve yüzde 95 üzerinde yine bir kümelenme olduğu görülmektedir.



Tüm Örneklem (970 ilçe) *Yüzde sıfır olan ilçeler hariç (413 ilçe)*
Şekil 2. Nüfus Yoğunluğuyla Tahmin Edilen Kentleşme Oranının Dağılımı (Yüzde)

Bu yöntem kullanılarak 970 ilçe için oluşturulan kentleşme oranına göre kentsel yoğunluğu en fazla olan otuz ilçeye bakıldığında bunların yirmi dördü İstanbul'da yer almaktadır. Esasen İstanbul'un 39 ilçesinin 33'ünde yoğunlaşma ile tahmin edilen kentleşme oranı %95'ten fazladır. Geriye kalan altı ilçenin kentleşme oranlarıysa ciddi şekilde heterojendir.

Türkiye'de nüfus yoğunluğuna dayalı olarak hesaplanan kentleşme oranı itibarıyla ilçeler Şekil 3'te gösterilmektedir. Haritada, iç bölgelerde yer alan ilçelerde, belirli büyük kentsel merkezler haricinde, nüfus yoğunluğunun genel olarak daha düşük olduğu görülmektedir. Ancak yüzde sıfır ve yüzde beş aralığında yer alan çok düşük yoğunlaşma endeksine sahip ilçeler ülkenin tamamına yayılmıştır. Bunun önemli iki istisnası İstanbul ve İzmir'dir.



Şekil 3. İlçe Bazında Nüfus Yoğunluğuna Dayalı Kentleşme Oranı

Şekilde ilk göze çarpan Marmara denizinin kuzeydoğu, doğu ve güneydoğu kıyılarının çok yüksek yoğunluklu oluşudur. İl düzeyinde bakıldığında İstanbul, hinterlandı ile birlikte en geniş yoğun kentsel alanı oluşturmaktadır. Benzer şekilde Ankara'nın merkezinde yer alan ilçeler yoğunluk endeksinin çok yüksek olduğu bir mekânsal küme oluşturmaktadır. Ancak İstanbul'un aksine Ankara şehir merkezinde yer almayan ilçelerde nüfus yoğunlaşması oldukça düşüktür. Ankara'nın on ilçesinde (Şereflikoçhisar, Haymana, Nallıhan, Kızılcahamam, Bala, Kalecik, Ayaş, Güdül, Çamlıdere, Evren) kentleşme oranı yüzde sıfırdır.

Hatay-Adana-Mersin-Antalya çizgisinde yer alan ilçelerde de nüfus yoğunluğu, mekânsal olarak sürekli şekilde yüksektir. Karadeniz bölgesinde ise yalnızca Trabzon ve Rize şehir merkezleri nüfus yoğunluğunun en yüksek olduğu kategoride yer almaktadır.

Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde az sayıda olan yüksek yoğunluklu ilçeler, Van (Edremit ve İpekyolu), Erzurum (Yakutiye ve Palandöken), Diyarbakır (Bağlar, Kayapınar, Yenişehir) ve Batman (Merkez)'da yer almaktadır.

Kentsel işlevler ile kentleşme düzeyinin ilişkisi

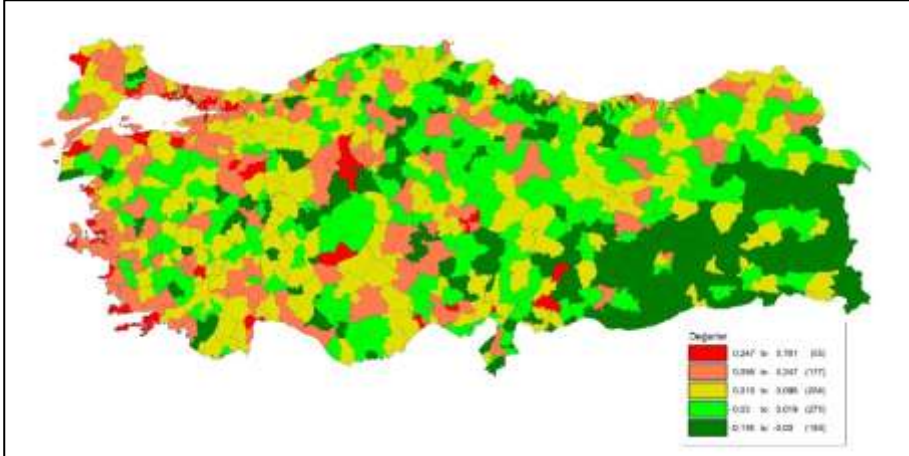
Kentleşme düzeyi nüfus yoğunluğu ile ölçüldüğünde ilçelerin büyük bir bölümünün nüfus yoğunluk düzeyinin sıfır ya da yüzde 95'ten yüksek çıkması, hassas bir ölçüm sağlayamamaktadır. Yoğunluk düzeyi sıfır olan 557 ilçenin aynı karakterde olduğunu söylemek güçtür. Bu nedenle bu ilçelerin sınıflandırılması ve belirli niteliklerle farklılaştırılması ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, yoğunluk üzerinden belirlenen kentleşme düzeyinin sosyo-ekonomik göstergelerle desteklenmesi kentleşmenin niteliği hakkında daha sağlıklı bir değerlendirme yapma imkanı vermektedir. Nitekim, ülkemizde de DPT tarafından yürütülen SEGE çalışmaları kapsamında kentleşme, sosyo-ekonomik gelişmenin bir boyutu olarak, ya bir alt bileşen ya da gösterge grubu biçiminde ele alınmıştır. (DPT, 1969:14), (DPT, 1980:15). Bu bölümde aynı yaklaşımla kentleşme düzeyi belirli sosyo-ekonomik göstergeler kullanılarak tahmin edilmeye çalışılmıştır. Benzer çalışmalarda kentsel işlevlerin kent-kır ayrımında en doğru ölçüt olduğu öne sürülmektedir (Aliagaoglu ve Uğur, 2016: 3).

Yüceşahin ve Özgür (2008) de ülkemizdeki 20 binden fazla nüfusa sahip kentlerin kentleşme düzeyini belirlemek ve buna göre sıralamak için

ekonomik, sosyal ve demografik göstergelerden yararlanmıştır. Bu çalışma Türkiye’de demografik niteliklerden ziyade ekonomik ve sosyal niteliklerin kentlerin kentleşme düzeyini belirlemede pozitif ve anlamlı bir ilişkiye sahip olduğunu göstermiştir.

Çalışma kapsamındaki göstergeler kullanılarak temel bileşenler analiziyle 970 ilçe için oluşturulan kentsel işlev endeksi değerleri incelendiğinde; beklendiği üzere, en fazla kentsel işleve sahip on ilçenin dördü, yirmi ilçeninse dokuzu İstanbul’da yer almaktadır. Diğer büyük şehirlerin ilçeleriye ilk sıralarda daha dengeli şekilde yer almaktadır. Kentsel işlevlerin daha az olduğu ilçelerin ise Güneydoğu Anadolu illerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

Şekil 4’te kentsel işlevlerin ilçeler bazındaki gösteriminde değerlerin Güneydoğu Anadolu’da mekânsal olarak süreklilik arz eden şekilde düşük olduğu görülmektedir. Az sayıdaki istisna dışında hemen tüm Güneydoğu Anadolu ilçelerinde kentsel işlevler endeksi en düşük kategoride yer almaktadır. Tam karşıtı şekilde Ege bölgesi kıyılarında yer alan hemen tüm ilçeler en üst iki kategoride bulunmaktadır. İstanbul, Ankara ve İzmir’de beklendiği üzere kentsel işlevler endeksi yüksektir. İstanbul’un hinterlandında yer alan ilçeler de yine endeks değerinin yüksek olduğu bir mekânsal küme oluşturmaktadır. Özet olarak Güneydoğu Anadolu, Ege kıyıları ve üç büyük şehir merkezinin, ilçe bazında kentsel işlevler endeksinin mekânsal homojenliğini ciddi şekilde bozmaktadır.



Şekil 4. İlçe Bazında Kentsel İşlevler Endeksi

Nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevler arasındaki ilişki

Önceki iki bölümde kentsel ve kırsal alanların tanımlanmasında kullanılabilecek birbirinden farklı iki yöntem uygulanmıştır. Dolayısıyla, bu yöntemlerle tahmin edilen kentleşme oranlarının ilçe düzeyinde birbiriyle tutarlı olup olmadığı konusu ortaya çıkmaktadır. Diğer bir deyişle, nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu ilçelerin aynı zamanda kentsel işlevlerin de daha yoğun olduğu ilçeler mi olduğu araştırma sorusu ortaya çıkmaktadır. Bu araştırma sorusuna, kentsel işlevleri ölçmede kullanılan göstergelerin nüfus yoğunluğuyla tahmin edilen kentleşme oranını açıklama düzeyinin incelenmesiyle cevap verilebilir. Bunun için tasarlanan ekonometrik model aşağıdaki gibidir:

- Yoğunluk: $\beta_0 + \beta_1 * \text{İmalatsanayi}_i + \beta_2 * \text{Lisans}_i + \beta_3 * \text{Yükseklisans}_i + \beta_4 * \text{Sağlık}_i + \beta_5 * \text{Bitkisel Üretim}_i + \beta_6 * \text{Hayvansal Üretim}_i + \beta_7 * \text{OSBparsel}_i + \beta_8 * \text{Elektrik}_i + \beta_9 * \text{Genişbant}_i + u_i$

Burada β tahmin edilen katsayıları, i ilçeleri, u hata terimini göstermektedir.

Tablo 2, en küçük kareler yöntemiyle yapılan ekonometrik analiz sonuçlarını göstermektedir. Üretilen her üç model de yüksek F değerine sahiptir, bir diğer deyişle belirlenen dokuz gösterge grup olarak yoğunlukla istatistiksel olarak anlamlı bir düzeyde birlikte hareket etmektedir. 1'inci ve 2'nci model ilçeler arasındaki yoğunluk farklılaşmasının yaklaşık yüzde 60'ının kentsel işlevlerle açıklanabileceğini göstermektedir.

Yüksek Lisans hariç göstergelerin tamamı birinci ve ikinci modellerde istatistiksel olarak anlamlıdır ve tüm göstergeler yoğunlukla ölçülen kentleşme düzeyiyle beklenen yönde ilişkidir. *Bitkisel Üretim* ve *Hayvansal Üretim* beklenildiği üzere yoğunlukla ölçülen kentleşme düzeyiyle negatif yönde ilişkilidir, diğer tüm göstergelerse pozitif işaretlidir.

Tablo 2. Kentsel İşlevlerin Yoğunluğu Açıklama Gücü ve Yönü

	Yoğunluk (1)	Yoğunluk (2)	Yoğunluk (3)
İmalatsanayi	0,4255*** (0,000)	0,4255*** (0,001)	0,1891** (0,017)
Lisans	1,4600*** (0,000)	1,4600*** (0,000)	2,1077*** (0,000)
Yükseklisans	3,2583** (0,025)	3,2583 (0,118)	-1,8391 (0,183)
Sağlık	0,4812*** (0,000)	0,4812*** (0,000)	0,4620*** (0,000)
Bitkisel Üretim	-0,0006*** (0,000)	-0,0006*** (0,002)	-0,0010*** (0,000)
Hayvansal Üretim	-0,0031*** (0,000)	-0,0031*** (0,000)	-0,0024*** (0,000)
OSBparşel	0,0270*** (0,000)	0,0270*** (0,000)	0,0308*** (0,000)
Elektrik	10,8527*** (0,001)	10,8527** (0,012)	2,4562 (0,431)
Genişbant	0,0046** (0,042)	0,0046* (0,094)	0,0021 (0,371)
Sabit terim	3,1160 (0,233)	3,1160 (0,308)	8,948* (5,402)
Gözlem sayısı	970	970	970
R-kare	0,595	0,595	0,732
F-değeri	156,74	139,19	26,95
Prob > F	0,000	0,000	0,000

Not: Parantez içinde p-değerleri gösterilmektedir. *** $p < 0,01$, ** $p < 0,05$, * $p < 0,1$ anlamındadır. 2'nci modelde dirençli standart hatalar kullanılmıştır. 3'üncü modelde il sabit etkileri kullanılmıştır.

Kentsel İşlevler ve Nüfus Yoğunluğunun Karşılaştırmalı Analizi

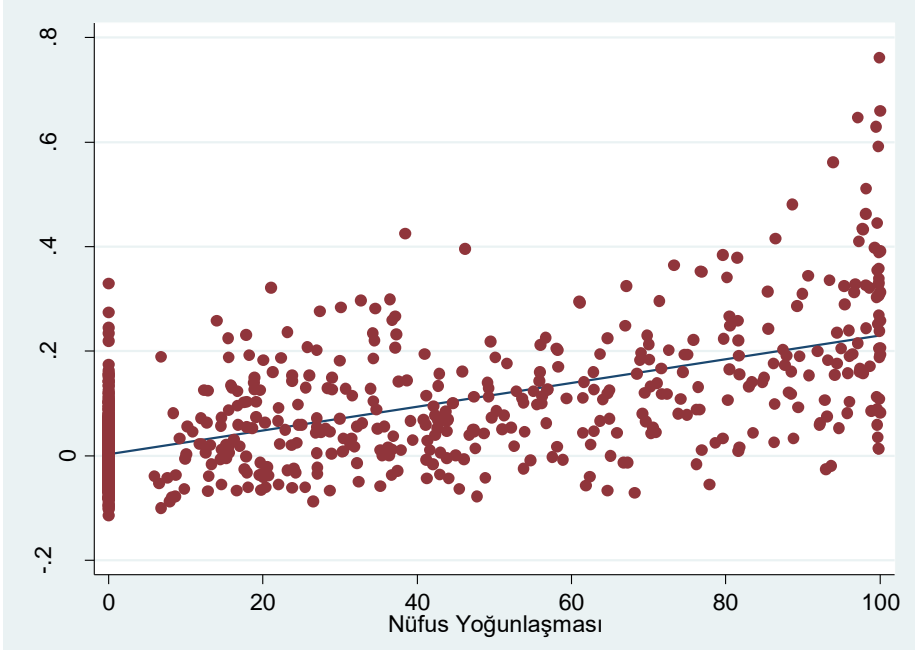
Tablo 3'te nüfus büyüklüğü, nüfus yoğunluğu ve kentsel işlev düzeyinin ikili korelasyonları verilmiştir. Nüfus yoğunluğu ve nüfus büyüklüğünün kentleşme düzeyiyle korelasyonları sırasıyla 0,65 ve 0,51'dir.

Tablo 3. Nüfus Büyüklüğü, Yoğunluğu ve Kentleşme Düzeyi Açıklama Oranları

	Nüfus büyüklüğü	Nüfus yoğunluğu düzeyi	Kentleşme düzeyi
Nüfus büyüklüğü	1.0000		
Nüfus yoğunluğu düzeyi	0.7552	1.0000	
Kentsel işlev düzeyi	0.5097	0.6546	1.0000

Şekil 5, bu yüksek korelasyonun iki değişken bazında nasıl ortaya çıktığını ilçeler detayında göstermektedir. Grafiğin ortaya koyduğu bir

diğer önemli husus aynı kentsel işlev düzeyine sahip ilçeler arasında ciddi nüfus yoğunluğu farkı olduğudur. Benzer şekilde aynı nüfus yoğunluğuna sahip ilçeler arasında ciddi kentsel işlev farkı bulunmaktadır.

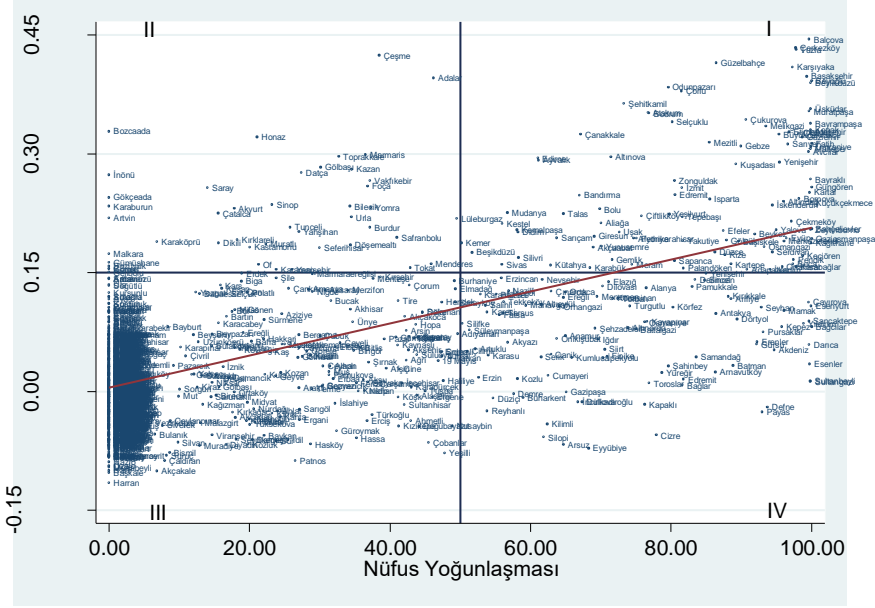


Şekil 5. Kentsel İşlevler ve Nüfus Yoğunluğu İlişkisi

Örneğin Beşiktaş (İstanbul) ve Sultanbeyli (İstanbul) aynı nüfus yoğunluğu endeksine (%100) sahipken, bu ilçelerin kentsel işlev düzeyine göre 970 ilçe içindeki yerleri sırasıyla 1 ve 537'dir. Diğer yandan Sultanbeyli (İstanbul) ile aynı kentsel işlev düzeyine sahip Yusufeli (Artvin)'in nüfus yoğunluğu endeksi yüzde sıfırdır. Bu durum ikili korelasyonları yüksek olsa dahi, kentleşme düzeyinin değerlendirilmesinde, nüfus yoğunluğu ve kentsel işlev düzeylerinin birlikte değerlendirilmesi gerekliliğini göstermektedir.

Şekil 5'teki aykırı gözlemlerin (kentleşme endeksi 0,45'den büyük olan değerler) çıkarılması ve gözlem noktaları yerine ilçe isimlerinin konulmasıyla Şekil 6 elde edilmiştir. Burada kentleşme endeksi ve nüfus yoğunluğu eksenleriyle oluşan düzlem dört eşit bölgeye ayrılarak kategoriler oluşturulmuştur:

- I. Çeyrek: Nüfusu yoğun, kentsel işlev düzeyi yüksek
- II. Çeyrek: Nüfusu seyrek, kentsel işlev düzeyi yüksek
- III. Çeyrek: Nüfusu seyrek, kentsel işlev düzeyi düşük
- IV. Çeyrek: Nüfusu yoğun, kentsel işlev düzeyi düşük



Şekil 6. Nüfus Yoğunluğu ve Kentsel İşlevler Eksenindeki Konumları İtibarıyla İlçeler

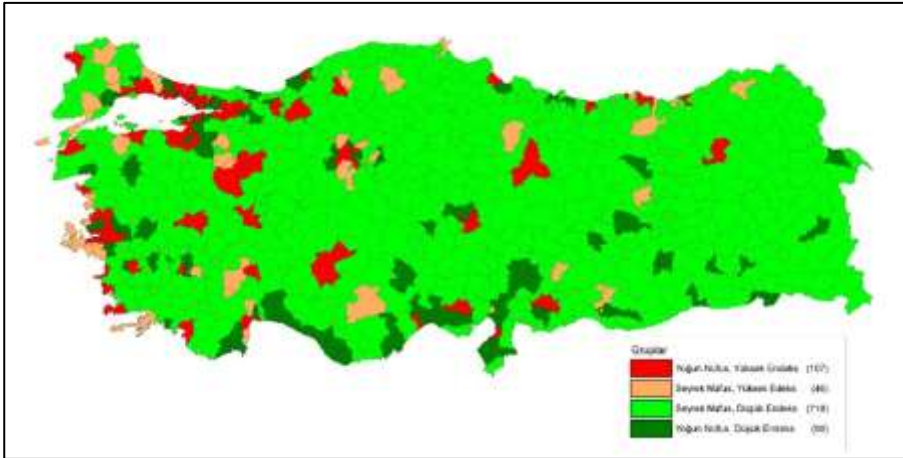
Eksenler incelendiğinde 719 ilçenin (toplam ilçelerin yüzde 74'ü) III numaralı çeyrekte yer aldığı görülmektedir. Bu çeyrekteki ilçelerin hem nüfus yoğunluğu hem de kentsel işlev düzeyi düşüktür. Bu ilçelerin 546 tanesinde nüfus yoğunluğuyla hesaplanan kentleşme oranı yüzde sıfırdır. Bu gruptaki ilçelerin tipik olarak düşük nüfuslu ilçeler olduğu görülmektedir. Nitekim bu gruptaki ilçelerin ortalama nüfusu 33.700 olup, Türkiye çapında bu ortalama 80.000'dir.

- I numaralı çeyrekte ise tam aksine hem nüfus yoğunluğunun hem de kentleşme endeksinin yüksek olduğu ilçeler yer almaktadır. Bu çeyrekte 111 ilçe yer almakta olup, bunlar toplam ilçelerin yüzde 11'ine karşılık gelmektedir. Buradaki ilçelerin ortalama nüfus büyüklüğü 281.000'dir.
- III. ve I. çeyreklerde yer alan ilçeler ülke düzeyinde nüfus yoğunluğu ve kentleşme endeksi arasındaki pozitif yönlü ilişkinin

oluşmasına katkıda bulunmaktadır. Bu ilçeler literatürde öngörüldüğü üzere nüfus yoğunlaştıkça kentsel işlevlerin ortaya çıktığı argümanını desteklemektedir.

- II. çeyrekte yer alan ilçeler, nüfus yoğunluğu az olmasına rağmen kentsel işlevlerin güçlü olduğu yerlerdir. Bu grup 45 ilçeyle (toplamın yüzde 5'i) en küçük bölmeyi oluşturmaktadır. Burada yer alan ilçelerin ortalama nüfusu 56.000'dir.
- II. çeyreğin tam aksine IV. çeyrekte yer alan ilçelerdeyse yüksek nüfus yoğunluğuna rağmen kentsel işlevler zayıf düzeydedir. Bu grupta 95 ilçe (toplam ilçe sayısının yüzde 10'u) yer almaktadır. Burada yer alan ilçelerin ortalama nüfusu 208.000 olup, bu değer ortalamanın çok üstünde ancak I. çeyrekteki değer altındadır.

Nüfus yoğunluğu ile kentleşme endeksi arasındaki ilişkiyi gösteren eğilim çizgisi aradaki pozitif yönlü ilişkiyi kanıtlamaktadır. Literatürdeki genel kanaat doğrultusunda I. ve III. çeyreklerdeki ilçelerin bu eğilime uygun olduğu anlaşılmaktadır. Bu bakımdan II. ve IV. çeyreklerin bu iki değişken arasındaki ilişki bakımından yorumlanması önemlidir. Bu şekilde incelendiğinde bu bölgelerde farklı tipolojideki yerleşmelerin ortaya çıktığı görülmüştür.



Şekil 7. Nüfus Yoğunluğu ve Kentsel İşlevler Endeksine Göre Gruplanmış İlçeler

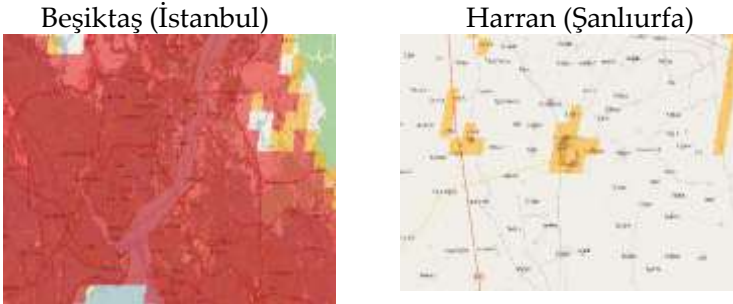
Seyrek nüfus ve düşük endeks değerine sahip 718 ilçe ülkenin tamamına yayılmıştır (Şekil 7). Bunun en önemli istisnası Marmara bölgesinde bu kategorideki ilçelerden görece daha az sayıda yer

almasıdır. Yoğun nüfus ve düşük kentsel işlev endeksine sahip ilçelerin genel olarak Akdeniz bölgesinde ve özellikle Antalya, Mersin, Adana ve Hatay illerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

Yoğun nüfus ve yüksek kentsel işlev endeksine sahip ilçelerin Marmara bölgesinde yoğunlaşmasına karşın Güneydoğu Anadolu bölgesinde bu kategoride hiç ilçe bulunmamaktadır. Doğu Anadolu bölgesinde ise sadece Erzurum'un Yakutiye ve Palandöken ilçeleri bu gruba girmektedir. Nüfusu seyrek olduğu halde yüksek kentsel işleve sahip ilçelerin Ege ve Trakya bölgesinde yoğunlaşmakla birlikte hemen tüm bölgelerde bu kategorideki ilçelerin yer aldığı da görülmektedir.

Bu genel değerlendirmeler yanında söz konusu çeyrekler itibarıyla farklı tipolojilerin varlığı ilçelerin arazi kullanımına bağlı yoğunluk haritaları de dikkate alınarak daha detaylı incelenecektir.

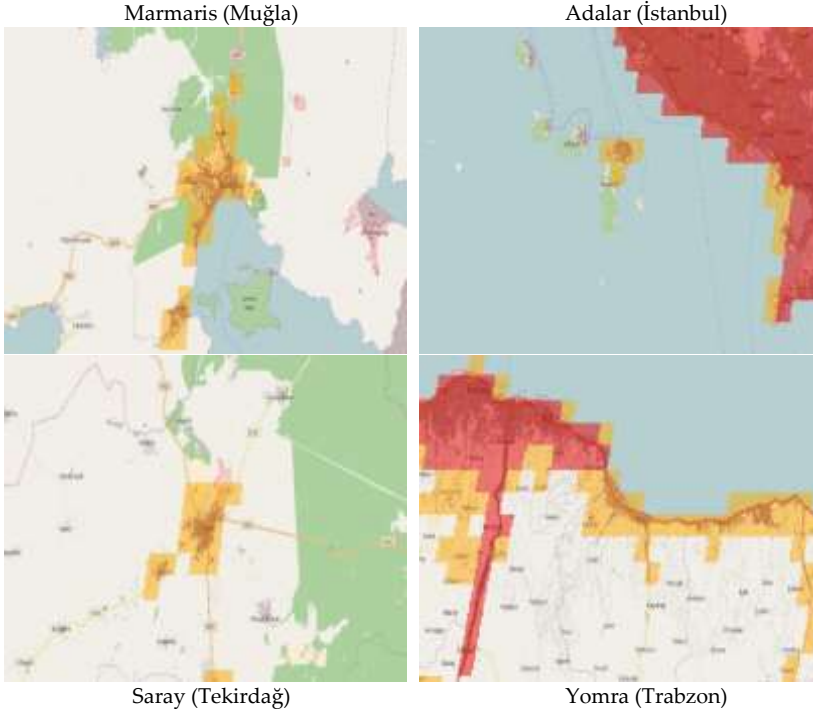
Birinci ve üçüncü çeyrekler için örnek yerleşmelerin nüfus yoğunluk haritaları Şekil 8'de verilmektedir. Beşiktaş (İstanbul) hem yoğun nüfus hem de yüksek işleve sahip bir ilçe olarak, geniş bir yoğun kentsel alan oluşturmaktadır. Diğer taraftan Harran (Şanlıurfa) en düşük kentsel işleve sahip ve nüfus yoğunluğuyla tahmin edilen kentleşme oranı yüzde sıfır olan bir ilçe olarak spektrumun diğer ucunda yer almaktadır.



Şekil 8. Bir ve Üçüncü Çeyrekler İçin Örnek Yerleşmelerin Nüfus Yoğunluk Haritaları (GHSL veritabanı)

Şekil 9'da örnekleri sunulan II. çeyrek ilçelerinde, düşük nüfus yoğunluğuna rağmen yüksek kentleşme düzeyi tespit edilmiştir. Bu bölgedeki ilçeler incelendiğinde temel olarak dört farklı özellik ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki turizm niteliği baskın olan ilçelerdir. Bu ilçelerde nüfus sayımına konu olan kişi sayısı az olsa da yılın belli dönemlerde yüksek nüfus yoğunluğu ve bunların ihtiyaçlarını karşılayacak kentsel işlevlerin yer aldığı anlaşılmaktadır. Her ne kadar bu

kentsel işlevlerin bir kısmı turizm sezonu sonunda kenti terk etse dahi, iletişim altyapısı, sağlık ve finansal hizmetler gibi kalıcı bazı unsurlar buralardaki kentsel işlev düzeyini artırmaktadır.



Şekil 9. İkinci Çeyrek İçin Örnek Yerleşmelerin Nüfus Yoğunluk Haritaları (GHSL veritabanı)

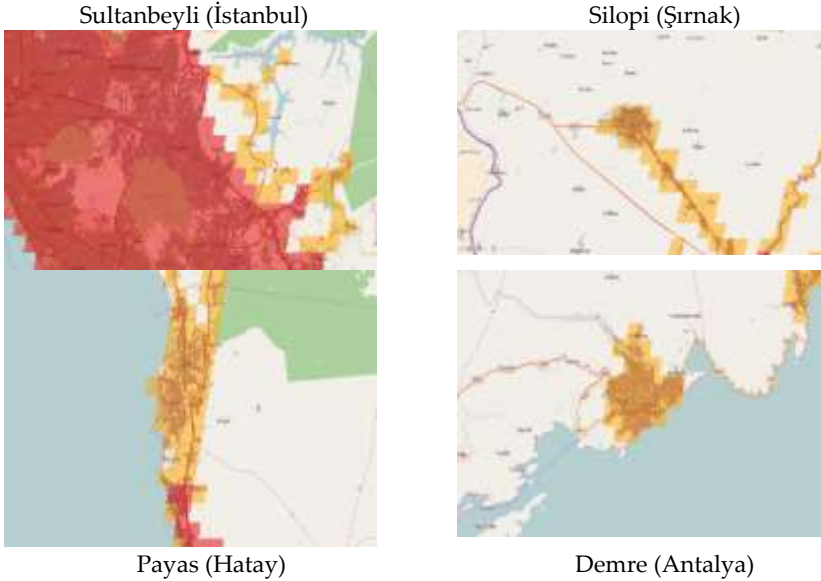
İkinci tür yerleşmeler ise adalar olarak görülmektedir. Bozcaada, Gökçeada ve İstanbul Adalar İlçesi bu kapsamda yer almaktadır. Adalarda sağlık, eğitim, fiziksel altyapı gibi temel hizmetler nüfus büyüklüğü ve yoğunluğundan bağımsız biçimde genel bir nüfus tutundurma politikası olarak yüksek standartta sunulmaktadır. Böylece kişi sayısı az olsa da banka şubesi, hastane, eğitim gibi temel hizmetler adalarda bulunmakta ve böylece kentsel işlev düzeyi yükselmektedir.

Üçüncü tipoloji ise sanayinin pozitif dışsallıklarından yararlanan ancak konumu itibarıyla kentsel nüfus çekemeyen ilçeler olarak tespit edilmiştir. Saray (Tekirdağ), Honaz (Denizli) ve Akyurt (Ankara) bu tür ilçeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu ilçelerde temel kentsel işlevler yakın konumdaki sanayi alanlarının etkisi ile gelişmiş olmakla birlikte,

yerleşme nüfuslarının artmaması yoğunluğun düşük düzeyde kalmasına neden olmuştur.

Son tipoloji ise büyükşehir çeperlerindeki bazı ilçeleri içermektedir. Bu ilçeler kendi içerisinde nüfus yoğunluğuna sahip olmasalar da büyükşehirlerin bazı kentsel işlevlerine ev sahipliği yapmaları bakımından yüksek kentsel işlev düzeyine ulaşmışlardır. Trabzon'un Yomra ve Vakfıkebir, Ankara'nın Gölbaşı ve Kazan ilçeleri buna örnek olarak gösterilebilir. Bu ilçeler büyükşehir yakınlıklarından ötürü eğitim, sağlık, iletişim altyapısı gibi alanlarda yatırım çekmişlerdir.

Şekil 10'da örnekleri sunulan dördüncü çeyreğin ana karakteri, kentsel yoğunluğun yüksek olmasına rağmen kentsel işlevlerin yeterli düzeyde gelişmemesidir. Bu karakteristik niteliksiz kentleşme olarak isimlendirilebilir. Bunun altındaki ana etkenin göç olduğu düşünülmektedir. Göçün nedenininse kıyın itme etkisi ya da kentin çekme etkisi olduğu bilinmektedir (Todaro ve Smith, 2011:337-344). Hal böyleyken kentsel işlevlerden bağımsız bir nüfus yoğunluğu artışının izah edilmesi gerekmektedir. Bu bakımdan bu çalışmada elde edilen verilerle bu ilişki kısmen açıklanmaya çalışılmıştır. Ancak daha doğru tespit yapılabilmesi için ilave çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır.



Şekil 10. Dördüncü Çeyrek İçin Örnek Yerleşmelerin Nüfus Yoğunluk Haritaları (GHSL veritabanı)

Bu çeyrekteki yerleşmelerin içerdikleri ekonomik faaliyetler ciddi şekilde farklılaşmaktadır. Dolayısıyla farklı düzeylerde ve farklı nedenlere bağlı olarak göçe maruz kalmaktadırlar. Kentsel işlev düzeyi incelendiğinde bu ilçelerin farklı göstergeler itibarıyla düşük değerlere sahip oldukları görülmektedir. Göçün kentlere olan etkisi incelendiğinde ilk kademede bölge içi göçün yaşandığı ilçeler bulunmaktadır. Bunlar nüfus yoğunluğu fazla olmakla birlikte kentsel işlev düzeyinin düşük seyrettiği Cizre (Şırnak), Silopi (Şırnak) ve Eyyübiye (Şanlıurfa) gibi ilçelerdir. Köyden kente göçün ilk adresi olan bu yerleşmeler göçle gelen nüfusa görece düşük kentsel işlevler sunmaktadır.

İkinci düzeyde ise Doğu Akdeniz ilçeleri bulunmaktadır. Burada Hatay ve Osmaniye başta olmak üzere bölge ilçelerinde düşük kentsel işlevlere rağmen yoğun bir nüfus yapısı bulunmaktadır. Bu ilçeler göç yüküne ilave olarak son yıllarda yoğun bir şekilde geçici koruma statüsündeki Suriyelilerin yerleşimi ile karşıkarşıya kalmıştır. Diğer yandan Batı ve Orta Akdeniz'deki ilçeler de kentleşme endeksi biraz daha yüksek olsa da bu bölge içinde konumlanmaktadır. Tarım, turizm ve hizmetler sektöründe çalışmak üzere geçici ya da kalıcı olarak bölgeye gelenlerin yerleşmesi ile nüfus yoğunluğu artışı yaşanmaktadır.

Son olarak bu çeyrekte metropollerdeki gecekondu ağırlıklı ilçeler karşımıza çıkmaktadır. Esenyurt, Esenler, Sultangazi, Sultanbeyli, Sancaktepe, Bağcılar (İstanbul); Çayırova, Darıca (Kocaeli); Mamak (Ankara) ve Yıldırım (Bursa) bu tipolojideki ilçelerdir. Bu kategoride metropol sınırları içinde olmakla birlikte temel kentsel işlevlerde ülke ortalamasının dahi altında hizmet sunabilen ilçeler yer almaktadır. Bu tür ilçelerin nüfus büyüklüğü de fazla olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bunların daha ağır kentleşme sorunları ile karşılaşabileceği değerlendirilmektedir.

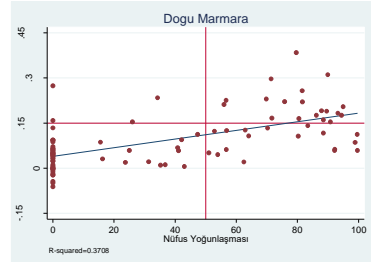
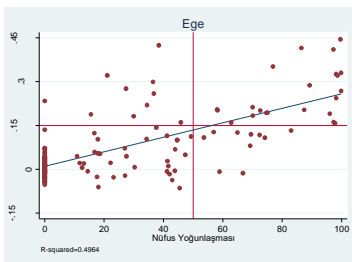
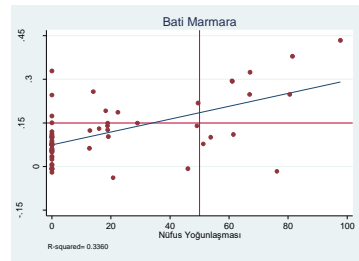
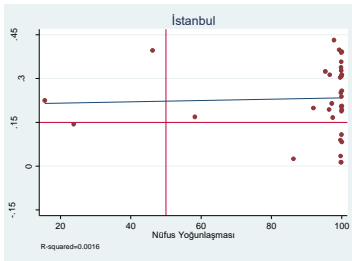
Kentsel İşlevler ve Nüfus Yoğunluğunun Bölge Düzeyinde Mekânsal Analizi

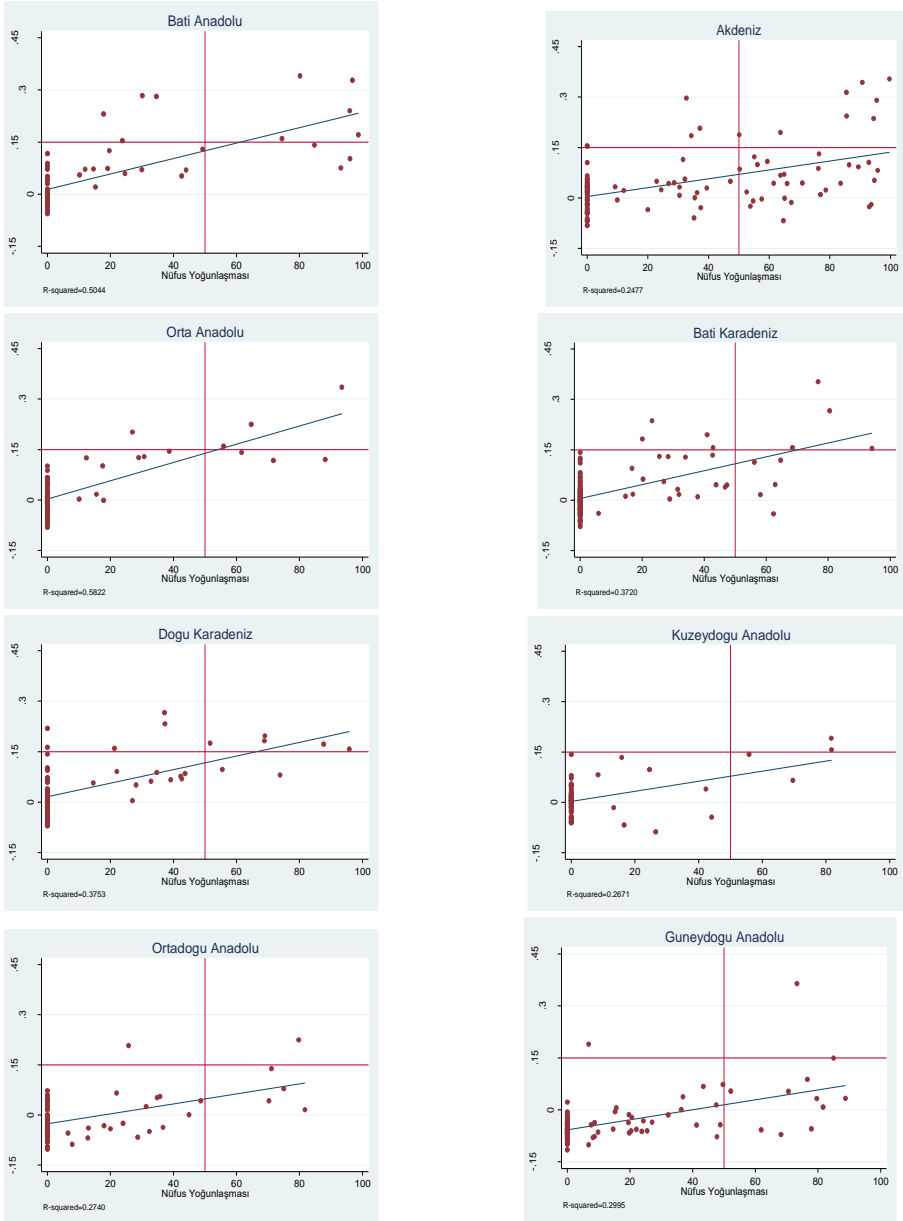
Şekil 6'da bazı çeyrekler itibarıyla ortaya çıkan sonuçların, bölgesel düzeyde tutarlı bir desen sunup sunmadığını tespit için 12 Düzey 1 Bölgesi itibarıyla ilçelerin nüfus yoğunluğu ile kentsel işlev düzeyleri karşılaştırılmıştır. Sonuçlar Şekil 11'de sunulmaktadır. Grafiklerden iki parametre arasındaki ilişkinin bölgeler itibarıyla ciddi şekilde farklılaştığı görülmektedir.

Düzey 1 bölgeleri itibarıyla ilçeler düzeyinde bakıldığında yoğunlaşmanın kentsel işlevlerle korelasyonunun en yüksek olduğu bölgeler Orta Anadolu (0,58), Batı Anadolu (0,50) ve Ege (0,50)'dir. İlişkinin bu derece yüksek çıkmasında nüfus yoğunluğuyla tahmin edilen kentleşme oranının yüzde sıfır olduğu ilçelerde kentsel işlevlerin de çok düşük düzeyde olmasının etkisi büyüktür.

Genel olarak bakıldığında Türkiye'nin batısında, doğusuna göre nüfus yoğunluğu artışı daha nitelikli bir kentleşme sürecine yol açmaktadır. Bunun temel nedeni olarak batıdaki ilçelerde göçle gelen nüfusu entegre edebilecek ekonomik fırsatlar ve kentsel hizmetlerin bulunması gösterilebilir. Bu çerçevede, Akdeniz bölgesinde ve doğudaki kentsel nüfus artışı sağlıklı ve sürdürülebilir bir metropolleşme ve kentsel gelişmeye işaret etmeyebilir. Büyüme kutupları teorisinde öngörül­düğü üzere, nüfus çeken bu yerleşmelerde kentsel ekonomilerin canlandırılmasına ve hizmetlerin geliştirilmesine yönelik ihtiyaç bulunmaktadır.

İstanbul'da hemen tüm ilçelerin nüfus yoğunluğunun yüzde 100 civarında seyretmesi, iki değişken arasındaki ilişkinin test edilmesine imkân vermemektedir. Ancak önceki bölümde örnek olarak da verildiği üzere, İstanbul'un ilçelerinin hemen hepsi çok yüksek nüfus yoğunluğuna sahip olsa da kentsel işlev düzeyi bakımından ilçeler arasında ciddi farklılık bulunmaktadır.





Şekil 11. Kentleşme İşlev ve Nüfus Yoğunluğu Arasındaki İlişkinin Bölgesel Farklılaşması

Doğu Marmara, Batı Marmara ve Ege bölgeleri nüfus yoğunluğuyla kentsel işlevler arasındaki ilişkinin görece daha güçlü olduğu ilçelere

sahiptir. Görece daha zayıf olsa da, Batı Anadolu ve Batı Karadeniz’de de kentsel işlevlerin nüfus yoğunluğuyla birlikte arttığı gözlenmektedir.

Dikkat çekici sonuçlardan biri Akdeniz bölgesinin yoğunluk ve kentsel işlev düzeyi ilişkisi bakımından, İstanbul’un ardından, en düşük R2 değerine sahip olmasıdır. Akdeniz bölgesindeki ilçelerin dağılımı incelendiğinde IV. çeyrekte (nüfusu yoğun, kentsel işlev düzeyi düşük) ülke ortalamasından fazla ilçenin bulunduğu görülmektedir. Yukarıda yapılan değerlendirmeleri teyit eden bu dağılım Akdeniz ilçelerinde yoğun göçe bağlı olarak niteliksiz bir kentleşme sürecinin yaşandığını ortaya koymaktadır.

Benzer bir durum Doğu Anadolu’nun tüm alt bölgeleri için de söz konusudur. Bu bölgelerde kentleşme düzeyi Türkiye ortalamasının altında yer almakta ve tipik olarak bu bölgelerdeki ilçeler düşük yoğunluk ve düşük kentsel işlevlerle karakterize olmaktadır. Burada Güneydoğu Anadolu bölgesi çok sayıda yüksek yoğunluklu ancak düşük işlevli ilçeye sahip olması yönüyle ayrılmaktadır. Kentsel işlevler artmaksızın nüfusun yoğunlaşması, niteliksiz bir kentleşme sürecine işaret etmektedir.

Türkiye’nin en büyük beş şehrindeki ilçelerin kategoriler itibarıyla dağılımı incelendiğinde İstanbul ve İzmir’in diğer illerden ayrıştığı görülmektedir (Tablo 4). Bunlardan İstanbul’un ilçeleri, kentsel yoğunluk açısından İzmir’in ilçelerinin önündedir. İstanbul’da Adalar, Çatalca ve Şile hariç tüm ilçeler yoğun nüfusludur. Diğer yandan İstanbul oransal olarak en fazla ilçesi I. çeyrekte yer alan ve kentsel işlev düzeyi ortalamadan üstünde olan büyükşehirdir. Kentsel işlev düzeyi bakımından İstanbul’un gerisinde olmakla birlikte İzmir’in ilçeleri de yüksek kentsel işleve sahiptir.

Tablo 4. En Büyük Beş Şehir İtibarıyla İlçelerin Kategorilere Dağılımı

İl	Kategori I	Kategori II	Kategori III	Kategori IV	Toplam
İstanbul	29	2	1	7	39
İzmir	13	7	8	2	30
Ankara	5	3	14	3	25
Antalya	3	1	7	8	19
Bursa	5	1	7	4	17
Toplam	55	14	37	24	130

Diğer üç büyükşehirin ilçeleri incelendiğinde Antalya’nın ilçelerinin diğer ikisine göre düşük kentsel işleve sahip olduğu söylenebilir. Bu bulgu yukarıda bölge ölçeğinde yaptığımız tespitlerle uyumludur.

Akdeniz bölgesindeki metropolleşme sürecinin kentsel işlevlerin artışı ile desteklenmediği görülmektedir. Zira Antalya bu üç büyükşehir içinde ilçeleri oransal olarak en yoğun olan büyükşehirdir.

Burada dikkat çeken diğer bir husus ise Ankara'nın ilçelerinin yarısından fazlasının kırsal niteliği baskın ilçeler olmasıdır. Ankara'nın bu ilçelerinde kır-kent entegrasyonu çalışmalarının yürütülmesinin yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

Ayrıca bu illerdeki IV. Çeyrekte yer alan tüm ilçelerin kentsel dönüşüm, kentsel saçaklanma ve sosyo-ekonomik entegrasyon bakımından incelenmesinde yarar görülmektedir. Kentsel nüfus yoğunluğunun çok yüksek, buna karşın kentsel işlevleri yeteri düzeyde sunamayan Ankara'da Mamak, Pursaklar ve Sincan; Antalya'da Alanya, Demre, Finike, Gazipaşa, Kepez, Kumluca, Manavgat ve Serik; Bursa'da Gürsu, İnegöl, Orhangazi ve Yıldırım; İstanbul'da Arnavutköy, Bağcılar, Esenler, Esenyurt, Sancaktepe, Sultanbeyli ve Sultangazi; İzmir'de ise Menemen ve Torbalı toplam 24 ilçe bulunmaktadır.

Tartışma ve Sonuç

Günümüzde kentleşme politikaları kapsayıcı bir hal kazanarak çok farklı alanlardaki ekonomik ve sosyal meseleleri içeren bir niteliğe kavuşmuştur. Bu nedenle kentleşme sorunlarını çözmeye dönük politika araçları da çeşitlenmiş ve bu durum kentleri ele alma biçimlerini değişime uğratmıştır. Kentleşme politikası giderek artan şekilde sadece yol, içmesuyu, kanalizasyon gibi temel altyapı ihtiyaçlarının ve kentsel hizmetlerin karşılanmasının sınırlarını aşarak, bilgi teknolojilerinden küresel rekabete yaşam kalitesi beklentilerinden göç sorunlarına kadar geniş bir yelpazenin bileşimine dönüşmüştür.

Kentlerin dinamik yapısı ve küresel değişimler, kent tanım ve sınıflandırmalarında da yeni arayışları gündeme taşımıştır. Bir yandan yeni mekânlar kentleşirken diğer yandan mevcut kentler dönüşmekte ve insanların kentlerden beklentileri de değişmektedir. Zihinlerdeki kent imgesi; tarımın yerini sanayi ve hizmetlerin aldığı, yüzyüze ilişkilerin yerini kurumsal ilişkilere bıraktığı ve insanların daha kalabalık mekânlarda yaşaması olsa da bu imgenin net, teknik, ölçülebilir ve karşılaştırılabilir tarifi üzerindeki çalışmalar devam etmektedir.

Bu gündem karşısında kentleri farklı ihtiyaç ve potansiyellere göre tanımlayan ve sınıflayan çalışmalara ve bunlara dönük araçlara olan

ihtiyaç artmaktadır. Ülkemizde uzun yıllar kullanılan idari statü ve nüfus eşiği yöntemleri, hem kent-kır ayrımının ekonomik ve mekânsal olarak muğlaklaşması, hem de son yıllardaki yasal değişiklikler nedeniyle yetersiz kalmıştır. Bu durum alternatif tanım arayışlarını hızlandırmıştır. Bu çerçevede TÜİK'in ilk taslağını hazırladığı nüfus yoğunluğu bazlı kentleşme oranı tahmini çalışması kentsel alanların belirlenmesi ve ilçe düzeyinde kentleşme oranlarının tahmin edilmesi açısından önemli bir gelişmedir.

Çalışmada TÜİK'in nüfus yoğunluğu bazlı kentleşme oranı tahmin çalışmasıyla, bu çalışma kapsamında üretilen kentsel işlevlere dayalı kentleşme oranı sıralamasının benzerlikleri ve tezatlarının incelenmesi önemli sonuçlar üretmiştir. Geneli itibarıyla nüfusun yoğun şekilde bir arada yaşadığı ilçeler aynı zamanda kentsel işlevlerin de yoğun şekilde ortaya çıktığı yerlerdir. Aynı kuralın tersi de geçerlidir. Yani nüfus yoğunluğunun az olduğu ilçelerin kentsel işlev üretme kapasitesi sınırlı kalmıştır. 719'u ilk grup, 111'i ikinci grupta yer almak üzere, 830 ilçenin (toplam ilçelerin yüzde 85'i) bu iki grupta yer alması bu yargıyı doğrulamaktadır. Ancak geriye kalan 140 ilçede nüfus yoğunluğu kentsel işlev üretmemekte ya da nüfus yoğunlaşmaksızın kentsel işlevler ortaya çıkmaktadır.

Nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevler arasındaki korelasyonun düşük olduğu ilçeler, bu iki göstergeden yalnızca biri kullanılarak yapılacak kentleşme oranı tahmininin eksik kalacağını göstermektedir. Bu ilişkinin gücü, ilçeler Düzey 1 bazında ayrıştırıldığında da bölgesel düzeyde ciddi şekilde farklılaşmaktadır.

Bu noktada çalışmanın kent/kır tanımı ve kentlerin sınıflandırması bakımından önerisi, nüfus yoğunluğu ve kentsel işlev düzeyi değişkenlerinin birlikte kullanılmasıyla kentsel alanların daha isabetli bir şekilde tespit edilebileceğidir. Nitekim uluslararası alanda da son yıllarda başta nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevler olmak üzere çoklu değişken kullanımı eğilimi artmaktadır. Bir sonraki adım olarak nüfus yoğunluğu ve kentsel işlev düzeyinin birlikte kullanılarak kentsel ve kırsal mekânların tespiti ve bunların ilçe altı mekânsal düzeyler bazında raporlanması suretiyle bir kentleşme oranı tahmini yapılması imkânı ortaya çıkmaktadır.

Diğer yandan kentsel nüfus yoğunluğu ile kentsel işlevlerin birlikte ele alınması sonucunda ortaya çıkan kategoriler sadece kentlerin tanımlanmasına dönük ihtiyaç ve çözüm önerileri değil aynı zamanda

kentleşmeye ilişkin politika tercihleri için de önemli çıkarımlar sunmaktadır. Zira, ülke genelinde tek bir kent/kır politikasının uygulanması yerine nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevlerin birlikte ele alınmasıyla ortaya çıkan kategoriler itibarıyla ilçelerin karakteristiğine uygun farklı politika alternatiflerinin geliştirilmesi şüphesiz daha sağlıklı bir yaklaşım olacaktır.

Nüfusu yoğun ve kentleşme işlev düzeyi yüksek ilçeler (I. Çeyrek) genel olarak temel altyapı sorunlarını büyük ölçüde çözmüş ve yığılma ekonomilerinin pozitif dışsallıklarından yararlanan yerlerdir. Bu nedenle bu yerlerde kentsel yaşam kalitesinin artırılması, işgücünün daha nitelikli hale getirilmesi ve bilgi teknolojilerinin etkin ve etkili bir şekilde kullanılması yönünde politikalar hayata geçirilebilir. Bu kapsamda başta büyükşehirlerdeki metropol ilçeler üzere bu tür ilçelerde akıllı şehir uygulamalarının yaygınlaştırılması, katma değeri yüksek sektörlerin teşvik edilmesi ile insan kaynaklarının geliştirilmesi ve teknolojik dönüşüm uygulamalarının desteklenmesi önerilmektedir.



Şekil 12. Alternatif Politika Önerileri

Nüfusu seyrek ve kentsel işlev düzeyi yüksek ilçeler (II. Çeyrek) genel olarak yığılmanın olumsuz etkilerini yaşamadan yüksek bir kentsel işlev düzeyine ulaşmış yerlerdir. Kentsel yaşam kalitesinde ülke ortalamasının üstünde bir seviyenin bu ilçelerde sağlanabildiği sonucu çıkarılabilir. Buralarda yoğunluk düzeyi yükselmeden kentsel işlevlerin korunması ve geliştirilmesi amaçlanabilir. Bu tür ilçelerin turizm şehirleri, adalar, üretim şehirleri ile metropollerin çeperindeki ilçeler olduğu görülmüştür. Bu ilçe türleri arasında turizm şehirleri ve adalar için

sürdürülebilir turizm ve yavaş şehir/kadim şehir uygulamaları hayata geçirilebilir. Diğer yandan üretim şehirleri ile metropollerin çeperlerindeki ilçelerde kentsel saçaklanmanın kontrol altına alınması, üretim alanlarının genişleme sahalarının tespit edilmesi, gecekondu önleme ve islah politikalarının teşvik edilmesi ile düşük yoğunluklu yatay şehirleşmenin hayata geçirilmesi mümkün olabilecektir.

Nüfusu seyrek ve kentsel işlev düzeyi düşük ilçeler (III. Çeyrek) ise genel olarak kırsal niteliği baskın yerlerdir. Bunlar arasında kentsel işlev düzeyi görece yüksek olan ilçelerde temel altyapı hizmetlerinin tamamlanması, kentsel hizmet kalitesinin yükseltilmesine öncelik verilebilir. Diğer yandan kentsel işlevi düşük olan ilçelerde ise toprak kalitesinin uygun olduğu yerlerde kırsal üretim alanlarının korunması, kentsel saçaklanmanın önlenmesi ve tarımsal üretim verimliliğinin yükseltilmesi gibi politikalar hayata geçirilebilir.

Nüfusu yoğun ve kentsel işlev düzeyi düşük ilçeler (IV. Çeyrek) kentsel yığınlaşmanın negatif dışsallıklarını yaşarken kentsel yaşam kalitesi düzeyi itibarıyla daha geride olan yerlerdir. Buralarda öncelik yaşam kalitesinin ve memnuniyetinin artırılmasına verilmelidir. Bu açıdan sürdürülebilir kentsel planlama ve kentsel hizmetlerin etkinliğinin artırılması temel politika alanları olmalıdır. Yoğun göç hareketlerine maruz kalmasına rağmen yeterli düzeyde istihdam üretemeyen bu tür şehirlerde göç ile gelen nüfusun entegrasyonu, mesleki eğitim altyapısının iyileştirilmesi, yaşam boyu eğitim faaliyetleri ile işgücünün kalifiye hali getirilmesi gibi politika araçları kullanılabilir. Yoğun göç alan ve etrafına hizmet potansiyeline sahip merkez ilçelerde Cazibe Merkezlerini Destekleme Programı (CMDP) gibi büyüme odaklarını destekleyici politika araçları hayata geçirilebilir.

Burada ortaya konulan alternatifler sadece bu çalışma kapsamında elde edilen bulgular üzerinden oluşturulmuştur. Bunların ötesinde yerleşim yerlerinin kademelenmesi, ilçe bazında sosyo-ekonomik gelişme endeksleri ile mekânsal gelişme analizleri kullanılarak daha detaylı bir politika seti oluşturulması mümkündür.

Kaynakça

Aliağaoğlu, A. ve Uğur, A. (2016). *Şehir coğrafyası*. Nobel Yayınları.

- Cantarino, I., Goerlich, F. J. ve Reig, E. (2013) *Population grid uses in the context of urban/ rural typologies. An application to Spain*. Universidad Politécnic de Valencia, Universidad de Valencia e Ivie. Mimeo
- Copus, A.K., Psaltopoulos, D., Skuras, D., Terluin, I. ve Weingarten, P. (2008). *Approaches to rural typology in the European Union*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Çezik, A., (1982). *Kent eşiği araştırması*. DPT, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (1969). *Türkiye'de iller itibarıyla sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi*.
- Devlet Planlama Teşkilatı (1980). *İller için bir gelişmişlik göstergesi ve sıralama*.
- Dijkstra, L. ve Poelman H. (2014), A harmonised definition of cities and rural areas: the new degree of urbanization. *European Commission Urban and Regional Policy*. Working paper 1 (2014).
- GHSL veritabanı, Global Human Settlement Layer, <https://ghsl.jrc.ec.europa.eu/> (11.10.2019).
- Gökyurt, F., Kındap, A., ve Sarı, V. İ. (2015). Türkiye İçin yeni bir şehir tanımı gerekli mi? *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 24(1), 1-32.
- Kalkınma Bakanlığı (2017). *2018 Yılı Programı*.
- Pizzoli E. ve Gong X. (2007), How to best classify rural and urban? Fourth International Conference on Agriculture Statistics (ICAS-4), Beijing (<http://www.stats.gov.cn/english/icas>).
- Todaro, M. P., ve Smith, S. C. (2011). *Economic development* (11th ed.). Harlow: Pearson Education Limited.
- Yüceşahin, M.M. ve Özgür, E.M. (2008). Türkiye kentlerinin kentleşme düzeylerinin demografik, ekonomik ve sosyal değişkenlerle belirlenmesi. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 6(2), 115-139.



Kolektif Bellek Anlatıları Üzerinden Aksu-Seka Fabrikasını Yeniden Okumak

Özgür Demirkan
Giresun Üniversitesi
ozgurhasancebi@gmail.com

Selin Karaibrahimoğlu
Giresun Üniversitesi
selins80@yahoo.com

Öz

Aksu-Seka Kağıt Fabrikası, Seka'nın planlı dönemdeki yatırım hamlelerinin üçüncüsü olarak, ülkenin gazete kağıdı ihtiyacını karşılamak üzere Giresun'da (1967) kurulmuştur. Zamanla kentin ekonomik gelişiminin yanı sıra mekansal gelişimini de etkileyerek kent belleğinde önemli bir yere sahip olmuştur. Diğer taraftan yakın tarihte (2005) yıkılışı, merkezi otoritenin kent mekanına, mimariye, koruma kanunlarına ve endüstri yapılarının korunmasına bakışını özetleyen bir örnektir. Ancak Aksu-Seka Kağıt Fabrikası'nın yitirilişinin ardından kuruma ilişkin arşiv belgelerine ulaşılabilmesi ya da ulaşılanların yetersiz olması kayıpların sadece fiziksel değil aynı zamanda tarihsel bir boyutu olduğunu da göstermektedir. Bu nedenle "sözlü tarih araştırması" çalışmanın yöntemi olarak belirlenmiştir. Kolektif bellek ve kaydına katkı sağlayan çalışmalarda sıklıkla izlenen sözlü tarih yöntemi aracılığıyla, Aksu-Seka Fabrikası'nın tarihi, kültürel değeri, kentsel bağlamdaki yeri ve önemi tartışılmış; zamansal ve mekansal izleri mekan deneyimleyenlerin sözlü anlatıları üzerinden değerlendirilmiştir. Kişisel tanıklık ve sözlü bilginin veri olarak değerlendirildiği çalışmada, bir endüstri yerleşkesi olarak Aksu-Seka'nın geçmişinin günümüz üzerinden yeniden okunması ile sahip olduğu dönemsel anlam ve sunduğu modern yaşam, kent hafızası üzerinden takip edilebilmiştir. Bu eksende farklı zaman dilimlerinde fabrikada çalışmış ya da çeşitli şekillerde fabrikayı deneyimleme olanağına sahip olmuş farklı meslek gruplarından kişilerle sözlü tarih görüşmeleri yapılmıştır. Görüşme yapılan kişilerden, deneyimledikleri bir mekan ya da duydukları, okudukları bir fabrika yapısı olarak Aksu-Seka'yı dönemsel koşulları ve kentin toplumsal gelişimi bağlamında 'hatırladıkları' üzerinden anlatmaları istenmiştir. Böylece 'Sekalı'ların bireysel belleğinde kayıtlı gizil bilginin bir bütün olarak analizi yapılmış, kentin kolektif belleğinde yer eden bir endüstri yerleşkesinin geçirdiği süreç; mekansal, toplumsal ya da ekonomik parametreler üzerinden değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Modernleşme, Endüstri yapıları, Kolektif Bellek, Sözlü Tarih, Aksu SEKA, Giresun



Re-Reading The Aksu-Seka Factory through Collective Memory Narratives

Özgür Demirkan
Giresun University

Selin Karaibrahimoğlu
Giresun University

Abstract

The Aksu-Seka Paper Factory was established in Giresun (1967) as the third of Seka's planned investment plans in order to meet the newspaper's paper requirement. In time, the factory gained an important place in urban memory by influencing the economic development of the city as well as its spatial development. On the other hand, its demolishment in recent past (2005) is an example that summarizes the central authority's view of the urban space, architecture, conservation laws and protection of industrial structures. But After the loss of the Aksu-Seka Paper Factory, the inability to access archive documents or the inadequacies of the institution is an indication that the loss has not only physical but also a historical dimension. Therefore, oral history research was determined as the method of study. The historical and cultural value of Aksu-Seka Plant and its place and importance in the urban context were discussed through the oral history method, which is frequently followed in the studies that contribute to the collective memory and recording. Their temporal and spatial traces were evaluated through verbal narratives of those who experienced the space. In this study, where work-related testimony and verbal information was evaluated as data, the historical meaning and modern life obtained by re-reading of Aksu-Seka's history through the present as an industrial campus could be followed through the memory of the city. On this axis, oral history interviews were conducted with people from different occupational groups who worked at the factory in different time periods or who had the opportunity to experience the factory in various ways. The people with whom interviews were conducted, were asked to tell Aksu-Seka as a place they had experienced or a factory structure that they had heard, and they were asked to explain the periodic conditions and the social development of the city as far as they remember. In this way, the analysis of the latent information recorded in the individual memory of Seka people was carried out as a whole, and the process of an industrial settlement taking place in the collective memory of the city was evaluated through spatial, social or economic parameters.

Keywords: Modernization, Industrial structures, Collective Memory, Verbal History, Aksu SEKA, Giresun

Giriş

Cumhuriyetin ilanının ardından modernleşme sürecinin yeni rotası sosyal ve ekonomik anlamda modern bir düzen kurmanın yanı sıra fiziksel çevrenin yeniden inşası ile şekillenmiştir. Bu nedenle cumhuriyet modernleşmesi sınırlı bir içeriğe sahip ve geçici bir düzenleme olmanın ötesinde, devletin bütün kurumlarına yansıyan, toplumun her kesimini kapsayan bir süreci içerir. Göle, dönemin modernleşme deneyimini “devletin yapısını değiştirmenin ötesinde medeniyeti değiştirmenin de en bilinçli ifadesi olarak tanımlar (Göle, 2004, s.48). Bu değişim kamu yapılarından sivil mimarlık örneklerine; sanayi yapılarından demiryolu ağlarına kadar oldukça geniş bir uygulama alanına sahiptir, dolayısıyla da ülkenin neredeyse tamamının yeniden inşa edildiği bir sürece karşılık gelmektedir. Diğer taraftan kendi kendine yetebilen, dış sermayeye ihtiyaç duymadan üretebilen bir ekonomi gereksinimi, dünya genelindeki ekonomik kalkınma programının takip edildiği ve modernizmle örtüşen bir sanayileşme hareketini beraberinde getirmiştir. Bu amaçla inşa edilen fabrikalar, sanayi tesisleri ve yerleşkeler bir taraftan yeni iş ve üretim olanakları sunarak kentlerin ekonomik hayatını ivmelendirirken; diğer taraftan sahip oldukları evrensel, ilerlemeci ve rasyonel özellikleri ile ülkenin modernleşmesinin ve ekonomik gelişmişliğinin temsili haline gelmişlerdir.

Özellikle 1930 sonrası sanayileşme hareketinde öncü rol üstlenen devlet, sanayi yatırımlarına, ekonomik ve sosyal kalkınma hedefine ulaşmak için olmazsa olmaz bir çağdaşlaşma projesi olarak yaklaşmıştır. Bu süreçte fabrika yerleşkeleri sadece ekonomiyi canlandırmak amaçlı kurulmamış, çağdaşlaşma projesinin bir parçası olarak yorumlanarak devrimler ile ulaşılmaya çalışılan mekansal düzenin ve oluşturduğu sosyal yapının birer örneği olarak kabul edilmişlerdir. Bu bakışla, sanayileşme erken Cumhuriyet dönemi mimarlık hareketini biçimlendiren unsurlardan biri olarak tanımlanabilir (Asıliskender, Özsoy, 2010, s.35). Dolayısıyla bu yerleşkelerin Cumhuriyet’in manzarasını, rejimin ideolojisini ve toplumun ruhunu yansıtabilecek bir mekan dizisi olduğunu söylemek mümkündür. Topluma yeni bir sosyal bağlam, yeni alışkanlıklar ve yeni rutinler kazandırarak kentlinin de geleneksel gündelik yaşantı kalıplarını değiştirmişlerdir (Uludağ, 1998, s.74). Anadolu’nun farklı kent ve kasabalarına modernin yayılmasında

etkin rol üstlenen bu fabrikalar, kuruldukları yerlere sadece yeni üretim biçimleri ve yeni bina tiplerini değil; bunlara bağlı yeni, modern yaşam alışkanlıklarını da götürmüşlerdir. Dönemin modern yaşamının kent mekanındaki işlevleri olan sinema, tiyatro, gazino, yüzme, futbol sahası gibi sosyo-kültürel işlevler yerleşke içinde konumlandırılırken yerleşkeyi sosyal anlamda kent halkı için de bir çekim noktası haline getirmişlerdir. Dolayısıyla bu yerleşkeler zamanla hem fabrika çalışanları, hem de kent halkı için yeni yaşam biçiminin temsili haline gelerek modern Türk kimliğinin oluşmasında etkili olmuşlardır.

Aynı zamanda mimari özellikleri nedeniyle Cumhuriyet'in muasır medeniyeti yakalamadaki başarısının temsilleri olarak kabul edilmişlerdir (Bozdoğan, 2002, s.122). Sahip oldukları fonksiyonel içeriğinde bir sonucu olarak tekil binalardan daha çok lojmanlar, kooperatif konutları, okul, hastane, sağlık ve kültür yapıları ve spor alanları, oyun parkları gibi sosyal içerikli birimleri ile yerleşke şeklinde tasarlanarak toplumsal değişimi ivmelendirecek kent modelleri haline gelmişlerdir. Anadolu kentlerinin zaten sahip olduğu organik kent dokusunun aksine, modernitenin öğretileri doğrultusunda geometrik, rasyonel ve gridal bir yerleşim planıyla ve sade, rasyonel, kolay anlaşılır, işlevsel çizgiler taşıyan bir mimari anlayış ile tasarlanmışlardır. İnşa edildikleri kentlerin ana ulaşım aksı ile bağlantı sağlayan, ancak bu ulaşım bandından uzak noktalarda konumlandırılmış yerleşkeler, çevrelerinden yeşil bir bant ile izole edilerek adeta modern bir koloni düzenine sahip olmuşlardır (Şahin, 2011, s.49). Bu düzende fabrika binaları, bu binaların içinde ya da hemen yanında yer alan idare binası, bunları çevreleyen hastane, yemekhane, spor alanları gibi genel kullanıma hizmet veren binalar ve gözden uzak ancak yürümeye ve denetime uygun mesafede konumlandırılmış konut alanları bir araya gelerek fabrika ve çevresinin yerleşke karakteri kazanmasını desteklemiştir (Arıtan, 2004, s.100-101). Konut alanlarında genellikle kullanıcıların endüstri üretimindeki rolleri ve asıl işi çiftçilik olan yerel işgücünün kırsal yaşam alışkanlıkları arasında uzlaşma sağlayabilmesi amacıyla bahçeli, müstakil ve az katlı yapılar tasarlanmıştır. Bu yerleşkelere bir bütün olarak bakıldığında, 19.yy. sanayicileri tarafından batıda yaptırılmış 'şehir şirketleri'ni model aldıkları, dolayısıyla yerleşkelerin karakterinin ve konut düzenlerinin, bahçe-şehir anlayışının yalınlaştırılması yoluyla oluşturulmuş 'nesnelci' vurguları taşıdığı söylenebilir (Bilgin, 1998, s.261-262).

Anadolu'nun farklı bölgelerinde inşa edilen bu yerleşkelerde yer alan, çoğunlukla inşa edildikleri dönemin teknolojileri ile donatılan fabrika yapılarının bazıları, zamanla teknolojik gelişmelerin gerisinde kalarak işlevsel ömürlerini tamamlamakta, dolayısıyla yenilenerek asıl işlevine ya da yeni bir işleve uygun olarak kullanımlarına devam edilmekte; bazıları ise yıkılarak kentin kolektif hafızasında önemli bir kayba neden olmaktadır. Oysa bu yapılar dönemlerinin sanayi gelişimini ve ülkelerin sosyo-ekonomik geçmişinin temsili olarak yenilendiklerinde, ekonomik ve fiziki anlamda önemli bir kazanç sağlayan yeni imgeler olarak kolektif belleğe eklenmekte ve kent hafızasındaki yerlerini güçlendirmektedirler. Bu nedenlerle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu yapıların bir endüstri mirası olarak korunması, ulusal ve uluslararası ortamlarda farklı ölçek ve içeriklerle tartışılmaktadır. Endüstri yapılarının koruma literatüründe kendine yer bulmasını sağlayan bu tartışmalar, aynı zamanda bu yapıların modern mimarlık mirasına ilişkin kavram ve tanımlamalar bağlamında da değerlendirilmesini sağlamaktadır.

Bu anlamda ülkenin kendi kendisine yetebilen bir kağıt sanayine sahip olabilmesi amacıyla Cumhuriyetin ilk yıllarında devlet eliyle kurulan ve zamanla Anadolu'nun farklı kentlerinde inşa edilen 'Seka yerleşkeleri'nin bir endüstri mirası kapsamında değerlendirilmesi mümkündür. İlk fabrika yapısı ve yerleşkesi İzmit'te inşa edilen 'Seka', 1970'li yıllarda Çaycuma, Dalaman ve Aksu'da da yeni yerleşkeler kurarak sahip olduğu üretim kapasitesini arttırmıştır. Çalışmaya konu edilen Aksu-Seka fabrikası ise dönemin endüstri yapıları ve yerleşkeleri ile benzer niteliklere sahip olmasının yanı sıra Cumhuriyet dönemi modernleşmesinin kentteki önemli temsillerinden biridir. Anadolu'nun küçük bir kenti olarak Giresun'da inşa edilen fabrika yapısı, bünyesinde barındırdığı fonksiyonlarla birlikte modern yaşamın bir prototipi haline gelerek varlığı süresince kentlinin yaşam ritüellerine etki etmiş, kentin kolektif belleğinde güçlü bir yer edinmiştir. Ancak zaman içinde düzenli bakım ve onarımlardan yoksun kalarak teknolojik gelişmelere uyum sağlayamayan Aksu-Seka, tesisin karlılığına ilişkin tartışmalara rant kaygısının da eklenmesiyle, ülke genelindeki diğer Seka işletmeleri ile birlikte özelleştirme kapsamına alınmış, sonrasında fabrika, lojmanlar, lokal gibi yerleşke içerisindeki tüm yapılar yıkılarak kentin kolektif hafızasından silinmiştir. Bu anlamda uzun yıllar kentin iktisadi yapısında ve sosyo-kültürel hayatında etkin rol oynayan, modern

mimarlık mirası kapsamında da değerlendirilebilecek bir sanayi yapısı olarak Aksu-Seka'nın yitirilişini önemli bir kayıp olarak değerlendirmek mümkündür.

Bu nedenlerle Aksu-Seka çalışmanın mekansal zemini olarak belirlenmiş ve çalışma kapsamında kayıp bir endüstri mirası olarak değerlendirilmiştir. Cumhuriyet dönemi sanayileşmesinin, sonrasında uygulanan kalkınma planlarının ve devletçi politikaların Giresun'daki yansıması olarak tartışılması ise çalışmanın kuramsal zeminini oluşturmaktadır. Diğer taraftan yakın bir tarihte yerleşkenin yıkılması ve yıkılışını hazırlayan süreç, merkezi otoritenin kente, mimariye, koruma kanunlarına ve modernin korunmasına ilişkin bakışını da özetleyen bir örnektir. Ancak yıkılışının ardından 'Aksu-Seka Kağıt Fabrikası'na ilişkin belgelere ulaşılamaması ya da ulaşılanların yetersiz olması kaybın sadece fiziksel değil; aynı zamanda tarihsel bir boyutu olduğunu göstermektedir. Bu nedenle yapının kent belleğindeki izlerinin günümüz anlatılarında aranması ve bu amaçla 'sözlü tarih' çalışmalarının bir araştırma yöntemi olarak sağladığı içerikten yararlanılması çalışmanın akışını belirlemiştir. Ancak sözlü tarih ve kolektif bellek anlatılarına geçmeden önce Giresun'un ve bir endüstri yapısı olarak Aksu-Seka Fabrikası'nın tarihsel ve mekansal gelişimlerinin birbirini etkileyen değişkenler olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Giresun ve Bir Endüstri Yapısı Olarak Aksu-Seka Fabrikası

Cumhuriyet'in ilanı ve sonrasında kent mekanına eklenen kamu yapıları, tüm Anadolu kentlerinde olduğu gibi Giresun'un kent makroformunun belirlenmesinde de etkili olmuştur. Cumhuriyet'in ilanı ile il statüsü kazanan kent, sahip olduğu liman ve deniz ile kurduğu ilişkinin etkisi ile Şebinkarahisar yolu üzerinden bölgenin iç kesimleriyle sağladığı bağlantıyı güçlendirmiş, tarımsal bir ürün olarak fındığın kentin iktisadi yaşamına katkısının arttırılmasıyla zamanla bölgenin önemli yerleşimlerinden birisi haline gelmiştir (Demirkan, Karabrahimoğlu, 2018, s.871). Ancak ekonomisinin temelini tarıma dayandıran kentin hinterlandının dar olması; yol, su, elektrik gibi altyapı hizmetlerinden ve sermayeden yoksun olması Cumhuriyet'in ilk yıllarında kentin ihtiyacına yetecek ölçüde kapsamlı bir sanayi gelişimini engellemiştir. Öte yandan bölgenin sahip olduğu zengin akarsuların sanayi tesislerinin ihtiyaç duyduğu enerjiyi üretebilecek güçte olmasına

rağmen değerlendirilmemesi, Giresun'un bu yıllarda ülkenin en pahalı ve zayıf enerjisini kullanan kentlerden birisi olmasına neden olmuş, bu nedenle özellikle Harşit hidroelektrik santralının kuruluşu ile bölgede sanayileşmenin ivmelenmesi beklenmiştir (Anonim, 1967, s.117). Diğer taraftan fındık üzerinden ihracat yapan ve görece gelişmiş bir ekonomisi olan kentin sahip olduğu limanının fiziksel anlamda yetersiz olması, kentin fiziksel mekanına ilişkin uygulama ve kararların kentin gelişim çizgisini belirleyici nitelikte olmaması gibi nedenler, kentte ekonomik gelişime katkı sağlayacak boyutta bir sanayileşme sürecinin oluşumunu engellemiştir.

Devlet Planlama Teşkilatı'nın raporlarına göre 1950'li yıllara kadar Giresun'da kentleşme oranı Türkiye ortalamasının oldukça altındadır. Ancak 1950'li yıllardan itibaren ülke ekonomisinde gözlenen iyileşmenin etkileri kentin demografik yapısında da kendisini göstermeye başlamıştır. Bu anlamda 1950'li yıllara kadar düşük oranlar ile artış gösteren kent nüfusu, 50'li yıllarda belirgin bir şekilde artmaya ve kentin fiziksel mekanının gelişimini etkilemeye başlamıştır. 1959'da var olan limanın kapsamlı bir limana dönüştürülmesi, aynı yıllarda karayolunun inşa edilmesi kentin gelişim ibresinin yönünü değiştirmiş; durağan seyreden sanayileşme sürecini de ivmelenmiştir. Bu yıllarda kent genelinde özellikle sağlık, eğitim gibi alanlarda ve bunlarla ilişkili ekonomik parametrelerde iyileşme gözlenmeye başlamıştır. Kentin bölge yerleşimlerden göç almasına, dolayısıyla 1960-65'li yıllara kadar kent nüfusunda önemli oranlarda artış gerçekleşmesine neden olan bu gelişmeler, Aksu-Seka (1967) (Şekil 1,2), Fiskobirlik Entegre (1971), Küçük sanayi sitesi (1971) gibi büyük ölçekli sanayi yatırımlarının kente yer almasına uygun zemini hazırlamıştır.



Şekil 1, 2. Giresun kartpostalı, Seka yerleşkesi girişi (Kaynak: Necdet Ayaz Arşivi)

Diğer taraftan sanayi yerleşkelerinin ülke içinde inşa edilecekleri kentlerin seçilmesinde, ulaşım açısından avantajlı konumda olmaları ve hammadde kaynaklarına yakın olmaları belirleyici parametreler olmuştur (Aslanoglu, 1980). Başka bir ifade ile işlevsellik, ekonomiklik ve verimlilik çerçevesinde olmak kaydıyla, coğrafi koşulların elverişliliği, enerji ve işgücü olanaklılığı ve pazara yakınlık, bu endüstri yapılarının yerlerini belirleyen en temel etkenlerdir. Ancak çoğu zaman bu gerekliliklerin tümü bir arada sağlanamamakta, kurulacak endüstrinin amacına da bağlı olarak; üretimin gerçekleşmesi için giderilmesi şart olan eksikliklerin ve var olan kentsel koşulların bir arada değerlendirilmesi, bir seçim yapma zorunluluğu ortaya çıkarmaktadır (Cengizkan, 2009, s.46). Fabrikaların inşa edileceği yerlerin seçim kararları ile Anadolu'nun farklı bölgelerinin geliştirilmesi ve bölgeler arasındaki eşitsizliğin giderilerek ulusal ekonominin bütünleştirilmesi amaçlanmıştır (Peri, 2006, s.24). Bir Seka işletmesinin, liman kenti olarak Giresun'da inşasını temellendiren bu parametrelere, fabrika bünyesinde üretilecek gazete kağıdı ve odun hamurunun gerektirdiği ormanlık alanlara, bu üretime uygun kayın köknar ağaçlarına sahip olması ve hammaddeye yakınlığı eklenebilir.

Bu kapsamda Aksu-Seka Projesi birinci beş yıllık kalkınma planı çerçevesinde hazırlanmış, inşaatında Japon hükümetinden kredi desteği sağlanmıştır. Amerikan Beloit firmasının teknik işbirliği altında, Japon Mitsubishi firması tarafından inşa edilen (Şekil 3) Aksu-Seka Kağıt Fabrikası (Kocabaşoğlu vd., 1996, s.253) Giresun'da ve bölgede kurulan ilk büyük ölçekli fabrika yapısıdır. Diğer taraftan inşasına başlanmasına kadar geçen süreçte hem yerel hemde ulusal ölçekli gazetelerde fabrikanın inşa edileceği yerin belirlenmesine ilişkin politik söylemin, yerinin belirlenmiş olmasına rağmen inşa edilmemesinin, Giresun'un bu fabrikanın sağlayacağı ekonomik faydaya duyduğu ihtiyacın konu edildiği pek çok haber yer almıştır. Bu haberlerin kentte Seka'nın inşasına yönelik kamuoyu yarattığını söylemek mümkündür. Nitekim Rize ya da Artvin gibi başka kentlere yapılmasıyla ilgili çok ciddi çalışmalar yürütülmüş, ancak Giresun'un bölgenin merkezinde olması, nakliye maliyetlerinin düşük olması ve bölgede ömrünü tamamlamış ladin ve köknar ağaçlarının fazla olması gibi nedenlerle, yeni bir kağıt fabrikasının Giresun'da inşa edilmesine karar verilmiştir (Hasan Karaibrahim, kişisel görüşme, 24 Mayıs 2019). Ancak uzun bir bekleyişin ardından hem ülkenin gazete kağıdı tüketiminin karşılanması hem de

gazete kağıdı ve diğer kağıtlar için gerekli odun hamurunun üretilmesi amacıyla 12 Ağustos 1967'de dönemin başbakanı Süleyman Demirel tarafından fabrika yapısının temelleri atılmıştır (Şekil 4).



Şekil 3, 4. Fabrika inşa edilirken (Kaynak: Ahmet Hekimoğlu Arşivi), Açılış Töreni (Kaynak: Gökalp Kabacaoğlu Arşivi)

Diğer Seka fabrikaları gibi sermayesinin tamamı Seka Genel Müdürlüğü'ne ait Aksu-Seka; fabrika binaları, sosyal tesisleri, idari binaları ve diğer kapalı ve açık alanları içeren bir işletme olarak, Giresun-Trabzon karayolunun 5.km'sinde, Aksu Irmağı kıyısında, kuzeye doğru uzanan bir vadi içerisinde, toplam 795.118 m²'lik bir alanda kurulmuştur (Şekil 5). Kurumsal yapısı 1968'li yılların başında şekillendirilmeye başlanan fabrikanın ilk yönetim komitesi; 23 şubat 1968'de, Müdür Emin Kallem başkanlığında Elektrik Yüksek Mühendisi Tahsin Kuşgöz, Muhasebeci Kamil Vural ve Personel Şefi Necdet San'dan oluşmuştur. Aksu-Seka'nın asıl işletmesi olan odun hamuru fabrikası 28 Eylül 1970'te, kağıt fabrikası ise 11 Ekim 1970'te deneme üretimine başlayarak faaliyete geçirilmiştir (Kocabaşoğlu, vd., 1996, s.253). 1967'de 8 memur, 11 teknik eleman ve 4 geçici işçiden oluşan 23 kişilik çalışan sayısı; 1968 yılının sonunda 36 memur ve teknik personel, 64 işçi olmak üzere toplam 100 kişiye ulaşmış (Kocabaşoğlu, vd., 1996, s.253), 1982'de 965 olan çalışan sayısı zamanla 1040 kişiye ulaşarak (Necdet Ayaz, kişisel görüşme, 23 Mayıs 2019), oldukça fazla çalışanın istihdam edildiği bir işletme haline gelmiştir. Bu süreçte bünyesinde bulunan lojmanlar, sosyal tesisler, çocuk bahçeleri, sinema, ilkokul ve spor sahası gibi birimlerin yer aldığı bir endüstri yerleşkesine dönüşerek (Şekil 6), bölgenin, hem toplumsal ve ekonomik hem de mekansal gelişimine katkı sağlamıştır. Ancak Aksu-Seka'nın kuruluşu genel olarak artış eğilimi gösteren kent nüfusunun artış ivmesini önemli oranlarda

arttıracak bir nüfus akışı sağlayamamış, kentin çevresindeki kırsal nüfusu kendisine çekebilecek yeterli gücü yaratmamıştır (Bekdemir, 2003, s.112).



Şekil 5,6. Aksu yerleşkesi (Kaynak: Gökalp Kabacaoğlu Arşivi), Lojmanlar ve fabrika yapıları (Kaynak: Necdet Ayaz Arşivi)

1971-83 yıllarını kapsayan yaklaşık 14 yıllık süreçte gerek ülkenin içinde bulunduğu karmaşa gerekse Seka'nın kurumsal yapısındaki hızlı değişim ve yönetici kadrolarındaki istikrarsızlık, Seka'ların özelleştirilmesiyle sonuçlanan sürecin başlangıcı olmuştur. Özellikle bazı birimlerin üretim kapasitelerinin altında çalışması, işletmelerde personel fazlasının bulunması, kurumun özerkliğini yitirmesi ve yabancı kaynaklara bağımlılığı, hammadde temininde karşılaşılan güçlükler, işçi-memur dengesinde ve ücretlendirmede yaşanan sorunlar, işgücü verimliliğinin azalması ve nitelikli personel bulma zorluğu (Kocabaşoğlu, vd., 1996, s.398-399) gibi etkenlerin de eklenmesi ile Seka'ların yaşanan sorunlar daha da derinleşmiştir. Ancak Seka'ların bütün işletmelerinde genel olarak karşılaştığı bu sorunların yanı sıra uygun ve yeterli odun temininde güçlüklerle karşılaştığı güçlükler nedeniyle öngörülenden daha düşük performansla çalışması, gazete kağıdı üretimi için gerekli selülozu gereğinden yüksek fiyatlarla ithal ettiği için de maliyet oranlarının artması Aksu-Seka'nın en önemli problemleri arasında olmuştur. Ayrıca fabrika işçilerinin büyük çoğunluğunun kalıcı statüye geçirilmesi, 1969'dan itibaren Seka ile Selüloz-İş arasında imzalanan toplu sözleşmeler kapsamında yedirme, giydirme, taşıma gibi konularda işçilere sağlanan sosyal haklar ve kolaylıklar (Kocabaşoğlu, vd., 1996, s.288-289), bu yerleşkelerdeki ekonomik sorunları belirginleştirmiştir.

1995'e gelindiğinde Aksu-Seka fabrikası, kağıt fabrikalarının normal iktisadi ömrü olan 30 yılı tamamlamış, hem fiziksel hem de teknolojik anlamda yenilenmeye ihtiyaç duymaya başlamıştır. Ancak 1990'da birincisi, 1995'te ikincisi hazırlanan yenileme raporlarının her ikisi de uygulanması için gerekli maddi kaynağın bulunamaması ya da yüksek kredi oranları nedeniyle uygulamaya konulamamıştır (Timur Akçin, kişisel görüşme, 24 Mayıs 2019). 1998'de, devletçi politikaların desteğiyle kurulan fabrika yerleşkelerinin çoğunluğunda olduğu gibi Seka'lardan devlet desteği çekilmiş, 1936'da Cumhuriyet modernleşmesinin bir temsili olarak kurulan Seka, özelleştirme kapsamına alınarak ülkenin yaşadığı ekonomik sorunların kısa vadede çözümü olarak kabul edilmiştir. Aksu-Seka'nın özelleştirilmesi ise kalan 135 memur, 259 işçisi ile (Kemal Anapa, Kişisel görüşme, 23 Mayıs 2019) 2003'te, ardından yıkılması ise 2005'te gerçekleşmiştir. İnşasından yıkılışına kadar geçen süreçte 1 müdür evi, 18 odalı ve 22 yataklı bir sosyal bina, 60, 80, 100 m2 olmak üzere personelin fabrikadaki pozisyonuna göre tahsis edilen (Necdet Ayaz, kişisel görüşme, 23 Mayıs 2019) 27 binadan oluşan 125 daireli lojman ve spor alanlarının yer aldığı (Kocabaşoğlu, vd., 1996, s.349) bir endüstri yerleşkesine dönüşmüştür. Yerleşke sahip olduğu sinema, restoran gibi sosyal hizmet olanakları; okul, kreş gibi eğitim olanakları ve çağın gereklerine uygun lojmanları ve geniş, yeşil alanları ile inşa edildiği Abacıbüğü bölgesini kalkındırmış, hatta inşasının ardından bölgeye adını vermiştir. Dolayısıyla Aksu-Seka yerleşkesini; 70'li yılların başında bir taşra kentinde, Cumhuriyet'in var etmeye çalıştığı modern kent imgesini nesnelştiren bir araç olarak tanımlamak mümkündür (Şekil 7,8,9).



Şekil 7, 8, 9. Aksu-Seka'da eğitim faaliyetleri (Kaynak: Necdet Ayaz Arşivi)

Kollektif Bellek Anlatıları Üzerinden Aksu-Seka

Aksu-Seka'nın yitirilişi, bir dönemin bir fabrika yerleşkesi üzerinden sunduğu anlatıyı sonlandırırken kente ve kentliye dair pek çok gizil bilgiyi de kaybolma ihtimali ile karşı karşıya getirmiştir. Yıkılmasının ardından başta yerleşkenin mimari projesine, kurumsal yapısına ve yerleşke içerisindeki örgütlenmeye ilişkin dökümanlar olmak üzere, Aksu-Seka'nın tarihine ilişkin arşiv belgeleri yok olmuş, hem ülkenin endüstri tarihinde hem de kent belleğinde önemli bir kayıp meydana gelmiştir. Bu nedenle çalışmanın bundan sonraki bölümü Aksu-Seka'nın sahip olduğu dönemsel anlamın ve sunduğu modern hayatın kent hafızasındaki izleri üzerinden sürdürülmüştür. Bir şekilde Seka'yı deneyimlemiş, bir dönem Seka'da çalışmış kişilerin hafızalarında kalan gizil bilgilerin bir araya getirilmesiyle, kısaca Seka'ya ilişkin kollektif bellek anlatıları üzerinden, fiziksel olarak mevcudiyetini kaybetmiş bir yapının tarihine, mimari bileşenlerine ve yaşanmışlığına ilişkin izler takip edilmiştir. Bu amaçla kollektif bellek ve kaydına katkı sağlayan çalışmalarda sıklıkla izlenen sözlü tarih yöntemi; Aksu-Seka fabrikasının kayıp tarihinin, kültürel, kentsel bağlamdaki yerinin ve öneminin tartışılmasına; zamansal ve mekansal izlerinin mekanı deneyimleyenlerin sözlü anlatımları üzerinden değerlendirilmesine olanak sağlamıştır. Ancak Aksu-Seka'nın sözlü tarih anlatılarına geçmeden önce kollektif bellek ve mekan kavramları arasındaki ilişki ve sözlü tarih araştırmalarının bu çok katmanlı ilişkiye sunabileceklerinin tartışılması, yapılan çalışmanın ve sürecin okunabilirliği açısından önemlidir.

Kollektif Bellek ve Sözlü Tarih Araştırmaları

Bellek 'anımsamalar yoluyla yakın ya da uzak geçmişin yeniden var edildiği' ve 'deneyimlenen mekan ile kurulan bağın ya da birlikteliğin izlerini barındıran yer' olarak tanımlanan çok yönlü kavramsal bir çerçeveye sahiptir. Farklı disiplinler tarafından çok farklı şekillerde tanımlanan bellek, yoğun olarak nörolojinin, psikolojinin, felsefenin ve sosyolojinin çalışma alanları içerisinde yer almaktadır. Nörologlar; belleğin nörolojik temellerini, psikologlar; belli durumlardaki bireylerin bilişsel ve duygusal hatırlama süreçlerini, psikanalistler; belleğin uzun süreli yaşam öykülerindeki yerini, filozoflar; belleğin olgusunu,

sosyologlar; topluluk belleklerinin oluşumunu, tarihçiler; insan belleğinin tarih karşısında güvenilirliğini araştırırlar (Özak, Gökmen, 2009, s.148). Ancak söz konusu disiplin kentsel tasarım ya da mimarlık olduğunda, belleğin mekanla ile kurduğu ilişki önem kazanır. Bellek, bireysel veri sunmasının yanı sıra bir mekana, bir yaşayış biçimine, bir toplum düzenine ilişkin belirli döneme ait bütünsel veri sunarak kolektif bir hafıza oluşturur. Halbwachs (1992, s.53) kolektif belleğin, bireysel bellekte biriktirilenleri de içinde barındırılması nedeniyle bireysel belleğin içinde bulunduğu sosyal ve fiziksel çevreden bağımsız tanımlanamayacağını belirtmektedir. Buna göre belleği, bir topluluğa ait kişilerin ortak paylaşımı, geçmişi ve bugünü etkileyerek şekillendiren, devingen bir olgu olarak tanımlamak mümkündür (Ünlü, 2011, s.77). Bellek, sadece babadan oğula geçen söylemler ve üretilen ritüellerin birikimi olarak değil, kolektif olarak toplumun her parçası tarafından paylaşılan değerlerin ve mekansal hafızanın bütünü olarak kabul edilmektedir (Uludağ, Aycı, 2016, s.750). Dolayısıyla bireylere önemli bir veri kaynağı sunan mekansal veriler, kolektif belleğin oluşumunda güçlü izler bırakmaktadır. Bu anlamda deneyimlenen mekan bellekte yer edinmeye başlarken o mekana ait imgeler üretmekte ve bu imgelerin bellekte konumlanış biçimleri kolektif belleği oluşturmaktadır (Al, 2011, s.26; Topaloğlu, Beşgen, 2017, s.695).

Bireylerin birbirleri ve çevre üzerindeki etkileri, belleğin kolektif bir şekilde çalışmasını sağlarken (Aassmann, 2015, s.39-40), deneyimlenen mekanın bireysel bellekte yarattığı imgeler, her birey için farklılaşarak bir araya gelir ve bireysel bellek toplumsal boyuta, çalışma kapsamında tartışıldığı üzere kolektif bellek boyutuna taşınır. Ancak kolektif bellek bireysel anımsamaların ardı ardına eklenmesi ile elde edilecek bir bütüne karşılık gelmez. Toplum içindeki bireysel deneyimler ile toplumsal deneyimler karşılıklı olarak etkileşim halindedir ve bireyler ancak toplum içinde varoluşuyla anılarını inşa edebilmektedirler (Ringas vd., 2011, s.326; Ünlü, 2017 s.76). Çünkü anı toplum içinde üretilir ve bireysel boyutu sınırlıdır. Bu nedenle toplum yapısında ya da fiziksel mekanda meydana gelen değişim, kolektif bellekte de değişime neden olur. Anılarla, deneyimlerle, algılarla, duyumlarla desteklenmiş mekân; bellekte ilişkilendirilir, eşleştirilir, yönlendirilir, karşılaştırılır ve kodlanır. Bu kodlama uzun süreli belleğe alınma anlamına gelir ve uzun süreli bellekte kodlanan veri, bireyin yaşam döngüsü içerisinde kendine bir yer edinir (Özak, 2008, s.156-157). Ancak bellekteki mekansal

kalıcılık, verinin içerdiği bağlam ile doğrudan ilişkilidir (Aytaç, 2007, s.201). Dolayısıyla kentin bir parçasının yeniden inşa edilişi, dönüşümü, yıkılışı, geçmişteki ya da bugünkü durumu, kollektif bellekte yer edinen gizil bilgiler üzerinden anlatılabilir, hiçbir yerde kayıtlı olmayan ve kente özgü bilginin yeniden üretilmesi sağlanabilir.

Sözlü tarih araştırmaları ise bu gizil bilginin elde edilmesine, yorumlanması ve yeniden okunmasına olanak sağlayan araştırmaların başında yer almaktadır. Türk Dil Kurumu, sözlü tarihi “olayların, durumların veya gelişmelerin yaşayanlardan dinleyenlere aktarılması yoluyla oluşturulan tarih bilgisi” olarak tanımlamaktadır. Buna göre sözlü tarih araştırmaları, geçmişin yaşayan belleği olarak farklı tarih türlerine odaklanılmasını sağlamıştır (Thompson, 1988, s.7). Özellikle tarihsel belgelerin, arşiv kayıtlarının yetersiz olduğu durumlarda tarihsel bilgi üretme yolu olarak kullanılan sözlü tarih araştırmaları, ses ve görüntü arşivi oluşturma ve bu bilgilerin kullanılabilirliğini arttırmaya ağırlık verir (URL-1). Ancak sözlü tarih araştırmalarının sonucunda elde edilen anlatılar ya da anılar, geçmişin birer temsilidir ve bu nedenle her temsil gibi gerçeğin duygusal etkileşimlerle yoğrulmuş bir yansıması ya da yeniden yorumlanmasıdır. Dolayısıyla geçmişten bugüne bireysel anıların hatırlanması aslında bir deneyimin başka bir deneyime dönüşmesine neden olmaktadır (Yılmaz, 2011, s.189).

Bu bakışla sözlü tarih yöntemiyle elde edilecek bilginin, salt bir bilgi olmanın ötesinde, bir dönemin toplumsal ve mekansal bileşenleriyle kurduğu çok katmanlı ilişkiyi tanımlayan, deneyimlerini paylaşan ve dinleyen arasında düşünmeye, yorumlamaya ve sorgulamaya dayalı diyalektik bir birliktelik kurduğunu söylemek mümkündür. Bu nedenlerle bir endüstri yapısının mekansal öğelerinin kollektif bellekteki karşılıklarını ve modern kentin kimliğiyle ilişkisini açığa çıkarmayı amaçlayan bu çalışmanın yöntemi sözlü tarih araştırmaları olarak belirlenmiştir. Aksu-Seka Fabrikasının varlığını sürdürdüğü 1967-2005 aralığındaki toplumsal gelişime etkisi ve kent kimliğine katkısı, yıkılmasının ardından sözlü tarih yöntemi ile yeniden okunmuş, bu süreçte mekan ve bellek arasında varlığı kabul edilen ilişkinin sunduğu olanaklardan yararlanılmıştır.

Aksu-Seka ve Sözlü Tarih Araştırmaları

Kollektif bellek anlatıları üzerinden Aksu-Seka Fabrikası'nın yeniden okunması amacıyla farklı zaman dilimlerinde fabrikada çalışmış ya da çeşitli şekillerde fabrikayı deneyimleme olanağına sahip olmuş, farklı meslek gruplarına ait 4'ü kadın, 6'sı erkek 10 kişi ile görüşme yapılmıştır. Görüşme yapılacak kişilerin belirlenmesinde Seka'nın var olduğu döneme tanıklık etmiş olmaları ön koşul olarak belirlenmiş, ayrıca farklı sosyo-kültürel gruplara ait olmaları ve cinsiyet açısından dengeli bir dağılım göstermeleri dikkate alınmıştır. Sözlü tarih görüşmeleri sırasında her anlatan ile yaklaşık bir saat süren görüşmeler yapılmış; görüşme yapılan kişilerden, deneyimledikleri bir mekan olarak Aksu-Seka'yı dönemsel koşulları ve kentin toplumsal gelişimi bağlamında anlatmaları istenmiştir. Görüşme sürecinde herhangi bir yönlendirmeye imkan vermemesi amacıyla kişilerin anlık anlatıları kaydedilmiş, soru-cevap tekniği kullanılmamıştır (Tablo 1). Kaydedilen görüşmelerden elde edilen anlatılar yazı haline getirilmiş; anlatılarda vurgulanan kavramlar belirlenerek, Aksu-Seka'nın sahip olduğu mekansal anlatı günümüz üzerinden yeniden tanımlanmıştır (Tablo 2)

Tablo 1. Sözlü Tarih Görüşmeleri

..yaklaşık 20 yıl Aksu-Seka'da çalışmıştık, çevremiz, arkadaşlarımız oldu, emekli olduktan sonra geri gelme kararı aldık, çocuklarımıza 'bizim için bir Ankara var memleketimiz, bir İstanbul var sizin yaşadığınız yer, bir de Giresun var arkadaşlarımızın olduğu yer , o yüzden Giresun'da yaşamımızı devam ettirmek istiyoruz' şeklinde kararımızı anlattık...	arkadaşlık
..biz Seka'da çatısı gök olan 125 kişilik bir aileydik , yürüyerek işe gider gelirdik yolda çocuklarla sohbet ederdik, aile gibi...	aile
...işçi arkadaş gidip-geliş yol parası vermeyip, çocuğunu da aynı yer içinde okutabildiği için lojmanların metrekaresini önemsemediler, lojmanda yaşamayı tercih ettiler , ancak puanlama yapıldı, çocuk sayısı, çalışmışlık yılı, görevine bağlı olarak, bazen boş lojmanlar olduğunda çok mağdur durumda olanlar işçilere yardım edilirdi...	lojmanlar
...biz çocuklarımıza ne veriysek orada verdik, başka bir yerde çalışsaydım çocuklarıma bu kültürü zor aşıladım , çocuklar onu orada yaşadılar, komşuda gördüler, fikir ayrılıkları olabilirdi ancak yaygınlık yoktu, bu yönde kendimi çok şanslı görüyorum...	kültür
...çocuk dostları demeği vardı, düzenli toplantılar düzenler, bu toplantılarda para toplamak için herkesin evinde emeğiyle yaptığı ya da oyuncak, otobüs	çocuklara yardım

bileti gibi hediyeleri kuraya koyarlar, para karşılığı kuraya giren kişiler, **toplanan para ile çocuklara yardım ederlerdi...**

...Seka'nın arazisinde küçük, tek katlı, önünde bahçesi olan bir okul vardı, o okul yıkılarak yerine kullandığımız okul binası inşa edildi, **benim kızım ilkokula burada başladı**, mesela 23 Nisan'da o yıl Seka'nın müdürü oldu...

ilkokul

...Lojmanların arka tarafında arazisi olanlar o arazilere evler yaptırıldı, fabrikaya yakın olsun diye **fabrika etrafında yerleşim, konut arttı, çevresi gelişti**, genellikle işçiler oralarda yaşadı...

çevresinin gelişimi

...çalışanlar düzenli olarak maaş alıyor ve şehre geliyordu, borcunu ödüyor, alışveriş yapıyordu, **kentte ciddi ekonomik katkıları oldu**, işçiler vardiyaya kaldıklarında erzak alıyorlardı, market yoktu, adamın arabasının lastiği patlıyor, sanayiye gidiyordu...yan işlemler nakliyeciler, şoförler kazanıyorlardı...

ekonomik katkı

... keşke Seka'nın ağzı dili olsa da bana hakkını helal etse, onun sayesinde çocuklarımı okuttum, ev sahibi olduk, araba sahibi olduk, **sosyal çevremiz oldu**, su anda çarşıya indiğimizde en az 3-4 Seka'lı ile selamlaşıyor, sohbet ediyoruz...

sosyal çevre

...şimdi sizin evinize aldığınız televizyon bile son teknolojinin ürünü, kimse gidip tüplü televizyonları kullanmıyor, bu konudaki gelişimi takip ettik, yeniledik... ancak Seka teknolojiye ayak uyduramadı, Japon'lar geldiler, rapor hazırladılar, ancak **kredi olayı çözülemediği için fabrikanın teknolojisi yenilenemedi** diye hatırlıyorum...

teknolojinin yenilenmemesi

...sürekli değil ama 4-5 ayda bir gazeteciler ile görüşmeye gidiyor, kağıdımızı gösteriyorduk, dönemin büyük gazeteleriydi bunlar. Ancak bir tanesi, isim vermek istemiyorum 'bakın sizin kağıdınız bu, burada da bizim yurt dışında aldığımız kağıt var, sizin gramajlarınız çok fazla olduğu için daha az gazete çıkarabiliyoruz, kağıdın arkasındaki renkler arka sayfaya geçiyor, reklam veren firmalar renk konusunda şikayetçi oluyorlar' demişti. **Sonuçta satışımız düştü, biz gazete kağıdı satamaz duruma geldik...**

satışların düşmesi

...Giresun'daki odun yeterli gelmiyordu, bu yüzden odun her taraftan geliyordu, ama yine de **kağıt için hammadde yeterli değildi**, oysa yurt dışında orman arazileri yapıyor, sürekli kesilerek büyüeyebilen ve odun haline gelebilen. Bizim kullandığımız ağaçlar ancak 40-50 yılda kesilebilecek hale gelirken, oradaki ağaçlar aynı arazi içinde 10-15 yıl içinde kesilebilecek duruma geliyordu...

hammadde yetersizliği

*N.A., Teknik Müdür Yardımcısı, 20 yıl Seka'da çalışmış,
Görüşme tarihi ve saati: 23 Mayıs 2019 / 14:00*

... Seka sayesinde **Giresun'da konut kooperatifçiliği gelişmiştir**, Giresun'un ilk büyük ölçekli kooperatiflerinden olan 72 evler bir Seka kooperatifidir, o zamanlarda aşağı yukarı 7-8 kooperatif daha kuruldu. Düşük ücretlerle, taksitle konut alma imkanına sahip oldular...

konut kooperatifçiliği

...gazete kağıdının en büyük hammaddesi tomruk ve selüloz, ancak imalat için gerekli olan şeylerin pek çoğuna sahip değildik, **%75 dışarı bağımlıydık**, zaman zaman ülkenin döviz ihtiyacına göre, bu malzemelerin alımında

dışa bağımlılık

sorunlar yaşanıyordu. Petrol dışı bağımlı, enerji Bulgaristan'dan, Yunanistan'dan geliyordu, kendimiz bir bölümünü üretebiliyorduk...

...1987-88'lerde dünyadaki devletler ellerindeki kuruluşları satmaya çalışıyorlardı, **Türkiye'de bu özelleştirme işine girdi...** ancak fabrikaların satıldığı kişiler bu fabrikaları çalıştırabilecek teknik bilgi birikimine sahip değildi ve gerekli finansmanları yoktu... ayrıca bu kurumlarda çalışan personelin büyük bir bölümü kamu işçisi ve devlet memuruydu ve bu kişilerden özel sektörün yararlanma imkanı yoktu, bu nedenle büyük bir bölümü zarar edilerek satıldı...

özelleştirme

...çok büyük bir mekanik atölyesi vardı ve Karadeniz'in mekanik okuluydu, teknolojik üretim yapmaya çalışan irili ufaklı kuruluşlar bizden yardım alırdı, **personel yetiştirmek anlamında da bir okuldu...**

okul

...**fabrika için hiç birey yapılmadı, teknolojisi yenilenemedi,** ufak tefek modernizasyonlar ve otomasyona geçirildi... ancak makus kaderini değiştirmeye yetmedi, hedeflenen 80.000 ton kapasiteye hiçbir zaman ulaşamadık...

teknolojinin yenilenmemesi

...Seka'nın özelleştirildiği dönemlerde Rusya yıkılma noktasına gelmişti, çok ucuz fiyatlara kağıt sattılar ve bizim kağıt üretimimize, satışına ciddi bir darbe indirdi, **Rusya'daki çöküntü bizi etkiledi, kağıt satamaz olduk...**

satışların düşmesi

*T. A. Kimya Mühendisi, 24 yıl Seka'da çalışmış
Görüşme tarihi ve saati:24 Mayıs 2019/15:00*

...Giresun'a kültür sanat bakımından o yıllarda en büyük katkısı Seka yapmıştır. Giresun bir kültür şehridir, Rumlardan başlayıp günümüze kadar bu devam etmiştir... Seka'nın açılışından sonra birden bire her şey değişiyor, kimseyi de zan altında bırakmak istemem ama **Seka bir okuldur, bölgenin bir üniversitesidir...**

okul

...biz hepimiz köy çocuğuyuz, ama toplum içindeki yerimiz eksikti, **tam teşekküllü bir toplum insanı değildik, Seka bu açığı kapatmaya çalıştı.** Hitabeti, arkadaşlığı, dostluğu, yardımlaşmayı, sırt sırta çalışmayı, çalıştığın tesise ihanet etmemeyi, fakire yardımı öğrendik...

toplum insanı

...bugün o dönemde Seka'da çalışmış kişiler iddia ediyorum rahatlıkla bir gazeteye yazabilecek, topluluğa konuşabilecek düzeydedirler, umarım şimdi çocukları da öyledir, çocuklarına da bu eğitimi verebilmişlerdir, **Seka hem önemli bir sektör hem de kültürdür...**

kültür

...**Seka'nın içinde bir sineması var,** 170 kişilik... Orada çeşitli filmler oynardı, köylerden insanlar gelip film izlediler, sinema görmeyen bütün o civarın insanlar yürüyerek ya da arabayla gelip bu filmleri izlediler, filmler seçilerek getiriliyordu, kuruldan geçiyordu, kesinlikle köye ve çalışmaya hitap eden oyunlar, çoğunlukla Türk filmleri seçiliyordu...

sinema

...o dönemde kapsamlı bir otel yoktu, **Seka'nın misafirhanesi vardı,** gelenler orada konaklıyor. Hatta 6. Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk Giresun'a geldiğinde, ekibi Seka'da konakladı. Korutürk vilayette, Orgeneral Semih Sancar ile Oramiral Hilmi Fırat Seka'da kalacaktı. Bunun için 2 suit oda enstitüde görev yapan, eşleri Seka'da çalışan kişiler tarafından yeniden düzenlendi. Yemekleri Seka'da pişirildi...

misafirhane

- ... fabrikada 2 adet yemek salonu vardı. Birisi, haftalık, 15 günde ya da ayda bir aile **toplantılarının veya baloların gerçekleştirildiği lokaldi**. Ayrıca burası Fiskobirlik misafirhanesi dışında ailecek gelip yemek yenebilecek tek salondu, Giresun'un o günkü insanları her kesimden, eşiyile geliyor, yemeğini yiyordu. Diğer yemek salonu ise fabrikanın dışında konumlandırılan, fabrika sahası içinde işçilerin yemek yiyeceği salondu...
- ...Giresun'un kültür yaşantısında, sosyal tesislerde sağladığı etkinliklerle öncü oldu, Fikobirliğin de katkı sağladığı söylenebilir, bu kesindir, ama **Seka insanların kaynaşmasını sağlamıştır....**
- ...**Giresun'un sporuna da çok büyük katkı sağlamıştır**. Şöyle ki Giresunsporun Taşbaşı'na binası yapılacağı zaman Seka destekledi...
- ...Seka'nın bölgeye en önemli katkısı ticaret alanında olmuştur. Gazete kağıdı oluncaya kadar kullanılan tomrukların taşınması ve üretilen gazete kağıdının firmalara nakliyesi, **bu nakliyeyi yapan firmalara önemli anlamda ekonomik kazanç sağlamıştır...** Giresun limanına gemiler geliyor ve demirliyor, getirdikleri de araçları olan kişiler tarafından taşınıyor, bu onlara da bir kazanç sağlıyor, büyük tonajlı kamyonlar alarak filolar kurdular, ormandan kağıda böyle bir kazanç sağlandı...bu gazeteler taşınırken **Seka ile birlikte Giresun'da tanınmaya başlandı...**
- ...o dönemlerde bölgede başka büyük çaplı bir yatırım yok, Giresun'da geri kalmışlık var, **Seka'nın açılması Giresun'un gelişimini etkiledi**, tufkunu açtı, istenilen bir yer oldu...
- ...çalışanların düzenli maaş ve ikramiye alması sağlandı, bu ücretler direk olarak **Giresun ekonomisine katkı yaptı**, yani lokomotifin çalışması için kömür atıldı...o zamanlarda fabrika kapatıldıktan sonra bir ayakkabıcı dükkanını kapatıyordu, 'niye kapatıyorsun' diye sordum, bana 'artık Sekalı yok ki dedi, onlar ayakkabıyı benden alıyordu, şimdi alan yok ki' dedi. Çünkü iyi ayakkabı satıyordu...
- H. K. 9 yıl Seka'da çalışmış, Sosyal İşler Müdürü
Görüşme tarihi ve saati: 24 Mayıs 2019/11:00*
-
- ... Seka üretimle alakalı olduğu için bütün **personel her anlamda üretimin içindeydi**; üretimin içinde ne varsa, dinamik, mekanik, insanlar onunla alakalıydı, üretim işlerini önemsiyorlardı...
- ...o zamanlar bir kurallar sistemi, bir disiplin vardı, **sistem kendi kendini denetlerdi...** ona aykırı hareket eden cezalandırılırdı, şehirden gelenlerde bu kurallara uyardı, kimse keyfi hareket edemezdi...
- ... müdürler tarafsız davranmaya çalıştı, ama çalışan sayısı da fazlaydı. Oysa aklı başında 250 kişi fabrikayı çalıştırabilirdi, kendi kendine kar edebilirdi, ama kimse buna yanaşmadı, **her şeyi siyaset bozdu...**
- ...ben bazen gidiyorum bisikletle, **orası başkalaşmış, değişmiş, Toki olmuş...**
- M.K. 26 yıl Seka'da çalışmış, Kimya Mühendisi
Görüşme tarihi ve saati: 24 Mayıs 2019/12:30*

...herkes eğitim konusunda birbirinden etkilenirdi, öğretmen, veli, öğrenci ilişkisi ve birlikteliği çok güçlüydü...	etkileşim
... lokal binasının mimarisi çok güzeldi, farklıydı, her gelen bayılırdı, fabrikayı Japonlar yaptı ya o mimaridendi; önden tek, arkadan iki katlıydı. Ben yıkılırken çok görmek istedim ama beni içeriye almadılar, burada size ait hiç bir şey kalmadı dediler...	mimarisi
...lokal çok ayrıcalıklıydı, şehir için bulunmaz bir nimetti...o dönemde kentte iyi bir restoran yoktu, yılbaşı balolarımıza kentten gelen olurdu , sosyal işler düzenlerdi bunları...	yılbaşı baloları
... fabrikalar toplumun lokomotifiydi, Seka da bizim için öyleydi. <i>L.M. Ev Hanımı, 20 yıl Seka lojmanlarında yaşamış Görüşme tarihi ve saati:27 Mayıs 2019/14:00</i>	lokomotif
...o yıllarda kafeler gibi yemek yiyebileceğimiz yerler yoktu, bir tek Fiskobirlik lokali vardı, ama o da bizimki gibi değildi, kentten de herkes bize gelmek isterdi, doktorların bir kısmı akşamları lokale gelirdi, oyun salonumuz vardı, hanımlar beyler ayrı ayrı ya da beraber de oyun oynardık, bir aile gibi yaşadık , hala birbirimizi unutmuyoruz...	aile
...Seka okulu çok esaslıydı, yanlış anlamayın, ama öğrencilerimin hepsi yüksek tahsil yaptı, yarışmalara girerdik, hep derece alırdık, şehir okulları bizi pek geçemiyordu..., bu başarıyı kültüre, aileye bağlıyorum , çünkü orda işçiler de bilinçliydi, birbirlerini görüyordu, çocukların %90'ı yüksek tahsilli oldu, çoğu Boğaziçi, ODTÜ gibi iyi okullara girdi...	kültür
...herkes bir arada yaşamamanın kurallarını bilirdi. Çocuklar bile sabahları birbirlerine "günaydın, iyi günler, nasılsın" derlerdi, 20 yıl öncesinden bahsediyorum. Herkes gayet kibardı, saygılıydı, Seka'dan taşınma arkadaşlarımız burada kimse birbirine selam vermiyor diye şaşırıyorlar...	birarada yaşamak
... partizanlık girince işin içine, işçiler partiye ya da milletvekiline göre falan alınmaya başladı. Özellikle Seka'nın son 10 yılında... dolayısıyla Seka'yı siyaset bozdu derim ben, işi bilmeyenler iş başına geldi, haliyle düzen bozuldu, bu bozukluk sosyal hayata yansımaya da fabrikada huzursuzluk başlamıştı...	siyaset etkisi
bize hizmet veren güzel bir lokalimiz vardı; çocuk parkı, voleybol, tenis, yüzme hariç her türlü faaliyet vardı. Benim çocuklarım gece belli bir saate kadar dışarıda oynardı, bekçiler vardı. Çocuklarımız "muhteşem çocukluk" yaşadılar. Günümüzün donanımlı sitelerinden bile çok daha iyiydi, çamlar arasında tek katlı, iki katlı evlerimiz vardı, küçüktü ama çok güzeldi...	muhteşem çocukluk
...biz çocuklarımızı şehre bayrama getirirdik. Her 23 Nisan'da da bütün çocuklara açık, ücretsiz balolar yapardık, veliler pastalar börekler hazırlardı, tüm çocuklara dağıtılırdı... Çocuklar çok mutlu olurdu...	çocuk
... kente göre daha sosyal bir hayat yaşıyorduk , tek mahrumiyetimiz kentten uzak olmasıydı, ama servislerimiz vardı, bizi pazara götürürdü, tasarrufla onlar kaldırıldı, sadece servisler çalıştı, ama sürekli dolmuşlar vardı... <i>T. K. 16 yıl Seka'da çalışmış, Öğretmen Görüşme tarihi ve saati:25 Mayıs 2019/13:30</i>	sosyal hayat

...lojman küçüktü ama ücreti çok düşüktü, ekonomik olarak avantajlıydı, bir dönem suya para vermedik, elektriği zaten fabrika ürettiyordu, onu kullanıyorduk, musluktan su içiyorduk..	düşük lojman ücretleri
...işçi ya da memur farketmezdi, herkez eşitti...	sosyal eşitlik
...bazen Fiskobirliğin lokaline gidilirdi, ama Giresun'lular genelde eğlencelere katılmak için Seka'ya gelirlerdi, kapalı bir düzen yoktu, dışarıya açıktı...	dışa açıklık
...çekirdeğimiz Sekaydı, Sekalıydık biz, onun sayesinde hala görüşüyoruz, bizi bir arada tuttu, kardeş gibiyiz, birbirimize bağlıyız, buralı olmamamıza rağmen emekli olunca buradan ayrılmadık, ev aldık buraya yerleştik... <i>A.A. 20 yıl Seka'da çalışmış, İthalat Uzmanı Görüşme tarihi ve saati:27 Mayıs 2019/15:00</i>	Sekalı
... bayramlarda bayramlaşma olurdu lokalde, müessesede çalışan herkes davet edilirdi, önce orada bayramlaşır sonra ailelerin yanına giderdik, gurbetçiler biraz havan kalırdık ama bir arada birbirimize hep destek olurduk, aile gibiydik...	aile
...çok şanslı bir insanım, çok iyi komşularım, dostlarım oldu, anahtarlarımız gece kapının üstünde olurdu, güvenliydi, bekçiler vardı...	güvenlik
...ilk geldiğimde Seka'nın çevresinde çok fazla yapı yoktu, hep fındık bahçesiydi, civardaki bir bahçe sahibi bana 'Seka bizim için bir nimet, oradan çıkan hava bahçelerimizi ısıtıyor. don olmuyor, verim artıyor' demişti... çıkan molozları halk toplayıp yakıyordu, yani fabrikanın çevresine sürekli bir katkısı oluyordu...	çevresine katkısı
...kentteki restoranlar bir anlamda Seka ile geldi, Seka'da eğlenceler geleneksel hale gelmişti, yılbaşı baloları düzenlenirdi...	yılbaşı baloları
...fabrika satılacağı zaman Giresunlular kaybın ne olacağını farketmediler, ne zamanki fabrika devlet elinden çıktı, o zaman anlamaya başladılar. Çarşının geliri Seka'nın geliriydi, alım gücü yani ekonomisi Seka ile ilişkiliydi. Seka satıldıktan sonra bir dönem ticari anlamda Giresun dibe vurdu...	ekonomik katkı
...Sekalıydık, dışarıya da mutluluk saçıyorduk, şehire servislerle alışverişe giderdik, sonra tasarruf tedbirlerinde bu servisler kaldırıldı, esnaf 'al abla, sen Sekalısın ödersin' derlerdi...	Sekalı
...çocukların eğitim düzeyi çok yüksekti, bugün hastaneye gittiğimde görüyorum, çoğu doktor Seka'nın çocuğu, elimizde büyüdü, çok mutlu oluyorum ben... <i>O.Ö. Hanımı, 20 yıl Seka llojmanlarında yaşamış, Görüşme tarihi ve saati: 27 Mayıs 2019/16:00</i>	eğitim düzeyi
...sosyal bina, fabrika ayrı ayrı bir hayattı, sağcısı, solcusu cümle kapıdan geçince her türlü fikir ayrılığını bırakırdı, içeri girince hepimiz kardeşтик, arkadaşıtık...	kardeşlik
...kaç defa portakal, mandalin aldım... eve gidene kadar çift kale maç yapan çocuklar isterdi., eve eli boş giderdim, birlikte yaşadık...	birlik sosyal eşitlik

...işçi ile memur arasındaki fark sosyal hayata pek yansımazdı

...evimiz mükemmeldi, küçüktü ama bize yeterdi, akrabalar her hafta bizdeydi, çocuklar rahatça dışarı çıkabiliyorlardı, **güvenlik vardı**, ramazanlarda sahura kadar dışarıda kalırlardı, bir kreş vardı, **öğrencilerin büyük çoğunluğu Sekalı ailelerin çocuklarıydı**, revirimiz vardı, spor etkinlikleri vardı...ama ben lokale çok gidemiyordum, fabrikayı bırakamıyordum, vaktim olmuyordu...

güvenlik
Sekalı

...biz geceleri mesai çok yaptık, bazen eve gelirdim, yüzümü yıkamadan daha yangın çıkardı ya da başka bir aksilik, tekrar fabrikaya giderdim...82 saat eve gidemediğimi biliyorum... gözümüzü kırpmadan arızayı bulmayı beklerdik, **öyle özenli, disiplinli çalıştık, üretime hassasiyet vardı...**

çalışma
disiplini

*S.T. 26 yı Seka'da çalışmış, teknisyen
Görüşme tarihi ve saati: 28 Mayıs 2019/14:00*

...Finlandiya'da bizimkiyle aynı zamanda kurulan fabrika aynı makineleri kullanıyordu ama zamanla devre dışı bırakmışlardı, genişliklerini, hızını yükselttikleri yeni makineler devreye sokmuşlardı. Biz de ise sadece makine bazında birkaç yenilik yapıldı, ünite bazında bile değil, kağıdın kalınlığını gramajını ölçen otomatik cihazlar koyduk ama bunlar makinenin üretimini arttırmadı, sadece kalitesini kontrol ediyordu ve tek başına yeterli değildi, yani **teknolojisi geri kaldı, bütüncül bir yenileme değildi...**

teknolojisinin
yenilenmemesi

...1996'da **gümrük birliğinden sonra artık malesef biz rekabet edemez duruma gelmiştik**, çünkü öncesinde korumacı bir ekonomiye sahiptik, ithal edilen kağıtlara gümrük vergisi eklenince bizden pahalı hale geliyordu. Kısacası kendimiz çalıp oynuyorduk, rakipimiz yoktu, ama Finlandiya'da kendi gözlerimle görünce bizdeki eksiklikleri fark ettim..

gümrük birliği

...**biz çocuklarımızı, bu fabrikaları yaşatacak, koruyacak, sürdürecektir şekilde eğitim almaya gönderdik mi?, hayır**. Teori ile pratiği birlikte götürmediğinde dış piyasaya ile mücadele edilmesi mümkün değildir...

sürdürülebilirlik

...KİT'ler, kar etmediğinde bağımsızlığını sürdürülemez. **Görev zararı olayı da vardı**, zarar da etsek mecliste görüşüyor ve telafi ediliyordu. Seka 96'dan sonra kötüleşmişti ama 95 e kadar **korumacılıkla bebek gibi bizi devlet korudu**, Benden kar-zarar raporu istemişlerdi, çalıştım sonuçta, 10 yıl zarar, 10 yıl kar ettiğimiz ortaya çıktı, ama biz bununda 95 te uluslararası arenaya çıkınca yüzleştik...

görev zararı
devlet koruması

...KİT'lerin çok büyük faydası oldu, orada çalışanların bir kısmı köyden geldi, hepimiz köylü çocuğuyuz, oralarda pek çok şeyi öğrendik; contayı, civatayı öğrendik, gücü, iş formunu öğrendik. **Ara elemanlarımız çok iyiydi**, çünkü bunlar lisede sanat okulundan mezunlardı, köy enstitüleri, eğitim enstitüleri bir de yüksek tekniker okullarından geliyorlardı, ama bu okullar kapatıldı, ara elemanlar da kayboldu, çok iyidiler hatta mühendislerden bile, biz acemiydik onların yanında, deneyimliydiler, şimdi o kapasitede ara eleman yok...

ara elemanlar

...Giresun'da **sosyal yaşamı Fiskobirlik ve Seka temsil ediyordu**, ikisi de devlet destekliydi. Restoranımız vardı, aileler geliyor, yiyor içiliyordu, orkestra vardı, eğlenceler düzenleniyordu, yılbaşı baloları, düğün-dernek yapıyordu, yeme-içme kültürü ve eğlence boyutu değişmeye başlamıştı. Dışarıdan gelenlere açıktı, kaynaşma vardı **şehirle bütünleşme vardı, kendi**

sosyal hayat
şehirle
bütünleşme

içine kapalı bir sistemi yoktu...

...lojmanlarda ünvana göre ayırım vardı, ama **sosyal hayatta müdürler, sosyal eşitlik memurla işçi arasında ayırım yoktu, eşitlik vardı...**

...Seka'da ilköğretim vardı, sosyal tesisler vardı, sinema vardı...dışarıdan **kampüs gibi** köyden hep sinemaya gelirlerdi. **Büyük bir kampüs gibiydi, her türlü ihtiyacı görüyordu**, öğrenci servisi ayrı memur servisi ayrıydı, spor takımı vardı, sadece yüzme yoktu...

...burada çok önemli bir sosyal olgu var, **kırsal hayattan sanayi yaşamını geçiyor, bir anda kır kültürü kent kültürüne dönüyordu...**kapıdan içeri girince nasıl oturacaksın, nasıl selamlaşacaksın, izin kağıdını nasıl düzenleyeceksin, dökümanları nasıl okuyacaksın...bunları hep biz fabrikada öğrendik. İnsan ilişkilerini, iletişim sağlamasını öğrendik, işbirliğini öğrendik, başarıya ulaşmak için ilerlemeyi ve gelişmeyi öğrendik...**Başkalarını rahatsız etmeden aynı yapı içerisinde yaşamayı, aslında toplumsal yaşamı öğrendik...**

*A.M. 20 yıl Seka'da çalışmış, Müessese Müdür Yardımcısı,
Görüşme Tarihi ve Saati: 29.05.2019/14:00*

Kollektif Bellek Anlatıları Üzerinden Aksu-Seka'yı Yeniden Okumak

Görüşmelerde kentin tarihi, ekonomik ve toplumsal gelişmeleri ile Seka'nın fiziksel mekanı arasındaki karşılıklı ilişki, bellekte kalan izleri üzerinden çözümlenmiştir. Böylece somut olanı deneyimleyen belleğinde soyut olarak karşılık bulmuş her anlatı, sahip olduğu gizil bilginin açığa çıkarılmasını sağlamıştır. Bu gizil bilgi Seka'nın kolektif bellekte nasıl bir iz bıraktığını, ne anlama geldiğini tanımlayan bir bilgi topluluğu oluşturmuş, bu bilgilerin değerlendirilmesi yoluyla bilgiyi tanımlayan kavramlar belirlenmiştir. Toplumsal hayata, ekonomik yapıya, sosyo-kültürel hayata ve yıkımına ilişkin dört başlık altında değerlendirilen bu kavramlar tablolaştırılmış, Seka'nın mekanı deneyimleyenlerin belleğinde bıraktığı izlerin hangi alanda yoğunlaştığı belirlenerek, kaybolan toplumsal, kentsel ve mimari tarihi yeniden okunmuştur (Tablo 2).

Yıkılışının 16.yılında gerçekleştirilen bu çalışmada, Seka'da çalışanların ya da Seka'yı mekansal olarak deneyimleyenlerin çoğunun Seka'yı toplumsal yapıya ilişkin anlatılar üzerinden değerlendirdiği, özellikle kendilerini 'Sekalı'lar olarak var eden kuruma, fabrikaya, yaşama, ve o yıllara ilişkin duyumsal bir bağ kurdukları gözlenmiştir. Sözlü tarih görüşmeleri sırasında, çoğunlukla toplumsal yapıya ilişkin anıların anlatıldığı zamanlarda, anlatıcıların duygusal anlamda

zorlandıkları ve görüşme sürecine ara verilmesini gerektiren anlar yaşanmıştır. Anlatılarda çoğunlukla aile, sosyal hayat, muhteşem çocukluk, arkadaşlık, kardeşlik, birlik, kültür ve kaynaşma gibi kavramların kullanılması; Seka'nın sosyal, kültürel anlamda beslediği Sekalılara bir arada yaşamanın öğretilerini sunan sosyal bir düzen oluştururken; kentliye de modern bir yaşam prototipi olarak modern yaşamı deneyimleme imkanı sağladığı söylenebilir.

Bu sosyal düzenin bir parçası olarak Seka yerleşkesindeki yapılar arasında yer alan, içerisinde misafirhane, oyun salonu ve bir restoranın bulunduğu Seka lokalinin mimarisine, iç mekan detaylarına, en önemlisi de birleştirici ve sosyalleştirici gücüne anlatılarda sıklıkla yer verilmiştir. Sekalıların yanı sıra kentliler tarafından da kullanılan lokalin aynı zamanda yılbaşı ve cumhuriyet baloları gibi dönemin modernleşme deneyiminin temsili kabul edilen kutlamaların, kentteki mekanı haline geldiği belirtilmektedir. Diğer taraftan kollektif bellek anlatılarında da sıklıkla karşılaşılan sinema, lokal, lojman gibi mimari öğelerin; işlevsel olanakları dışında modern, düzenli ve rasyonel bir mekan algısı sunan mekansal özellikleriyle, dolaylı da olsa kentin fiziksel mekanının gelişimine ve modernleşmesine katkı sağladığını söylemek mümkündür. Seka'nın sahip olduğu dışa açık yapı, yerleşke içerisinde bulunan sinema, okul, anaokulu, restoran ve fabrikanın mimarisindeki modern anlatının, çevrede yaşayanlar tarafından da deneyimlenmesini sağlamıştır. Dolayısıyla bir sanayi yapısı olarak sağladığı ekonomik katkı dışında, yarattığı sosyal yaşam ile de; çevresindeki kırsal yaşamın kent yaşamına evrilmesinde yönlendirici olmuş, inşa edildiği Abacbükü bölgesinin kentsel donatı eksikliğinin giderilmesinde kimi zaman direk, kimi zaman dolaylı olarak katkı sağlamıştır. Seka çevresinde ivmelendirdiği kentleşme süreci ile görece uzak kent merkezi ile arasında fiziksel bir bağ kurarak kentin doğu yönündeki gelişiminin itici gücü haline gelmiştir. Ayrıca lojmanları kullanmayan çalışanların, özellikle de işçilerin, kurduğu '72 Evler Konut Kooperatifi' kentin ilk toplu yerleşim alanlarından biri olarak kent mekanına eklenmiştir.

Ekonomik yapıya ilişkin anlatılarda; üretmek, nakliye ticareti, ara eleman, çalışma disiplini gibi kavramlarla tanımlanan Seka, kentin ve bölgenin ilk büyük ölçekli sanayi yatırımı olarak öncelikle ekonomik olmak üzere sosyal ve kentsel anlamda kentin lokomotifini olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla kollektif bellekte edindiği yer hem Sekalının hem de kentin ekonomik gelişimi ile doğrudan ilintilidir ve Seka uzunca

bir zaman kentin ekonomik gelişmişliğinin de bir göstergesi olmuştur. Seka'nın ormandan kağıda sahip olduğu üretim akışı içerisinde özellikle nakliye açısından kentliye ekonomik destek sağladığını ve kentteki nakliye ticaretinin bu yıllarda geliştiğini söylemek mümkündür. Aynı zamanda Sekalıların kazançlarını yine kentte harcaması, kentteki ekonomik döngünün devamlılığını sağlayarak kentin iktisadi yapısını güçlendirmiştir. Ancak kolektif bellek anlatılarına göre, kurumsal yapısında başlayan sorunlar teknolojinin yenilenmemesi, gümrük birliği, siyaset etkisi gibi nedenlerle derinleşmiş ve kurum sahip olduğu bu ekonomik gücü zamanla kaybetmiştir.

Anlatılar kentin de bu süreçten doğrudan etkilendiği; Seka'nın kaybını hazırlayan süreçte kimi zaman devletin ve sistemin, kimi zaman kentlinin, kimi zaman ise Sekalılarının da etkisi olduğu konusunda yoğunlaşmaktadır. Seka'nın yıkılışından her anlamda etkilendiklerini belirten anlatılar, aile olarak gördükleri bir yapının yok olmasından duydukları üzüntüyü sıklıkla dile getirmiş, kendilerinde derin izler bırakan bu sürece ilişkin halen tazeliğini koruyan sorular ile anlatılarını sürdürmüşlerdir. Dolayısıyla kentin kolektif hafızasında Seka'nın yıkılışının sorgulanan bir alan yarattığını söylemek mümkündür.

Kısacası Seka, içerisinde sadece makinelerin bulunduğu fabrika binaları ile değil; modern bir yaşamın ve yaşam kültürünün topluma tanıtılmasının ve yayılmasının aracı olarak, Giresun kent kimliğinin önemli bir bileşeni haline gelmiştir. Fabrika yapılarının inşasının ardından bulunduğu bölgenin nüfusunu arttırmış, mekânsal ve sosyal anlamda kent mekanının yenilenmesini gerekli kılarak, o yıllarda hedeflenen modern kent kurgusunun oluşmasını desteklemiştir. Dolayısıyla kentteki tarımsal üretim biçimlerinin getirdiği yaşama alışkanlıkları, sanayi yerleşkesinin inşasıyla birlikte farklı mekânsal deneyimlere, yeni yaşam biçimi ve kent kültürüne evrilmiştir. Anlatılardan anlaşıldığı üzere, Aksu Seka'nın fiziksel olarak yok olması, kentin kolektif hafızasında kısmen bir kayıp yaratmasına rağmen var ettiği toplumsal birliktelik ve bellekteki güçlü izleri sayesinde özellikle Sekalılarının belleğindeki yerini korumaktadır. Kentteki fiziksel varlığını yaklaşık otuz yıl sürdüren Seka'nın sunduğu yaşam pratiğinin kaybı ve bunu hazırlayan süreç Sekalılarının hem duygusal ve toplumsal hem de mekânsal ve ekonomik anlamda etkilemiş ve onlara örnek bir yaşam sunan ütopayı sonlandırmıştır.

Tablo 2. Aksu-Seka'nın Kolektif Bellek Anlatıları

Toplumsal Yapıya İlişkin Anlatılar	Ekonomik Yapıya İlişkin Anlatılar	Kentsel ve Mimari Yapıya İlişkin Anlatılar	Kaybına İlişkin Anlatılar
			arkadaşlık
			aile
			lojmanlar
			çocuklara yardım
			ilkokul
			çevresinin gelişimi
			ekonomik katkı
			sosyal çevre
			teknolojinin yenilenmesi
			satışların düşmesi
			hammadde yetersizliği
			konut kooperatifçiliği
			dışa bağımlılık
			özelleştirme
			okul
			satışların düşmesi
			kültür
			toplum insanı
			sinema
			misafirhane
			lokal
			insanların kaynaşması
			spor
			nakliye ticareti
			Giresun'un tanınması
			Giresun'un gelişimi
			üretmek
			denetim
			siyaset etkisi
			Toki
			etkileşim
			mimari
			yılbaşı baloları
			lokomotif
			bir arada yaşamak
			muhteşem çocukluk
			çocuk
			sosyal hayat
			düşük lojman ücretleri
			dışa açık olma
			güvenlik
			çevresine katkı
			ekonomik katkı
			eğitim düzeyi
			kardeşlik

	birlik
	güvenlik
	Sekalı
	çalışma disiplini
	teknoloji. yenilenmemesi
	gümrük birliği
	sürdürülebilirlik
	görev zararı
	devlet koruması
	ara elemanlar
	sosyal hayat
	şehirle bütünleşme
	kampüs gibi
	sosyal eşitlik
	kentleşme
	toplumsal yaşam

Sonuç

Kente ekonomik anlamda katkı sağlayan bir sanayi tesisi olmasının ötesinde kolektif bellekte sosyolojik, toplumsal boyutlarıyla önemli bir yer kaplayan Aksu-Seka, bir dönem Giresun kentini etkilemiş ve Giresun kentinden etkilenmiş, kent ve kentli arasında diyalektik bir ilişki kurmuştur. Dolayısıyla döneminin ekonomisini ve kültürünü temsil eden bir endüstri mirası olarak tanımlanabilecek potansiyele sahiptir. Buna karşın inşa edildiği kentin, kentlinin ya da Sekalının zaten dahil olmadığı bir süreç ya da karar mekanizmasının işleyişi sonucunda, çeşitli nedenlerle özelleştirilmiş, sonrasında da yıkılmıştır. Dönemin siyasal erkinin yönlendirdiği bu süreç koruma kavramlarına ve endüstri yapılarının korunmasına; varlık sebeplerini, anlamlarını ve değerini göz ardı eden bir bakış açısıyla yaklaşan yapının ürünüdür. Seka'nın yıkılışı, başka bir ifade ile kentin fiziksel mekanından silinmesi göstermektedir ki; ülkemizde endüstri mirası kavramı koruma kapsamına alınmış da olsa, halktan siyasal erke, toplumun tüm kademelerinde yerleşmiş bir koruma bilinci ve kültürünün oluştuğunu söylemek mümkün değildir. Bu yapılar kentlerin sınırlarının hızlı genişlemesi karşısında, kentlerin kolektif hafızasından en hızlı silinebilecek mekanlar olarak görülmekte; yıkılmasına ya da korunmasına ilişkin kararlar rant beklentilerine göre belirlenmektedir. Benzer bir sürecin sonunda yıkılan Aksu-Seka'da yıkılışının gündeme gelmesi ile beraber kentin önemli rant alanlarından biri olarak görülmüş, önceki bağlamından kopuk içeriğiyle kolayca ve

hızla inşa edilen “yeni”/Toki konutları ve çevresindeki yapılaşma, kentin kollektif belleğindeki “geçmişi”/Seka’ya ilişkin belleği aşındırmıştır. Bu anlamda Aksu-Seka fabrikasının kollektif bellek anlatıları üzerinden yeniden okunması, aslında yıkılışının yarattığı kaybın boyutlarını ve içeriğini anlatmakta, koruma kavramına ilişkin genel bakışı ortaya koymaktadır. Aksu-Seka gibi endüstri yerleşkelerinin korunması konusundaki yasal düzenlemelerin genişletilmesi ya da yasal sürecin uygulanması daha kapsamlı ölçütlerle tanımlanmalıdır. Ancak, yasal düzenlemelerin de ötesinde, endüstri yapılarının toplumun paydaşları tarafından Cumhuriyet modernleşmesinin temsili olarak değerlendirilmesini sağlayacak, bir mimarlık ürünü ya da kent kültürünün bileşeni olarak kabul edilmesini sağlayacak bilincin oluşturulması gerekmektedir.

Not: Bu bildiri Giresun Üniversitesi bünyesinde yürütülen “1930-80 Yılları Arasında Endüstri Yapıları Üzerinden Periferde Kalkınma Hareketi; Giresun Örneği” başlıklı Bilimsel Araştırma Projesi kapsamında hazırlanmıştır.

Kaynakça

- Anonim, (1967). *Giresun kent yıllığı*. Giresun.
- Al, M. (2011). Kentte bellek yıkımı ve kimlik inşası-palimpsest: Ankara Atatürk Bulvarı bağlamında bir inceleme. *İdealkent*, 4, 22-36
- Arıtan, Ö., (2004). *Kapitalist/Sosyalist modernleşme modellerinin erken Cumhuriyet Dönemi mimarlığının biçimlenişine etkileri:Sümerbank KİT yerleşkeleri üzerinden yeni bir anlamlandırma denemesi*. Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü Doktora Tezi, İzmir
- Aslanoğlu, İ. (1980). *Erken Cumhuriyet dönemi mimarlığı*.Ankara:ODTÜ Mimarlık Fakültesi Basım İşliği.
- Assmann, J., (2005). *Kültürel bellek*. Ayrıntı Yayınları, İstanbul
- Asiliskender, B. ve Özsoy, A. (2010). Cumhuriyet Sonrası Kayseri’de modernleşme: Mekânsal ve toplumsal değişim. *İTÜ Dergisi*, 9, 31-42.
- Aytaç, Ö. (2007). Kent mekanlarının sosyo-kültürel coğrafyası.*Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* , 17(2), 199-226
- Bekdemir, Ü., (2003). *Yeşil Giresun gazetesine göre Cumhuriyet’in ilk yıllarında Giresun*. Hasan Ögütçü Armağanı, Ankara:Ümit Ofset Matbaacılık.

- Bilgin, İ. (1998). Modernleşme ve toplumsal hareketliliğin yörüngesinde Cumhuriyetin imarı. (Y. Sey ed.), *75 yılda değişen kent ve mimarlık*. İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 255-273.
- Bozdoğan, S., (2002). *Modernizm ve ulusun inşası*. İstanbul:Metis Yayınları.
- Cengizkan, A., (2009). *Fabrika'da barınmak*. Ankara:Arkadaş Yayınları.
- Demirkan, Ö., Karabrahimoğlu, S., (2018). Tarımsal bir ürün olarak fındığın Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Giresun kent mekanına yansımaları. *İdealkent, Kent Araştırmaları Dergisi*, 25, 856-884.
- Göle, N., (2004). *Modern mahrem, medeniyet ve örtünme*. İstanbul:Metis.
- Halbwachs, M. (2017). *Kolektif hafıza*. (çev. B. Barış), İstanbul:Heretik Yayıncılık,
- Kocabaşoğlu, U., Bulutgil, A., Çiloğlu, F., Binbaş, İ.E. ve Şeker, N., (1996). *Seka tarihi, Türkiye seloluz ve kağıt fabrikalarının tarihsel gelişimi*. Tarih Vakfı Yayınları, Ankara.
- Özak, N.Ö., (2008). *Bellek ve mimarlık ilişkisi, kalıcı bellekte mekansal öğeleri*. Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özak, N.Ö. ve Gökman, G., (2009). *Bellek ve mekan ilişkisi üzerine bir model önerisi*. *İtüdergisi/A, Mimarlık, Planlama, Tasarım*, 8(2), 145-155.
- Ringas, D., Christopoulou, E. ve Stefanidakis, M. (2011). Urban memory in space and time. (Styliaras, G., Koukopoulos D., Lazarinis, F. ed.) *Handbook of Research on Technologies and Cultural Heritage. Information Science Reference*, New York.
- Şahin, M. G., (2011). *Erken Cumhuriyet Dönemi modernleşmesinde bir sanayi yapısı örneği: Paşabahçe rakı ve ispirto fabrikası*. Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Thompson, P. (1988). *The voice of the past oral history*. New York: Oxford University Press.
- Topaloğlu, G. ve Beşgen, A. (2016). Bir kolektif bellek hikayesi: Trabzon tekel binası ve çevresinin anlattıkları, *İdeal Kent*, 22(8), 692-721.
- Uludağ, Z. (1998) Cumhuriyet döneminde rekreasyon ve Gençlik Parkı örneği. (Yı. Sey Der.). *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. Tarih Vakfı Yayınları, 65-74, İstanbul.
- Uludağ, Z. ve Aycı, H., (2016). Modernin güçlü sahnesi erken Cumhuriyet Dönemi Ankara'sında kolektif belleğin inşası ve toplumsal unutmaya süreci. *İdealkent*, 20(7), 746-773.
- Ünlü, T. S. (2011). Kent kimliğinin oluşumunda kentsel bellek ve kentsel mekan ilişkisi: Mersin örneği. *Planlama Dergisi*, 27(1), 75-93.

Yılmaz, A. (2011). Bellek topografyasında özgürlük: Gelibolu savaş alanları ve mekansal bir deneyim olarak hatırlama, nasıl hatırlıyoruz?(L. NeyziYay. Haz.), *Türkiye’de Bellek Çalışmaları*, s.187-216, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.



Kent ve Demiryolu; Ayancık-Zingal Örneği (Sinop)

Mutlu Kaya
Ondokuz Mayıs Üniversitesi
mutlu.kaya@omu.edu.tr

Cevdet Yılmaz
Ondokuz Mayıs Üniversitesi
cyilmaz@omu.edu.tr

Öz

Demiryolları Sanayi Devrimi ile birlikte ortaya çıkmış, o tarihlerden bu yana hız ve çeşitleri artmış, her alanda olduğu gibi şehirlerin gelişmesi ve çevreleri ile bağlantılarının kurulmasında da önemli rol oynamışlardır. Demiryollarına ülkemizde de önem verilmiş, büyük şehirler ana hatlarla birbirine bağlanırken, bir kısım tali hatlarda da demiryollarının bir çeşidi olan dekovil (dar demiryolu) hatlarından faydalanılmıştır. Türkiye’de yerel ölçekte hizmet veren ve buldukları mekan üzerinde önemli etkilere sahip bu hatlardan biri de 1930 yılında inşa edilen Ayancık-Zingal dekovil hattıdır.

Bu çalışmada Zingal şirketinin Sinop’un Ayancık ilçesinde kurduğu dekovil ağının Ayancık’ın kentsel gelişimi üzerine etkileri açıklanmaya çalışılmıştır. Sinop’un Ayancık yöresindeki ormanları işletmek için kurulan ZİNGAL Şirketi önce Ayancık ilçe merkezine bir kereste fabrikası kurmuş ardından fabrika ile orman sahası arasında nakliyatı sağlamak üzere Ayancık Çayı ve kollarının vadilerini takip eden 96 km uzunluğunda bir dekovil hattı inşa etmiştir.

Fabrikaya hammadde temini için kurulan dekovil hattı zamanla köyler ile ilçe merkezi arasında en önemli ulaşım aracı haline gelmiştir. Hat üzerinde drezin (teresin) ve vagonet gibi küçük demiryolu nakil araçlarının da kullanılması ile ulaşımında büyük bir kolaylık sağlanmış, Ayancık köyleri, ulaşımın önemli bir sorunu olduğu Cumhuriyetin ilk yıllarında, böyle bir imkandan faydalanan ilk yörelerden biri olmuştur. Kır ile kent arasında kurulan bu ulaşım ağı sayesinde Ayancık, geniş bir hinterlanda sahip olmuş, bu durum Ayancık’ın kentsel gelişimini hızlandırmıştır.

Anahtar Kelimeler: ZİNGAL, Demiryolu, Ayancık, Sinop



Urban and Railway; Sample Of Ayancık-Zingal (Sinop)

Mutlu Kaya
Ondokuz Mayıs University

Cevdet Yılmaz
Ondokuz Mayıs University

Abstract

Railways emerged with the Industrial Revolution and since then, the speed and variety of trains have increased and as in many areas, they have played an important role in the development of cities and establishment of the connection with their environment. In Turkey, railways have also been given importance, while major cities were connected each other by main lines; in some of the secondary lines, narrow-gauge railways, which is a kind of railways, have been used. One of these lines, which serve on a local scale in Turkey and are important influences in their area, is the Ayancık-Zingal narrow-gauge railway line, built in 1930.

The aim of this study is to explain the effects of the narrow-gauge railway network established by the Zingal Company in Ayancık district of Sinop on the urban development of Ayancık. ZİNGAL Company was founded to operate the forests in Ayancık region of Sinop. The company then built a 96 km long narrow-gauge railway following the valleys of the Ayancık Stream and its tributaries to provide transportation between the factory and the forest area.

Over time, this narrow-gauge railway line, which was built to provide raw material access to the factory, has become the most important transportation way between villages and district center. The use of small railway transport vehicles such as draisine and wagonette on this line provided great convenience in transportation. Thus, villages in Ayancık became one of the first regions to benefit from such an opportunity in the early years of the Republic, which was the period when transportation was an important problem. With the establishment of this transportation network between the rural area and the city, Ayancık got a wide hinterland and thus, the urban development of Ayancık was accelerated.

Keywords: ZİNGAL, Railway, Ayancık, Sinop

Giriş

Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'ye yatırım yapan ilk yabancı sermayeli şirketlerden biri ZİNGAL'dir. 1929 yılında Sinop'un Ayancık ilçesinde kurulan ve adını Zindan ve Çangal Ormanlarından alan ZİNGAL Şirketi, söz konusu ormanlardan üreteceği tomrukları işlemek üzere Ayancık ilçe merkezine modern bir kereste fabrikası kurmuş, ormandan elde ettiği tomrukları bu fabrikaya ulaştırmak için de (havai hat, sürütme yolları, havuz ve kanal sistemi gibi diğer ulaşım yollarına ilave olarak 96 km uzunluğunda bir de demiryolu inşa etmiştir (Kaya, 2011; Kaya, 2015).

Bu araştırmada Zingal şirketinin kurduğu demiryolu sisteminin Ayancık'ta kentsel gelişim üzerine yaptığı etkiler açıklanmıştır. Tomruk taşımak için kurulan dekovil hattı zamanla kırsal kesimdeki halk için de önemli bir ulaşım aracı haline gelmiş, bu hat sayesinde köylerden kasabaya güvenli ve bedava ulaşım sağlanmış, ilçe merkezinden kilometrelerce uzaktaki köylerde oturanlar fabrikada çalışma imkânı bulmuşlardır.

Yörede yaşayanlar için dekovillerin faydaları bununla da sınırlı kalmamış, dekovil hattı bazen öğrenciler için bir servis, bazen bir düğün konvoyu, bazen de hasta taşıyan bir ambulans olmuştur. Demiryolu hattı üzerinde kullanılan drezin ve vagonetler de bu sistemin diğer ulaşım seçenekleri olmuştur.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin birçok bölgesinde yaşanan kırsal alandaki yol problemini Ayancık bu demiryolu hattı sayesinde aşmıştır. Dekovil hattını kullanan köylüler ihtiyaçlarını doğrudan şehirden sağlayabilmişler, sabah erkenden dekovillerin çektiği vagonlar ya da tomruk yükleri üzerinde ilçe merkezine inen köylüler ihtiyaçlarını temin ettikten sonra akşam tekrar dekoville köylerine dönmüşlerdir. Bu durum Ayancık'ın hinterlandı ile bağlarını sağlamlaştırmış, bu da ilçe merkezindeki ticari hayatı canlandırmıştır. Fabrika kurulduğunda 300 haneden oluşan, 2.000 nüfuslu küçük bir kasaba olan Ayancık, şirketin yarattığı istihdam imkanları sayesinde hızla gelişmiştir. Orman köylüsü ve ilçe halkı ekonomik olarak kalkınmış, eğitim, spor, giyim, sosyal hayat, mimari gibi birçok alanda Türkiye'de eşine az rastlanır bir ilerleme yaşanmıştır (Kaya ve Yılmaz, 2018a; Kaya ve Yılmaz, 2018b).

Zingal Şirketi

17 Şubat 1923'te toplanan ve 4 Mart 1923 tarihine kadar devam eden I. İzmir İktisat Kongresinde ulusal sermayenin oluşturulabilmesi adına tarım, ormancılık, madencilik, gümrükler, tekel, ticaret, sanayi konularında yerli ve yabancı sermayeye kolaylıklar tanıyan konularda bir dizi karar alınmıştır. Kurtuluş Savaşı sonrası yeni Cumhuriyetin yabancı sermaye konusundaki bakış açısını gören şirketler Türkiye'ye yatırım yapmaya başlamıştır. Yatırım yapılan alanlardan biri de orman sanayidir. 1923'ten itibaren sürekli gelişim gösteren orman sanayi alanında 1923–1938 döneminde çeşitli boyutlarda 32 kereste fabrikası kurulmuştur (Çağlar, 1979:178).

12 Haziran 1926'da yapılan anlaşma çerçevesinde 1929 yılında Ayancık ilçe merkezinde kurulan kısaca **ZİNGAL** olarak anılan "Zindan ve Çangal Ormanları Anonim Şirketi" bunların en önemlilerinden biridir. Merkezi İstanbul olarak kurulan şirketin kurucuları Çangal ve Zindan ormanlarını işletme ayrıcalığına sahip bulunan *Türkiye Kibrit İnhisarı T.A.Ş.* ile *Türkiye İş Bankası* ve merkezi Brüksel'de bulunan *Ozin-Allu Metier de Flandre* şirkettir. Şirketin sermayesi 1.500.000TL'dir (Ökçün, 1997:47).

Zingal Şirketi, Zindan ve Çangal ormanlarını 50 yıl boyunca işletme hakkını aldıktan sonra bu ormanlardan üreteceği tomrukları işlemek üzere Ayancık ilçe merkezine bir kereste fabrikası kurmuştur. Zingal şirketinin kurduğu fabrika ve işletme sistemi küçük bir kasaba olan Ayancık'ın şehirselleşmesinde önemli bir rol oynamıştır (Yılmaz, 2004:9).

Fabrika kurulması ile birlikte Ayancık'ta fabrikaya hammadde temini ve üretilen mamullerin ihracatı için o günün şartlarına göre en mükemmel ulaşım sistemi inşa edilmiştir. Bu sistem sayesinde ormanda kesimi yapılan tomruklar fabrikaya ulaştırılmış, fabrikada üretilen kereste buradan deniz yoluyla nakledilmiştir.

Dekovil Hatları

Fabrikaya tomruk taşımak üzere Ayancık ilçe merkezinden itibaren Babaçay, Kepez Çayı, İnaltı Çayı ana vadilerini takiben dekovil hatları kurulmuştur.

Dekovil hattı için ilk ray sistemi Ayancık ilçe merkezinden sonra 5 nolu Pazarcık köprüsünden Yenice'ye kadar yapılmıştır. 1932'de Zindan

yolunun bağlanmasıyla hat tamamlanmıştır. Dekovil, tek seferde yaklaşık 10 veya 12 kamyonun taşıyabileceği kadar tomruk taşıma kapasitesine sahiptir. Dekovil hattı, havai hatta göre daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip olması, uzun seneler arıza göstermeden çalışabilmesi ve arıza olsa bile malzemenin hemen temin edilebilmesi gibi nedenlerle uzun yıllar boyunca fabrikaya tomruk taşımada kullanılan en önemli ulaşım aracı olmuştur.

ZİNGAL Şirketi tarafından kurulan demiryolu sistemi Ayancık ve yakın çevresi arasında uzun yıllar boyunca en önemli ulaşım aracı olmuştur. Demiryolu hattı üzerinde ve hatta yakın köylerde yaşayan köylüler bu sistem sayesinde kolayca ilçe merkezine ulaşabilmiştir. Tarımsal ürünlerini kolayca pazara indiren köylü alışverişini de burada yapabilmiş, fabrikada çalışma imkanı bulmuş, eğitim, sağlık hizmetlerinden hatta sosyal-kültürel faaliyetlerden dahi yararlanabilmiştir.

Dekovil hatları akarsu vadi tabanlarına kurulduğu için ilçede yaşanan sellerde önemli derecede zarar görmüştür. 1939 yılında önemli bir tahribat yaşanan sistem tamir edilmiş, 1963 yılında ve 1964 yılında yaşanan sellerden sonra sistemin tahrip olan bölümü onarılmamış ve hat kısım kısım devre dışı bırakılmıştır. Bir süre daha fabrika içi ulaşımda kullanılmaya devam eden sistem, 1980'li yılların sonuna doğru bütünüyle devre dışı bırakılmıştır.

Dekovil Hatlarından Faydalanma

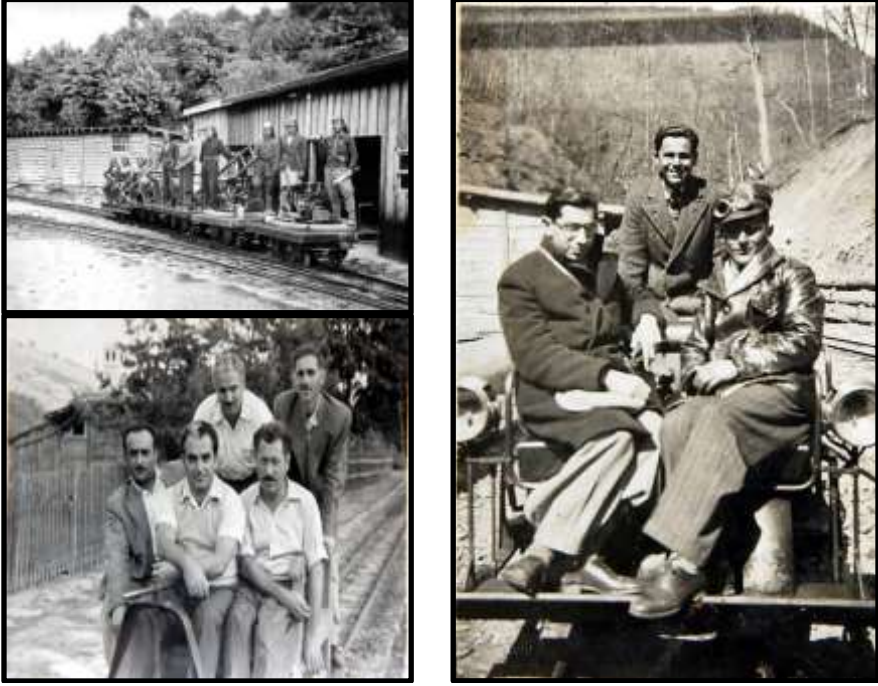
Köylülerin faydalanması: Ayancık Kereste Fabrikasında işlenen tomruklar, Çangal ve Zindan ormanlarından elde ediliyordu. Bu tomrukların elde edilmesinde kullanılan en önemli ulaşım aracı olan demiryolu sistemi Ayancık ilçe merkezinde yer alan fabrikadan başlıyor, Ayancık Çayı ve kollarına ait vadileri takip ederek orman içi sahaya ulaşıyordu. Dekovil hattı etrafındaki köylerde ikamet edenler fabrikada çalışmak veya ilçe merkezine ulaşmak için bu hattı kullanıyor, sabah treni ile ilçe merkezine inen köylüler akşam boş vagonlarla geri dönüyorlardı.

Dekovil hattında tomruk taşıyan trenler yolculuk için çok elverişli değildi. Bazı durumlarda trenlere eklenen vagonlarda seyahat edilirken kimi durumlarda tehlikeli olmasına rağmen tomrukların üzerinde yolculuk yapılıyordu (Şekil 2).



Şekil 1. Tomruk üzerinde gerçekleştirilen seyahat birçok açıdan tehlikeliydi. Düşme vb. durumlar köylüler için hayati tehlike arz ederken trenin bacasından çıkan kıvılcım, kül vb. malzemeler seyahat edenlerin kıyafetlerine zarar veriyordu (Umut EKREN Albümü).

Şirket personeli ve çalışanların faydalanması: Şirketin demiryolu ulaşım sisteminde dekovillerin yanında daha çok çalışanların kullandığı drezin ve vagonet adı verilen küçük ulaşım araçları kullanılmıştır (Şekil 2-3-4). Demir yollarında yol kontrol ve bakımı için kullanılan küçük arabalar (TDK, 2019) olan drezinler Ayancık'ta adeta bir taksi görevi üstlenmiştir. Gerek orman sahasının kontrolü gerek bakım ve onarım faaliyetleri için uzun yıllar boyunca drezinler kullanılmıştır. Bir diğer ulaşım aracı olan vagonetler ise açık ya da kapalı şekilde el freni yardımıyla bağımsız olarak hareket edebilen ulaşım araçlarıydı. Bunlar eğim doğrultusunda sadece fren yardımıyla ilçe merkezine inebiliyor fakat geri dönerken bir trene entegre olarak dönüyordu.



Şekil 2-3-4. Demiryolu sistemi içinde görevli ve yöneticilerin kullandığı ulaşım araçları olan vagonet (sol üst ve altta) ve drezin (sağda).

Bu araçlar sayesinde sistem içinde meydana gelen arızalara müdahale ediliyor, çok geniş alanda gerçekleştirilen üretim faaliyetleri şirket yöneticileri ve kamu görevlileri tarafından kontrol edilebiliyordu.

Şirket misafirlerinin ve yönetici ailelerinin faydalanması: Türkiye'nin hatta Avrupa'nın en önemli tesislerinden biri olan Zingal Kereste fabrikası bürokratlar, uzmanlar, bilim adamları, politikacılar, tüccarlar vb. farklı kesimlerden birçok misafir ağırlıyordu. Ayrıca şirket için çalışan birçok yabancı uzman da işletme için istihdam edilmişti. Bu insanlar orman arazisini sadece üretim sahası olarak kullanmıyor aynı zamanda bu alanlarda aileleri ile birlikte birçok rekreatif faaliyet gerçekleştiriyorlardı. Diğer bir deyişle ülkemizin ilk kırsal turizm faaliyetleri bu sistemin sayesinde Ayancık ormanlarında gerçekleştiriliyordu (Şekil 5).



Şekil 5. Demiryolu hattı yardımıyla Ayancık ormanlarını gezen ziyaretçiler (Zeynel Zeki ÖZCANOĞLU Arşivi).

Ormanda çalışanların faydalanması: Dekovil hattını, köylülerin ilçe merkezine ulaşmak için kullandığı gibi ilçe merkezinde ve yakınında yaşayanlar da ormana ulaşmak için kullanıyordu. Ormanda ağaç kesme, sürütme ve yükleme-boşaltma işlerinde çalışan işçiler ormana ulaşmak için dekovil hattını kullanıyordu.

Okul servisi olarak kullanımı: Üretim yapılan orman sahasında orman işçileri, mühendis ve uzmanlarla beraber önemli bir nüfus bir araya gelmekteydi. Orman çalışanlarının çocukları için belirli merkezlerde (Duduncuk/Çangal gibi) okullar açılmıştı. Okul bulunmayan sahalardaki öğrenciler demiryolu vasıtasıyla okullarına ulaştırılıyordu. Vagonetlere binen çocuklar kimi zaman yakınlarındaki bir köy okuluna kimi zaman da ilçe merkezinde yer alan okullara eğitim görmeye gidiyordu (Şekil 6).



Şekil 6. Vagonetle yolculuk yapan bir öğrenci (Güzin ÖNSOY Albümü).

Sosyal organizasyonlarda (Düğün, cenaze, vb.) demiryolu kullanımı: Şirket yerel halkla ilişkilerini sıcak tutmak amacıyla zaman zaman tohum yardımı, battaniye yardımı gibi faaliyetlerde bulunduğu gibi halkın şirket imkânlarından azami derecede faydalanmalarına da imkan sağlamıştır. Köylülerin sadece ilçe merkezine ulaşmak ya da dönmek için değil, düğün veya cenaze gibi organizasyonlarında da demiryolundan faydalanmalarına imkan verilmiştir.

Devlet büyüklerinin ormanı ziyaretlerinde dekovil hatlarından faydalanmaları: Ülkenin ilk ve en önemli yabancı sermaye yatırımlarından olan ZİNGAL kereste fabrikası aynı zamanda Türk ormancılığının gelişimini sağlamak amacıyla kurulmuş bir okul görevi üstlenmiştir. Bunun için ülke genelinde tetkik için seyahate çıkan birçok devlet büyüğünün duraklarından biri her daim Ayancık olmuştur. Bu ziyaretlerde demiryolu ile orman içi üretim sahaları da gezi programına dahil edilmiştir (Şekil 7).



Şekil 7. Başbakan İsmet İnönü'nün Ayancık ziyaretine dair gazete haberi (Cumhuriyet, 1934).

Kamu yararına faydalanma: Demiryolu sistemi, kırsal alanlar ile kasaba/şehir merkezi arasında ekonomik bağ kurmasının yanında sosyal-kültürel faaliyetler için de ayrı bir görev yerine getirmiştir. Şehirlerde

mevcut birçok sosyal imkân bu sayede kırsal alanlara ulaştırılabilmıştır (Şekil 8-9).



Şekil 8. Halkevi tarafından köyde sergilenen bir tiyatro oyunu.



Şekil 9. Şirket öncülüğünde köylerde yapılan sağlık taramaları.

Kış Mevsiminde Kesintisiz Ulaşım

Kış mevsiminde orman içi sahalarda kar yağışlı nedeniyle üretim yapılamıyordu fakat depolarda yer alan tomruklar işlenmeye devam ediyor fabrika kereste üretimini kesmiyordu. Sistem üzerinde karlar temizleniyor demiryolu çalışmaya devam ediyordu. Böylece Ayancık ilçe merkezi ile kırsal arasındaki ulaşım kesilmeden her mevsim devam ediyor hatta yukarıda bahsi geçen rekreatif faaliyetler dahi kış mevsiminde devam ediyordu (Şekil 10-11).



Şekil 10-11. 1930'lu yıllarda demiryolu sayesinde Ayancık'ta kır-kent ilişkisi kış mevsiminde dahi kopmadan devam etmiştir (Zeynel Zeki ÖZCANOĞLU Arşivi).

Sistemin Çöküşü

Ayancık'ın hemen gerisinden başlayan dağları parçalayan Ayancık Çayı ve kolları kıyı ile iç kesimler arasında bağlantı sağlanabilecek yegane yolları meydana getirmişlerdi. Bu sebeple demiryolu sistemi bu vadiler

üzerinde kurulmuştu. Akarsu vadi tabanlarına kurulan demiryolu sistemi yaz mevsiminde sıkça meydana gelen sellerde zarar görüyor, onarılarak çalıştırılmaya devam ediyordu. Fakat bu sellerin verdiği zararlar her zaman kolayca tamir edilebilir derecede hasar meydana getirmiyordu. İlçede 1939, 1963 ve 1964 yıllarında önemli sel felaketleri yaşanmıştır. 1939 yılında önemli bir tahribat yaşanan sistem tamir edilmiş, 1963 yılında ve 1964 yılında yaşanan sellerden sonra sistemin tahrip olan bölümü onarılmamış ve hat kısım kısım devre dışı bırakılmış, tomruk taşıma işi demiryolu sisteminden karayoluna geçmiştir.

Fabrika İçinde Bir Süre Daha Kullanılması

1963 yılında önemli bir şekilde tahrip olan demiryolu hattı daha tam olarak onarılmadan 1964 yılında da hasar görünce onarılmamıştır. Sistem 1980'li yılların sonuna kadar fabrika içi ulaşımda kullanılmış sonrasında tamamen terk edilmiştir (Şekil 13-14).



Şekil 12-13. Fabrika içi ulaşımda kullanılan lokomotifler (Höhn ve Yılmaz, 2013).

Geriye Kalanlar

Bir süre şehir içi ulaşımda kullanılan trenler sonrasında tekrar kullanım dışı kalmıştır. Bugün trenlerden geriye 3 lokomotif kalmıştır. Bunlardan biri fabrika yerleşkesi içinde çürümeye terk edilmiş, diğeri şehrin değişik bölgelerinde halen sergilenmektedir (Şekil 15-16). Aralarında belki de en şanslı olan Rahmi Koç Müzesi'nde koruma altına alınmıştır.



Şekil 15-16. Ayancık ilçe merkezinin farklı kesimlerinde sergilenen (solda) ve fabrika yerleşkesi içinde bulunan (sağda) lokomotifler.

Sonuç

Cumhuriyet'in ilân edildiği yıllarda küçük bir kasaba olan Ayancık 1929 yılında ZİNGAL şirketinin kurduğu fabrika ve eklentileriyle hızlı bir değişim ve gelişim yaşamıştır. Döneminde Türkiye'nin ve Avrupa'nın en önemli kereste fabrikalarından biri olan ZİNGAL'in kurduğu ulaşım sistemi bu değişimde önemli role sahiptir. Özellikle demiryolu sistemi sayesinde köyler ile ilçe merkezi arasında güçlü bir ulaşım ağı kurulmuş, yıl boyunca kesintiye uğramadan devam eden bu ulaşım sayesinde ilçe merkezinde yaşayanlar orman üretim sahalarında, köylerde yaşayanlar ilçe merkezinde çalışma imkânı bulmuştur. Ayancık bu ulaşım sistemi ile sahip olduğu geniş hinterland sayesinde yakın çevresi için önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. İlçe merkezine kurulu olan ZİNGAL kereste fabrikasının meydana getirdiği istihdam imkânlarına bu ticari hareketlilik de eklenince Ayancık, ülke genelinde önemli bir çekim merkezi haline gelmiştir. Yaratılan istihdam imkânları ile yurt dışından ve içinden aldığı göçlerle hızla büyüyüp gelişen Ayancık, kısa zamanda bir sanayi kasabasına dönüşmüştür.

Kaynakça

- Ahmet Mithat, (1929). Vasi ormanlarımızdan Çangal, Zindan. *Orman ve Av Dergisi*, 1(9), 1–12.
- Başvekilimiz Sinop'ta. (Ağustos 17,1934). *Cumhuriyet Gazetesi*.
- Çağlar, Y. (1979). *Türkiye' de ormancılık politikası*, Ankara: İz Yayıncılık.
- Gökmenoğlu, T. (1988). *Sinop ve İlçeleri: Ayancık rehberi*. İstanbul: Usta Matbaa.

- Höhn, P. and Yılmaz, C. (2013). *Holztransport zu lande, zu wasser, auf schienen und in der luft; Die Waldbahn der ZİNGAL AG in Ayancık, Türkei. Teil:10, Der Restbetrieb in den achtziger Jahren nach Aufnahmen und* (trans. K. Chester and W. Veith) , *Argeschmalspur INFO*, 4/2013, 40-46.
- Kaya, M. (2011). *Türkiye'nin ilk sanayi kasabalarından biri: Ayancık, Sinop*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Samsun.
- Kaya, M. (2015). *Ayancık ve yakın çevresinin ekoturizm potansiyeli*. Yayınlanmamış doktora tezi. Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Samsun.
- Kaya, M. ve Yılmaz, C. (2018a). Bir anadolu kentinin kuruluş ve gelişmesinde sanayinin etkisi: Ayancık örneği. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5 (1) , 167-188 . DOI: 10.30803/adusobed.346754
- Kaya, M. ve Yılmaz, C. (2018b). Endüstriyel miras turizmi için bir örnek: Ayancık-Zingal Orman İşletmesi (Sinop). *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 32 (44) , 121-162.
- Kutlutan, İ. (1938). Devlet Orman İşletmesi Bakımından Zingal Ormanlarında ve Kereste Fabrikasında Tetkikler. *Orman ve Av Dergisi*, 11, 240–273.
- TDK (2019). *Güncel Türkçe Sözlük*. <https://sozluk.gov.tr/> internet sitesinden 24/09/2019 tarihinde elde edildi.
- Ökçün, A. G., (1997). *1920–1930 yılları arasında kurulan Türk Anonim şirketlerinde yabancı sermaye*. Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları.
- Yılmaz, C. (2004). Ayancık ve çevresinin sosyo-ekonomik tarihinde çok önemli bir kuruluş; Zingal Şirketi. *İstanbul Üniversitesi Uluslararası Yer Bilimleri Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (s.793–800). İstanbul.
- Yılmaz, C. (2012). Sanayide yer seçimi ve küreselleşme: Ayancık-Zingal örneği (Sinop). Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi (TÜCAUM) VII. *Coğrafya Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (s.297-309), Ankara.
- Zindan ve Çangal Ormanları Türk anonim şirketi. (1943). *1942 Hesap Yılı İdare Meclisi ve Murakıb Raporu*, İstanbul: L. Murkides Basımevi



Değişen Turizm Koşullarının Yapılı Çevre Üzerindeki Etkisinin Değerlendirilmesi: Hamsiköy Mahallesi

Melih Kamaoğlu
Eskişehir Teknik Üniversitesi
melihkamaoglu@hotmail.com

Kübra Sağlam
Artvin Çoruh Üniversitesi
m.kubrasağlam@gmail.com

Öz

Trabzon il merkezine 50 kilometre uzaklıkta, Zigana Dağı eteklerinde yaklaşık 1300 rakımda bulunan ve doğal güzellikleri ile ünlü olan Hamsiköy Mahallesi, son yıllarda turistlerin artan ilgisi ile turizmde öne çıkan yerleşim yerlerinden birisidir. Özellikle son yıllarda artan turist sayısı ve turistlerin arazi satın almaya başlaması ile Hamsiköy büyük bir değişim geçirmeye başlamıştır. Bu sebeptendir ki yapılaşma kontrolsüz bir şekilde devam etmekte ve özellikle mahallenin merkezi yaz aylarında çok kalabalık hale gelmektedir. Söz konusu kontrolsüz yapılaşma sebebiyle mahallenin otantikliği ve doğal güzellikleri tehlike altına girmekte ve Hamsiköy gelecekte özgün değerini kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktadır. Çalışmada turist sayısına bağlı olarak değişen yapılı çevrenin tarihsel süreç içerisindeki değişimini ve mahallede meydana gelen etkileri aktarılmaktadır. Turizm etkisiyle meydana gelen değişiklikler, mahalleye ait görseller ve nüfus verileri ile desteklenerek açıklanmaktadır. Yeni bir destinasyon olarak anılan Hamsiköy gelen turistlere yönelik ihtiyaçları gidermek amacı ile plansız, hızlı ve dağınık yapılaşması ile mevcut orijinal dokudan uzaklaşıp geleneksel ruh birliğini kaybetmektedir. Hamsiköy'ün doğal yapısı ve yaşam biçimine olan etki düşünmeksizin devam eden yapılaşma, ekonomik olarak kazandırdıklarından çok daha fazlasını kaybettirmektedir

Anahtar Kelimeler: turizm, yapılı çevre, Hamsiköy



Assessment of the Impact of Changing Tourism Conditions on the Built Environment: Hamsiköy Neighborhood

Melih Kamaoğlu
Eskişehir Technical University

Kübra Sağlam
Artvin Çoruh University

Abstract

Hamsiköy Neighborhood, located at the foot of the Zigana Mountain, which is 50 kilometers away from the city center of Trabzon, at an altitude of 1300, is famous for its natural beauties. It is one of the prominent settlements in tourism with the increasing interest of tourists in recent years. Especially in recent years due to the increasing number of tourists and tourists began to buy land Hamsiköy undergo a major change. For this reason, uncontrolled construction continues and the center of the neighborhood becomes very crowded especially in summer. Due to the uncontrolled construction, the authenticity and natural beauties of the neighborhood have been endangered. Hamsiköy has been in danger of losing its original value in the future. In this study the built environment, which changes depending on the number of tourists, its changes in the historical process and its effects in the neighborhood are conveyed. The changes that occur due to tourism effect are explained by supporting the photos and population data of the neighborhood. Hamsiköy, which is known as a new destination, has started to be unplanned, fast and disorganized structure in order to make it more attractive for tourist so it is moving away from its existing original fabric and losing its old soul unity. The ongoing construction without considering the impact on the natural structure and lifestyle of the Hamsiköy loses much more than what it has earned economically.

Keywords: *tourism, built environment, Hamsiköy*

Giriş

Zigana dağı eteklerinde bir mahalle olan Hamsiköy, Trabzon merkezine 50 km Maçka ilçesine 20 km uzaklıkta yer almaktadır. Maçka, coğrafi konumu ve yüzölçümü bakımından geçmişten günümüze Trabzon'un en büyük yerleşim yerlerinden birisi olmuştur. İpek Yolu üzerinde olması sebebi ile ticari ve stratejik yönden önemli bir konuma sahip olan Maçka, farklı dönemlerde çeşitli toplulukların yerleşim alanı olmuştur (Durmuş, 2011, s.8). Maçka ilçesi sınırları içerisinde yer alan ve 2012 yılına kadar köy olarak bilinen Hamsiköy, 2012 yılında Trabzon'un büyükşehir olması ile beraber mahalle statüsüne geçmiştir.

Hamsiköy adı Arapça'da "beş" anlamına gelen "hamse" ile "köy" kelimelerinin birleşiminden meydana gelmektedir. Bu kapsamda Ciharli/Hamsiköy, Melanlı/Çıralı, Ferganlı/Güzelyayla, Balahor ve Zavera/Dikkaya mahalleleri olmak üzere beş köyün birleşimini ifade etmektedir (Durmuş, 2011, s.18). Cumhuriyet öncesi dönemde bölgede Hıristiyan nüfus yoğunluğunun fazla olduğu, Kurtuluş Savaşı'ndan sonra bölgeden mübadele ile Rumların ayrıldığı ve 1923'ten sonra da Türklerin yerleştirildiği bilinmektedir. Cumhuriyet'ten önce mahallelerin hepsine bütün olarak Hamseköy denmekte iken Cumhuriyet'ten sonra sadece merkez köye Hamsiköy denmeye başlanmıştır (Zigana Dağı'nın Eteklerinde, 2013).

Hamsiköy doğal güzellikleri ile tarihsel süreç içerisinde her zaman bilinen ve yerleşime açık bir alan olmuştur. Teophile Dyrolle, 1869 yılında Bayburt, Erzurum, Batum, Poti, İstanbul ve Trabzon güzergahını gezmiştir ve Hamsiköy'ü anlatırken şu ifadeleri kullanmıştır: "Hamsiköy civarının tabii manzarası fevkalade güzel. Yalçın kayalar arasında muhteşem ormanlar, Değirmendere bu kayalıklardaki boğazlarda şelaleye yuvarlanıyor. İrtifaa ve hemen daimi gibi olan sisli, puslu havaya rağmen, köy civarında bilhassa mısır ekiliyor. Bütün bu civarlarda, dağlarda maden suyu kaynakları var. Memleket halkının da bunlardan haberi yok. Mayıs ayında her taraf çiçeklerle bezenmiş (Kurdoğlu, 2005, s.72). Maçka'nın yukarı bölgelerinde üzüm bağları, zeytin, fındık yerine süt ürünleri üretimi ve hayvancılığın yaygın olduğunu gösteren çevresel, arkeolojik ve edebi kalıntılar vardır (Bryer ve Lowry, 1986, s.60)." Eski tarihe dayanan bu ifadeden de anlaşılacağı üzere Hamsiköy yalnızca bölge halkının bildiği bir alan değil dışarıdan gelen gezginlerin de

dikkatini çeken ve doğal güzellikleri ile beğeni kazanan bir yer olarak bilinmektedir.

The Pinder Pres'e (1988) göre Hamsiköy'e gelmeden 1 km önce, nehir ve yoldan çok yukarıda büyük kayaların üzerinde tarihi kalıntı olarak birkaç taş parçası olarak görünen 15. yüzyıla ait bir kale bulunmaktadır. Bu kale Dikkaya Kalesi veya Hamsiköy Kalesi olarak adlandırılmaktadır (Kurdoğlu, 2005, s.78).

İpek Yolu, Çin'den başlayıp Orta Asya'da birden fazla güzergahı izleyerek ve Anadolu'yu da çeşitli yollardan geçerek Trakya üzerinden Avrupa'ya uzanan doğu ile batı arasında bir köprü işlevi gören, bilgi, kültür ve sanat etkileşimini sağlayan bir ticaret yoludur (T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019). Maçka'dan geçen ticaret yolunun rotasının Hamsiköy'e çevrilmesi bu vadiye ekonomik bir hareketlilik ve gelir kazandırmıştır. Bu köy duraklama ve dinlenme yeri olup yemeklerinden özellikle sütlacı ile tanınıp bilinir hale gelmiştir. 1980'li yıllarda yol güzergahının değişmesi ile dükkanlar, oteller ve konaklama yerleri kapanmak zorunda kalmıştır. Yolun varlığı birçok kazanç getirmekte olup köy halkının tarımsal ve hayvansal üretimlerinin de değerlendirilmesini sağlamıştır (Durmuş, 2011, s.72).

Tarihi süreç içerisinde ticari fonksiyonların ve ekonomik kazançların bölgenin yerleşimine etkisi oldukça fazladır. Aynı etkileşim türü günümüz şartlarında da mevcuttur. Yaylaları, havası, iklimi ve coğrafik özellikleri ile Hamsiköy, yaşam için elverişli bir yerleşmeye dönüşmüştür. Günümüz şartlarında da bu özellikleri sebebi ile daha fazla tercih edilir hale gelmiştir. Bu durumu tetikleyen en büyük etken ise turizmdir.

Doğu Karadeniz kırsal alan yerleşmelerinin genel özelliği olan, "dağınık" kelimesi ile nitelendirilebilen yerleşim karakteri Hamsiköy kırsalında da benzer özelliklerle ortaya çıkmış ve konutlar köy içerisinde araziye dağınık olarak yerleşmişlerdir (Bal, 2001, s.13). Köyün yerleşim düzeninin aslında bir düzensizlik barındırması sebebi ile dışarıdan plansız yerleşme ve yapılaşmaya oldukça müsait bir alan oluşturmaktadır. Üretim faaliyetlerinin konutla bütünleşik olması, yerleşimin ve konutların tarım arazisi ile iç içe olması sonucunu beraberinde getirmiştir. Geleneksel konutlar yaşam alanı olan birinci bölüm ve hayvan barınağı olan ikinci bölümden oluşmaktadır (Kurdoğlu, 2005, s.83).



Œekil 1. Hamsiköy eski görünümü (Kaynak: Öztürk, 2018)

Bir yerleŒim bölgesinde ekonomik sistemin esas kazanç kaynağının deđiŒmesi ve gelir gruplarının farklılaŒması sosyo-kültürel yapıda deđiŒiklikler meydana getirebilmektedir. Bu deđiŒiklikler de mevcuttaki fiziksel ve yapılı çevreyi etkilemektedir. Hamsiköy'n zengin doğal yapısı ve mutfak lezzetleriyle turizme açık hale gelmesine, geçimini tarımdan sağlayan nüfusun azalmasına ve ilginin turizme yönelmesine bağlı olarak, yerleŒkede farklı tip ve düzenlerde yapılaŒma artmaktadır. Farklı sosyo-kültürel yapılanmalar, yapılaŒma düzeni, yapım malzeme ve teknolojileri ve konut plan tiplerinde farklılıklar oluŒurmaktadır. Konutlar geleneksel yapı tipinden uzaklaŒmaktadır. Bal (2001)'a göre köyü sürekli kullanan ile geçici olarak kullanan arasında belli baŒlı farklılıklar vardır. Köyü sürekli kullanan konutunu hayvanlarının yaŒam alanı ile birlikte dŒnrken geçici yaŒayanların konut planlamasında böyle bir kaygısı olmamıŒtır. Köye dönümsel olarak gelen kullanıcılar inŒa ettiği konutları, oturma odaları ve balkonlarını hâkim manzara yönüne göre planlamaktadır. Hayvan barınağı ihtiyacı olmadığından bu mekân planlamaya dahil edilmemektedir. Yeni yapılaŒmalar, eskilerin hayvan barınağı olarak kullandığı n açık olarak arkası eğime oturmuŒ bodrum kat üzerinde yükselen tek veya çok katlı apartman Œeklindeyler. Çok katlı apartmanlar genellikle aile apartmanı niteliğindedir.



Şekil 2. Hamsiköy eski görünümü (Kaynak: Maçka Belediyesi)

Köylerdeki geleneksel konut sisteminde taş ve ahşap kullanılmaktadır. Bu malzemeler, köy iklimine en uygun olan ve köy yaşamındaki ihtiyaçlara en kullanışlı şekilde cevap veren malzemelerdir ve konutlar da bu malzemelerin birlikte kullanılması ile şekillenmektedir (Bal, 2001, s.32). Ahşap, köy ortamında kolay bulunabilen bir malzemedir ve taş bu bölgede yapılarda kullanılmak üzere çıkarmaya uygun şekilde bolca mevcuttur. Değişen köy yaşamına entegre edilen yeni düzene ait sistemler, yapı malzemesinde de görünür şekilde ortaya çıkmaktadır. Yapım sürecini kısaltması ve kısa süreli ekonomik kazanımları sebebi ile yapı malzemesine ait tercihler değişerek betonarme sistem olarak yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu yapım sistemine geçiş çok katlı konutlara daha kolay imkân verdiği için geleneksel yapım sisteminin değişmesi ile birlikte köyün dokusundan farklılaşan görsellikte yapılar ortaya çıkmaya başlamıştır. Konut sahipleri geleneksel yapım sisteminin dışında kişisel zevk ve isteklerini; cephe düzeni, cephe renklendirmesi ve cephe hareketliliğine yansıtılmaktadır.



Şekil 3: Hamsiköy eski konak yapısı (Kaynak:

<https://www.facebook.com/hamsikoy/photos/a.92114063460/10156309133268461/?type=3&theater>)



Ŗekil 4: Hamsiköy yeni konut yapıları

(Kaynak:<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=771750209691159&set=a.771547649711415&type=3&theater>)

YerleŖim alanlarının genel dokusu ve bu dokuyu oluŖturan konutlar zamana bağlı deđiŖen ihtiyaçlar çerçevesinde bir takım fiziksel farklılıklar barındırmaktadır. Geleneksel yapılar yakın çevrelerinde merak, ambar, serander gibi depolama alanları barındırırken yeni yapılan yapılar genellikle bu iŖlevlerden ayrıştırılmakta ve tek olarak inŖa edilmektedir. Köyün sürekli kullanıcıları bu mekanlardan bazılarını kullanmaya devam etse de dönemlik olarak köyde yaŖayan kitle tamamen bu ek mekanlardan arındırılmıŖ olarak inŖa edilen konutlarda yaŖamaktadırlar. Köyün geleneksel yapılı çevresinde bu yardımcı mekanlar konut için bir mahremiyet alanı oluŖturmaktadır. Ortadan kalkan bu yardımcı mekanların yerine mahremiyet konut etrafında örülen duvarlarla oluŖturulmaktadır (Bal, 2001, s.62).

Köylerde artan yapı yoğunluğu yolların durumuna göre deđiŖkenlik gösterebilmektedir. 1960'lı yıllarla birlikte açılan taŖıt yolları yerleŖkeyi dnŖtren en önemli etkenlerden biri olmuŖtur. Yeni taŖıt yolları ile yeni inŖa edilen konutların bu yollara yaklaŖtıđı gzlemlenmiŖtir. Yol yapım alıŖmalarına paralel olarak konut yapımları da artmıŖtır (Bal, 2001, s.50). Yeni yapılan yolların yerleŖimlere etkisi oldukça fazladır.

Geleneksel yaŖam Ŗeklinin odak noktası köy yerleŖimidir. Köyde yaŖam konut ve çevresini merkez alarak geliŖim göstermekte, mevsimlere göre tarımsal üretim aŖamaları insan faaliyetlerine yön vermektedir (Bal,2001, s.20). Hamsiköy sıralanan bu özelliklerin tamamını yansıtılmaktadır. YerleŖkenin insan faaliyetlerini yönlendirmesi ve aynı zamanda ondan etkilenerek Ŗekillenmesi karŖılıklı bir etkileŖimin

sonucudur. Bu etkileşim, Hamsiköy'ün değişen düzen ve yapısının asıl kaynağı olarak gösterilebilmektedir. Hamsiköy'ün tanınırlığının artması ve turizmin gelişmesi, gelişen turizmle beraber kullanıcı yoğunluğunun artması ve kullanıcının bölge ile bir bağ kurarak burada yaşama isteğinin doğurduğu artan yapılaşma turizm ve yerleşke etkileşiminin kısa bir özetidir.

Aytuğ'a (1990) göre turizm çok boyutlu bir kavramdır, insanların günlük yaşamlarını sürdürdükleri çevrelerden ayrılarak sosyal, kültürel ve ekonomik özellikleri içeren bir süreci değişik çevrelerde yaşamalarını ve kısa-orta-uzun süreli olarak konaklamalarını ifade etmektedir. Bulut'a (2006) göre temelini çevrenin oluşturduğu turizm, dünya genelinde hızla gelişen bir sektör halini almaya başlamıştır. Özellikle ekonomik getirileri ile ülkelerin politikalarında yer alan turizm sektörü, günümüzde ekolojik ortamlarda da değerlendirilebilen, bu ortamlarda hem ekonomiyi ve hem de ekolojiyi birlikte yönlendiren bir sektör konumuna gelmiştir (Batman, 2013, s.8)

Hamsiköy, kırsalda bir yerleşme alanı olduğu için doğal güzelliklerinden ötürü bir turizm değeri taşımakla birlikte damaklara hitap eden tatlarıyla da farklı bir değer taşımaktadır. Bir yerleşkenin sahip olduğu çeşitlilik turizme açılan alanın kullanıcı profilini de çeşitlendirmektedir. Bu bağlamda kullanıcı profilinin değişmesi ihtiyaçların ve yerleşkeye ait olan değişken değerlerin de çeşitlenmesi anlamına gelmektedir.

Turizm ve çevre ortak bir ilişkiyi simgeleyen kavramlardır. Çevre bir turizm kaynağı olma özelliği taşıırken, turizmin var olması için çevrenin yaşaması gerektiği, doğanın ve çevrenin aleyhine gelişen bir turizmin kendi kaynağını tüketeceği açıktır. Başarılı bir turizm faaliyeti için temiz ve düzenli çevreye ihtiyaç vardır (Kiper, 2006, s.34).

Uslu'ya (1990) göre doğal tarihi ve kültürel özellikleri nedeniyle yüksek çekim potansiyeline sahip olan yerlerde turizmin gelişmesi, yöre ve ülke ekonomisine katkılar getirmektedir. Ancak bu gelişme; çoğu zaman turistik çekiciliği oluşturan öğelerin korunması amacı ile ters düşebilmektedir (Batman, 2013, s.10).

Halkın, turizmin yalnız olumlu etkileri konusunda görüş bildirmesi gelecekte ortaya çıkabilecek sorunların çözümlenmesinde zorluklara yol açabilecektir. Bu nedenle yerel yönetimler başta olmak üzere, ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından halkın çeşitli eğitim faaliyetleri ve kitle iletişim

araçları ile turizmin hem olumlu hem de olumsuz etkileri konusunda bilgilendirilmesi gereklidir (Mansuroğlu, 2006, s.44).

Turizm; getirdiği ekonomik, sosyal ve kültürel kazançlarla birlikte planlaması yapılmadığı takdirde turizm sektörüne hizmet eden özelliğini, yapısı, dokusunu ya da işlevini kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya gelebilmektedir. Böylesi tehdit içeren durumlar elde edilen her türlü kazancın kaybedilmesine sebep olmaktadır. Yerel halkın ya da turistlerin bilinçli tavırları mevcut düzeni devam ettirmekte ya da sorunları ortadan kaldırarak iyileştirme yolunda yönlendirmektedir. Fakat bu bilinçten uzak olarak atılan her adım turizmi yaratan değerlerin kendisine zarar vermekte, turizm sürecini deforme etmektedir. Böylesine bir durumun örneği Hamsiköy’de görülmektedir.

Artarak devam eden yapılaşma, yerleşkeye ait geleneksel yapı dokusunun ve geleneksel kültürel ve sosyal değerlerin zarar görmesine sebep olmaktadır. Kontrolsüz şekilde ilerleyen turizm-yapılaşma etkisi yerleşke üzerinde geri dönüşü zor hasarlara sebebiyet verebilmektedir. Yapılaşma yoğunluğu, beraberinde bir nüfus artışını getirmektedir. Artan yoğunlukların en önemli etkenlerinden biri olan turizm sektörü daha kontrollü şekillerde planlanmalıdır. Bu bağlamda turizme bağlı olarak Hamsiköy yerleşim alanında meydana gelen yapısal değişiklikler bir sorun olarak belirlenmiştir. Sorun ile ilgili detaylandırılmış tespitler ve değerlendirmeler yapıp sonrasında probleme yönelik mevcut durumu açıklayıcı ve mevcut sorunları iyileştirici öneriler getirmek amaçlanmıştır. Bunlara paralel olarak bu çalışmada turizm, nüfus yoğunluğu ve yapılaşma üçgeninde Hamsiköy değerlendirilmiştir.

Yöntem

Hamsiköy, sahip olduğu değerleri ile geçmişten günümüze önemli bir yerleşim alanı olmuştur. Bu sebeptendir ki tarihsel süreç içerisinde her zaman yapı-çevre etkileşimi gerçekleşmiştir. İhtiyaçlara bağlı olarak yapılaşma bir süreklilik göstermiş olsa da son dönemlerde artan turizm yoğunluğu ve bu yoğunluğa ek olarak konaklama amacıyla yapılan yapıların artması ile yerleşkeye ait değerlerin değişmeye başlaması Hamsiköy’ün çalışma konusu olarak seçilmesi durumunu meydana getirmiştir.

Çalışmanın yöntemi olarak karşılaştırma ve buna bağlı olarak değerlendirme seçilmiştir. Bir etkinin boyutunu sürece bağlı olarak tespit

etmek amacıyla yürütülen çalışmada mevcut duruma odaklanılmış olup günümüze yansıyan etkileri son altı yıllık süreç üzerinden anlatılmıştır.

Çalışmanın zeminini oluşturan turizm konusu ve örneklemini oluşturan Hamsiköy Mahallesi ile ilgili literatür bilgileri, giriş metninde farklı kaynaklardan derlenerek toplanmıştır. Sonrasında çalışmanın sorunu aktarılmış olup bulgular başlığında toplanan verilere bağlı olarak değerlendirmeler yapılmıştır.

Hamsiköy Mahallesi'nin turizm açısından değerinin artmasından dolayı yaşadığı değişimlerin süreçlere bağlı olarak yapılı çevre üzerinden aktarılması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda mahalleye ait son altı yıllık nüfus değerleri incelenmiştir. Bu değerler ile turizm etkisi ve yerleşkedeki birey sayısı değerlendirilmiştir. Mahallenin son yıllarına ait görseller üzerinden de yapılı çevre irdelenmiştir. Fotoğrafların genel olarak tüm mahalleyi göstermesi mevcut durumun genel bir perspektifini çizmektedir.

Mahalledeki nüfus yoğunluğunun değerlendirmesi grafik ve tablolara bağlı olarak yapılmıştır. İzahı yapılan çalışma sorusunun nüfus ile ilgisi bu verilere dayalı olarak yapılmıştır. Yapılan tespit ve değerlendirmelere bağlı olarak sorunu aydınlatmak ve mevcut durumu iyileştirmek amacıyla konuya getirilen öneriler sonuç bölümünde aktarılmıştır.

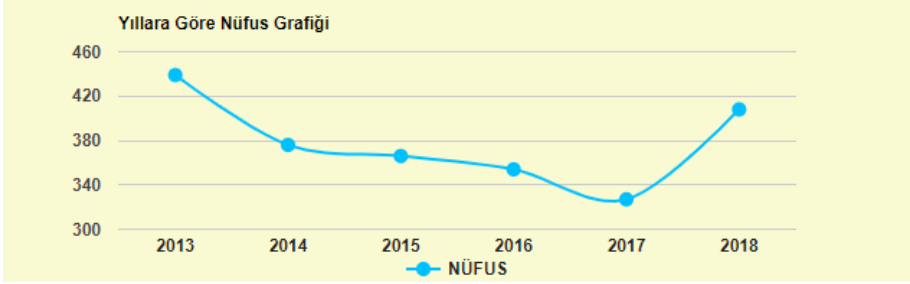
Bulgular

Çalışma alanı; nüfus yoğunluğu, yapılı çevre ve turizm üçgeninde incelenmektedir. Bu başlıklara uygun olarak çalışmayı aydınlatacak ve yönlendirecek olan veriler bulgular başlığı altında sunulmuştur. Nüfus yoğunluğunda eski tarihlere ait veriler sonrasında mahallenin son altı yılına ait nüfus bilgileri grafikler ve tablolar ile verilmiştir. Bulgular şu şekildedir:

“Hamsiköy’de 1486 yılı Timar Defterine göre yalnızca 6 gayrimüslim hane bulunup Müslüman hane hiç yoktur, 1835 yılı nüfus sayımına göre 60 Hıristiyan hane bulunmaktadır. 1876 yılı nüfus sayımına göre Hamsiköy köyünde 215 hane vardır (Durmuş, 2011, s.24-27). Bu tarihlerde gayrimüslim hane sayısı müslim hane sayılarına göre oldukça fazladır. 2000 yılı nüfus sayımına göre Hamsiköy nüfusu 434’tür (Kurdoğlu, 2005, s.88).”

Şekil 5’te görüldüğü gibi mahallenin son altı yılına ait nüfus yoğunluğunda dönemsel artış ve azalmalar görülmektedir. İncelemesi

yapılan son 6 yıl içerisinde nüfusun en çok yoğun olduğu yıl 2013 ve en az yoğun olduğu yıl ise 2017 olarak gözükmektedir. 2013 yılından itibaren 2017 yılına kadar nüfusta bir azalma görülmektedir. Yaklaşık 4 yıllık bir süreçte gerçekleşen nüfus sayısındaki azalmanın ardından 2017-2018 yılları arasında nüfus yoğunluğu artışa geçmiştir. Nüfus yoğunluğundaki artış günümüzde de devam etmektedir.



Şekil 5: Hamsiköy yıllara göre nüfus grafiği

(Kaynak:<http://www.nufusune.com/156847-trabzon-macka-hamsikoy-mahallesi-nufusu>)

Tablo 1'deki nüfus dağılımı, Şekil 5'teki grafiğin net sayılarla ifade edilmiş halidir. 2013-2017 yılları arasında nüfus 112 kişi azalmış, 2017-2018 yılları arasında ise 81 kişi artmıştır. Kırsaldan göçlerle azalmakta olan nüfusun bir anda etkili bir şekilde artmasında birçok etken mevcuttur. Bu etkenler arasında en önemlilerinden bir turizmdir. Çünkü 2017 ve 2018 yıllarında gelen turist sayısı diğer bütün yıllardan fazladır. Bu kapsamda yerleşkenin turizm üzerinden değerlendirildiği için yerleşkenin nüfusu tekrar artış göstermeye başlamıştır.

Tablo 1. Hamsiköy nüfusunun yıllara göre dağılımı

Yıl	Toplam Nüfus
2013	439
2014	376
2015	366
2016	354
2017	327
2018	408

(Kaynak:<http://www.nufusune.com/156847-trabzon-macka-hamsikoy-mahallesi-nufusu>)



Şekil 6. Hamsiköy merkezi

2017 yılında yapılan bir habere göre Hamsiköy çevre illerden, gerek yurtiçi gerek yurtdışı farklı birçok alanlardan turist çekmektedir. Gelen turistlerin yüzde 75'ini de Arap turistler oluşturmaktadır. Özellikle bölgeye ait lezzetler ve yerleşkenin doğal güzellikleri turistlerin bölgeyi tercih etme sebeplerinin başında gelmektedir (Trabzon, Hamsiköy Sütlaç Turizmi, 2017). 2018 yılının temmuz ayında yapılan habere göre ifade edilenler şu şekildedir:

“Doğal güzelliklerinin yanı sıra yaklaşık bir asırdır sütlacıyla ünlü Hamsiköy, yerli ve yabancı turistlerden ilgi görüyor. Buna ek olarak yılın dört mevsimi doğaseverleri ağırlıyor. Turistlerin son yıllardaki ilgisi dolayısıyla konaklama ve yöre mutfağıyla da adından söz ettiriyor. Misafirlerine birçok imkân sunan Hamsiköy son yıllarda trekking ve dağ bisikleti açısından da çok uygun bir destinasyon haline geldi. Belediye başkanı Hamsiköy'ün bölge ve ülke turizmde ön plana çıktığını vurguladı. Köyün turizmde bir marka olduğuna dikkat çekti. Daha fazla ön plana çıkarmak istendiğini ifade etti. Bu kapsamda konaklama ve restoran sayısının giderek artmakta olduğunu söyledi (Hamsiköy'e Turist İlgisi, 2018).”

Aynı haber farklı haber kaynaklarında yayınlanarak Hamsiköy'ün artan turizm değerinin tanıtımı yapılmıştır. Yapılan haberlerin tarihleri ve sayısına bakıldığında 2017 yılı itibari ile Hamsiköy'ün turizm değerinin daha sıklıkla gündeme gelmeye başladığı görülmektedir. Bu yıllarda yerleşke ile ilgili artan haberlerin birçoğu bölgenin turistik yönünü vurgulamak ve gündeme getirmek üzerinedir. Yerel gazete haberlerinde dahi 2016 yılında önce lezzet tanıtımıyla gündeme gelen yerleşke, 2017'de tescillenen lezzetiyle birlikte bu tarihten itibaren günümüz zaman dilimine yaklaştıkça turizmle anılmaya başlamıştır. Hamsiköy, bir lezzet

durağı olmaktan çıkıp bir turizm merkezine dönüşmeye başlamıştır. Bu dönüşüm Tablo 1'deki nüfus yoğunluğundaki değişikliğe de yansımıştır.

2005 yılı verilerine göre Hamsiköy'de rekreasyonel anlamda yeterli tesis ve imkân bulunmamaktadır. Merkezinde birkaç pansiyon, birkaç küçük lokanta ve yine Hamsiköy Bekçiler Mevkii'nde Zitaş Yayla Tesisi bulunmaktadır. Bu tesis 200 yatak kapasitelidir, 300 kişilik restorana sahiptir, günübirlik kullanıma da uygundur (Kurdoğlu, 2005, s.90-91). Eski tarihlerde bu kadar sınırlı sayıda konaklama yeri var iken turizmin artması ile bu sayılar da artmaya başlamıştır. Gelen turistlerin yalnızca yemek için değil ayrıca konaklama için de gelmeye başlaması bölgedeki iş gücünü arttırmıştır. Bu sebeple hizmet sektörü gelişmeye başlamış ve bölgede yaşayan insan sayısı bu sektöre dayalı olarak nüfusa yansımıştır. Turizm, bir yönden iş imkânı sunarken diğer bir yönden alana çeşitlilik ve yeni ihtiyaçlar getirmektedir.

Yurtiçinden gelen turistler genellikle günübirlik olarak yerleşkeye gelmekte iken yurtdışından gelen turist sayısı artması ile bölgede konaklama alanı ihtiyacı arttırmıştır. Bu ihtiyacı karşılamak amacı ile yeni yapılar yapılmaya başlanmıştır. Yeni oteller yaygın olarak butik oteller şeklinde yapılmaktadır. Turizmden kazanç sağlamak için yapılan yeni yapılardan bir kısmı geleneksel yapı dokusuna ait herhangi bir kaygı taşımamakta olup yerleşkeye ait orijinal yerleşim dokusu ise bağlamsal ilişki kuramamaktadır. Bölgenin yerleşim dokusuna uygun olmayan yapılar turizm yapıları ile sınırlı değildir. Yerleşkede sürekli kalan ya da kısa süreli kalmaya gelen insanların inşa ettirdiği yaşam alanlarının bir kısmı bağlam ve yer ile ilişki kuramamaktadır. Bu kapsamda yapılan yeni yapıların bir kısmı malzeme, strüktür ve ölçek açısından aykırılık göstermektedir. Yeni ihtiyaçların doğması, yerleşkenin tarım sektörü ile birebir ilişkili yaşam düzenininin turizm sektörü ile değişmeye başlaması, bölgeye yeni yerleşen bireylerin kişisel istekleri ve gelişen teknolojinin imkanlarının isteklere göre kullanılması ile yerleşkedeki yaşam alanı biçimleri farklılaşmaya başlamıştır.

Yerleşkedeki turizm koşullarının değişimi ile birlikte ilçe ve il genelindeki birçok değişiklik de mahalleyi etkilemiştir. Özellikle ulaşım başlı başına önemli bir etkidir. Trabzon-Gümüşhane yolu üzerinde yapılan birçok tünel ile birlikte köye ulaşım süresi kısalmıştır. Yerleşkeye ulaşım süresinin azalması, yerleşkedeki nüfusun artması, buradaki turist sayısının artmasına bağlı olarak konaklama ve konut sayısını arttırmaktadır. Söz konusu gelişmeler birbirini karşılıklı etkileyen ilişkiler

ağı içerisinde gerçekleşmektedir. Bu kapsamda yeni turizm koşullarının sonucu ortaya çıkan; ulaşımın gelişimi, yeni yapıların ortaya çıkışı, kontrolsüz yapılaşma ve nüfus artışı gibi durumlar birbirlerini karşılıklı olarak sürekli etkilemektedir.

Yerleşkeye ait eski ve yeni görüntüler Şekil 7,8,9'da aktarılmıştır. Hamsiköy'ün eski görünümü ile yenisi arasında oldukça büyük farklar mevcuttur. Söz konusu farklardan en dikkat çekenlerinden bir tanesi yollardır. Eski dokuda belirgin olmayan yollar, Hamsiköy'ün yeni halinde oldukça belirgin olup yerleşkeyi şekillendiren bir ağ sistemi olarak gözükmektedir. Yeni konutlara yeni yollar açılması yerleşkedeki ulaşım ağının daha fazla dallanmasına sebep olmaktadır.



Şekil 7. Hamsiköy eski yerleşim dokusu (Kaynak: Maçka Belediyesi)



Şekil 8. Günümüzde Hamsiköy (Kaynak: Maçka Belediyesi)



Şekil 9. Günümüzde Hamsiköy (Kaynak: Maçka Belediyesi)

Şahsa ait olan konutların şahsın kişisel isteklerine göre planlanması, yapı dokusunu; yerleşkenin iklimsel ve doğal sirkülasyonuna uygun şekilde tasarlanmış geleneksel yapı plan tipolijisinden ve yapım sisteminden uzaklaştırmaktadır. Turizm sektörü için yapılan yapılar ise konutlara göre yerleşke dokusunun dil birliğinden oldukça ayrılmaktadır.

Yapım sisteminde ve malzemesinde yine gelenekselden uzaklaşmış olup, taş ve ahşap yerine daha ekonomik ve hızlı olması amacı gözetildiğinden betonarme yapılar tercih edilmektedir. Yerleşke içerisinde yaygın olan, arazi eğimine oturmuş tek ya da iki katlı yapılar yerlerini çok katlı betonarme apartmanlara bırakmaya başlamıştır. Değişen turizm koşullarına cevap verebilmek amacıyla yapılan yoğun otel ve yeme-içme mekanları Hamsiköy'ün merkezindeki yapı yoğunluğunu bağlamsal ilişkileri yok edecek şekilde değiştirmiştir. Yeni durumda özellikle turizmin zirve yaptığı yaz mevsiminde Hamsiköy'ün merkezinde insan yoğunluğu oldukça artmaktadır.

İklim ve arazisine en optimum çözümlerle yerleşen geleneksel yapılar, araziye ve çevreye uyumlu bir şekilde bütüncül bir yaklaşım ile tasarlanmaktadır. Tarım ve yaşama alanını birleştiren konutlar, yeni yapılar ile yalnızca yaşam alanı ya da yalnızca misafir konaklama alanı olarak hizmet etmektedirler. Bu kapsamda hem yerli halk hem de kısa süreli kalan insanlar tarafından yapılan binalar; bütüncül sosyal, fiziksel ve kültürel bağlam ilişkisinden uzak tasarlanmaktadır.

Tartışma ve Sonuç

Yapılı çevreler; bir yerleşmenin, bir mahallenin ya da bir kentin silüetini oluşturmada ve karakterini tanımlamada en önemli kriterlerden biridir. İhtiyaçlar ve dönem koşulları çerçevesinde değişimin yapıları yansımaları olağan bir durumdur fakat bu değişikliklerin sınırsız ve kontrolsüz gerçekleştirilmesi yapıları çevre kimliğinin bozulmasında oldukça etkili olmaktadır. Yerleşkenin bir geleneği vardır ve bu geleneksel sistemden dönemsel ihtiyaçlara bağlı olarak uzaklaşabilmektedir. Turizm, bir kazançlar karmasıdır. Bununla birlikte birtakım değerler sisteminin tanıtıldığı ve esasen bu değerlerin talep gördüğü bir sistemdir. Bu sebeptendir ki yerleşkeye ait özellikler, klasikleşmiş ve gelenekselleşmiş olan durumlar ve olaylar, turizm için bir değer taşıırken turizm etkisiyle bu değerlerin plansızca deforme edilmesi aslında turizme hizmet edecek değerlerin yozlaşmasına ve hatta yok olmasına sebep olmaktadır. İhtiyaçlara hızlı cevaplar bulunması adına doğa, iklim ve yapılaşma konularında en verimli sonuçlar sunan bütüncül bir yaklaşımla yerleşmeyi ele alan geleneksel dokudan referanslar alınmalıdır. Turizm değeri bu bütüncül tavırdan doğmaktadır ve bunun bozulması zamanla turizm değerini düşürmektedir.

Hamsiköy'de değişen yaşam ve hizmet koşullarının etkisi yapıları çevreye yansımaktadır. Verilen nüfus bilgileri ile yerleşime ait yapılaşma görüntüleri değişen şartların yansımalarıdır. Köyün mahalle statüsüne geçmesi, ulaşımın gelişmesi turizmin önünü açmış, artan turizm yoğunluğu da konaklama ve konut yapılarının artmasına sebep olmuştur. Turizm, sağladığı iş imkanları ile yeni seçenekler oluştururken dönemsel ya da kalıcı olarak gelen birey sayısını da arttırmıştır. Buradan yola çıkarak söylenebilir ki turizm, nüfus ve yapıları çevre girift ilişkiler bağında birbirlerini en çok etkileyen yerleşke özelliklerindedir. Bu bağlamda söz konusu ilişkiler ağı içerisinde atılan adımlar rastgele ve plansız olmamalı, yerleşkenin orijinal değeri göz önünde bulundurularak hareket edilmelidir. Bölge halkı ya da yöneticileri bu konuda bilinçli olmalı, turizmi oluşturan değerlerin turizm olgusunun kendisinden daha değerli olduğu bilinmelidir. Aksi takdirde yalnızca turizm yapma amacı gütmek her türlü değer kaybı yaşanmasına sebebiyet vermektedir.

Farklı dönemlere ait yerleşke görselleri ile yapılaşmada meydana gelen değişiklikler genel olarak okunmakta iken bu görünümün kontrolsüz şekilde değişmeye devam etmesi yerleşke için en büyük tehditlerden

biridir. Turizme açılan yerleşme alanlarında koruma-kullanma dengesi gözetilmelidir. Dönemsel ihtiyaçlar planlanmalı ve geçmiş gelecek ilişkisi kurularak üretilen çözümler uygulanmalıdır. Bu yaklaşım şahsa ait konutlar ya da diğer yapı türlerini de kapsayacak şekilde hayata geçirilmelidir. Turizm yoğunluğu arttıkça yapı çevrenin değişimi ve dönüşümü muhtemel bir durum olmakla birlikte bu değişimin yerleşmeye yansımalarının planlı ve kontrollü bir şekilde yapılması gerekmektedir.

Kaynakça

- 1910 yılı Hamsiköy'de bir konak. (2019, 16 Haziran). Erişim Adresi <https://www.facebook.com/hamsikoy/photos/a.92114063460/10156309133268461/?type=3&theater>
- Bal, İ. (2001). *Trabzon-Maçka Vadisi kırsal alanı örneğinde yapısal çevrenin değişimi*. Yüksek Lisans Tezi. Yöktez Veri Tabanı. (104164)
- Batman, Z. P., (2013). *Altındere Vadisi (Trabzon-Maçka)'nde ekolojik temelli turizm planlama yaklaşımı ve alternatif turizm olanaklarının araştırılması*. Doktora Tezi. Yöktez Veri Tabanı. (332092)
- Bryer, A. ve Lowry H. (1986). *Continuity and change in Late Byzantine and Early Ottoman society*. England: University of Birmingham.
- Durmuş, A. (2011). *Tarih ve kültürü ile Hamsiköy ve Meryemana Vadileri Maçka*. Trabzon: Eser Ofset Matbaacılık.
- Hamsiköy'e Turist İlgisi. (2018, 06 Temmuz). Erişim Adresi <https://www.ntv.com.tr/seyahat/hamsikoye-turist-ilgisi-trabzon-gezilecek-yerler,eEIIqgev5UGrIOHlvIE1dA? ref=infinite>
- Kiper, T., (2006). *Safranbolu Yörükköyü peyzaj potansiyelinin kırsal turizm açısından değerlendirilmesi*. Doktora Tezi. Yöktez Veri Tabanı.(180764)
- Kurdoğlu, B. Ç. (2005). *Trabzon- Gümüşhane eski devlet karayoluna Ait Hamsiköy-Zigana Köy güzergahının yeşil yol olarak planlaması üzerine bir araştırma*. Doktora tezi, Yöktez Veri Tabanı. (149472)
- Maçka Belediyesi (2019, 30 Eylül). *Hamsiköy köyüne ait fotoğraflar*. Maçka Belediyesi Arşivi, Trabzon.
- Mansuroğlu, S. (2006). Turizm gelişmelerine yerel halkın yaklaşımlarının belirlenmesi: Akseki/Antalya örneği. *Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 19(1), 44.
- Öztürk, Ö. (2018, 12 Ocak). *Maçka Tarihi*. Erişim adresi <https://ozhanozturk.com/2018/01/12/macka-tarihi/>
- T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı.. (2006, 08 Nisan). *Anadolu'daki İpek Yolları*. Erişim Adresi <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-10174/ipek-yolu.html>

Trabzon, Hamsiköy Sütlaç Turizmi ile Turistlerin İlgisini Çekiyor. (2017, 06 Ağustos). *Haberturk*. Erişim Adresi

<https://www.haberturk.com/ekonomi/turizm/haber/1502529-trabzon-hamsikoy-sutlac-turizmi-ile-turistlerin-ilgisini-cekiyor>

Zigana Dağı'nın Eteklerinde Bir Köy: Hamsiköy. (2013, 12 Ekim). *Medya Trabzon*.

Erişim Adresi <http://www.medyatrabzon.com/zigana-daginin-eteklerinde-bir-koy-hamsikoy-82296h.htm>



Yeni Mardinler Üretmek ve Tüketmek: Mardin'in Turistikleşmesi Üzerine Bir Değerlendirme

Murat Küçük
Mardin Artuklu Üniversitesi
muratku@gmail.com

Öz

Bu metin Mardin'in turistikleşmesi sürecini farklı mekân üretim ve tüketim pratikleri bağlamında tarihsel olarak analiz etmeye çalışacaktır. Temel soru şudur: Küresel olarak giderek çok güçlü bir ekonomik faaliyet haline gelmekte olan turizm, Mardin'de nasıl tezahür ediyor ve Mardin'i nasıl dönüştürüyor? Bu çalışmanın amacı, (turizm odaklı post-endüstriyel kentleşme süreçlerinde), mekân üretimi süreçlerinin hangi dinamikler ve hangi aktörler üzerinden işlediği ve kimler tarafından nasıl üretildiği üzerine Mardin örneğinde tarihsel bir analiz yapmaktır. Kent ekonomisinin turizm üzerine yoğunlaştırılması Türkiye'de 1980 sonrasında gelişmiştir. Mardin'de turizm ise tarih, kültür, mimarlık ve inanç üzerine mümkün olabilmiş ve özellikle 2000'ler sonrasında önemli bir gelişme göstermiştir. 1980 sonrası dönemde "çatışma süreci" ve "çatışma süreci sonrasında" Mardin'in ve bölgenin siyasal, ekonomik ve demografik olarak geçirdiği değişimlerin bu sürece etkisi önemli olmuştur. Çatışma sonrası süreçte, Mardin için yeni bir kentsel dönüşüm ve tasarım süreci başlamıştır. Bu bağlamda Mardin'in turistikleşmesi şu temalar üzerinden tartışacağım: "Yeniden-imaalandırma", fiziksel dönüşüm, kültürel çeşitlilik, büyük etkinlikler.

Anahtar Kelimeler: Mardin, mekân üretimi, mekân tüketimi, turizm



To Product and Consume New Mardins: An Analysis on Touristification of Mardin

Murat Küçük
Mardin Artuklu Üniversitesi

Abstract

This paper aims to analyse roles of different practices/ways of space production and consumption on touristification process in the case of multi-ethnic and multi-religious Mardin, South-eastern Turkey. This paper tries to reveal which, how, and why spatial activities were performed in Mardin case for this process. Main question is that: How tourism as an economic activity becoming very important in global scale is performed in Mardin and how transforms Mardin? I tried to analyse this process through local, national, and global scales within the context of structural transformations on urbanisation and development of tourism, economy policy and cultural policy.

The role of tourism on urban economy in Turkey has made great progress with 1980s. In Mardin, tourism has been possible on history, culture, architecture and faith, and especially has been developed with 2000s. The effects of the political, economic and demographic changes in "conflict period" and "post-conflict period" after 1980s were significant on touristification process in Mardin. In the post-conflict period, a new urban transformation and design process started for Mardin. Changes in this context has been discussed around the following themes: "Re-imagining" practices, physical transformation, cultural diversity, mega-events/festivals

Keywords: *Mardin, production of space, consuming space, tourism*

Giriş

Bu metin Mardin'in turistikleşmesi sürecini farklı mekân üretim ve tüketim pratikleri bağlamında tarihsel olarak analiz etmeye çalışacaktır. Temel soru şudur: Küresel olarak giderek çok güçlü bir ekonomik faaliyet haline gelmekte olan turizm, Mardin'de nasıl tezahür ediyor ve Mardin'i nasıl dönüştürüyor? Bu çalışmanın amacı, (turizm odaklı post-endüstriyel kentleşme süreçlerinde), mekân üretimi süreçlerinin hangi dinamikler ve hangi aktörler üzerinden işlediği ve kimler tarafından nasıl üretildiği üzerine Mardin örneğinde tarihsel bir analiz yapmaktır. Bu bağlamda Mardin'in turistikleşmesi şu temalar üzerinden tartışılacaktır: "Yeniden-imagajlandırma", fiziksel dönüşüm, kültürel çeşitlilik, büyük etkinlikler.

Teorik Çerçeve

Teorik bir çerçeve için, Lefebvre'in (2014) "mekân üretimi" üzerinden yaptığı tartışmalardan ve Soja'nın bunun üzerine eleştiri ve katkılardan; Harvey'ın küresel kapitalizmin kentsel süreçleri nasıl dönüştürdüğü ve şehir hakkı tartışmalarından faydalanmayı düşünüyorum.

Teorik bir çerçeve için, temel olarak Lefebvre'in "mekân üretimi" üzerinden yaptığı tartışmalardan faydalanacağım. Lefebvre mekânı bir üretim olarak düşünür ve "mekan pratiği", "mekan temsilleri" ve "temsil mekanları" olarak üçlü diyalektik bir ilişki içerisinde analiz eden bir çerçeve önerir. Bu çerçeve içerisinde, Mardin'in turistikleşmesini, şehir üzerine üretilen dilsel ve görsel temsiller, her türlü fiziksel dönüşüm ile mekânsal pratikler arasındaki ilişki üzerinden analiz etmeye çalışacağım.

Mekan temsillerinin üretimi için çalışan uzmanlıklar ve sektörler gelişirken, çeşitlenen ve farklı yerlerde bazen standartlaşan temsillerin mekanında, giderek daha fazla turistik bir bakışın ve deneyimin "mekânsal pratiği" hakim olur. Öyleyse, mekan temsilleri, temsil mekanlarını gezmeye-görmeye kışkırtmak üzerinden mi üretilir? Mekan temsili (tasarlanan), miraslaştırma ve turistikleştirme güdülü pratiklere odaklanmış bir temsil mekanına hakim oldukça, bazen kent sakinlerini de dahil eden "turist bakışı" (Urry, 2009) yeni bir "mekan pratiği" içerisinde gelişir. Böylece temsil mekanları ile mekan temsilleri arasındaki farkın nasıl bir nitelik kazandığına bakacağım.

Yeni bir pazarın parçası olan kentler, çeşitli “özgün”lüklere sahip olduğu iddiasıyla bunu kanıtlayacak fiziksel düzenlemeler yapar, “kentsel kültürel kapital” (bedenleşmiş, nesneleşmiş, kurumsallaşmış halleriyle: turizm, kültürel miras, büyük etkinlikler gibi), tanıtma ve pazarlama araçları kullanılarak kentlerin kolektif sembolik sermayelerini artırmak için kullanılır. Böylece kent ekonomileri için ekonomik kapital elde edilmeye çalışılır.

Metodoloji

Çalışmanın odağı, Mardin üzerine turizm söyleminin ve turistik amaçlı yayınların oluşmaya başlamasından itibaren. Mardin üzerine süreli yayınlar, broşürler, afişler, raporlar gibi yazılı/basılı malzemeler ile film, fotoğraf gibi görsel malzemelerden elde edilecek veriler kullanılmıştır. Ayrıca 10 yıllık yaşama deneyimin ve gözlemlerimden de faydalandım. Mekânın dönüşümünü ve kullanımını yansıtan fotoğraf kayıtlarımı da kullandım. Bu bağlamda, görselleri ve söylemleri yapısal/fiziksel değişimlerle ilişkili olarak analiz etmeye çalıştım. Analiz için kullandığım/ürettiğim verileri şu şekilde sıralayabilirim:

- Metinsel malzeme: Kitap, kitapçık ve broşürler (Valilik ve Belediye tanıtım broşürleri), etkinliklerin afiş/broşür ve basın açıklamaları vb.
- Söylemler: Kişilerle mülakatlar üzerinden
- Görseller: Fotoğraf, video, amblem, semboller.
- Etkinlikler: (sanatsal, sportif, akademik) festivaller, sempozyumlar
- Kurumlar & Kurullar: Kalkınma Ajansları, Koruma Kurulları, Mardin Çalışma Komisyonu vb.
- Yapılar ve adlandırmalar (spatial landmarks): Turistik ilgi mekânları (“destinasyon” haline getirilen mekânlar)
- STK Faaliyetleri: Örneğin dışarıdaki Mardin Dernekleri (“Mardin lobisi”)

Analiz

Mardin'in turistikleşmesi sürecini, yerel, ulusal ve küresel ölçeklerde kentleşme ve turizmin geliştirilmesine yönelik yapısal dönüşümler, ekonomi politikası ve kültür politikası bağlamında ilişkili olarak tartışmaya çalışacağım:

- Yerel: Mardin'in kentleşme süreci ve kent ekonomisinde turizmin gelişmesi, bölgedeki siyasal, ekonomik ve demografik değişim süreciyle olan ilişkisi. Mardin'in içerisinde bulunduğu bölgedeki çatışma süreci, Güneydoğu Anadolu Projesi'nin geliştirilmesi ve kapsamının turizmi de içerecek şekilde genişletilmesi

- **Ulusal:** Türkiye'nin uluslararası sermayeye açılması, neoliberal ekonominin yerleşmesi Türkiye'nin kentleşme süreci ve turizmin gelişmesi bağlamında Mardin'in dönüşümü.
- **Küresel:** ulusal/küresel ekonomideki değişimler bağlamında küreselleşme ve sermaye hareketleri, küresel sermayenin kentsel süreçler ve turizm üzerindeki etkisi ve rolü.

Bu süreç, turizmin kitleselleşmesi, turizm stratejilerinin ve planlamalarının oluşturulması, kıyı turizminin ötesinde, daha geniş Türkiye coğrafyasına yayılacak şekilde kültürel, tarihsel, mimari, doğal özellikler etrafında alternatif turizm çeşitleri geliştirme sürenin bir parçasıdır.

Mekânlar, nesnelere, ritüeller, insanlar, hayvanlar "turist bakışı"nın (Urry, 2009) nesnesi olmaya uygun hale getiriliyor. "Neyi meşhur?" yaygın sorusu etrafında, turistik ilginin konusu olabilecek her şey meşhur hale getiriliyor. Özellikle gezilecek yerlerin neler olacağı, ne kadar vakit geçirileceği standartlaştırarak, yerel ve ulusal tur şirketleri tarafından (turlar, paketler) standartlaştırılıyor. Bununla ilişkili olarak ayrıca, nelerin nerede yenilebileceği, nerelerden neler alınacağı da benzer bir öneriler bağlamında doğaçlama olmaktan mümkün olduğunca çıkartılıyor. Belirlenmiş ve ayarlanmış olanın dışında zaman kullanma ve mekân dolaşma için fırsat tanınsa da standartlaşmanın oldukça etkili olduğu bir mekân deneyimleme ortaya çıkmaktadır.

Mardin gezi/tur içerisinde yer alması, çoğunlukla GAP turu kapsamında yapılmaktadır. Nemrut/Adıyaman, Gaziantep, Şanlıurfa, Halfeti, Hasankeyf gibi yerleri de içerebilen bir gezi paketinin içerisinde yer almaktadır. Hasankeyf'in baraj inşaatı nedeniyle su altında kalma süreci, yapıların taşınması sonrasında, Hasankeyf tur paketlerinden önemli ölçüde çıkartılmıştır. Tur paketinin içerisinde Mardin ili içerisinde, Midyat, Dara, Mor Evgin Manastırı (Nusaybin) gibi alanlar da yer almaktadır. "Turizme kazandırmak" söyleminin yaygınlığında, neler, kimler için turizme uyarlanıyor?

Neler turistikleştiriliyor? Nasıl Turistikleşiyor? Mekânlar (kamusal, dinsel ve konut nitelikli yapılar), gıda/gastronomi, el sanatları/zanaat, etnisite, inanç, gelenekler/ritüeller, etkinlikler/festivaller.

Mekânın turistik üretimi: "İnanç ve kültür turizmi" bağlamında gezip görülmesi gereken yerler oluşturma ya da bir yerlerin destinasyonlar oluşu. Bakım, renovasyon, restorasyon gibi farklı koruma müdahaleleri yapma kilise ve manstırların kendi topluluk ve vakıf bütçeleri oluşturarak bakım ve restorasyonlarına izin verilmesi, medrese/cami/türbe bakım ve restorasyonları, arkeolojik kazılar (Dara, Mardin Kalesi); evler ve kamusal yapılar (eski Halkevi, Şatana evi-PTT, Sur Garajı gibi) otellere, kafelere, restoranlara; kahvehaneler kafelere dönüştü; dükkanlar yerleşik insanların ihtiyaçlarından turistik nesnelere satıldığı içeriklere ve yerlere dönüştü. Benzer bir şekilde, artan ziyaretçi talebini karşılamak için Deyrulzafaran Manastırı'nın girişine 2006'da (kafe, hediyelik eşya dükkanı, tuvalet, otopark içeren) bir ziyaretçi ağırlama alanı inşa edildi, rehberle gezdirme hizmeti verilmeye başlandı, ziyaretler ücretli hale getirildi.

80lerin sonundan itibaren, yeni şehir alanında hem konut alanları inşa ediliyor, hem de kamu kurumları, bankalar, dükkanlar/mağazalar taşınıyor. Yaklaşık 30 yıllık bu yer değiştirmede, eski Mardin'in giderek turistik bir alana dönüştüğü, turizme terk edildiği; yerli halkın önemli bir kısmının yenişehirdeki apartmanlara taşındığı ve bu sürecin devam ettiği görülmektedir. Sit alanında ağırlıkta olmak üzere, turizm için (konaklama, beslenme, ulaşım amaçlı) mekânlar dönüştürüldü.

Öncesinde, güvenlik endişelerinden dolayı, Dara, Beyazsu gibi yerler gezi rotası içine dahil edilmiyorken, bugün özellikle Dara önemli bir "destinasyon" olarak sunulmaktadır.

Nesnenin turistik üretimi: Çeşitli el sanatları: korumak ve geliştirmek, turizme kazandırmak, hediyelik eşya haline getirmek. Telkâri gümüş, Süryani nazar boncuğu (etnikleştirme, halbuki Hıristiyanlarda nazar yok), sabun çeşitleri; magnet. Bunların bir kısmı, yerel malzemeye yapılan ürünler, bir kısmı da seri üretim ve başka yerlerde üretilip Mardin için uyarlanmış nesnelere.

Beslenmenin turistikleşmesi ("ne yenir ne içilir?) Yemek kültürü "gastronomi turizmi" geliştirmek, bu amaçla yerel mutfağı korumak ve geliştirmek. Badem şekeri, Süryani şarabı, kahve çeşitleri (etnikleştirme: Süryani kahvesi, Kürt kahvesi, dibek kahvesi, çeşitli karışımli kahveler -

etnik olanın turistikleşmesi), çerez çeşitleri; şarap yapımının (ev üretimleri, fabrika üretimleri), dağıtım ve tüketim alanlarının yaygınlaşması.

Mekân, yemek, inanç, etnisite gibi şeyler bir kültürel mesele olarak anlatılıyor/üretiliyor. Bir kültürelleştirme süreci olarak işliyor. Ayrıca kültürel çeşitlilik ya da çokkültürlülük anlatısı da, din ve etnisiteyi kültürel fark olarak üretiyor. Bir zamanlar folklorik olarak anlatılan şeyler, turistik nesne haline getiriliyor.

Tablo: Yıllara Göre Otellerde Konaklayan Ziyaretçi Sayısı (Mardin İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü verilerinden derlenerek oluşturulmuştur.

Yıllar	Yerli Ziyaretçi	Yabancı Ziyaretçi	Toplam	Geceleme Sayısı
2003			20.000 civarı	
2004			20.000 civarı	
2005			20.000 civarı	
2006			50.000 civarı	
2007			130.000 civarı	
2008	70.216	8.151	78.367	99.911
2009	64.735	6.811	71.546	111.996
2010	100.320	9.608	109.928	177.203
2011	125.598	9.719	135.317	208.252
2012	126.693	11.380	138.073	204.181
2013	172.859	16.589	189.448	270.647
2014	202.907	18.323	221.230	340.634
2015	146.301	14.761	161.062	242.821
2016	107.956	5.603	113.559	207.816
2017	214.704	16.267	230.971	-
2018	291.846	25.536	317.382	486.774
2019 (ilk 6 ay)				

Temsil Üretimi: “Yeniden-ımajlandırma”

Mardin’in tanıtımı için yeniden-ımajlandırmada temel vurgular şunlar olmaktadır: kültürel çeşitlilik, tarih ve mimari üzerine olmaktadır. Temsil araçları olarak, görseller, semboller ve söylemler de bu çerçevede üretilmektedir. Bu dönemdeki imge üretme sürecine nelerin dâhil edildiği/edilmediği, nasıl dâhil edildiği, neleriyle, hangi kısımlarıyla dâhil edildiğine bakılacaktır. Böylece imge üretiminin siyasi, ekonomik ve kültürel işlevleri daha iyi kavranabilecektir.

- Ortak temel referanslar: Tarih, Medeniyet, İnanç: “tarihin ve dinlerin beşiği”, “dinler ve diller şehri”, “medeniyetler ve kültürler beşiği/kavşağı”, “hoşgörü”,

- Tarih/geçmiş vurgusu: Tarihsel eskilik/güçlülük, "kadim kültür", tarihsel miras, Mezopotamya, tarihsel bağlar kurma, geçmişe bağlama (Sümerler, Medler...), arkeolojik zenginlikler; medeniyetler beşiği ya da kavşağı söylemleri; "köklü tarih", "tarih kokuyor", "medeniyetler mirası". "Tarihi Kentler Birliği".
- Evrensellik vurgusu: "Dünya kenti", "insanlık mirası".
- Kültürel miras vurguları: Mirası hatırlamak, gizli kalmış güzellikleri ortaya çıkarmak, hak ettiği değeri almasını sağlamak gibi "ihmal"lere vurgu yapma.
- Dini ya da etnik vurgular: Hıristiyanlık ve İslam üzerinden dini değerlere ve kişilere atıflar; "İslam şehri", "Tur Abdin", "Süryani şehri", "Arap şehri", "Kürt şehri".

Alternatif ve eleştirel söylemler ile buna ilişkin simgeler ve pratikler çok fazla dolaşıma giremediğini, imge ve söylem rekabeti ya da çeşitliliğinin nasıl yansıdığı gözlenebilir. Simgeler seçim ve söylem/anlatı kurgu/lamasında, yerel kültürel öğeler/ürünler ya da simgeler kullanılmaktadır. Bu bağlamda "markalaştırma" adıyla çalışmalar da yapılmaktadır. Şehre dair markalar oluşturma ve markalar aracılığıyla tanıtma stratejileri geliştirilmeye çalışılmıştır.

Bu temsil üretimi, olumsuz söylemleri düzeltmeyi ve cazibe oluşturmayı da amaçlamaktadır. "Doğu", "terör", "olaylar" gibi dışarıdaki olumsuz imge ve söylemin üretildiği mecralardaki (medya ve siyaset) söylemi düzeltmek, "doğru tanıtmak", "güven ortamı oluşturmak" benzeri söylemler sıklıkla kullanılmaktadır. Basında çıkan haberlerin etkisini değiştiren en önemli şeylerden biri de, Mardin'de çekilen televizyon dizileri ve filmlerin de Türkiye'de Mardin'e yönelik bir merak oluşmasında önemli olmuştur.

Televizyonun yaygın izlenirliğe sahip olmasından ötürü, "dizilerin çok büyük bir katkısı oldu"ğu sıklıkla vurgulanmaktadır. Dizilere yönelik kan davası, töre gibi klişeleri üretmesinden ötürü "doğru tanıtmama" şeklinde eleştiriler olsa Mardin'e yönelik bir merak oluşmasında etkili olmuştur. Bu bağlamda "Mardin-Münih Hattı", "Berivan", "Sıla" gibi diziler en çok anılanlardır. Bunun yanı sıra, televizyonda belgeseller, haber bültenlerinde tanıtıcı/bilgilendirici olarak yer verilmesi, kültür programlarında konu edilmesi olumlu etkiler üretmiştir, hatta bunun için sivil toplum ve bazı kamu yetkililerinin gazeteci, televizyoncu/programcı, gezi yazarı gibi aktörleri şehre davet etmesi ve gezdirme girişimleri olmuştur.

Bu süreçte, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile GAP tarafından yapılan tanıtıcı yayınlar ve kitapların ötesinde, Valilik, Belediyeler (Mardin Belediyesi, Artuklu Belediyesi, Mardin Büyükşehir Belediyesi), Kalkınma Ajansı (DİKA) Türkçe ve İngilizce tanıtım amaçlı ücretsiz dağıtılan turizm kitapçıkları, rehber kitaplar, broşürler, haritalar yayınlanmasında son yıllarda önemli bir artış olmuştur. Ayrıca manastır, kilise gibi mekânlar kendi tarihleri hakkında; oteller, restoranlar gibi işletmeler kendi hizmetleri hakkında çeşitli tanıtım broşürleri basmaktadır.

Tanıtım etkinlikler: Mardin Tanıtım Günleri, EMİTT (Doğu Akdeniz Uluslararası Turizm ve Seyahat Fuarı) turizm fuarlarında stant açılması, yapı fuarlarında stant açılması gibi tanıtım fırsatları da kullanılmaktadır.

Ayrıca ekonomik anlamda farklı oranlarda GAP'ın etkisi altındadır. Yerel siyasal iktidarlar (belediye ve valilik) kent ve kültür politikalarında ve "imge üretimi"ne yönelik söylem ve etkinliklerde oldukça etkin ya da himaye eden konumundadır. Buna karşın yerel, ulusal ya da uluslararası sermaye uzaktadır. Sermaye yerine yerel iktidarlar varken; Sabancı müzesi üzerinden ulusal sermaye var; ama yerel sermaye yok.

Fiziksel Dönüşüm

Kent ekonomisinin turizm üzerine yoğunlaştırılması Türkiye'de 1980 sonrasında gelişmiştir. Mardin'de turizm ise tarih, kültür, mimarlık ve inanç üzerine mümkün olabilmiş ve özellikle 2000'ler sonrasında önemli bir gelişme göstermiştir. 1980 sonrası dönemde "çatışma süreci" ve "çatışma süreci sonrasında" Mardin'in ve bölgenin siyasal, ekonomik ve demografik olarak geçirdiği değişimlerin bu sürece etkisi önemli olmuştur. Çatışma sonrası süreçte, Mardin için yeni bir kentsel dönüşüm ve tasarım süreci başlamıştır. Bölgede 1978'de sıkıyönetim ilan edilmiş, 1984'te başlayan olaylar sonrasında, 1987'de OHAL ilan edilerek 2002'de bölgede OHAL tamamıyla kaldırılmıştır.

"Öncesinde Gül Palas, Çiçek Palas, Başak Palas gibi oteller vardı, daha çok köyden ve civardan gelenler kalırdı. --- "Turistik Otel, 60'larda açıldı..." (Bilirer)

Yeni mekân üretimleri, koruma pratikleri, miraslaştırma, müzeleştirme pratikleriyle ilişkilidir.

Mardin'in eski yerleşim alanınının 1979'da "SİT Alanı" ilan edilmesiyle koruma ve "miraslaştırma" süreci başlamıştır. Böylece fiziksel koruma

süreci, taş yapıları korumayı ve yeni yapılaşmayı önlemeyi/yasaklamayı amaçlamıştır.

Bölgede 1980 sonrası çatışma süreci ve OHAL, turistik bir ortamın gelişmesini engellemiştir. Ziyaret için güvenlik kaygıları ön planda olmuştur. Ancak 2002'de bölgenin tamamında OHAL'in kaldırılmasıyla sonra güvenlik kaygıları azalmış, turizm için gelişmesinde önemli bir sürecin başlangıcı olmuştur. "Çatışma-sonrası süreç" ("post-conflict process") olarak da adlandırılabilir bu dönemde, en önemli gündem maddesi UNESCO'ya Dünya Mirası Listesi (World Heritage Site) dâhil olma hedefi etrafındaki çabalardır (Biner 2007).

2000'ler sonrasına dair ayrıştırıcı bir değişimden bahsedilebilir mi, bilinmez ama çatışma sonrası süreçte daha fazla kültür odaklı bir söylem geliştirildiği görülmektedir. Tarihsel mekân ve mimari bu söylemin en önemli unsuru olmaktadır. Bu dönemde, geleneksel şehrin Artuklu dönemi Ortaçağ mimarisini koruma özelliği, değişen nüfus yapısının da etkisiyle oluşan farklı güç mücadelelerin yerine ön plana çıkartılmıştır. Bu dönemde, şehir merkezindeki demografik durum, yeni bir güç dengesi yaratmıştır. (Küçük, 2012)

Çatışma-sonrası sürecinde Mardin'deki söylem farklılaşmasına dair çalışmasında Biner (2007), Dünya Mirası Listesi'ne üyelik çalışmaları sırasında belirginleşen, yerli halkın (Arap, Süryani, Kürt) arasında farklı iki söylemi temsil eden iki oluşumdan, Kent Konseyi/Yerel Gündem ile Demokrasi Platformu'ndan bahsetmektedir. Buna göre, Demokrasi Platformu daha fazla Kürt meselesi ve insan hakları üzerinde bir söylem üretirken, Kent Konseyi ise öncelikli olarak Mardin'in kültürel ve tarihsel dokusunu korumaya yönelik bir söylem geliştirilmiş ve Dünya Miras Listesi'ne üyelik için çaba harcamıştır.

Güneydoğu Anadolu Projesi, 1970lerde bölgenin su ve toprak kaynaklarının geliştirilmesine yönelik bir program olarak başlamışken, 1989 yılında bir Master Plan hazırlanarak tarım, sanayi, ulaştırma, eğitim, sağlık, kırsal ve kentsel altyapı yatırımları gibi alanları da kapsayarak bir bölgesel kalkınma projesine dönüştürülmüştür¹. Bu kapsama, 2010'da GAP Bölgesi Turizm Master Planı'nın hazırlanmasıyla turizm sektörü de dahil edilmiştir².

¹ <http://www.gap.gov.tr/gap-nedir-sayfa-1.html>

² <http://www.gap.gov.tr/gap-bolgesi-turizm-master-plani-sayfa-30.html>

Aralık 1999'da havaalanı açıldı, Aralık 2012'de pist genişletme (ve yeniden açılma), Temmuz 2014'te yeni terminal binası ve yurtdışı uçuşların başlaması.

“1981'den beri Dünya Kültür Mirası listesine girmeye çalışan Mardin”de, bu süreç bölgedeki “terör olayları” nedeniyle ne hazırlık yapılabilmiş ne de devlet tarafından destek görmüştür.

Mardin'in 7 bin yıllık tarihi geçmişiyle Dünya Kültür Mirası listesine girmesi için ilk başvuru 1981'de yapılmıştı. Ancak bölgede yaşanan terör olayları nedeniyle rafa kaldırılan dosya, 1988'de yeniden işleme konarak tarihi kentin 2000 yılında geçici listede yer alması kararlaştırılmıştı. Kültür Bakanlığı adaylık başvurusunu yaparken “Doğal yapı ile insan etkileşimi sonucu ortaya çıkan taş mimarisinin benzersiz dini ve geleneksel yapılarını barındıran Mardin, bir ortaçağ kenti görünümüyle kültürel peyzaj alanı olarak Dünya Miras Listesi'ne alınmalı” demişti. Mardin, Dünya Kültür Mirası dosyasında tarihi taş evleri, camileri, Kasımiye Medresesi, Deyrul Zafaran ve Midyat'taki Deyrul Umur Manastırı'yla Müslüman, Süryani, Keldani, Yahudi, Ermeni, Nesturi, ve Yezidi gibi farklı dinlerle çeşitli kültürlerin beşiği kent olarak tanımlanıyor.³

1981 yılında da Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı'na (UNESCO) Mardin'in "Dünya Kültür Mirası" listesine alınması için başvurduk. Ancak, başvurumuz "terör olayları" nedeniyle rafa kaldırıldı.⁴

Kentsel sit alanı için “koruma amaçlı imar planı” çalışmaları yapılmaya başlandı.

“2001'de UNESCO'ya üyelik süreci için, Mardin'in UNESCO'ya girmesi için ilk gündeme getiren gazeteci Muammer Elveren'di. Gelen yetkililere, ben, Füsün Karaboğa, şimdi milletvekili olan Şehmus Dinçel eşlik etmiştik.” (Bilirir).

“Bir sebeple Mardin'e gelmiş “Mardin'e gelen yabancılar, Deyrulzaaran ve Kasımiye'ye giderlerdi, Rido'da kebab yer, çerezlerini Davut Selim'den alırlardı.” (Bilirir)

³ Muammer Elveren. “UNESCO, Mardin'i Dünya Kültür Mirası listesinden çıkarıyor” (Hürriyet, 30.06.2003)

<http://www.hurriyet.com.tr/gundem/unesco-mardini-dunya-kultur-mirasi-listesinden-cikariyor-156251>
⁴ “Dünya Kültür Mirası Mardin” <https://m.bianet.org/biamaq/kultur/12368-dunya-kultur-mirasi-mardin>
(12 Ağustos 2002)

Mardin, "Mardin Cultural Landscape" başlığıyla 25.02.2000 tarihinden itibaren UNESCO Dünya Mirası Geçici Liste'de "kültürel miras" kategorisinde yer almaktadır⁵.

Mardinar "Mardin Kentsel Katılımcı Rehabilitasyon Projesi" 2000 ile 2002 yılları arasında 24 ay olarak uygulanmıştır. Mardin'in kültürel ve tarihi değerlerini korumak ve dünyaya tanıtmak amacıyla, UNDP aracılığıyla İsviçre Hükümeti'nden sağlanan mali destekle başlatılmıştır. Proje İTÜ Hizmet Vakfı (Mimar Prof. Dr. Atilla Yücel) koordinasyonunda yürütülmüştür (Aktaran Bilirer). "Bu projenin çıktısı olarak 'Yerel Gündem 21'i kurduk, ayrıca hatırlayabildiğim kadarıyla üç sokakta rehabilitasyon çalışması yapıldı, Revaklı Çarşy yenilendi. Ayrıca halkın turizme ilişkin tutumunu ölçmek için bir turizm araştırması yapıldı." (Bilirer).

"Mardinar zamanında, bir sürü gazeteci, televizyoncu, seyahat yazarlarını MAREV desteğiyle misafir ettik" (Bilirer)

"Üniversiteleri (Hacettepe, Gazi, Mimar Sinan Üni. gibi) davet ettik, mimarlık, turizm, kültür bölümlerinden hocalar geldir. Ayrıca, mesela Mimar Sinan'dan bir hoca, öğrencilerini getirdi, proje ödevlerinde Mardin'de röleve çizimleri yaptılar." (Bilirer)

"Dışarıdaki temel destekçimiz MAREV⁶ oluyordu." (Bilirer)

"Turizm yerel gündemle başladı aslında" (Bilirer)

"Mardin'de turizmin aksamasının bir sebebi, yerli ve yabancı turistlerin sigortasını yapmıyordu. Turist sayısı çok az olmasının önemli bir sebebi de buydu." (Bilirer)

"Bölgede turizm birlikte başladı, Mardin, Antep, Urfa, aynı zamanlar başladı."

Avrupa Komisyonu (AB) finanse edilen, GAP Bölge Kalkınma İdaresi yürütücülüğünde desteğiyle, GAP Bölgesinde Kültürel Mirası Geliştirme Programı (2003) kapsamında, "GAP Bölgesinde Kültür Varlıklarını Koruma ve Geliştirme" başlıklı projesi (project titled Preservation and Promotion of the Cultural Assets in GAP Region): kültürel mirasın korunması ve geliştirilmesini sağlama ve insanların ekonomik ve toplumsal kazanımlarını artırma, hibenin bir bölümü ile evlerin restorasyonu amaçlandı.

⁵ <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/1406/>

⁶ MAREV, "Mardinliler Eğitim ve Dayanışma Vakfı'nın kısaltmasıdır.

Mardin UNESCO Gönüllüleri MSGSÜ öğretim üyesi Prof. Dr. Kenan Mortan ve mimarlık öğrencileri, Nisan 2007 ile Ağustos 2008 arasında belgeleme, rölöve hazırlama, hava fotoğrafları çekilmesi, dijital haritalar hazırlanması gibi çalışmalar yaptılar.⁷ Bu çalışma "Mardin, UNESCO'ya Doğru" başlıklı bir sergi ve kitapla da sonuçlandırılmıştır.

2010'da Valilik ve Belediye işbirliğiyle "Tarihi Dönüşüm Projesi" adıyla Mardin SİT alanındaki çalışmalar yaparak, UNESCO Dünya Kültürel Miras Listesi'nde yer alma ve başvuru yapma amaçlandı. Bu kapsam yapılan kentsel dönüşüm projeleriyle "öz"ünü ortaya çıkarma ve "koruma" söylemleri etrafında devam eden mekân üretimi süreçleri sıklıkla yapılmıştır. Belgeleme, yenileme (renovasyon) ve restorasyon, altyapı yenileme, Sit alanında betonarme evler yıkılarak karşılığında TOKİ'nin yapacağı konutlara insanların taşınması amaçlandı. Bu nüfusun da bir kısmının Sit alanından sürekli yaşam alanı olarak ayrılması anlamına gelecekti Bu yıllarda, kültürel mirasın bir parçası olarak zanaatlar (telkâri işçiliği, taş işçiliği gibi) üzerine koruma ve geliştirme amaçlı çeşitli projeler de geliştirilmiştir.

AB tarafından 7,5 milyon Avro bütçeli Mardin Kültürel Turizm Merkezi Projesi, 23 Eylül 2011'de Mardin Valiliği tarafından yürütülecek ⁸

Bölgesel Rekabet Edebilirlik Operasyonel Programı kapsamında Mardin Valiliği tarafından yürütülecek, Türkiye'nin en kapsamlı tarihi dönüşüm projesi olan Mardin Kültürel Turizm Merkezi Projesi, 23 Eylül 2011 tarihinde Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu Başkan Yardımcısı Javier Menendez Bonilla'nın da katıldığı törende imzalanarak başladı.

Mardin Valiliği ve Mardin Belediyesi, 7 bin yıllık tarihi kenti 100 yıl önceki haline getirmek için 7.5 milyon Avroluk proje ile Mardin'in turizm kapasitesini artırma hedefini yürürlüğe koydu.

İnşaat ve teknik destek ana bileşenlerinden oluşan projenin sonucunda UNESCO'ya başvuru için gerekli olan yönetim planının hazırlanacağı, Mardin'in dünyanın kültürel başkentlerinden birisi olarak kabul görmesi için çalışmalar yapılacağı belirtildi.

Bu kapsamda, Sit alanında camekan/vitrin yenileme, tabelalar, restorasyon, aydınlatma gibi çalışmalar yapıldı.

⁷ <https://www.cekulvakfi.org.tr/haber/mardin-unescova-dogru>

⁸ <https://www.ab.gov.tr/46639.html>

2013'te başlayan, kültür ve inanç turizmini geliştirmek amaçlı AB destekli bir "Sürdürülebilir Turizm Projesi" büyük ölçekli projelerle devam etmiştir. Eski yapıların restorasyonu ve işlev değiştirilmesi ile "turizme kazandırılması"nın yanı sıra, turizmi besleyen ulaşım ve konaklama üzerine önemli yatırımlar yapılmıştır. Böylece "miras" üzerinden üretilen mekân temsili, koruma ve restorasyon süreçleriyle temsil mekanına yönelik uygulamalarla içiçe çalışmaktadır.

Müzeleştirme (museumisation): Müzeleştirme bağlamında ise, ilk müze Kültür Bakanlığı'na bağlı 2000'de açılan Mardin Müzesi iken, özel müze olarak 2009'da Sakıp Sabancı Mardin Kent Müzesi açılmıştır. Bunun dışında müze olmamasına rağmen, eski Mardin'e yönelik "müze şehir" söylemi gündelik hayatta ve yerel politikada sıklıkla kullanılmaktadır.

Miraslaştırma (heritagisation): Mardin'e dair temsiller üretilirken Mardin Valiliği'nin kültürel ve sanatsal faaliyetlerinin sıralandığı internet sayfasında yer alan "Mardin geleceğini, geçmişinde arıyor" mottosu, "miras"ın burası için rolünü özetlemektedir. Olumsuz söylemleri düzeltme: "Doğu", "terör" gibi dışarıdaki imge ve söylemin üretildiği mecralardaki (medya ve siyaset) söylemi düzeltmek, "doğru tanıtmak". "güven ortamı": müze, çatışma sürecinin etkisi; şehrin bundan nasıl etkilendiği; politik mevzuların dışarıda bırakılması, konuşmaktan kaçınılması.

Markalaşma çalışmaları yapmak: imgenin kendi içindeki çelişkileri (hem geçmiş hem gelecek vurgusu) ve sürdürülme zorluğu (vali değişimine bağlı olması). Yenilenme sürecindeki şehirler: isimlerinin kültür, inanç, ticaret/tüketim, istenilen şeylerle anılmasını sağlamak üzere. Türkiye'de yaygınlaşan bir söylem olarak. "Prestij katma", "ivme kazandırma", "marka değeri", "gizli kalmış güzellikleri ortaya çıkarma"; "restorasyon" ile kendi kimliğini kazanma ve turistik çekicilik kazanması anlatısının bu bağlamda kullanılmıştır.

Kültürel çeşitlilik

Şehrin tarihsel olarak çok dinli ve çok etnili kültürel çeşitliliği ve bir arada yaşama deneyimi, Mardin'in en belirgin özelliği olarak farklı Mardin temsillerinde sunulmaktadır. Peki, kültürel çeşitlilik turizm için nasıl kullanılıyor? Bu söylemi kimler nasıl üretiyor?

- “Dinler ve diller şehri”
- “İnanç ve Kültür Şehri”
- “Kültürler ve Dinler Mozaiği”
- “Medeniyetler ve kültürler kavşağı”
- “Medeniyetlerin beşiği”
- “Hoşgörü şehri”
- “Mardin insanları dinsel ve etnik çeşitliliğiyle yüzyıllardır barış içinde yaşıyor.”
- “Mardin: The city where calls to prayer echo with church bell sounds” (Mardin Guide by İstanbul Chamber of Tourist Guide)
- “That Mardin has played host to many civilizations with various religions, sects, customs and traditions for 7000 years over the historic silk route and fertile Mesopotamian Plain”
- “The city of Mardin is a great example for the humanity with its unifier identity. Mardin is a unique and complete treasure with its mosques, churches, madrasas, nature, history, tradition and architecture.” (Website of The Mardin Choir of Languages and Religions, formed in 2012 “in order to reflect the soul of Mardin”)

Bu çeşitlilik söylemi, farklı eşitsizlikleri görmeyi engellemektedir. Çok dinli ve çok etnili demografi, ancak ayrışmalar ve eşitsizlikler dahil edilmeden düşünülmemekte ve temsiller üretilmektedir. Kültür ise bir "bütünlük" ya da "varlık" (entity) olarak olarak ve neredeyse sabit bir şey olarak düşünülmektedir. İnsanları, hayatları değil, kültürü, mekânları, mimariyi, geçmişi/tarihi konuşma eğilimi ön planda olmaktadır.

Büyük Etkinlikler

Büyük etkinliklerin düzenlenmesi, mekânsal süreçlere dahil edilerek mekan temsillerinin daha geniş alanda duyurulmasını sağlıyor. “Büyük etkinlikler” (“mega-events”) ve “festivalizm” (Schjeldahl) kavramları bağlamında, etkinliklerin kentlerin tanıtım ve pazarlanma stratejilerinin oluşturulmasındaki rolü tartışılmaktadır. Kültürel, sanatsal, sportif ve akademik etkinlikler düzenlemek ya da ulusal/uluslararası bir etkinliğe ev sahipliği yapmak kentin tanıtımı ve sermaye dolaşımı için önemli hedeflerden biri olmaktadır. Etkinlikler, hem katılmak için ziyaretçilerin kente gelmesini sağlarken, hem de bir tanıtım olanağı sağlamaktadır. Bu bağlamda, Mardin’de ulusal ya da uluslararası ölçeklerde sinema festivali, bienal, resim festivali, müzik festivalleri, akademik

sempozyumlar, bisiklet yarışları gibi kültürel, sanatsal ve sportif etkinlikler de şehrin tanıtımında önemli bir yer tutmuştur.

Mardin üzerinden örneklerle devam edecek olursam, Sinema Festivali (2006'dan itibaren), Bienal (2010'dan itibaren 4 bienal), Tiyatro Festivali, Resim Sempozyumu, Sosyal Sirk, Fotomaraton, bilimsel ve sanatsal sempozyumlar gibi etkinlikler giderek artmaktadır. Bunlara İslami cemaat ve derneklerin özellikle dini konular ve kişiler üzerine yaptıkları etkinlikler, Kürt Siyasal Hareketine yakın grupların düzenlediği kültürel ve sanatsal etkinlikler de dahil edilebilir. Bu anlamda Mardin'de yerel siyasal iktidarlar (belediye ve valilik) kent ve kültür politikalarında ve "imge üretimi"ne yönelik söylem ve etkinliklerde oldukça etkin ya da himaye eden konumundadır. Buna karşın yerel, ulusal ya da uluslararası sermaye henüz uzaktadır. Geleneksel sanatlar ile modern sanatlara dair ayrı ayrı iddialar bir arada olabilmektedir. Örneğin düzenlenen bienalle ilgili motto şudur: "Masal Şehir Mardin MODERN SANATIN Merkezi Olacak" (orijinalinde "modern sanat" büyük harflerle yazılmıştır). Ancak geleneksel sanatların korunması ve turistik olarak değer yaratabilmesi için ayrıca teşvik ve eğitimler yapılmaktadır. Bu bağlamda "yerel olan" orada üretilir ve turistik olarak pazarlanabilirken, "modern olan" dışarıdan gelmektedir, seyirliktir ve daha fazla imaja ilişkin olarak kalmaktadır. "Yaratıcı sektörler" in işleri şehirde yer bulurken, bu henüz büyük şehirlerden alınan bir hizmet transferidir. Bu süreçte, esnafın ve yerel halkın ekonomik beklentileri büyümekte ve yeni yatırımlara girişme eğiliminde olmaktadır. Ancak öte yandan dini hassasiyetler ve ahlak gerekçeli endişe ve tepkiler de açığa çıkmaktadır. Tüm bunlar üzerinden, kent için farklı "kolektif sembolik sermaye"ler inşa edilmekte; farklı kültürel sermayeler dolaşıma sokulmak ve ekonomik sermaye edinmek istenmektedir.

Bu bağlamda, Mardin Artuklu Üniversitesi kurulduktan sonra Mardin ve çevresine yoğunlaşan sempozyum ve kongreler başta olmak üzere ulusal ve uluslararası akademik toplantıların bir süreklilik kazanmıştır. Ayrıca yeni inşa edilen otellerde bilimsel toplantılar yapılabilmesi için uygun salon ve teknolojiler de yer almaktadır. Üniversitenin dışında, Valilik tarafından da farklı sempozyumlar yapılmaktadır. Bu girişimler, "kongre turizmi"nin geliştirilmesi bağlamında konuşulmakta, özellikle daha düşük sezon içerisinde şehre akademik turistlerin gelmesi amaçlanmaktadır.

Değerlendirme

Mardin’de turizm, bölgedeki ekonomik ve politik koşulların ve gerilimlerin etkisinde kırılğan bir nitelikte olmuştur. Yerel kültürel öğeler/ürünler ya da simgeler, "turistik değer" üretmek için kullanılmaktadır. Bunların "turistik değer"i üzerinden yeniden düşünölmeye başlanması, yeni bir kurgulanma sürecine işaret ediyor. Üretilen yeni "turistik" mekânlar, mekânları yaşanan bir yerden giderek seyirlik bir yere dönüştürmektedir. Şehre dair üretilen söylem ve imajlar (mekân imajları), belirli mekânların ön plana çıkartılması, bir sistematik içinde gösterilmesi/gezdirilmesi, yaşam alanı olmaktan kopartılarak anlatılması/ anlaşılması süreçlerini içermektedir.

Eski Mardin turizm doğrultusunda değişiyor ve bir turizm kentleşmesi deneyimliyor. Mardin’in en önemli ekonomik etkinliği önemli ölçüde turizm olmaktadır. Turistlerin tüketimi ve görmesi için nesnelere ve mekânlar üretiliyor. Bu birçok Mardin’den biridir, turistik bir Mardin. Bu artık yeni bir Mardin’dir, daha önce hiç böyle olmamış bir Mardin.

Yerel kültürel öğeler/ürünler ya da simgeler "turistik değer" üretmek için kullanılmaktadır. "Turistik değer"i üzerinden yeniden düşünölmeye başlanması, yeni bir kurgulanma sürecine işaret ediyor. Üretilen yeni "turistik" mekânların, mekânları yaşanan bir yerden giderek seyirlik bir yere dönüştürmesi. Şehre dair üretilen söylem ve imajlar (mekan imajları), belirli mekanların ön plana çıkartılması, bir sistematik içinde gösterilmesi/gezdirilmesi, yaşam alanı olmaktan kopartılarak anlatılması, anlaşılması.

Bu bağlamda "yerel olan" orada üretilir ve turistik olarak pazarlanabilirken, "modern olan" dışarıdan gelir, seyirliktir ve daha fazla imaja ilişkin olarak kalmaktadır. Bu süreçte, esnafın ve yerel halkın ekonomik beklentileri büyümekte ve yeni yatırımlara girişme eğiliminde olmaktadır. Turizm ekonomik bakımdan kazanç sağlaması sayesinde olumlarınken, yereldeki insanların hayatlarını pahalılaştırması, mekânların turiste göre ayarlanması, ahlaklı olumsuz etkileme gibi sonuçlar ürettiği gerekçeleri bakımında olumsuz olarak görölmektedir.

Kaynakça

Aydın, S.; Emiroğlu, K.; Özel, O., ve Ünsal, S. (2001). *Mardin: Aşiret-cemaat-cevlet*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

- Biner, Z. Ö. (2007). Retrieving the dignity of a cosmopolitan city: Contested perspectives on rights, culture and ethnicity in Mardin. *New Perspectives on Turkey*, 37, 31–58.
- Günel, V. (2006). *Mardin İlinde kültürel çekicilikler ve turizm amaçlı kullanım olanakları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üni. SBE Coğrafya (Beşeri ve İktisadi Coğrafya) Anabilim Dalı. Ankara.
- Günel, V. (2006). *Mardin İlinde kültürel turizm potansiyeli*. *Marmara Coğrafya Dergisi*. 91-122
- Gürbüz, S., Özaltaş S., ve Toprak, L. (2017). Mardin'in UNESCO yaratıcı şehirler ağında "gastronomi kenti" olabilirliğine ilişkin paydas, görüşleri. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*.
- Küçük, M. (2012). *Intersecting identities: Change and context in the case of Mardinian Arabs*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.
- Küçük, Murat (2013). Aidiyetin mekânı: Mardin'de kimlik ve mekânın değişimi. *İdeal Kent*, 9,114-137
- Lefebvre, H. (2014). *Mekanın üretimi*. (Çev. I. Ergüden). İstanbul: Sel Yayınları.
- Toprak, L. (2014). *Mardin ilinin turizm sektör analizi*. 6. Bölüm: *Mardin'de Sektörel Kalkınmanın Yeninden İnşası*. Ankara Strateji Enstitüsü, (Ed. Ş. Tüylüoğlu)
- Toprak, L. (2012), Mardin'in kalkınmasında turizmin lokomotif sektör olarak belirlenmesi gerekliliği. *Mukaddime Dergisi*, 5, 121 – 151.
- Urry, J. (2011). 2009). *Turist bakışı*. (Çev. E. Tataroğlu ve İ. Yıldız.) İstanbul: BilgeSu Yayınları.
- Urry, J. (2015). *Mekanları tüketmek*. (Çev. R. G. Ögdül). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.



Turkish Megaprojects' Finance and Their Relationship with the Turkish Sovereign Wealth Fund: A Case Study of Yavuz Sultan Selim Bridge and Istanbul Airport

Özge Erbaş
İzmir Katip Çelebi University
ozgeerbas@gmail.com

Abstract

Megaprojects had more and more attention between 2011 and 2019, especially at the 2011 general elections in Turkey. Most of the megaprojects in Turkey are announced with build-operate-transfer (BOT) model and they are hosted as causing no financial burden to the public. However, with the newly introduced Turkish Wealth Fund, the financing method has not changed but twisted. Two megaprojects in Istanbul, Yavuz Sultan Selim Bridge and Istanbul Airport form the basis of the case-study to investigate this change and their relations with the Turkish Wealth Fund. Therefore, this article provides a literature review of megaprojects, their financing, and sovereign wealth funds (SWF) and then aims to analyse the new fund and its connection with megaproject which are already funded through the BOT model.

Keywords: *Wealth fund, Megaprojects, financing, build-operate-transfer (BOT), Turkey*

Introduction

Megaprojects have been constructed in every geography in history. In the Turkish experience, the popularity of megaprojects has increased 2011 onwards. 12 megaprojects in Istanbul, Turkey which are either planned, under construction or finished fit into megaproject definition between 2011 and 2018. It should be underlined that there is a lack of broad and adequate information regarding the case study megaprojects and their financing connection with TWF. Thus, the case study projects; Yavuz Sultan Selim Bridge and Istanbul Airport have been invested through the BOT model. The research outlines megaproject and financing. In addition, the TWF -which was established after the BOT agreements- has pointed out that it provides funding to these projects. It might be interpreted that the BOT model itself is not enough to complete the case study megaprojects and the government sought a new path, TWF to support their finance. Therefore, the next section also provides a picture of the TWF. This research also aims to understand the challenges of the existing BOT model for the case study projects especially their tender specifications such as guaranteed passenger service fee and vehicle. The research is concluded with some thoughts on how they these agreements affected and will affect the State treasury.

Megaprojects And Financing

Megaprojects are described as large-scale, single- or multi-purpose projects which cost over US\$1 billion (Omega, 2012). Even though these projects have fame in academia as a consequence of underperforming and over-budgeting, they are still getting attention from politicians (Flyvbjerg, Bruzelius, & Rothengatter, 2003).

In economic aspect, megaprojects have a significant connection with economic dynamics due to their massive cost and long-term project finance. When their finance is investigated, the existing research shows us that most of the megaprojects are implemented through the build-operate-transfer (BOT) model because of increasing challenges through the traditional implementation and financing methods.

The BOT model is structured based on an agreement between parties which includes time frames for technical design, completion of work, operation, toll rates, and various government guarantees such as minimum traffic, revenue, price compensation etc (De Marco et al, 2017). Project design, project management and contractual arrangements should be detailed to avoid potential financial risk in the future. For this reason, commercial viability and accountability have strong role. Megaprojects have broader range of risk than any other infrastructure projects. Hence, the main concern should be management of risk (Little, 2011). In parallel with it, who owns the risk in which conditions should be cleared.

In addition to the financing of megaprojects, economies of their states play a key role in financing. Therefore, the next section focuses on Turkish economy.

Turkish Economy

The TWF and megaprojects' financing cannot be understood without economic trends of Turkey. Since the 1950s, Turkey has the construction sector as a main driver of the economy. The Tenth Development Plan (2014-2018), 2013) states that the State has chosen the infrastructure investment to increase productivity growth. In this aspect, specifically, Istanbul as the global city of Turkey played a key role in the economy and construction sector (Cavusoglu, 2016). However, the 2008 global financial crisis has affected the Turkish economy as well and it triggered the economic stagnation in Turkey (Penpecioglu, 2016). Related to that, construction projects are endorsed by the government to boost national and transnational economy (Adanali, 2014; Balaban, 2016; Yalcintan et al., 2014). It should be underlined that the construction sector is acknowledged as the pioneer sector in the world. However, based on the recent research, infrastructure investments and economic growth of countries does not have clear connections (Marshall, 2013).

It should be highlighted that Turkish economy cannot be divided from Istanbul's economy due to being the financial capital of the country. 31.2% of the GDP in 2017 was from Istanbul (TUIK, 2019). In addition, based on the current trend on economy, Istanbul has been and will be the main city in Turkish economy, if the existing economic trend continues (Aksoy, 2014).

Sovereign Wealth Fund (SWF)

Legislative and institutional changes concerning megaprojects were expected to overcome challenges due to projects' long planning and implementation procedures (Michaud and Lessard, 2001). These changes might be related to economic regulatory frameworks.

The sovereign wealth fund (SWF) phenomenon financial markets through public entities with surpluses of the state. Exported commodities or existing cash reserves is a government investment tool to involve the are the main sources for the funds. Thus, the state aims to stabilize economics and transfer their surpluses for the future (Johan et al., 2013). There are 81 SWF in all over the world (Sovereign Wealth Fund Institute, 2019).

Transparency should be one of the main pillars of megaprojects due to their highly potential cost overruns. When megaprojects are financed by SWFs, transparency issues turn out to be much more worrying. In parallel with this, SWFs' should have independent examinations regarding outcome of the megaprojects (Dimitriou, 2009).

Turkish Wealth Fund (TWF)

In parallel to the literature regarding to have new economic feature, a recently initiated economic feature is stand out; the Turkish Wealth Fund (TWF). In 2016, the Establishment of the Turkish Sovereign Wealth Fund and Related Amendments in Other Laws No. 6741 has passed by the Council of Ministers under a state of emergency.

Law No. 6741 explains the purpose of the TWF. The TWF's goal is clearly stated in the law as 'to provide funds without increasing public sector debt for large scale infrastructure projects such as motorways, Canal Istanbul, Third Bridge and Airport, nuclear power plants' (The Establishment of the Turkish Sovereign Wealth Fund and Related Amendments in Other Laws No. 6741, 2016). This means that the law has a direct influence on megaprojects. In addition to the law, a decree was passed by the Cabinet. It lists which state-owned assets are transferred to the TWF. This was an unforeseen financial change for megaprojects' finance. These funds would be alternative to have foreign investments.

However, there is a different path for the case study projects which is explained in discussion section.

Based on the Sovereign Wealth Fund Institute website, the TWF is the 27th largest sovereign wealth fund rankings by total assets (Sovereign Wealth Fund Institute, 2019). It has established with the 11 entities and institutions and 50.000.000 Turkish Lira (The Establishment of the Turkish Sovereign Wealth Fund and Related Amendments in Other Laws No. 6741, 2016). These entities were held by the treasury.

Table 1. Portfolio of the TWF

Name	Type of Entity or Institution	Stake of State
BİST	Stock exchange	100%
BOTAŞ	State-owned pipeline operator	100%
ÇAYKUR	Tea producer	100%
ETİ Maden	Mining Company	100%
Halk Bank	Bank	51.11%
The Jockey Club of Turkey	Jockey Club	Licensing rights for 49 years
Kayseri Sugar Factory Company	State-owned factory	10%
Milli Piyango	National Lottery	Licensing rights for 49 years
PTT	Post office	100%
Türk Telekomünikasyon A.Ş.	Fixed-line operator	6.68%
Turkish Airlines	Flag carrier airline	49.12%
Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası Anonim Şirketi	State-owned bank	100%
TCDD İzmir Pier	Pier	Right of use
TPAO	Oil company	100%
Turkish Maritime Enterprises	State-owned company	49%
TURKSAT	Satellite communications company	100%

Source: Adapted from the Council of Ministers Decree no. 2017/9756, Decree of the Higher Board of Privatization No.2017/5, 2017

Moreover, Halk Bank (51.1%), Kayseri Sugar Factory Company (10%), Turkish Airlines (49.12%), Turkish Maritime Enterprises (49%) and TCDD İzmir Pier were in privatization portfolio. The privatisation administration removed them from their privatisation program and transferred the pier's right of use and the entities to the TWF on 3 February 2017 (Decree of the Higher Board of Privatization No.2017/5, 2017). In addition to these companies, the TVF have the licensing rights of the National Lottery and the Jockey Club for 49 years for the national lottery operator, Milli Piyango (Decree-Law on Making Some Regulations During the State of Emergency Decree no. 680, Article 82 and 77, 2017).

Thus, the TWF's public assets¹ are expanded. The TWF have exemption regarding to taxes and regulations (The Establishment of the Turkish Sovereign Wealth Fund and Related Amendments in Other Laws No. 6741, 2016).

Methodology

This research was conducted with a qualitative case study methodology and the case study was designed as multiple cases. Two of 12 megaprojects in Istanbul, the Yavuz Sultan Selim Bridge and Istanbul Airport are studied. The reason to choose these two projects was to be criticized by academics and experts from various angles such as environmental, economic and social. However, they are not investigated through the TWF. The features and financial information of the case study megaprojects are explained in the following sections.

First, the scientific and professional literature analysis was conducted. The data collection covers observations and document analysis. Two main sources; secondary data and primary source documents, are used to investigate the relationship between new fund and these megaprojects. It should be clarified that primary source documents do not have any interpretation; therefore, they are accepted as primary sources (Chatterjee, 2000). The secondary data were collected from environmental impact assessment (EIA) reports. The primary source documents were collected from the laws and reports. These data were collected between 2014 and 2018.

Each document has been scrutinized to find the connections between the financing and the TWF. Therefore, the thematic coding method is used to analyse the documents and themes are adopted from the literature.

Study Area

Yavuz Sultan Selim Bridge:The Yavuz Sultan Selim Bridge is built as a part of the northern Marmara motorway system which cross through the northern part of Istanbul. It connects the Istanbul Airport with the city. Initially, the bridge project was in the 1998 agenda; however, it has been postponed until 2010s. The project is completed on August 26, 2016. The

¹ *The legal statues of the assets have not been changed.*

bridge was announced and planned as having eight lanes and two rail tracks. Nevertheless, the rail tracks have not been constructed in 2019 when this research was conducting. The bridge is financed by the Build-Operate-Transfer (BOT) method. The BOT agreement between ICA and the State was 10 years 2 months and 20 days operation time (construction time is included). The agreement guarantees 135,000 vehicles in each direction per day (49,275,000 vehicles annually) (Cuthbert, 2013).

Istanbul Airport:The Istanbul Airport aims to be the busiest airport in the world with 200 million-passenger capacity annually with the project’s planed extensions. It has been built on the northern part of Istanbul. It has been financed with the build-operate-transfer (BOT) method. It is built by Istanbul Grand Airport Havalimani Isletmesi (IGA) (Ak-Tel, 2014). The airport is opened on 29 October 2018; however, there were only couple of daily flights until 6 April 2019. The Istanbul Ataturk Airport has transferred to Istanbul Airport on 6 April 2019. Therefore, Istanbul Airport has started to serve as the Istanbul’s main airport.

The Turkish Experience of Megaproject’s financing

As mentioned in the introduction, the Turkish experience of megaproject has been speeded up 2011 onwards. Therefore, 12 megaprojects in Istanbul, Turkey which are either planned, under construction or finished between 2011 and 2018 are investigated regarding their financing.

Table 2. Megaprojects’ financing

Name of the project	Financing Model
Atakoy Marina	BOT
Canal Istanbul	BOT
Eurasia	BOT
Galataport	Privatization
Haydarpaşa Train Station and Marina Project	No info
Istanbul Airport	BOT
Northern Marmara Motorway	BOT
Marmaray	Loan from Japan Bank for International Cooperation (JBIC) and the European Investment Bank (EIB)
Vadi Istanbul Air Train Project	Private Sector Investment
Yenikapi Interchange Station	IBB through service procurement agreement
Yavuz Sultan Selim Bridge	BOT
Zeyport	BOT

Source: (IstanbulSMD, 2019)

As it can be seen in the

Table 2 the majority of the megaprojects in Istanbul are financed through the BOT model. This tendency is observed at the project not only in Istanbul but also in other cities in Turkey (Investment Office, 2019). The BOT model has been used for most of the megaprojects in Turkey and Istanbul.

The key point in these agreements is operation time and government guarantees. The guarantees might cause economic damage to the states which is investigated in the section below.

Discussion

SWF, in general, and TWF have different standpoints for economies. While SWF's main goal is to carry their surplus wealth to the future generations (Gilson & Milhaupt, 2008). However, the primary source documents show us that the TWF and megaprojects' financing has strong connection. Therefore, the financing situation of the case studies should be investigated.

It should be underlined that the total number of vehicles which crossed the straits through the bridges over the last 5 years can be seen in the table below. The car ownership might be useful to understand Yavuz Sultan Selim Bridge's position in the strait crossing. Based on the Environmental Impact Assessments (EIAs), the total number should have been 49,275,000 vehicles annually for Yavuz Sultan Selim Bridge. As a result, the State treasury had to pay 1,743,000,000 Turkish Lira to the ICA due to guaranteed vehicle numbers.

Table 3. Vehicle numbers on Istanbul's Bosphorus Bridges

Year	Vehicle per day (average) of the 15 July Martyrs Bridge	Vehicle per day (average) of Fatih Sultan Mehmet Bridge	Vehicle per day (average) of Yavuz Sultan Selim Bridge	Total
2014	188,670	222,653	-	411,323
2015	190,255	196,145	-	386,400
2016	185,262	183,374	No information	368,833
2017	205,578	198,571	No information	404,149
2018	150,013	169,697	No information	319,710

Source: KGM, 2019

It should be stated that Eurasia Tunnel is opened in December 20, 2016 and as mentioned earlier, the Yavuz Sultan Selim Bridge is opened a couple of months earlier in August 26, 2016. The KGM did not release the data in about the Yavuz Sultan Selim Bridge and Eurasia Tunnel in its 2017 reports. However, the numbers have been collected through indirectly. Such as MPs official documents or the payments of the governments.

Based on one of the MPs speech 13,796,911 vehicles have crossed the strait via the Yavuz Sultan Selim Bridge in 2018 (Birgun, 2019). The difference between these numbers is 35,478,089. This means that the State has to pay 3 USD plus VAT per vehicle. 106,434,267 USD (approximately 628,771,000 Turkish Lira) was paid to the ICA. This economic loss is just for a year. The bridge was opened to traffic in August 2016 (ICA, 2018). The ownership of the bridge will be transferred in 2024 based on the agreement. This means that the bridge might cause more economic loss for the State until it will be transferred from ICA to the State.

Table 4: Passenger number in Istanbul Airports

	Istanbul Ataturk Airport			Istanbul Sabiha Airport			Total In Istanbul
	Domestic	International	Total	Domestic	International	Total	
2014	18,542,295	38,152,871	56,695,166	14,955,571	8,539,075	23,494,646	80,189,812
2015	19,333,873	41,998,251	61,332,124	18,525,649	9,583,089	28,108,738	89,440,862
2016	19,133,533	41,281,937	60,415,470	20,196,261	9,471,592	29,667,853	90,083,323
2017	19,629,425	44,476,589	64,106,014	21,075,833	10,310,205	31,386,038	95,492,052
2018	19,170,141	48,811,305	67,981,446	22,468,820	11,667,696	34,136,516	102,117,962

Source: DHMI, 2019

Based on the General Directorate of State Airports Authority, approximately two third of the passenger have preferred to fly from Istanbul Ataturk Airport. As can be seen in the table above, the passenger traffic at Istanbul airports increased 21.47% between 2014 and 2018. If this trend continues the passenger traffic might be around 150 million in 12 years' time. However, to have more remarkable point, the tender specification and forecasted air transport should be studied together.

As tender specification, guaranteed passenger service fee is investigated. The treasury guarantees annual income for 12 years and each year's guaranteed passenger service fee can be seen in the figure below.

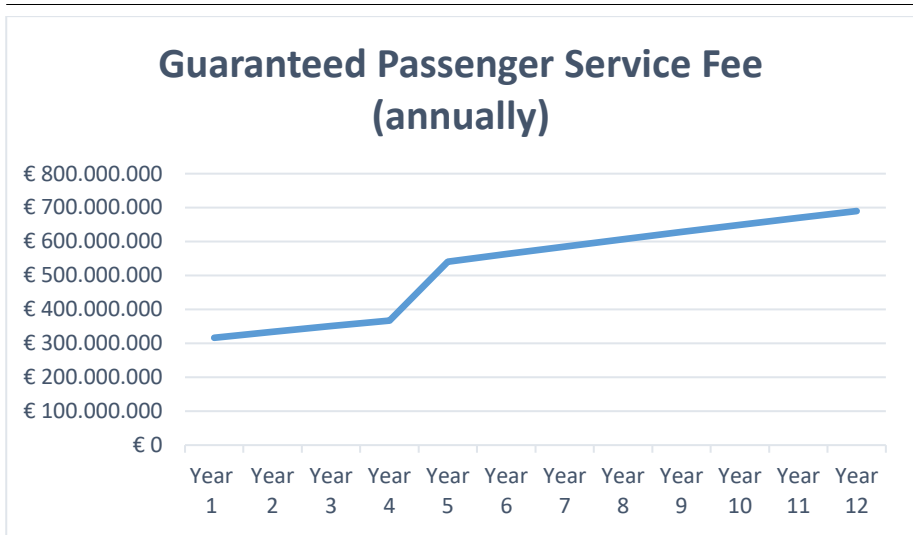


Figure 1: Guaranteed Passenger Service Fee for Istanbul Airport (Source: (DHMI, 2013))

As shown at Figure 1, there is a huge increase at year 5 for the guaranteed passenger service fee. Based on the tender specifications, the State guaranteed that 20 Euros per international passenger, 5 Euros per transit passenger from international to international and 3 Euros per transit passenger who arrived from domestic terminal and departure from international terminal (DHMI, 2013). It should be underlined that for international passenger service fee was 15 Euros at Istanbul Ataturk Airport. This indicates that there are 33.3% increase for international passenger service fee. The rest of the passenger service fees kept as it is at Istanbul Ataturk Airport.

At the 12th year, the guaranteed passenger service fee is doubled when it is compared with year 1, and this is approximately equal to 130 million passengers (DHMI, 2013). In the long run, to reach 130 million passengers might be problematic even though increasing air passengers in the world. If the project cannot reach these figures, the treasury has to pay the difference based on the tender specifications. Therefore, the international passenger service fee increase becomes more meaningful to decrease the potential payment to IGA. In addition, when the current trend on air transport is investigated, it might be claimed that even the air traffic will be doubled in 15 years as projected, the project might not be able to reach targeted passengers.

These figures lead us to the discussion of this research. If the trend goes in this direction, the State treasury will need extra fund to cover these guarantees. In that point, the TWF's one of the eight purposes stands out. This purpose as mentioned above, 'to provide funds without increasing public sector debt for large scale infrastructure projects such as motorways, Canal Istanbul, Third Bridge and Airport, nuclear power plants' (The Establishment of the Turkish Sovereign Wealth Fund and Related Amendments in Other Laws No. 6741, 2016).

These guaranteed number and the goal of the TWF might be interpreted as that the revenue of the public entities in the

Table 1 might need to cover the guarantees. It should be kept in mind that these guarantees are not just for these case study projects in Istanbul but also the ones in all over the country. As can be seen at the law, the law names the case study projects but it also emphasis with generic description; large scale infrastructure projects. Therefore, it might be claimed that the fund and its profit from the portfolio assets might be used to compensate the economic damage. This means that the BOT model was not successful regarding their financing, and these projects have being paid by the public even though they have not used any of these projects.

The second point which should be taken into consideration is that the fund does not only refer the megaproject phenomenon. It might be inferred that any large-scale infrastructure projects in Turkey might be funded through the fund.

The third point is related to the foreign currency. The case study tenders and guarantees are based on USD and Euro. Turkish Lira is losing its value against USD and Euros since these projects are started. As shown in the Figure 2, the USD/TRY and EURO/TRY exchange rate level increased approximately 3.5 times between 2010 and 2019. As a result, the economic burden on the treasury has being inflated.

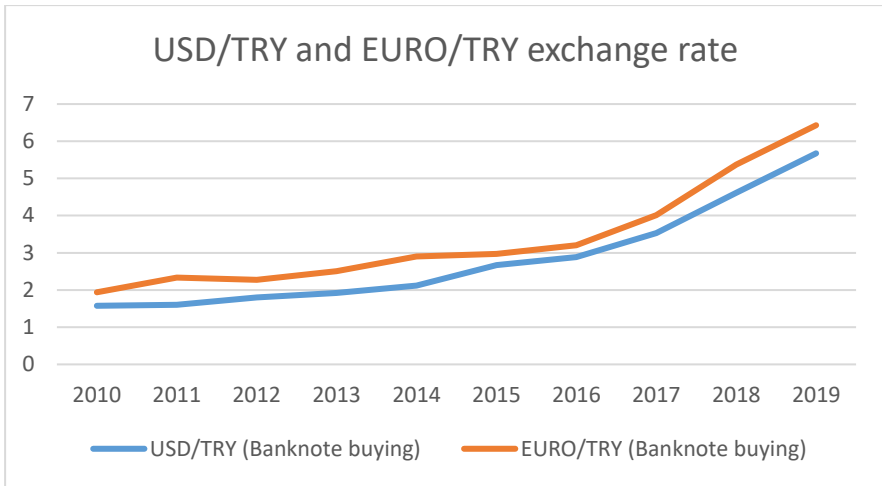


Figure 2: USD/TRY and EURO/TRY exchange rate (Source: (Central Bank of the Republic of Turkey, 2019))

Concluding Remarks

This research aspires to read between the lines of Yavuz Sultan Selim Bridge and Istanbul Airport financings and the TWF. Thus, the following points are deduced from this research. First, the research claims the BOT model has not been a successful agreement for the state. The BOT model and its tender specifications cause economic loss to the State treasury. Moreover, the tendency shows us that economic loss might increase and cause financial problems in the future. Regarding this concern, lack of transparency should be mentioned as well. Due to the lack of guaranteed passenger service fee and vehicle information, experts and researchers cannot predict the forecast or potential financial problems. Hence, this research could not clearly put forward the potential financial burden. In addition, as mentioned above, these two case studies, the Yavuz Sultan Selim Bridge and Istanbul Airport are not the only megaproject which are financed with the BOT modes. Therefore, the TWF is observed as a solution of the potential megaprojects' financial crisis.

Consequently, this research shows that the TWF's one of the main purposes has a strong and direct connection with any completed or planned project due to their guaranteed passenger service fee and vehicle. Based on the figures, it might be claimed that megaprojects are planned to have any burden to the public with the BOT financing. However, this

research might claim that megaprojects might be the root of a bigger financial struggle in the future and TWF might step in to cover the loss.

References

- Adanali, Y. (2014) Politikalar ve sermaye aktarimi- kuresel sermaye [Transfer of policies and capital- global capital]. In (O.D. Aksoyak,ed.) *Mega Projeler ve Istanbul*. Istanbul, Turkey: DAKAM.
- Ak-Tel. (2014). *Istanbul bolgesi 3. havalimani cevre etki degerleme raporu* [The environmental impact assessment report for İstanbul regional third airport]. Ankara, Turkey.
- Aksoy, A. (2014). Neoliberalizmle imtihanı. In *Yeni Istanbul Calismalari Sinirlar, Mucadeleler, Acilimler* [New Istanbul Studies: Borders, Struggles, Openings].
- Balaban, O. (2016) Insaat sektoru neyin lokomotifi?. In (T. Bora, ed.) *Insaat ya Resulullah*. p. 191., 1st ed. Istanbul: Iletisim Yayinlari,
- Birgun (2019). Available at: <https://www.birgun.net/haber/arac-sayisi-artti-ama-zarar-ayni-yurttasin-cebinden-muteahhide-kopru-249111> (Accessed: 03/08/2019).
- Cavusoglu, E. (2016a) Insaata dayali buyume modelinin yeni-osmanlicilikla butunleserek ulusal populer proje haline gelisi kadim ideoloji korporatizme AKP makyaji. In (K. Unuvar, ed.) *Insaat ya Resulullah*. Istanbul Turkey: Iletisim Yayincilik A.S.
- Central Bank of the Republic of Turkey. (2019). *Gösterge niteliğindeki Merkez Bankası kurları*. Retrieved from <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/tr/tcmb+tr/main+menu/istatistikler/doviz+kurlari/gosterge+niteligindeki+merkez+bankasi+kurlarii> ,The Council of Ministers. Decree No. 2017/9756.
- Chatterjee, C. (2000). *Methods of research in law* (2nd ed.). London: Old Bailey Press.
- Cuthbert, B. A. (2013). *Environmental Social Impact Assessment (ESIA) of the Third Bosphorus Bridge and connected motorways*. Turkey.Decree of the Higher Board of Privatization No.2017/5, 2017
- De Marco, A., Mangano, G. and Narbaev, T. (2017), The influence of risk on the equity share of build-operate-transfer projects. *Built Environment Project and Asset Management*, 7(1), 45-58. <https://doi.org/10.1108/BEPAM-02-2016-0003>
- DHMI. (2013). *Ihale şartnamesi*
- DHMI (2019) *Istatistikler*. Available at: <https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/istatistik.aspx> (Accessed: 01/08/2019).
- Dimitriou, H. (2009). *Globalization, mega transport projects and private finance*. VREF FUT Conference Paper.

- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., and Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*.
- Gilson, R. J., and Milhaupt, C. J. (2008). *Sovereign wealth funds and corporate governance: A minimalist response to the new merchantilism*.
- ICA. (2018). ICA. Available at: <https://www.ysskoprusuveotoyolu.com.tr/> (Accessed: 03/08/2019).
- Investment Office (2019). *Presidency of the Republic of Turkey. Investing in infrastructure & public private partnership (PPP) in Turkey*
- IstanbulSMD. (2019). *Mega Istanbul*.
- Istanbul SMD (2015) *Mega Istanbul*. Available at <https://megaprojeleristanbul.com> Accessed on 01/03/2015).
- Johan, S.A., Knill, A. and Mauck, N. (2013) Determinants of sovereign wealth fund investment in private equity vs public equity. *Journal of International Business Studies*, 44(2), 155-172.
- KGM (2019) İstatistikler Available at: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletvellYolEnvanteri.aspx> Accessed on 01/08/2019.
- Little, R. G. (2011). The emerging role of public-private partnerships in megaproject delivery. *Public Works Management & Policy*, 16(3), 240–249. <https://doi.org/https://doi.org/10.1177/1087724X11409244>
- Marshall, T. (2013). *Planning major infrastructure*. <https://doi.org/https://doi.org/10.4324/9780203112120>
- Michaud, P. and Lessard, D. (2001) Transforming institutions. In (R. Miller, and Lessard, D. eds.) *The Strategic Management of Large Engineering Projects: Shaping Institutions, Risks and Governance*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Omega. (2012). *Mega Projects executive summary- Lessons for decision-makers: An analysis of selected international large-scale transport infrastructure projects*.
- Penpecioglu, M. (2016). Yapılı çevre üretimi, devlet ve büyük ölçekli kentsel projeler kapitalist kentleşme dinamiklerinin Türkiye'deki Son 10 Yili. In (K. UnuvarEd.), *İnsaat ya Resulullah*. Istanbul, Turkey: letisim Yayıncılık A.S.
- Sovereign Wealth Fund Institute. (2019). *Top 81 largest sovereign wealth fund rankings by total assets*.
- The Establishment of the Turkish Sovereign Wealth Fund and Related Amendments in Other. (2016). *Official Newspaper*. Laws No. 6741
- The Tenth Development Plan (2014-2018). (2013).
- TUIK. (2019). *Temel istatistikler. İl Bazında Gayrisafi Yurtiçi Hasıla, iktisadi faaliyet kollarına göre (2009 bazlı)*.
- Yalcintan, M.C., Caliskan, C.O., Cilgin, K. and Dunder, U. (2014) Istanbul donusum cografyasi. In (B. A. Candan, and C. Ozbay, eds.) *Yeni Istanbul Calismalari Sinirlar, Mucadeleler, Acilimler*. Istanbul: Metis Yayinlari



Büyük Ölçekli Projelerin Oluşturdukları Belirsizliklerin Orta Ölçekli Bir Kent Üzerinden Yorumlanması: Trabzon Kaşüstü Kavşağı Projesinde Oluşan Belirsizlikler

Pelin Tatlı

Karadeniz Teknik Üniversitesi
tatlipelin89@gmail.com

Gökhan Hüseyin Erkan

Karadeniz Teknik Üniversitesi
erkangokhan@gmail.com

Öz

Küreselleşme sürecinde uygulanan neoliberal politikaların, farklı sektörlerde uygulamaları bulunmaktadır. Gündelik yaşamda görünür hale gelen uygulamalarıysa, kent ve kentleşme sürecine etki eden uygulamalardır. Bu yolla kentlerde sayısı artan proje türlerinden biri büyük ölçekli projelerdir. Teknolojik gelişmelerin etkisiyle, kentler veya ülkeler için prestij projesi olarak görülen, kamu ya da kamu-özel iş birliği içinde yürütülen, çok yüksek maliyetli, uzun uygulama süresi olan, etki alanı geniş projeler hayata geçirilmeye başlanmıştır. Ancak büyük ölçekli projeler, bünyesinde birtakım belirsizlik ve riskleri de barındırmaktadır. Farklı büyüklükteki her yerleşimin büyük ölçekli projeleri olabilmektedir. Çalışmada, büyük ölçekli kentsel projelerin oluşturdukları belirsizlikler orta ölçekli bir kent olan Trabzon kentinde örnek alan çalışması ile ortaya koyulmuştur. İki aşamada gerçekleştirilen çalışmanın ilk aşamasında; büyük ölçekli projeler kavramı, projelerin özellikleri ve bu kapsamda ele alınan projelerin oluşturdukları belirsizlik türleri tespit edilmiştir. İkinci aşamada, Trabzon kentinde hayata geçirilen büyük ölçekli bir ulaşım projesi (Kaşüstü kavşağı projesi) seçilmiştir. Arşiv taraması ve yarı yapılandırılmış görüşmeler çerçevesinde projenin kronolojik süreci oluşturulmuştur. Birinci aşamada oluşturulan belirsizlik türlerine göre, Kaşüstü kavşağı projesinde oluşan belirsizlik ve riskler yorumlanmıştır. Büyük ölçekli projeler, proje kullanıcılarının hayatını kolaylaştırmak, daha kaliteli hizmet sunabilmek için uygulanırlar. İçerik olarak bazen kullandıkları teknoloji/yöntem bazen de uygulama alanlarının farklı nitelikte olması vb. nedenler sebebiyle belirsizlik barındırabilirler. Kaşüstü Kavşağı projesi kentlinin hayatını kolaylaştırmak yerine, oluşturduğı belirsizliklerle sözü edilen alanda yıllardır büyük problemlere neden olmuştur. Bu tür uygulamaların süreçleri incelenerek, bundan sonra hayata geçirilecek projelerde aynı hataların tekrarlanmamasıyla, oluşabilecek belirsizlikler azaltılabilir.

Anahtar Kelimeler: Büyük ölçekli kentsel projeler, belirsizlik, Trabzon Kaşüstü Kavşağı projesi



Interpretation of the Uncertainties of Large-Scale Projects on a Mid-Sized City: Uncertainties in Kaşüstü Junction Project in Trabzon

Pelin Tatlı
Karadeniz Technical University

Gökhan Hüseyin Erkan
Karadeniz Technical University

Abstract

Neoliberal policies applied in the globalization process have applications in different sectors. The applications that become visible in daily life are those that affect the urbanization process. In this way, one of the types of projects increasing in cities is large-scale projects. High-cost, long-term, wide-impact projects have started to be implemented in public or public-private cooperation, which are regarded as prestige projects for cities or countries, with the effect of globalization and technological developments. However, large-scale projects contain some uncertainties and risks. Uncertainties created by large-scale urban projects have been demonstrated by a case study in Trabzon, a mid-sized city. In the first stage of the study carried out in two stages; the concept of large-scale projects, the characteristics of the projects and the uncertainty types created by the projects discussed in this context have been determined by literature review. In the second stage of the study, a large-scale transportation project (Kaşüstü junction project) implemented in Trabzon was selected. The chronological process of the project was established within the framework of archival study and semi-structured interviews with related institutions. According to the uncertainty types created in the first stage, the uncertainties and risks arising in the Kaşüstü junction project were interpreted. Large-scale projects are implemented in order to make life easier for project users and to provide better quality service. These projects may have uncertainty because of the technology/method used, the application areas, etc. Kaşüstü Junction project has caused great problems in the mentioned area for years with the uncertainties it creates, instead of facilitating the life of the citizens. The uncertainties that may occur can be reduced by not repeating the same mistakes in the projects that will be implemented from now on, by examining the processes of such practices.

Keywords: *Large-scale urban projects, uncertainty, Trabzon Kaşüstü junction project*

Giriş

Küreselleşme sürecinde uygulanan neoliberal politikalar, sermayenin kentsel mekanda yeniden üretimini sağlamak amacıyla farklı birçok alanda düzenlemeler içermektedir. Farklı sektörlerde uygulamaları bulunan bu politikaların, gündelik yaşamda görünür hale gelen uygulamalarıysa, kent ve kentleşme sürecine etki eden uygulamalardır (Uyaniker Kırbaş, 2017). Sözü edilen politikalar çerçevesinde enerji altyapısı projeleri, mekanda yeniden yapılanma, kentsel dönüşüm, gelişim alanlarındaki inşaat faaliyetleri dikkat çekmektedir. Kentsel mekan içinde farklı kullanımlar arası dolaşımı sağlayan yol ağlarına ilişkin geliştirilen projeler de bu sisteme eklenmektedir. Çok yüksek maliyet, uzun uygulama süresi, çok aktörlü olarak düzenlenen büyük ölçekli projeler ya da mega projeler de bu politikalar sonucu uygulanmaya başlamış olan projelerdir.

Çalışmada sözü edilen projeler için "*büyük ölçekli projeler*" terimi tercih edilmiştir. Büyük ölçekli projeler; karar alma, uygulama, elde edilen sonuç aşamaları açısından kentlerde uygulanan diğer projelerden farklılaşmaktadır. Bu nedenle, kentsel mekanda inşa edilen projelere göre daha hassas incelenmesi gereken projelerdir. Bu projelerin süreci ele alındığında, birtakım sorunların oluşması da kaçınılmazdır. Projenin karar alma aşamasında, yapım aşamasında ya da projenin tamamlanmasından sonraki süreçte öngörülmemiş sonuçlarla karşılaşılabilir. Hall (1981) çalışmasında, süreç içinde yaşanan sorunları, eksiklikleri belirsizlikler olarak tanımlamış ve bu belirsizlikleri sınıflandırmıştır. Bu çalışmada da sözü edilen projelerin Hall'ün (1981) belirsizlik sınıflandırması çerçevesinde, oluşturdukları belirsizlik ve risklere odaklanılmıştır.

Süreci incelenerek, süreç içinde oluşan belirsizliklerin değerlendirmesinin yapıldığı çalışmaya esas proje, orta ölçekli bir kent olan Trabzon kentinden seçilmiştir. Büyük ölçekli projeler ulusal, uluslararası ölçekte hizmet veren, çok yüksek maliyetli projelerdir. Ancak, birçok kentin kendi dinamikleri ve mali bütçesi kapsamında ulusal veya uluslararası ölçekte etkisi olmasa da büyük ölçekli projesi olabilmektedir. Bu kapsamdaki projelerin barındırdıkları belirsizlikler neticesinde oluşan problemleri azaltabilmek ya da tamamen ortadan kaldırabilmek için sürecin iyi analiz edilip, hangi noktalarda olası sorunlarla

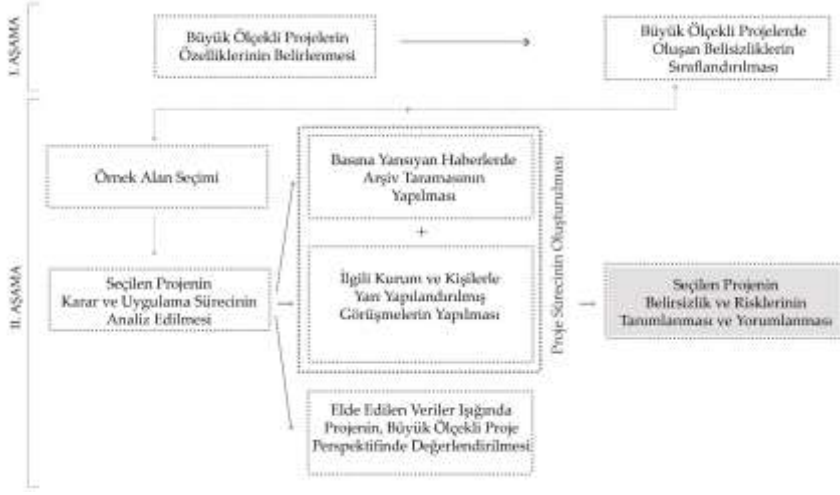
karşılaşılabileceği anlaşılmalıdır. Ancak bu şekilde uygulanan projelerin oluşturduğu risklerin toplum üzerindeki etkisi azaltılabilir.

Çalışmanın Yöntemi

Büyük ölçekli kentsel projelerin oluşturdukları belirsizlikler orta ölçekli bir kent olan Trabzon kentinde örnek alan çalışması ile ortaya konulmuştur. İki aşamada gerçekleştirilen çalışmanın ilk aşamasında; büyük ölçekli projeler kavramı, projelerin özellikleri ve bu kapsamda ele alınan projelerin oluşturdukları belirsizlik türleri literatür taraması ile tespit edilmiştir. Sözü edilen projeler çoğunlukla enerji, ulaşım ve teknik altyapı üzerine yoğunlaşmaktadır.

Çalışmanın ikinci aşamasında, Trabzon kentinde hayata geçirilen büyük ölçekli bir ulaşım projesi seçilmiştir. Seçilen proje, Trabzon İlinin Yomra İlçesi'nde inşası tamamlanarak kullanıma açılan Kaşüstü kavşağı projesidir. Yüksek bütçesi, uzun proje süreci, çok aktörlü olması, teknolojik açıdan inşasının zorlayıcı olması, kentsel ölçekte etkisinin olması sebebiyle, Kaşüstü Kavşağı projesi büyük ölçekli proje kapsamına girmektedir (Bk. Tablo 2). Başlangıçta köprülü kavşak olarak tasarlanan proje ilerleyen süreçte alt geçit projesi¹ olarak değiştirilmiştir. İhale edilip inşasına başlanan alt geçit projesinde, eksik veri tabanı (fiziksel arazi verisi, topografya, zemin özellikleri vb.) ve ilişkili karar alma konularına ilişkin sorunlar (kurumlar arası entegrasyon eksikliği, yetki sıralaması vb.) nedeniyle güzergah değiştirilmiştir. Yüksek yoğunluklu bir kent parçasında düzenlenen yüksek maliyetli, kamu ve özel girişim ortaklığında sürdürülen ulaşım altyapı projesi henüz bütünüyle tamamlanmış olmamasına rağmen günümüzde kullanıma açılmıştır. Arşiv taraması ve ilgili kurum ve kişilerle gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış görüşmeler çerçevesinde projenin kronolojik süreci çıkarılmıştır. Süreç içerisinde yaşanan belirsizlikler sınıflandırılmış, projenin barındırdığı riskler yarı yapılandırılmış görüşmelerin gerçekleştirildiği uzman görüşleri de değerlendirilerek yorumlanmıştır.

¹ Bölgede geliştirilen kavşak projesi inşaat mühendisliği terminolojisinde ve Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait çalışmalarda alt geçit olarak adlandırılmaktadır (KGM, 2014). Ancak basın, halk ve sivil toplum kuruluşları alt geçit olan Kaşüstü kavşağı projesi için "dal-çık projesi" tabirini tercih etmektedir.



Şekil 1. Çalışmanın yöntemi

Büyük Ölçekli Projeler ve Oluşturdukları Belirsizlikler

Gelişen teknoloji ve küreselleşme koşullarında, kentlerde hayata geçirilen projelerde değişiklikler gözlenmektedir. Gelişmiş ve gelişmekte olan dünya kentlerinde küreselleşmenin etkileri farklılaşmaktadır. Dünya genelinde küresel sermayeye eklenme çabasıyla inşaat sektörü odağında kentsel, ulusal ve uluslararası projeler hayata geçirilmektedir. Özellikle Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde küresel ekonomiye bağlanma ve rekabet stratejileri çoğunlukla inşaat sektörüne bağlıdır (Tatlı ve Ünlü, 2016). Hayata geçirilen projelerin mevcut mekansal dokuda etkilerinin olması kaçınılmazdır.

Küresel eklenme çabası içindeki kentlerde tanınırlık ve bilinirliğin artırılmasına yönelik marka kent stratejileri, uluslararası indekslerde (küresel güç indeksi, küresel bağlantılık indeksi, vb.) yer alma, küresel sermaye çekme yönünde projeler geliştirilmektedir. Devlet-merkezi yönetim eliyle de küresel sisteme entegre olma amacıyla büyük ölçekli kentsel projeler hazırlanmakta ve desteklenmektedir. Günümüzde küresel sermaye yatırımları amacıyla hayata geçirilen projeler; konut, ticaret, turizm, ulaşım ve altyapı yatırımları olarak uygulanan projeler haline gelmiştir. Bu tarz projelerin uygulanması için hem daha uzun bir süreye hem de daha fazla bütçeye ihtiyaç duyulmaktadır. Çalışma kapsamında da literatürdeki temel özelliklere göre büyük bütçeli, uzun

sürelî, geniş etki alanına sahip olan projeler “büyük ölçekli projeler” olarak ele alınmıştır.

Büyük Ölçekli Projeler ve Özellikleri

Kentlerde uygulanan projelerin içerikleri, maliyetleri, proje süreleri, yürütücü kurumları/kuruluşları, etki alanları farklılaşmaktadır. Bu çalışmada odaklanılan büyük ölçekli projelerdir. Çelîkbilek (2015:135) büyük ölçekli proje türlerini şu şekilde tanımlamaktadır;

“Birçok kullanım türünde karşımıza çıkan büyük projeler, temelde iki türden oluşmaktadır: megaprojeler ve flagship projeler.”

Bu iki proje türünde ayırt edici olan özellik maliyetleridir. Mega proje olarak nitelendirilen büyük ölçekli projeler; çok yüksek maliyetli kentsel projeler ya da havaalanları, limanlar, otoyollar, demir yolları, barajlar, olimpiyat yapıları, lojistik sistemleri gibi farklı türden projeler de olabilmektedir. Flagship olarak ele alınan büyük ölçekli projelerdeyse, yüksek maliyetli olmasına rağmen maliyetin ne kadar yüksek olduğu önemli değildir. Bu tür projelerde asıl önemli olan etrafında değer artışı yaratacak etkiye sahip olan prestijli proje olmasıdır (Çelîkbilek, 2015).

Çalışmada odaklanılan mega projeler olarak nitelendirilen büyük ölçekli projeler olduğundan, literatürde mega projeleri inceleyen kaynaklardan derlenen bilgiler doğrultusunda büyük ölçekli projelerin özellikleri derlenmiştir.

Büyük ölçekli projelerin maliyetlerinin ne kadar büyük olduğunu ifade edebilmek için Flyvbjerg (2014), devletlerin birbirine olan dış borçlarındaki büyüklüğü örnek vererek, çok yüksek dolar rakamlarından bahsetmiştir. Youcef vd. (2013) ise büyük ölçekli projeleri tanımlarken çalışmalarında süre olarak 5 yılı, bütçe olarak bir milyar doları aşan maliyetleri ölçüt olarak kullanmaktadır.

Tablo 1. Büyük ölçekli projelerin genel özellikleri (Flyvbjerg, vd., 2003; Flyvbjerg, 2014; Youcef, vd., 2013'ten derlenmiştir).

Projeye İlişkin Faktörler	Özellikleri
Proje Maliyeti	Çok Yüksek Maliyet (<i>Very High Cost</i>)
Proje Süresi	Uzun Süreli
Projede Kullanılan Teknoloji	Yüksek Teknoloji/Yeni Teknoloji
Projenin Etki Alanı	Kentsel/Ulusal/Uluslararası Ölçek
Proje Ölçeği	Genellikle Büyük Ölçekli (Proje Türüne Göre Değişkenlik Gösterebilir)
Projenin Tekilliği (<i>Singularity</i>)	Nadir veya Benzersiz Projeler
Paydaşlar	Genellikle Merkezi Devlet veya Kamu-Özel İş Birliği
Projedeki Belirsizlikler (<i>Uncertainty</i>)	Süre, Maliyet ve Başka Tahminlerle İlgili Belirsizlikler ve Yüksek Risk

Sözü edilen projelerde bazen son teknolojik gelişmelerden bazen de o proje için geliştirilmiş yeni teknolojiden faydalanılmaktadır. Bu durum projenin uygulanmasını teknolojik ve lojistik açıdan zorlu olmasına sebep olur. Her ne kadar zorlu da olsa büyük ölçekli projeler geniş etki alanına sahiptirler. Projenin kendi büyüklüğüyle, proje türüne göre değişkenlik gösterebilir. Üretimi için kendine has teknolojinin geliştirildiği, büyük yatırımların yapıldığı, etki alanı da geniş olan bu projelerin nadir ya da benzeri olmaması beklenen bir durumdur.

Büyük ölçekli projelerde çoğunlukla tek aktör bulunmamaktadır. Karar alma ve uygulama aşamasında birden fazla kamu kurumu dahil olmakta, uygulama aşamasındaysa çok ortaklı modeller kurularak özel firmalar arasında proje temelli iş birlikleri yoluyla gerçekleştirilmektedir (Flyvbjerg, 2014).

Maliyeti, süresi, kullandığı teknoloji, büyüklüğü ve biricikliği düşünüldüğünde; büyük ölçekli projelerin bünyesinde belirsizlikler ve risk barındırması da sıkça karşılaşılan bir durumdur. Ancak, risk her zaman hesap verilebilirlikle birlikte ele alınmalıdır. Flyvbjerg'e (2014) göre hesap verilebilirliği 4 kriterle bekleyebiliriz:

1. Şeffaflık: Proje süreci hakkında ilgili kesimlerin bilgilendirilmesi gerekir. Bu sayede aksaklıklar tolere edilebilir ve iş işten geçmeden proje düzeltilebilir.
2. Performans Ölçütlenmesi: Daha çok teknik ölçütlere dayalı proje izleme süreçleri gerçekleştirilir.

3. Regülatör Rejim: Karar aşamasından önce fayda-maliyet analizi içerikli ara etütler yapılarak ilave kaynak gerekliliği sorgulanabilir.
4. Risk Sermayesinin Hesaplanması: Ne kadar riskle projeye başlandığı bilinmelidir.

Büyük Ölçekli Projelerin Oluşturdukları Belirsizlikler

Projelendirilip uygulanamayan, uygulamaya başlanıp terkedilen, uygulanıp başarısız olan, kapsamlı değişikliklere uğrayarak kısmen gerçekleştirilebilen ve bu nedenle ve planlama felaketi olarak görülen bazı büyük ölçekli projeleri analiz ettiği çalışmasında Hall (1981) 3 tür belirsizlik tanımlamaktadır:

- a) Planlama çevresiyle ilişkili belirsizlik (*Uncertainty about the relevant planning environment*): Proje hazırlama, proje süresi öngörüsü, kötü ve hatalı tahminler, toplumdaki insanların davranışlarının tahmin edilememesi gibi anlık karar alma sistemlerinin dışında kalan herşeyle ilgili olabilen belirsizlik türüdür (Hall, 1981; Türk ve Erkan, 2018).
- b) Birbiriyle ilişkili karar alma konularına ve sistemlerine ilişkin belirsizlik (*Uncertainty about decisions in related decision areas*): Bir projede, karar alıcı ya da uygulayıcı farklı aktörler bulunur. Ancak bu aktörlerin birbirleriyle uyumlu ve birbirine bağımlı çalışması gerekmektedir. Aktörlerden birinden kaynaklı herhangi bir sorun projenin aksamasına belirsizliklerin oluşmasına sebep olabilir. Bu nedenle gerek projeye karar verildiğinde, gerekse ilerleyen süreçteki tüm adımlarda projeye dahil olan tüm aktörler birbirlerinin eylemlerini göz önünde bulundurmalıdırlar.
- c) Değer yargılarındaki belirsizlik (*Uncertainty about value judgements*): Değer yargılarına ilişkin oluşan belirsizliklerdir. Toplum homojen bir yapıya sahip değildir ve birbirinden farklı alt grupları içinde barındırır. Bu durumda bir projenin sonucunda, her grup projeden eşit oranda faydalanamayacağı gibi, projenin olumlu ya da olumsuz etkileri de farklı grupları farklı şekilde etkileyecektir. Bu nedenle değer yargılarındaki belirsizlik, projenin ilerleyen süreçlerinde değerlerin sorgulanması aşamasında ortaya çıkar.

Trabzon Kaşüstü Kavşağı Projesi ve Proje Süreci

Çalışmada büyük ölçekli projelerin oluşturdukları belirsizlikler orta ölçekli bir kent olan Trabzon kentindeki bir proje üzerinden sorgulanmıştır. “Çalışmanın Yöntemi” başlığı altında açıklanan sebepler dolayısıyla örnek alan olarak Trabzon Kaşüstü Kavşağı Proje alanı seçilmiştir. Çalışmada literatür bilgisi ışığında derlenen, büyük ölçekli projelerin özellikleri kapsamında Kaşüstü kavşağı projesi büyük ölçekli proje tanımını büyük ölçüde karşılamaktadır (Tablo 2).

Tablo 2. Kaşüstü kavşağı projesinin barındırdığı özellikler kapsamında büyük ölçekli proje olarak değerlendirme matrisi

	Maliyet	Süre	Teknoloji	Etki Alanı	Ölçek	Teklik (Singularity)	Paydaşlar	Belirsizlik
Büyük Ölçekli Projelerin Özellikleri	Yüksek Maliyet	Uzun Süreli	Yüksek Teknoloji	Kentsel	Büyük Ölçekli	Nadir	Yereli Aşan Kamu Birimleri	Süre
	Oldukça Yüksek Maliyet		Yeni Teknoloji	Ulusal	Orta Ölçekli (Proje Türüne Göre)	Benzersiz	Yereli Aşan Kamu Birimleri +Özel	Maliyet
	Uluslararası Risk							

Tabloda gri ile belirtilen hücreler, Kaşüstü kavşağı projesinin sahip olduğu özellikleri temsil etmektedir. Teknoloji sütununda yer alan “yeni teknoloji” hücresinin daha açık renk olmasının sebebi, proje için üretilen yeni bir teknolojinin olmaması, var olan ancak Türkiye’de az sayıda projede uygulanan teknolojinin kullanılmış olmasıdır.

Bu noktada büyük ölçekli proje ölçütlerinde görelilikten söz etmek yerinde olacaktır. Büyük ölçekli projeleri genellikle ulusal bütçe, on yıllara yayılan süre ve bölgesini hatta ulusal sınırlarını aşan etkiye sahip projeler olarak tanımlama eğilimi yaygındır. Ancak, bazı orta ölçekli projeler dahi kendi yöresi/ bölgesi için büyük ölçekli proje etkisi yaratabilmektedir. Dolayısıyla bu tanımı bir görelilik unsuruyla desteklemek gerekmektedir.

Yüksek maliyetli ve öngörülenden uzun süreli olarak inşası gerçekleştirilmiş olan proje, Trabzon kenti ölçeğinde hizmet sunmaktadır. Birçok büyük ölçekli projeye göre orta ölçekli bir içeriğe sahip olsa da belediye başkanının açıklamasında, alt geçidin yapım teknolojisi

açısından da Türkiye’de nadir olan projelerden olduğu ifade edilmiştir (URL-1). Kamu-özel iş birliğinde yürütülen projede süre, maliyet ve vb. konulara ilişkin belirsizlik ve riskler de mevcuttur.

Trabzon Kaşüstü Mevkii’nde Kavşak Projesinin Ortaya Çıkışı

Trabzon kentinde doğu-batı aksında erişimi sağlayan en önemli yol; 1960’lı yıllarda planlanarak, temeli 1987 yılında atılan ve uzun bir süre inşasına ara verilen, 1997 yılında yapımına yeniden başlanarak 2007 yılında kullanıma açılan Karadeniz Sahil Yolu (D 010)’dur (URL-2). Doğuda Gürcistan-Türkiye Sarp Sınır kapısından başlayarak, Orta Karadeniz’de Samsun İli’ne kadar hizmet veren bu uluslararası yol, Doğu Karadeniz Bölgesindeki birçok kentte olduğu gibi Trabzon kentinin de önemli ulaşım akslarından biridir.

Karadeniz Sahil Yolu, kent planlamada tasarım ilkelerine göre gerçekleştirilmiş yol hiyerarşisine göre otoyol niteliğindedir. Ancak bu yol, hizmet verdiği birçok Karadeniz kentinde olduğu gibi Trabzon kentinde de sadece uluslararası ve şehirlerarası yolculuklar için değil, kent içi yolculuklar için de kullanılmaktadır. Bu durum, Karadeniz Sahil Yolu’ndaki trafik yükünün artmasına ve özellikle zirve saatlerde belli kesimlerde trafik sıkışıklığının yaşanmasına sebep olmaktadır. Karadeniz Sahil Yolu üzerinde bulunan Kaşüstü kavşağı proje alanı da trafik sıkışıklığının yaşandığı alanlardan biridir.

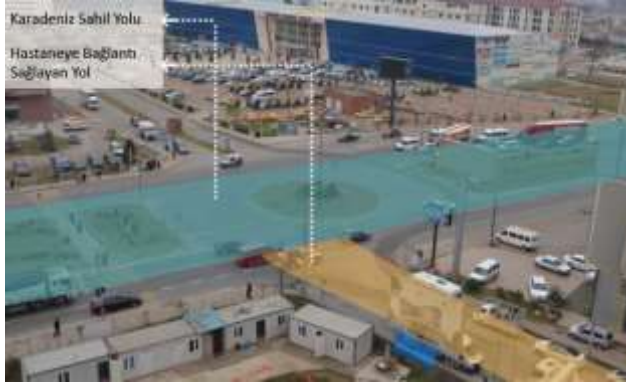
Kentin eğimli topografyası sebebiyle doğu-batı aksında erişimi sağlayan yol alternatifleri kısıtlıdır. Trabzon kentinde doğu-batı aksında şehirlerarası kullanım amacıyla alternatif yol ağı oluşturmak, mevcut yollardaki trafik yükünü hafifletmek için Trabzon kentinin yerleşim dokusunun güneyinden geçen Güney Çevre Yolu Projesi gündeme gelmiştir.



Şekil 2. Kaşüstü’nün Trabzon kentindeki konumu

Uzun yıllardır gündemde olan yol projesi için, Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından net bir şekilde duyurulan güzergah yoktur. Basına yansıyan haberlerde, farklı yıllarda başlangıç ve bitiş noktaları farklı olan yol güzergahlarından bahsedilmektedir (URL-3,4). Ancak tüm güzergahlar için ortak olan nokta, Güney Çevre Yolunun Yomra İlçesi'nin güneyinden geçeceği'dir (Şekil 2).

Trabzon kentinin doğu aksında yer alan Yomra İlçesi'nde imar planı kararlarıyla alanın cazibesi artırılmış, ilçede bulunan Kaşüstü Mahallesi'nde adliye sarayı, farklı büyüklükte ticaret tesisleri ve özel üniversiteye ek olarak 2012 yılında mahallenin güneyinde kent ölçeğinde hizmet veren hastane yapısı inşa edilmiştir. Kent merkezine yaklaşık 10 km. mesafede bulunan ilçede; Trabzon kentine yakınlığın etkisi ve sözü edilen sebepler inşaat faaliyetlerinin artmasını tetiklemiştir (Akgün, G., 2009; Tatlı ve Ünlü, 2015). 2007-2017 TÜİK nüfus verileri incelendiğinde, ilçe nüfusunun son 10 yılda %31 oranında arttığı tespit edilmiştir². İlçede arazi kullanım çeşitliliğinin ve nüfusun artması yolculuk talebinin artmasına neden olarak zaman içinde trafik sıkışıklığını tetiklemiştir.



Şekil 3. Kaşüstü kavşağı proje alanının uygulama öncesi durumu

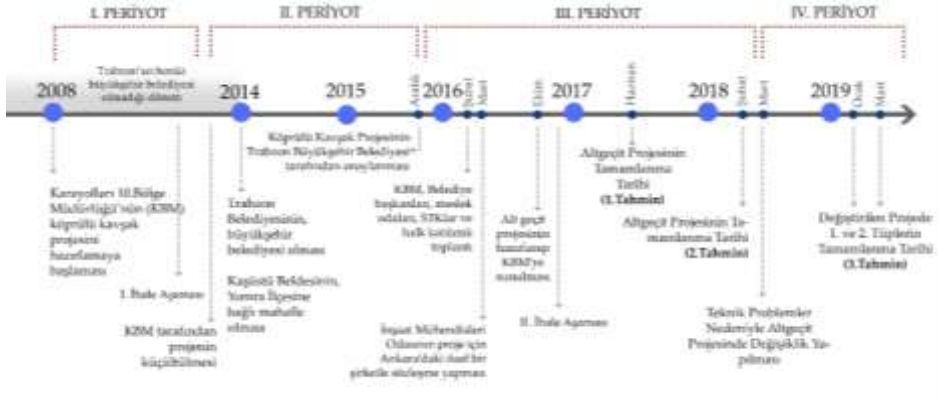
Özetle; oluşan trafik sıkışıklığını azaltmak, yapılması planlanan Güney Çevre Yolu'na ve inşa edilip kullanıma açılan Kanuni Eğitim ve Araştırma

² 6302 sayılı Kanunda 2012 yılında yapılan değişiklikle, yabancı turistlerin, özellikle Arap ülkeleri vatandaşlarının, Türkiye'de mülk edinme oranı artmıştır. Trabzon da yabancılar tarafından mülk edinme oranının arttığı şehirlerdendir. Yomra İlçesi'ndeki nüfus artışı adrese dayalı nüfus kayıt sistemi üzerinden sorgulanmıştır. Tespit edilen nüfus artış oranına, 2012 yılı itibarıyla ilçede mülk sahibi olan ve yaz aylarında ilçeye gelen Arap turistlerin sayısı dahil değildir.

Hastanesi'ne bağlantı sağlayabilmek için 2008 yılında Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından Kaşüstü Mahallesi'nin Şekil 3'te görülen bölgesi için Karadeniz Sahil Yolu üzerinde köprülülük kavşak projesi geliştirilmiştir.

Trabzon Kaşüstü Kavşağı Projesinde Gözlenen Süreç

Kaşüstü kavşağı projesinin karar verme ve uygulama süreci incelendiğinde 4 farklı dönemin olduğu tespit edilmiştir: (1) köprülülük kavşak projesi olarak tasarlanması, (2) yol boyu ruhsatlandırma çalışmaları nedeniyle projenin küçültülerek ihale düzenlenmesi ve çalışmalara başlanması, (3) köprülülük kavşak projesinin alt geçit projesi olarak değiştirilip, ihale edilmesi ve uygulamaya başlanması, (4) inşa edilmekte olan alt geçit projesinde fiziki kısıtlar sebebiyle güzergah yönü ve uzunluğunun değiştirilmesi (Şekil 4). Proje sürecinde farklı dönemlerin ortaya çıkmasında; proje türünün yerel halk ve sivil toplum kuruluşları tarafından kabul görmemesi, projede yaşanan belirsizlikler ve karşılaşılabilecek muhtemel riskler, proje sürecinin ve maliyetinin artması gibi sebepler neden olmuştur.



Şekil 4. Kaşüstü kavşağı proje süreci

I. Aşama (2008 - 2014): Kaşüstü Mevkii'nde yaşanan trafik sıkışıklığını azaltmak ve proje aşamasında olan Trabzon Güney Çevre Yolu'na bağlantı sağlayabilmek için, Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü 2008 yılında köprülülük kavşak projesini hazırlamaya başlamıştır. Kaşüstü Belde Belediyesi'ne hazırlanan proje doğrultusunda imar planlarının düzenlenmesi, ruhsatlandırmaların yapılması gerektiği bildirilmiştir.

Projenin hayata geçirilmesi için 2014 yılında çalışmalar başlatıldığında, geçen süre içerisinde proje alanı içinde kalan kesimlerde imar faaliyetlerinin ve ruhsatlandırmanın yapıldığı fark edilmiştir. Bu durumda, Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü köprülÜ kavşak projesini küçülterek çözüm yoluna gitmiştir (URL-5).

II.Aşama (2014 – Aralık 2015): 2014 yılında 6360 sayılı Kanunla Kaşüstü Beldesi'nin Yomra İlçesi'ne bağılı mahalle statüsüne geçmesi ve Trabzon'un büyükşehir belediyesi olmasıyla, alan için hazırlanan projelerin onaylanmasından sorumlu olan kurum Trabzon Büyükşehir Belediyesi olmuştur (TBB, 2014).

KöprülÜ kavşak projesi 2014 yılında 55.000.000 TL'ye ihale edilmiş ve özel bir firma tarafından ihale alınarak çalışmalara başlanmıştır (URL-6). Hazırlanan proje 14 Aralık 2015 tarih ve 598 sayılı Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisi kararıyla 3 ret oyuna karşılık oy çokluğuyla onaylanmıştır. 26 Aralık 2015 tarihinde projenin askıya çıkmasıyla Türk Mühendisler ve Mimarlar Odası Birliğı (TMMOB) projenin tam halinden haberdar olmuşlardır (Mühendislik Bülteni, 2016).

İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi'nin askıya çıkan projeye itirazı, 12 Şubat 2016 tarihli Trabzon Büyükşehir Belediyesi Meclis toplantısında oy çokluğu ile reddedilmiş ve üst geçit şeklinde plana işlenen proje onaylanmıştır. Onay kararının alındığı meclis toplantısında çalışma grubundan detaylı bir geometrik çalışma istenmiş, bu çalışmanın sunulması halinde yeniden değerlendirme yapılabileceğı belirtilmiştir.

III.Aşama (Aralık 2015 – Şubat 2018): KöprülÜ kavşak projesi sürecinde gerekli kamulaştırmalar yapılmaya başlanmıştır. Ancak gerek meslek odaları gerek yerel halk gerekse sivil toplum kuruluşları köprülÜ kavşak projesinin alan için uygun olmadığını, bunun yerine "dal-çık" (alt geçit) yapılması gerektiğini savunmaktaydılar. Yomra'nın sivil toplum kuruluşları bir araya gelerek gündemdeki konu hakkında tartışmışlardır. Teknik bilgiye sahip olmaksızın, sadece yerel halkın talebini dile getirmek amacıyla basına bu durumu bildirmişlerdir. Toplum yararına yapılan bu tarz projelerin halkın da görüşü alınarak ve yerel halkın yaşamlarını kolaylaştırmaya yönelik yapılması gerektiğini açıklamışlardır (URL-7).

İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şube Başkanı M. Aydın (kişisel iletişim, 24 Kasım 2018); İnşaat Mühendisleri Odası, Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası gibi ilgili meslek odalarının Trabzon şubeleriyle kendi

aralarında durumu görüşerek, Kaşüstü kavşağının alt geçit olarak düzenlenmesi gerektiğine kanaat getirdiklerini belirtmiştir. İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi, Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü ve Trabzon Büyükşehir Belediyesi'yle toplantı düzenlenmesini talep etmiştir (Aydın, kişisel iletişim, 24 Kasım 2018). Trabzon Büyükşehir Belediyesi bu talep üzerine Şubat 2016'da ilgili meslek odalarının temsilcileri, sivil toplum kuruluşları, Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü temsilcileri ve Trabzon Büyükşehir Belediyesi İmar Komisyonu üyelerinden oluşan imar toplantısı düzenlemiştir. Düzenlenen toplantıda, inşaat mühendisleri odası tarafından alt geçit olarak hazırlanan öneri projeler sunulmuştur. Ancak Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü önerilen projeleri eskiz niteliğinde bulmakla birlikte, emniyet ve güvenlik açısından problem teşkil ettiğini öne sürmüştür. Çalışma alanında kamulaştırma işlemlerinin tamamlanmasına kadar yeni bir proje önerisiyle gelinmesi halinde tekrar değerlendirme yapılacağı belirtilmiştir (URL-8).

Öneri alt geçit projeleri reddedilen İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi, Ankara'da bu tarz projeler hazırlayan büyük bir firmayla iletişime geçmiştir. Firmaya, Kaşüstü Mevkii için alt geçit projesi hazırlamalarını teklif etmişlerdir (Aydın, kişisel iletişim, 24 Kasım 2018). Trabzon Büyükşehir Belediyesi muhalefet partinin meclis üyeleri de, firmanın hazırlayacağı çalışma için gerekli teknik desteği vermeye hazır olduğunu bildirmiştir (URL-8). Olağan siyasi tartışmalar bu tür projeleri her zaman etkiler ve siyasete konu eder. Çok iyi hazırlanmış bir proje dahi olsa karşı siyasetler bunun üzerinden eleştiride bulunabilir. Ancak bu projede buna benzer bir durum şiddetli bir şekilde yaşanmamıştır.

Dönemin Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanı, firma tarafından çalışmaları yapılması halinde, projenin asıl yürütücüsü olan Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü'ne projenin teslim edileceğini, kurumun proje üzerinde gerekli değişiklik ya da düzenlemeleri yapacağını belirtmiştir. Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından onaylanan proje, son olarak Trabzon Büyükşehir Belediyesi'ne gönderilerek belediye meclisinde görüşmeye açılacaktır. Meclis kararıyla, hazırlanan proje onaylanabilir ya da onaylanmayabilir. Ancak belediye başkanı, kent için güzel bir proje sunulması halinde onaylayacaklarını belirtmiştir (URL-9).

Köprülü kavşak çalışması için kamulaştırma çalışmaları devam ederken, alt geçit projesi Ankara'daki firma tarafından hazırlanmaya başlanmıştır. Firma, Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü, Trabzon Büyükşehir Belediyesi ve proje etkileşimi içerisinde bulunan Devlet Su

İşleri 22. Bölge Müdürlüğü'nden alanda sorun teşkil eden Zil Deresi ve Karadere hakkında detaylı bilgi almıştır. Karadeniz Teknik Üniversitesinin ilgili bölümlerinden de gerekli verileri elde ederek 10 Ocak 2016'da çalışmalarına başlamıştır (Mühendislik Bülteni, 2016).

Bu süreç içerisinde Karadeniz Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü öğretim üyeleri tarafından lisans dersi kapsamında yürütülen bir çalışmada, mevcut Kaşüstü kavşağının kapasitesini aştığı ve trafik sıkışıklığı problemiyle karşılaşıldığı ortaya konulmuştur. Trafik hacminin ilerleyen yıllarda da aynı trendle artması durumuna karşılık, kavşakta düzenleme yapılması gerektiği yerel basın aracılığıyla duyurulmuştur. Yomra ilçesinde mevcut sahil yolunu, Güney Çevre Yolu ve Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi'ne bağlayacak olan bölgede yapılması planlanan kavşak düzenlemesi trafik sıkışıklığına ek çözüm getirebilecektir (URL-10).

Köprülü kavşak ihalesini alan firma çalışmalarında son noktaya gelmek üzereyken, hazırladıkları projeye göre mevcut yolun 1,70 metre yükseltileceğini açıklamıştır. Bu açıklamanın yapıldığı döneme yakın tarihte, İnşaat Mühendisleri Odası adına alt geçit projesini hazırlayan özel firma projeyi tamamlayarak 25 Mart 2016'da Trabzon Büyükşehir Belediyesi'ne sunmuştur. Belediye projeyi değerlendirmeleri için Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü'ne aktarmıştır (Mühendislik Bülteni, 2016; URL-11). Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından uygun görülen alt geçit projesi 30 Mart 2016 tarihinde Trabzon Büyükşehir Belediyesi'ne sunulmuştur (Mühendislik Bülteni, 2016). Çalışma kapsamında yapılan arşiv taramasında tam tarihine erişilememekle birlikte, alt geçit projesinin Trabzon Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından da onaylandığı bilgisine ulaşılmıştır (Mühendislik Bülteni, 2016; URL-12). Kaşüstü Kavşağı Projesi, alt geçit projesi olarak 2016 yılının sonlarında ikinci kez ihaleye çıkarılmıştır. İhale bedeli 117.000.000 TL olan projeyi, köprülü kavşak projesi ihalesini alan firma alarak çalışmalarına başlamıştır (URL-6).

Kaşüstü kavşağı ve yakın çevresinin bağlı olduğu Yomra Belediyesi'nin başkanı, yerel basınla yaptığı bir röportajda köprülü kavşağı kendilerinin de istemediğini, alt geçit projesinin Türkiye için bir ilk olacağını açıklamıştır. Belediye başkanı projenin 5 ay gibi kısa bir sürede tamamlanarak, hizmet vermeye başlayacağını ve Kaşüstü mevkiinde trafik sıkışıklığının büyük oranda azaltılacağını belirtmiştir (URL-1).

Projenin bitiş tarihi Haziran 2017 olarak öngörülmüştür, ancak belirtilen tarihte inşaat faaliyetleri devam etmiştir. Ağustos 2017’de basına yansıyan haberlerde, Yomra Belediye Başkanı projenin uzamasının sebebini, zemin çalışmalarındaki eksik tahminlerden kaynaklı teknik problemler oluşmasından kaynaklandığını açıklamıştır. Zemin çalışması sırasında daha derinde taş çıkması beklenirken, yüzeye yakın alanda taş çıkması sonucunda yapılacak işlemler uzamaktadır. Belediye başkanının bu açıklamadan iki hafta sonra yaptığı başka bir açıklamada, alt geçidin 2018 yılının ocak ya da şubat ayında trafiğe açılacağını duyurmuştur (URL-13).

IV.Aşama (Şubat 2018 – 2019): Proje süresi tahmin edilenden daha uzun sürmüştür. Yomra Belediye Başkanının yaptığı açıklamaya göre projenin bitiş süresi Haziran 2017’dir. Ancak Ağustos 2017’ye gelindiğinde proje hala tamamlanmamıştır (URL-14). Belediye başkanının Ağustos 2017’de basına yaptığı başka bir açıklamada proje bitışı için verdiği ikinci tarih Şubat 2018 olmuştur (URL-13). Trafik sıkışıklığını çözmek için uygulanan proje, yapım aşamasında yolu kullananlar ve alanda yaşayanlar için daha büyük bir problem olmaya başlamıştır. Yakın civardaki bazı esnafların süren çalışmalar nedeniyle zarar etmeye ve iş yerlerini kapatmaya başladığı basına yansıyan haberlerde de yerini almıştır (URL-14).

Flyvbjerg (2014), belirsizlik yaratan durumlardan biri olarak, dışsal siyasi aktörlerin projeye dahil olmasının proje üzerinde yıpratıcı etki yaratmasından söz etmektedir. Kaşüstü kavşağı projesinde de bunu birkaç örnekte görebiliriz. Alandaki yüksek voltajlı elektrik hatlarının varlığı, çalışanların hayatlarını tehlikeye sokmaktadır. Bu nedenle operatörler ve şantiye şefleri çalışmak istememektedir. Yüksek voltajlı elektrik hatlarının geçici olarak proje dışına alınıp proje bitiminde kalıcı olarak yerine konması gerekmektedir. Ancak, bu çalışma yüksek maliyetlidir ve elektrik şirketi bu geçici çalışmayı uygulayamamıştır. Proje yürütücüsü kurum Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü’nün elektrik hatlarının taşınması için yetkisi bulunmamaktadır. Bu nedenle, problem dönemin Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanına bildirilmiş ve süreç hızlandırılmıştır (URL-6).

Çalışma alanından su, yağmur suyu ve kanalizasyon hatları geçmektedir, Trabzon Büyükşehir Belediyesi’nden konuya ilişkin alınan haritalarda bile olmayan, geçmiş yıllardan kalan kaçak hatlar, yağmur

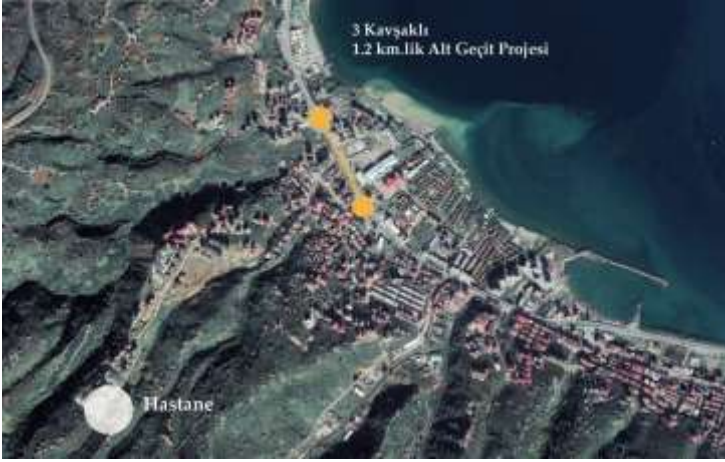
suyu hatlarına bağlanan kanalizasyonlar ve sürekli patlayan hatlar bulunmaktadır (URL-6).

Konuyla ilgili olarak Yüksek İnşaat Mühendisi H. Kalkan'la (kişisel iletişim, 27 Kasım 2018) yapılan görüşmede, alt geçit projelerinde araçların geçiş yapacağı tüplerin yan duvarları olan diyafram duvarların su geçişini engelleyen menfez görevi üstlendikleri bilgisine ulaşılmıştır. Bu duvarların sağlam zemine çakılması gerekmektedir. Söz konusu yolun yakın çevresinde yapı ağırlığı yüksek binalar bulunmaktadır. Eğer su tahliyesi için gerekli önlemler alınmazsa, set görevi gören diyafram duvarların ardında su toplanarak, binaların bodrum katlarının suyla dolmasına hatta binalarda oturmalara sebep olabileceğini anlatarak projedeki risklere dikkat çekmiştir.

Proje yürütücüsü firma çalışanı olan İnşaat Mühendisi F. Bekar (kişisel iletişim, 25 Kasım 2018), projede zemine ilişkin gerekli ölçümleri yapan firmanın, temelin atılabileceği sağlam zemini 22 metre derinlikte tespit ettiğini açıklamıştır. Ancak, proje yürütücü firma, temel atma çalışmalarında 22 metre derinlikte değil 54 metrede derinlikte sağlam zemin bulabilmiştir. 54 metre derinliğinde kazı yapmak için firmanın elinde bulunandan daha farklı iş makinelerine ihtiyaç duymuşlardır. F. Bekar (kişisel iletişim, 25 Kasım 2018), Türkiye'de bu tarz iş makinelerinin sayısının az olduğunu, kazı çalışmalarında iş makinesini kullanabilmek için sıraya girdiklerini ve uzun süre bunun için beklediklerini anlatmıştır. Tüm bu durumlar toplam maliyeti iki katına çıkarmıştır. Maliyetin artmasıyla proje yürütücüsü firma özel bir firmayla iş ortaklığı oluşturmuştur. Mart 2018'de projede bazı değişiklikler yapılmıştır. 750 metre uzunluğunda olan alt geçit uzunluğu 1200 metreye çıkarılmıştır. Alandan geçen derelerin yönünde değişiklik yapılmadığı iddia edilmektedir.

Sonuç olarak; 2008 yılında çalışmaları başlatılan köprülü kavşak projesi ilk olarak 2014 yılında ihale edilerek kamulaştırma ve ilgili diğer çalışmalar yürütülmüştür. Mart 2016'da İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi Aracılığıyla Ankara'daki özel bir firmaya hazırlatılan alt geçit projesi onaylanarak 2016 yılı sonunda ihale düzenlenmiştir. Böylece köprülü kavşak projesinden vazgeçilerek alt geçit projesine geçilmiştir. İhaleyi alan firma çalışmalara başladığında, alanda yetkili olan ilgili başka kurumlardan kaynaklı kısıtlar, teknik hesaplamalarda yapılan yanlışlıklar gibi sebeplerden ötürü proje süresi uzamıştır. Özellikle teknik hesaplamalarda yapılan hatalar projenin maliyetinin ve teknik

çözümlerin değişmesine sebep olarak, Mart 2018’de proje sürecindeki üçüncü aşamaya geçilmesine sebep olmuştur.



Şekil 5. Alt geçit projesinde belirlenen en son giriş ve çıkış noktaları

Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü Ağustos 2018 tarihinde basına yaptığı açıklamada, Kaşüstü kavşağında yol yapım çalışmalarının mevcut onaylı projesi doğrultusunda devam ettiğini herhangi bir proje değişikliğinin söz konusu olmadığını bildirmiştir (URL-15). Ancak, proje yürütücüsü firma, yapılan yarı yapılandırılmış görüşmede projede değişikliklerin olduğunu onaylamıştır. Proje yürütücüsü firma, gidiş-geliş 2 tüp halinde olan alt geçidin ilk tütünün Ocak 2019’da, ikinci tüpünse Mart 2019’da kullanıma açılacağını açıklamıştır. Belirtilenin aksine daha ileri tarihlerde sırasıyla birinci ve ikinci tüp kullanıma açılmıştır.

Kaşüstü Kavşağı Projesinde Oluşan Belirsizlik ve Risklerin Değerlendirmesi

Büyük ölçekli projelerin karar alma ve uygulama aşamalarının, diğer projelere göre farklılaşması sebebiyle bünyesinde belirsizlik ve risk barındırması tahmin edilen bir durumdur. Literatür bilgisinden gelen belirsizlik türlerine göre, Kaşüstü kavşağı projesinde oluşan belirsizlik türleri yorumlanmıştır. Yorumlamada; basına yansıyan haberler üzerinden yapılan arşiv taraması, konuyla ilgili kurumlarla ve uzmanlarla

yapılan görüşmeler sonucunda edinilen bilgi ve oluşturulan proje süreci dikkate alınmıştır.

Trabzon Kaşüstü Kavşağı Projesinde Planlama Çevresiyle İlişkili Belirsizlik

Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından 2008 yılında sözü edilen alan için köprülü kavşak projesi hazırlanmaya başlanmış olsa da uygulamaya yönelik çalışmalar 2014 yılında başlatılmıştır. Bu süre içinde proje alanı içinde kalan kesimlerde imar faaliyetlerinin ve ruhsatlandırmanın yapıldığı fark edilmiş ve çözüm olarak köprülü kavşak projesi küçültülmüştür.

Belirsizlik ve mega proje literatüründe, talep tahmini ve tasarım tahminlerinde belirsizlik ve risk yaratan koşullardan biri kötü veya hatalı veri tabanı üzerine proje geliştirilmesidir. Bunlar risk yaratmaya en açık kaynaklardan biridir. Projede, özellikle toplumdaki insan davranışlarının tahmin edilememesinden kaynaklı oluşan belirsizlik, proje alanı ve yakın çevresinde yaşayan halkın, meslek odalarının ve sivil toplum kuruluşlarının köprülü kavşak projesine olumlu bakmamalarıdır. Talep edilen kavşak projesi, hazırlanan köprülü kavşak projesinden farklıdır. Bu durum, projeyi hazırlayan Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü için tahmin edilmeyen bir durum olmuştur. Süreç içinde İnşaat Mühendisleri Trabzon Şubesi tarafından hazırlatılan öneri alt geçit projesinin de dikkate alınarak hazırlandığı proje onaylanmış, devamında değişiklikler yapılarak uygulanmıştır.

Hazırlanan projenin kabul görmemesi, proje türünün değiştirilmesi, fiziki açıdan yaşanan kısıtlar proje süresinin uzamasına neden olmuştur. Mevcut alanda, projeye ilişkin Trabzon Büyükşehir Belediyesi'nden alınan haritalardan farklı yağmur suyu hatlarına bağlanan kanalizasyon hatları, kaçak hatlar bulunmaktadır. Bu durum proje sürecinin uzamasında etkili olan etmenlerden biri olmuştur. Alt geçit temeli için teknik ölçümleri yapmak üzere işi alan özel firma, sağlam zemin derinliğini yanlış hesaplamıştır. Uygulama sırasında fark edilen bu durum üzerine, gerekli teknik ölçümler tekrarlanmıştır. İlk ölçümlere göre 22 metre derinlikte sağlam temelin olduğu tespit edilmiştir. Hatalı ölçüm sonrası uygulamada sağlam temelin 54 metre derinlikte olduğu saptanmıştır. Ancak 54 metre derinlikte kazı yapabilmek için gerekli olan inşaat makineleri Türkiye'de az sayıda bulunmaktadır. Bu makineleri

kullanabilmek için sıraya girmek ve beklemek gerekmektedir. Bu durum da sürecin uzamasına sebep olmuştur. Basına yansıyan haberlerde ve kamuya yapılan duyurularda belirtilen proje bitiş tarihi sürekli uzamıştır.

Süreçte karşılaşılan fiziki ve teknik problemler sadece sürecin uzamasına neden olmamış, proje maliyetinin de artmasına sebep olmuştur. Proje maliyeti için yapılan hesaplamalar, tüm bu durumlar düşünülmemesinin yapılmıştır. Proje, köprülü kavşak olarak ihale edildiğinde 55.000.000 TL maliyet hesaplaması yapılmıştır. Kamulaştırma için toplam 40.000.000 TL harcanmış, proje türünün değiştirilmesiyle yeniden ihale edilmesiyle yeni maliyeti 117.000.000 TL olmuştur. Süreç boyunca yukarıda karşılaşılan problemler sonucunda maliyet 80.000.000 TL daha artmıştır (Tablo 3).

Tablo 3. Kaşüstü kavşağı projesinin farklı aşamalarda değişen maliyetleri (Kaynak: URL-5; URL-16; Bekar, F., kişisel iletişim, 25 Kasım 2018)

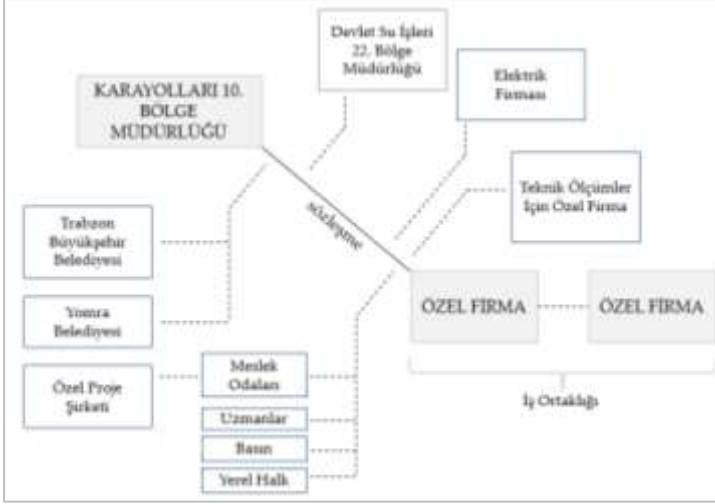
Aşamalar	Maliyet (TL)	Kamulaştırma Bedeli (TL)
I. Aşama (Köprülü Kavşak Projesi)	55.000.000	
II. Aşama (Alt Geçit Projesi)	117.000.000	40.000.000
III. Aşama (Değiştirilen Alt Geçit Projesi)	80.000.000 (ek maliyet)	
Toplam Maliyet	292.000.000	

Özetle, Kaşüstü kavşağı projesinde; proje hazırlama, proje süresi öngörüsü, proje sürecindeki teknik hesaplama konularında eksik ve hatalı tahminler gerçekleştirilerek belirsizliklerin oluşmasına sebep olunmuştur.

Trabzon Kaşüstü Kavşağı Projesinde Birbiriyle Karar Alma Konularına İlişkin Belirsizlik

Bir projede, karar alıcı ya da uygulayıcı farklı aktörler bulunduğu için bu aktörlerin birbirleriyle uyumlu ve birbirine bağımlı çalışması gerekmektedir. Kaşüstü kavşağı projesinde doğrudan rol alan aktörler Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü ve projenin yürütücüsü olan özel bir firmadır. İlerleyen süreçte ihaleyi alan firma maliyeti karşılayamadığından başka bir özel firmayla ortaklık kurmuştur. Şekil

6'da görülen diğer kurum ve kuruluşlar dolaylı olarak sürece dahil olmuşlardır.



Şekil 6. Kaşüstü kavşağı projesinde yer alan aktörler

Kaşüstü kavşağı projesinde, aktörlerin birbirleriyle karar alma konusuna ilişkin birtakım belirsizlikler bulunmaktadır. Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü tarafından, söz konusu alanda köprülü kavşak projesi gündeme geldiğinde, ilgili belediyeye imar planları hazırlanırken projenin dikkate alınması gerektiğini bildirilmiş olsa da imar planları projeyi göz ardı ederek hazırlanmıştır. Bu durum, Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü'nün köprülü kavşak projesini küçültmesine sebep olmuştur. İnşa edilecek yeni yol nedeniyle kamulaştırmanın gerçekleştirilmesi gerekmiş, ancak Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü'nden kaynaklı sebeplerle kamulaştırma sürecine ihaleyi alan firma da dahil olmuştur.

Proje gündeme geldiğinde meslek odaları, sivil toplum kuruluşları ve yerel halkın katılımı sağlanmadığı için, köprülü kavşak projesine çok sayıda itirazda bulunulmuştur. Proje türünün değiştirilmesi için İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi tarafından özel bir proje şirketine alt geçit projesi hazırlatılmıştır. Ancak o dönemde Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü, ilgili meslek odasının farklı bir kavşak projesi hazırlayacağından haberdar değildir. Alt geçit projesinin hazırlanıp, onaylanmasının ardından uygulama aşamasında, alanda bulunan elektrik hatları çalışma için tehlike arz etmekteydi. İlgili elektrik şirketinin proje alanında çalışma yaparak elektrik hatlarının konumunu değiştirmesi

gerekmekteydi. Proje öncesinde elektrik şirketi konu hakkında bilgilendirilmediği için yıllık bütçe planına böyle bir projeyi koymamış ve talep edilen çalışmayı gerçekleştirememiştir. Proje aktörleri arasında yaşanan iletişimsizlik sonucu oluşan bu problem, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'na iletilerek çözüm aranmıştır. Projede yer alan aktörlerin koordineli çalışmaması, karar ve uygulama aşamalarında bilgilendirmelerin eksik olması ve birbirlerinin yetki alanlarını tanımadan kurumların gerekli eylemlerinin göz ardı edilmesi belirsizliklerin oluşmasına sebep olmuştur.

Trabzon Kaşıüstü Kavşağı Projesinde Değer Yargılarındaki Belirsizlik

Proje alanı; konut, ticaret gibi farklı arazi kullanım türlerine sahip bir alandır. Süreçte yaşanan aksaklıklar ve oluşan belirsizlikler hem alan ve yakın çevresinde yaşayan halkı, hem ticaret faaliyetleriyle uğraşan işveren ve çalışanları, hem de ulaşımına ilişkin proje olması sebebiyle yol kullanıcılarını olumsuz etkilemiştir.

Alanda yaşayan mülk sahipleri, kamulaştırma tazminatları almış olmalarına rağmen uzun bir süre yerlerinden ayrılmamışlardır. Gerek vatandaşlar gerekse sivil toplum kuruluşları başlangıçta köprülü kavşak projesini istememişlerdir. İlgili belediyeye konuya ilişkin çok sayıda dilekçe verilmiş, halk ve sivil toplum kuruluşları birlikte belediyeye görüşmeler yapmıştır. Bu direnişin sonucunda proje türü değiştirilerek alt geçit projesi uygulanmaya başlamış, ancak bitiş tarihinin sürekli ertelenmesi alanın kullanıcılarının gündelik hayatını olumsuz etkilemiştir. Ortaya çıkış nedenlerinden birinin de trafik sıkışıklığı olduğu kavşak projesinin uygulama sürecinde, mevcuttakinden daha fazla trafik sıkışıklığı yaşanmıştır. Bazı ticaret birimleri Şekil 7'de görülen inşaat faaliyetlerinin uzaması nedeniyle kapanmak zorunda kalmıştır.



Şekil 7. Kaşıüstü kavşağı projesinde inşaat faaliyetleri (Kasım 2018 tarihine ait saha çalışması fotoğraflarıdır)

Alan kullanıcısı olmamalarına rağmen, olumsuz etkilenen diğer bir kesimse inşaat faaliyetlerinde yer alan çalışanlardır. Proje alanında yer alan dere yatakları, yüksek voltajlı elektrik hatları çalışanlar için risk oluşturmaktaydı. Operatörler ve saha yöneticileri gerekli önlemler alınmadan çalışmaya devam etmek istemeyip çalışmalarını durdurmuşlardır.

Söz konusu proje farklı grupları farklı şekillerde etkilemiştir. Alt geçidin tamamlanıp kullanıma açılması yakın bir tarihte gerçekleştiği için ilerleyen süreçlerindeki değerlerin sorgulanması bu çalışmada yapılmamıştır.

Sonuç ve Öneriler

Kentlerde farklı içeriklerde büyük ölçekli projeler yürütülebilmektedir. Gelişen teknoloji, küreselleşme gibi etkenlerle ulusal veya uluslararası ölçekte hayata geçirilen büyük ölçekli projelerin sayıları da gün geçtikçe artmaktadır. Bazen uluslararası nitelikte olmasa da büyük ölçekli proje kriterlerini tamamıyla sağlamıyor dahi olsa, kentlerde düzenlenen ve o kentin bütçesinden çok daha fazla bütçeye sahip projeler de söz konusu olabilmektedir. Bu nedenle çalışmada ulusal veya uluslararası ölçekte olmayıp sadece kentsel ölçekte de büyük projelerin olabileceğine vurgu yapılmıştır. Bu kapsamda, çalışmada Trabzon kentinde uygulanmış olan Kaşüstü kavşağı projesi incelenmiştir.

Büyük ölçekli projelerin karar aşamasından, uygulama aşamasına ve devamında hizmete sunulduğu tarihten sonrasına kadar niyetlenilmemiş olumsuz sonuçlarla karşılaşılabilir. Çalışmada, büyük ölçekli projelerin oluşturdukları belirsizlik ve risklerden söz edilmiştir. Flyvbjerg vd.'nin (2003) gözlemlediği farklı belirsizlik türlerine göre bu projede gözlemlenmeyen iki belirsizlik türü vardır: (1) Proje sürecinde stabil ortam vardır. Kontrol edilmesi güç, ciddi bir politik kopuş ya da kurumsal değişiklik olmamıştır. (2) Süreçte beklenmedik politik olaylar yaşanmamıştır. Dünyada birçok projede geniş halk kitlelerinin eylemleriyle karşılaşılmaktadır. Kaşüstü kavşağı projesindeyse son derece yasal olan proje itirazlarıyla karşılaşmıştır.

Karşılaşılmayan belirsizlik türlerine rağmen, temel olarak yöntem seçimi ve projenin kendisine ait oluşan belirsizlikler bile Kaşüstü kavşağı projesinde farklı birçok sorunun yaşanmasına sebep olmuştur. Bu

kapsamda oluşan belirsizliklerin sebepleri ve çözüm önerileri şu şekilde ele alınabilir:

- Bu tarz projeler çoğunlukla kamu ya da kamu-özel iş birliğinde yürütülen çalışmalardır. Ancak, projelerin her ne kadar bir ya da birkaç yürütücü kurumu/kuruluşu olsa da kentlerde farklı alanlarda yetki dağılımının farklılaşmasından kaynaklı olarak sürece başka kurum/kuruluşlar da dahil olabilmektedir. Bu kurum/kuruluşlar bazen doğrudan bazen de dolaylı olarak sürece dahil olabilir. Kurumlar arası koordineli çalışma gerektiren büyük ölçekli projeler yüksek maliyetli olduğundan, proje sürecine dahil olan diğer kurum/kuruluşlara yıllık bütçe planlarında yer almayan harcamaların yapılmasını gerektirebilir. Beklenmedik bu durumlar proje sürecinin uzamasına sebep olmaktadır.
- Projeye karar verme aşamasından uygulamaya ve uygulamanın izlenmesine kadar devam eden süreçte, gerekli tüm adımların takip edilmesi süreç yönetimini iyileştirebilir. Kaşüstü kavşağı örneğinde, takip edilmesi gereken adımlar atlanarak sonuç odaklı çalışılmıştır. Bu nedenle süreç içinde sık sık problemlerle karşılaşarak süreç uzamıştır.
- Büyük ölçekli projelere maliyetlerinin yüksek olması sebebiyle daha hassas yaklaşılmalıdır. Yürütülen çalışmalar, ilgili proje hakkında uzman firmalar tarafından oluşturulmalı, proje öncesi yapılması gereken hesaplamalarda titiz davranılmalıdır. Hesaplamalarda yapılan yanlışlıklar bazen maliyetin artmasına, bazen sürecin uzamasına, bazen de her ikisine birden sebep olmaktadır. Kaşüstü kavşağı için geliştirilen alt geçit projesinde yapılan yanlış hesaplamalar sadece maliyeti arttırmakla kalmamış, proje süresini de %270 uzatmıştır.
- Projeler çoğunlukla yapılaşmış alan içinde üretilmektedir. Proje sürecinin uzaması yakın çevrede yaşayan ve çalışan nüfusu da olumsuz etkileyebilir. Bu nedenle proje süresi tüm adımlar düşünülerek doğru tahmin edilmeli ve halka bu şekilde duyurulmalıdır. Kaşüstü kavşağı projesinde tahmin edilen süre aşılarak, proje süresi uzamıştır. Süreç içinde yaşanan teknik aksaklıklar biliniyordu. Ancak teknik problemlerin süreyi ne kadar uzatacağı doğru tahmin edilmediği için, halk defalarca yanlış şekilde bilgilendirildi. Bu durum, sadece o bölgede yaşayanları değil, ticari faaliyetleri de olumsuz etkilemiştir.

Farklı proje türlerine göre karşılaşılan problemler, oluşan belirsizlikler de değişebilmektedir. Büyük ölçekli projeler, içerik olarak bazen kullandıkları teknoloji/yöntem bazen de uygulanacakları alanların farklı nitelikte olması vb. nedenlerden kaynaklı olarak belirsizlik ve risk barındırabilir. Ancak bu risklerin bedelini kim, nasıl ödeyecektir? Ancak, uygulanan ve belirsizlik, risk barındıran proje örnekleri dikkate alınarak, bundan sonra hayata geçirilecek projeler için oluşabilecek belirsizlikler azaltılabilir.

Kaynakça

- Baeten, G. (2012). Neoliberal planning: Does it really exist? In (T. Taşan-Kök ve G. Akgün, G. (2009). *Küreselleşmeyi Taşra Üzerinden Okumak: Trabzon Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çelikkilek, A. (2015). İstanbul'daki Büyük Ölçekli Projeler ve Toplumsal Muhalefet, *Dünya Şehircilik Günü 39. Kolokyumu, Bildiriler Kitabı* (Cilt I, 132-154), 5-8 Kasım, Trabzon.
- Dalgakıran-Erdoğan, A. ve Karataş-Ünverdi, N. (2015). Büyük kentsel proje olarak organize sanayi bölgelerinin kentsel gelişime müdahalesi: Manisa örneği. *Dünya Şehircilik Günü 39. Kolokyumu, Bildiriler Kitabı* (Cilt I, 113-131), 5-8 Kasım, Trabzon.
- Flyvbjerg, B. (2014). What you should know about megaprojects, and why: An overview. *Project Management Journal*, 45(2), 6-19
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N. And Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and Risk: An anatomy of ambition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hall, P. (1981). *Great planning disasters*. London: Penguin Books.
- TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi. (2016). Kasım 2016 *Mühendislik Bülteni*.
http://trabzon.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/b1a52cf29518df3_ek.pdf?dergi=990. 15.10.2018.
- Tatlı, P. and Ünlü, C. (2015). İnşaat sektörünün son dönem dinamikleri: Trabzon kenti örneği. *Dünya Şehircilik Günü 39. Kolokyumu, Bildiriler Kitabı* (Cilt I, 530-545), 5-8 Kasım, Trabzon.
- Tatlı, P. and Ünlü, C. (2016). Küreselleşme çabasında Trabzon Kentinde ayrışma, *II. Uluslararası Kent Araştırmaları Kongresi, Bildiriler Kitabı*, 133-148, Mayıs, İstanbul.

- Türk, E. ve Erkan, G. H. (2018). Gömleğin her düğmesini yanlış iliklemek: Artvin-Yusufeli zorunlu yeniden yerleştirme sürecinin eleştirel incelemesi. *Planlama Dergisi*, 28(2), 218-235.
- Türkiye Belediyeler Birliği (TBB). (2014). 6360 sayılı on dört ilde büyükşehir belediyesi ve yirmi yedi ilçe kurulması ile bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelelerde değişiklik yapılmasına dair kanuna ilişkin rehber, http://www.tbb.gov.tr/storage/userfiles/rehber_ve_bilgi_notlari/6360_torba_p_ersonel_rehber.pdf. 17.12.2018.
- Sağiroğlu kasustu dal cik projesi(2018). *Milliyet*. <http://www.milliyet.com.tr/sagiroglu-kasustu-dal-cik-projesi-turkiye-trabzon-yerelhaber-1603194/>. 08.10.2018.
- Karadeniz Sahil Yolu daha çok tartışılacak. (2012). *Milliyet*. <http://www.milliyet.com.tr/karadeniz-sahil-yolu-daha-cok-tartisilacak-gundem-1498434/>. 08.12.2018.
- Trabzon için Güney Çevre Yolu revize ediliyor! (2018). *61 Saat*. <https://www.61saat.com/bolgesel/trabzon-icin-guney-cevre-yolu-revize-ediliyor-h515034.html>
- Trabzon için Güney Çevre Yolu revize ediliyor. (2018). *61 Saat*. <https://www.61saat.com/bolgesel/trabzon-icin-guney-cevre-yolu-revize-ediliyor-h515034.html>
- Trabzon'da Güney Çevre Yolu sil baştan. (2016). *61 Saat*. <https://www.61saat.com/bolgesel/trabzon-da-guney-cevre-yolu-sil-bastan-h308238.html>
- Kaşüstü Kavşağı Mayın Tarlası – Bitirilememesinin sebebi belli oldu. (2018). *Haber 61*. <https://www.haber61.net/trabzon/kasustu-kavsagi-mayin-tarlasibi-tirilememesinin-sebebi-belli-h324801.html>. 08.10.2018.
- Yomralılar Kaşüstüne köprülü kavşak istemiyor. (t.y). *Her haber*.<https://www.herhaber.com/yomralilar-kasustune-koprulu-kavsak-istemiyor-45412h.html>
- Sağiroğlu Ve Genç Kaşüstü İçin En Güzeli Dalçık Kavşak. (2016). *Trabzon Haber 24*. <http://www.trabzonhaber24.com/trabzon/sagiroglu-ve-genc-kasustu-icin-en-guzeli-dalcik-kavsak-h4944.html>
- Trabzon Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi yol planında son durum. (2016). *Emlak Kulisi*. <https://emlakkulisi.com/trabzon-kanuni-egitim-ve-arastirma-hastanesi-yol-planinda-son-durum/455733>. 08.10.2018.
- Trabzon Kanuni Eğitim ve Araştırma Hastanesi yol planında son durum. (2018). *Her haber*. <https://www.herhaber.com/kasustu-kavsagi-aciklamasi-52651h.html> 08.10.2018
- Trabzonda Kriz Çözüldü. (2018). *Her Haber*. <https://www.herhaber.com/trabzonda-kriz-cozuldu-58249h.html> 08.10.2018.

- Kaşüstünde ki dal çık projesinde son durum. (2018). *Her Haber*.
<https://www.herhaber.com/kasustundeki-dal-cik-projesinde-son-durum-87100h.html> 08.10.2018.
- Dalçık değil tünel yapıyor. (2018).
Güne Bakış. <http://www.gunebakis.com.tr/gundem/dalcik-degil-tunel-yapiyor-h12627.html>
- Trabzon'da Kaşüstü kavşağı dal çık projesi iptal mi? Müdürlükten açıklama geldi. (2018). 61 *Saat*.
<https://www.61saat.com/bolgeyel/trabzon-da-kasustu-kavsagi-dal-cik-projesi-iptal-mi-mudurlukten-h568723.html>
- Kaşüstü Kavşağı'nda tarih belli oldu. (2018). *Yomra Medya*.
<http://www.yomramedya.com/kasustu-kavsaginda-tarih-belli-oldu-13585.html>. 08.10.2018.
- Uyanıker-Kırbaş, F. (2017). *Neoliberalizmin kent üzerindeki sosyo-mekansal etkisi: Ankara örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Youcef, J., Zidane, T., Johansen, A. and Ekambaram, A. (2013). Megaprojects-challenges and lessons learned. *Journal of Procedia Social and Behavioral Sciences*, 74, 349-357.



Architecture As (A)Part Of Capitalism

Melek Pınar Uz Baki
Başkent University
melekpınaruz@gmail.com

Abstract

Architecture, by its very nature, is dependent to economy through the act of “building”. The embodiment of architecture transforms itself into a physical object that inevitably become a part and a parcel of capitalism. It is the claim of the study that an alternative possibility of architecture can be generated by re-positioning architects as political actors and by instrumental usage of “tools” as a part of critical thinking and creatively making. Spatial and representative reproductions specifically “utopias” were re-conceptualized as significant attempts to reconstruct “the possibility” of architecture as a critique of established settings and conditions.

Keywords: *architectural production and critique, urbanization, utopia*



Kapitalizmin Parçası/Karşıtı Olarak Mimarlık

Melek Pınar Uz Baki
Başkent University

Öz

Mimarlık, doğası ve "inşa" eylemi sebebiyle ekonomiye bağımlı bir alan olmuştur. Bu nedenle, mimarlığın yapılanması kendisini kaçınılmaz olarak kapitalizmin bir parçası haline gelen fiziksel bir nesneye dönüştürür. Oysa mimarlık eylemi eleştirel düşünmenin ve yaratıcı üretimin bir parçasıdır. Bu çalışma, mimarlık alternatif olanaklılığının, mimarların politik aktörler olarak yeniden konumlandırılması ve disiplinler araçların eleştirel düşünmenin ve yaratıcı bir yapının parçası olarak aygıtsal kullanımıyla yaratılabileceği iddiasını taşır. Mekansal ve temsili yeniden üretimler, özellikle ütopyalar, yerleşik düzeninin ve koşullarının eleştirisi olarak mimarlığın olanaklılığını sorgulama girişimleri olarak yeniden kavramsallaştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *mimari üretim ve mimarlık eleştirisi, kentleşme, ütopya*

Introduction

Neoliberalism is “a theory of political economy practices” suggesting to be advanced by “the maximization of entrepreneurial freedoms”, “private property rights”, “individual liberty”, “free markets and free trade” as discussed by David Harvey (2006). As a discursive adjustment and an institutional reform, it expanded to various geographies together with destruction. Harvey (2006) explains such destructions as “divisions of labors, social relations, welfare provisions, technological mixes, ways of life, attachment to the land, habits of the heart, ways of thought and the like”. The role of the state is defined as “to create and preserve an institutional framework appropriate” to such practices. Therefore, neoliberalism has dominated political-economic practices and become a hegemonic mode of discourse.

The creation of neoliberal system has entailed various contentious outcomes and this transformation has worked as a global capitalism. By “the commodification and privatization of land, exclusive private property rights, suppression of rights to the commons, commodification of labor power, the suppression of alternative forms of production and consumption”, neoliberalism has caused to the continuation and proliferation of accumulation of capitalism. (Harvey, 2006) In other words, it has led to increase the influences of capitalism on both individuals and urban space.

In current period when neoliberal economy policies and globalization have been dominantly effective in production systems, architecture and urban space have become the most significant part of the new economic paradigm in the transition from industrial to global relations. The architectural production relations relatedly, systems and urban mechanisms have been both embodied by the neoliberal economies. Urban development and improvement occurred as the effective dynamics in urbanization and related economic activities. To increase the economic power as a result of “globalization”, urban development became a widespread notion in neoliberal policies, resulted to competitive environment and endless construction. Furthermore, by the idea of branding a city or “urban branding”, each city has transformed into a consumption object with its revealed unique own values. With new national and international transportation networks, cities have turned into

competitive regions. Thus, the discourse generated from the neoliberal politics and effective dynamics of capitalist systems of production and consumption; “privatization”, “urban growth/expansion”, urban branding” and “global competition” has spatially concretized with “endless construction”, “limitless and unplanned expansion” of urban land. To develop a comprehensive comprehension on the notion of space within its social and political complexities, this article intends to explore the critical and the creative potentials of both architecture and architects/planners/designers in relation to the modes of politics and economy, which are assumed as the instrumental tools on current architectural discursive practices.¹ Urbanization as a device for the current systems of production creates proper conditions for the reproduction of labor force under the pressure of economics. Within this sense, the study will be an inquiry into alternative architecture within the conditions of urban turmoil as one of the inextricable outcome of the limitless and endless urban construction. It indicates the duality of architecture as a part and an encounter of capitalism. The aim is to manifest a particular interrogation of architecture within the production systems of urbanization to trigger an understanding through the reconceptualization of recent interventions that the cities have been exposed especially since the beginning of the twenty first century. Towards an investigation into alternative architectural productions, the changing/ challenging conditions and the roles of both architecture and the architect will be questioned.

For an investigation into an alternative possibility of architecture two main questions will tried to be answered by means of related readings. For a clear understanding of the relationship between politics, economy and architecture, one should firstly answer whether architecture is political or not, to what extent architecture become a part of capitalism. To develop a critical interpretation and a search through the alternative positions of architecture, the contemporary discussions on politics and space have been investigated. Towards the elaboration of the redefinition of architecture as a political act, the theoretical discussion has followed an inquiry into the roles of the architects. To resolve the power relations for

1 This study has been developed on the research paper written within the scope of ARCH 511 Politics and Space course conducted by Prof.Dr.Güven Arif Sargin at METU.

an alternative avocation, the question of “can the architect be positioned as a political subject” should be discussed.

Architecture, as an “intellectual work” and architects as “day laborers” are significant fragments in agony of capitalism and urbanization. Architecture, beyond the act of shaping or creating a purely material world, is a crucial mediator in the reproduction of social, political and economic relations in a creative and critical manner. Searching a holistic, autonomous architecture may have the potential for a redefinition of the urban relations and transformations. Ascribing the subject; architect/designer/planner as a political entity and the potential for an alternative way of architectural making based on the ontological capability can be the premise of hope. Therefore, spatial and representative reproductions specifically “utopias” will be re-conceptualized as significant attempts to reconstruct “an alternative possibility” of architecture as the critique of established settings and social conditions. Highlighting the potential between thinking and making in other words, between critical interpretation and physical production can contribute to the current discussions on architectural making and the predicament of urban conditions.

The Formal and The Political: Architecture as a Part and Parcel of Capitalism

By its very nature, as a general conception, architectural object is declared as a physical and static form, existing with its tangible materiality and its adherence to its site. This physicality may be considered as a final or an end product following a formalistic progression including a set of projections and building. As a result of the dependence of economy and the manifestation of capital due to the act of “building”, it is possible to define architecture as a semi-autonomous discipline. The embodiment of architecture transforms itself into a physical object that inevitably become a part and a parcel of capitalism.

Furthermore, architectural production was caught between two consumer systems: "one is based upon the market value of construction, where architecture is reduced to the level of symbol; the other one, which is more recent, integrates architectural production into the art market and addresses itself to the artistic and speculative enjoyment of the collector or museum" as discussed by Bernard Huet. (Scott, 2001) When the

physical form is defined as the capacity for representation, it becomes open to any transformation and change. This transformation is always incorporated to overall structure of meanings and behavior that together constitute a culture.

Pier Vittorio Aureli (2011), one of the significant contributors to the search for the absolute possibility of architecture, investigates the relationship of architecture with politics on the concept of “form” and the act of “forming”. The politics is defined as “the real”, “effective necessary” program of architecture and an attempt to re-construct “the possibility” of architecture in a city (Aureli, 2011, p.11). Urbanization is elaborated as a “device” of capitalism which creates proper conditions for the reproduction of labor force under the pressure of economics in Western cities. While searching for the alternative against the totalizing notion of urbanization, Aureli (2011) proposes to investigate the concept of city by defining “the political” and “the formal”.

Indicating the tight relation of politics with the spatial formation of the city, with a reference to Greek *polis* and Roman *civitas*, he examines the changed spatial and social formation of the Greek and the Roman under the role of economics (“agricultural development, the rise of industry, demographic expansion, the new way of living and working”). As he explains the economic efficiency of urbanization caused crucial cracks on the social and spatial admittances. For instance, the “public concern”, or the concept of *civitas* (the condition of citizenship or the idea of belonging to city) was replaced with the idea of “private property” and relatedly social relations constructed on “individuality”. The absorbed role of the city under the pressure of urbanization brings re-definitions of social and spatial forms. (Aureli, 2011, p.11) Therefore, the moment that the formal constructs a relation with commodity is the time that all the social, spatial and political organizations started to be reproduced by the system of capitalism.

Furthermore, as an inevitable result of capitalism in Western cities, “urbanization” is elaborated by Aureli (2011) with two other concepts; “limitlessness” and “infinite space”. These two concepts have generated as the outcomes of endless “building” which is a continuous and unending process as labor itself. With a reference to Hibermeister, urbanization is defined as “a totalizing superimposition of mobility, living and work and architecture”, created by the endless repetition of identical urban systems. The process of endless building implies a continuous act

of construction forever incomplete. Within a limitlessness and created infinite space, architecture can only be a limitation and become a part and parcel of capitalism. Within such a condition, architects/designers/planners cannot find any role for themselves and any right to use their creative and critical capability.

The two concepts as “limitlessness” and “infinite space” are illustrated on four projects; Ildefons Cerda’s proposal for the city of Barcelona (1860), Ludwig Hilberseimer’s project for Hochhausstadt (1924), Archizoom’s No Stop City (1968-1972) and Rem Koolhaas’ the City of the Captive Globe (1972) (differentiated from others since the project as a representation including the collection of “different, competing, building ideologies”) (Aureli, 2011, p.11-27). In Cerda’s proposal, urbanization is defined as the replacement of the city. It exemplifies the role of urbanization as “the new form of biopolitical government”. The result is a plan that optimizes urban infrastructure. In Archizoom’s No-stop city, urbanization is imagined as “the superimposition of three main urban paradigms: the factory (production), the supermarket (consumption) and the parking lot (living area)”. In the City of Captive Globe, urbanization imagined as “a collection of different ideologies”, the more different ideologies, the more urban order that maintains them is reinforced. In the Captive Globe, the potential agonism between built forms is absorbed by “the managerial order of the urban layout”.

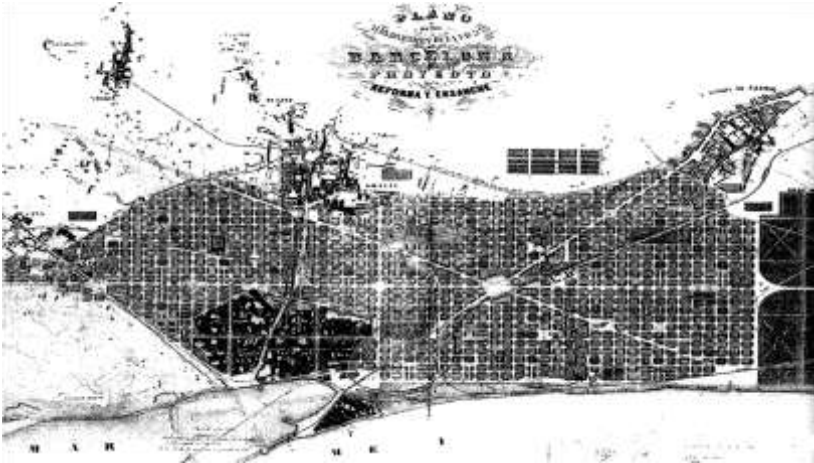


Figure 1. Ildefons Cerda, Plan for Barcelona, 1860

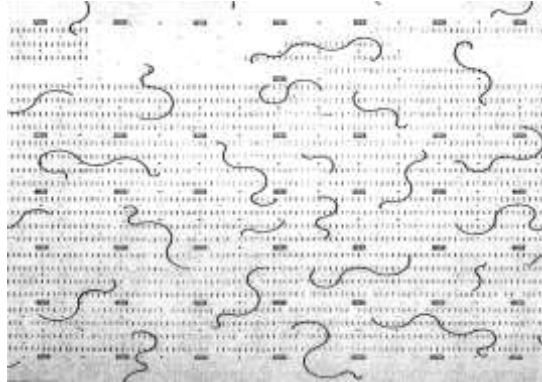


Figure 2. Archizoom, No-Stop City, 1968-1972

The projects are simplistic and totalizing representations of capitalist urbanization due to the “lack of monuments, forms, exceptions to the unitary system”. They are both speculative representations of the real condition and also critical manifestations of equalizing differences within an isotopic network causing to an “infinite urbanization” which rejects the idea of consisting various multifarious ideologies manifesting their own values in a whole. (Aureli, 2011, p.11-27). The intention on these “images of homogenized cities” can be evaluated as a speculative attempt to re-reading of the undesirable conditions and to criticize political power on cities. Additionally, except from Hochhausstadt’s proposal (since it is an ideal proposal for the city of Barcelona), the mentioned projects are the spatial representations reflecting and illustrating urban critiques of architects through the ongoing building activity and the “infinite urbanization” occurred as a result of capitalism.



Figure 3: Rem Koolhaas, The City of the Captive Globe, 1972

To struggle with the “totalizing space of urbanization”, occurred as the oppressive pressure over city and architecture, Aureli (2011) proposes to define the relationship between “the political” and “the formal”. He explains the relation between politics and architecture with the analogy of “archipelago” that means “a condition on which parts are separated but united by a common ground or their juxtaposition”. According to him, “the political” occurs with any “decision” on space and related with the question; “how to articulate the relationship” by considering the opposition as a composition of parts. By definition, the word “form” constructs a strong relation with “politics” and being “political”, since “the formal” refers to “visibility” and “the political” points out those “who give priority to the visibility of things”. Therefore, Aureli (2011) describes architecture as a “political” act. Interpreting “the political” against the unitary system of capitalism and “architecture” as an urban composition, he ascribes that if “the formal” is directly related with “the political”, then “the formal”, that is architecture, should be against “totality”. Architecture rather should concern “multiplicity” since “the political” offers a space of confrontation, of the others.

By its very nature, “form” is related with “limiting”. Aureli (2011) claims that even within the “finiteness” of form and the “limiting” characterization of urbanization under the force of capitalism, “the possibility” of architecture can be evoked by “analogical cracks” by creative design thinking as a part of public concern and by using architectural design tools as a part of critical thinking. From his point of view, “framing” and “limiting” as “political” acts offer a confrontation among parts, forming to architecture’s critical position toward city. Therefore, with a reference to a necessity of re-reading architecture in relation to politics, even as a compressed city parcel under the compression of capitalist urbanization, architects can find a way to produce “an alternative” by using the potential of media, architectural design tools, elements by a reciprocal relationship with the rest of the city. In other words, even in a limited scale, it is possible to crack “the base” if “the political” can provide its own creative struggle by the aid of “the formal”.

Architecture As Apart From Capitalism

Beyond just a construction of a mere building, architectural production in addition to be a way of questioning the ongoing situation that we are in, could have the potential to constitute “alternatives” or “counter” arguments by the aid of its instrumental capacity.

Advocating as an “operational” and a “critical” tool in the comprehension of totalitarian aspects of current systems of urban productions, the political potential of architecture in this study has been investigated. “The position of intellectual work in capitalist development” in relation to the critique of industrialization and the effects of industrial production is examined by Aureli (2014) with a reference to Franco Fortini’s article. The development of “factory” in the 1960’s is interpreted as the “new cultural epicenter literary and artistic experimentation practices”. As indicated, by means of combination of “social reformist” consideration and “artistic experimentation”, the most crucial manifestations such as Avant-Garde movement, and their usage of idiocratical media contributed to the development of new approaches to the cultural and critical theory.

Aureli (2014) examines the works of Manfredo Tafuri, Archizoom and Superstudio together due to their extremely different positions yet, shared common critique of capitalism. They are “the reformist and utopian aspirations” of “progressive culture”. Their contribution to the relationship of architecture and the ways of critical production are particular considering the political character of the textual/visual representations and their role in the reproduction of urban imagination. “Architecture production” in form of “critique” defines a place for alternative ways of conflict. The critique of ideology by questioning architecture as an urban form is a significant approach that both Archizoom and Superstudio practiced under the influences of theoretical discussions of Tafuri. Archizoom’s NoStop City as “the representations of a city without architecture” and Superstudio’s Continuous Monument as “the architecture without the city” can be evaluated as the “political critiques of architecture” rather than being depictions of an “unreal” domain, or “fictions”. They are the representations of their critiques on capitalism, directly connecting to current architecture, relations and mechanisms of a city. Anthony Vidler (2000) focuses on the power of “representation” in architecture specifically on diagrams, “operating

between form and word, space and language. The diagram for his definition is both constitutive and projective, it is performative rather than representational" (Vidler, 2000, p.9). The instrumentality of the discipline and the tools of architects can be critically and operationally used for the production of critique.



Figure 4 (left to right) : *Manfredo Tafuri, Archizoom, Superstudio*

The represented critiques on drawings and projects can contribute to redefine architecture as a political agent in achieving to broaden the creative and critical capacity while enabling alternative process of thinking theoretically, politically, visually and critically. Campo Marzio explains that "it was clear that architecture as an artifact could only play an ideological role as 'representation' of the city" (Aureli, 2014). Architecture can literally act through its media, as it is supposed to act, reconstruct and also resist. Defining architectural production as a political act can be a promise of hope due to creating breaking points in historiography in association of critical manifestations with architectural imagination. In addition to the discipline itself, the potential of an architect as a political subject should also be investigated in searching for the possible alternative, imaginative and critical possibilities.

Architect as a Social Construct

The definition of the architect just on a "creative" manner or as a mere "form maker" has a danger to overshadow the political stance. Yet, an architect/planner/designer has a capacity to use her/his tools as critical instruments and she/he has a crucial role in producing political and unique "alternatives" in a socio-political context.

David Harvey (2000) in this ongoing dejected system, offers a concrete path for resistance of architects, who are defined as intellectual labors. For him, "architect" has to be equipped as an "insurgent" who "acts out a socially construct (sometimes even performative) role, while confronting the circumstances and consciousness that derives from a daily life demands

are made upon time, where social expectations exist, where skills are acquired and supposed to be put to use in limited ways for purposes usually defined by others". The architect even appears as a "cog in wheel of capitalist urbanization" has the capacity of use her/his "speculative imagination" and "desire, think and dream of difference". Therefore, he points to generate "alternative visions as to what might be possible", "utopian schemas of spatial form" and "the construction of the political person to critique" as a way of salvation from the capitalist mode of production. (Harvey, 2000, p.238)

According to Harvey "the personal is political" and "the political person is a social construct". Therefore, a change in an ongoing system has to start with a change of person. He further explains that "the construction of collective identities, of communities of action, of rules of belonging, is a crucial moment in the translation of the personal and the political onto a broader terrain of human action" (Harvey, 2000, p.238)

There is a reciprocal relationship between an architect and his architectural object as it is between the artist and artwork. "Creativity" is associated with "individuality" only with the emergence of architect's own capability of criticizing and the own potential of producing the alternative with the formation of such collectivities as Harvey mentions by "the personal is political". The alternative is based on discontinuities in the totalitarian system by the aid of using the capacity of criticizing, and ability to think and produce "creative" singularities but as a part of social construct.

Producing utopian schemas can be one of the ways of criticizing and producing possible scenarios for the future yet, against the current oppressive system of production. To struggle with the power of the capitalist world, these alternative ways of approaching architecture should be empowered by the definition of an architect as a social construct, instrumentalization of theory and a discursive practice.

Architecture As A Political Act

Utopianism, producing scenarios supported by architectural theory, is one of the way of seeking for an alternative urbanization for the current situation of the cities under the massive influence of capitalism, in which Harvey (2000) sees it as a hope. It can be said that if it is speculatively imaginable we can mention about an alternative architecture.

One of the significant interpretations on Harvey's emphasis on "insurgent architect" that has "the capacity of use her/his "speculative imagination" and "desire, think and dream of difference" belongs to David Cunningham (2016) who refers to Manfredo Tafuri's *Architecture and Utopia* in his "Architecture, Capitalism and the Autonomy of the Political". The production of "utopia" or practicing based on theory is a way of architectural criticism on an ongoing system. Utopian schemas of spatial form are the alternative visions as to what might be possible with the construction of the political person. With a reference to "Utopianism" of the Modern movement in architecture and the early Avant-Gardes, Cunningham emphasizes the significance of the "potential manifestation of political autonomy" of architecture in which "the original social relations of the future are being worked out".(Cunningham, 2016, p.238).

As the urban situation is getting worsen in cities with increased physical collapse, social conflict and economic bankruptcy, utopian imageries can inspire eventual urban imagination. Utopia can become a driving force to look beyond the distortions imposed on cities by an inhuman social order and to imagine an ideal city based on social justice and equality.

According to Fishman (2016), the definition of the urban crisis in the 19th century was related to the uncontrolled city growth, class-based urban segregation and abandonment of the centers. Three significant utopians of the twentieth century; Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier devoted themselves to produce urban utopias for an effective intervention as a strategy. It can be interpreted as a method to understand the logic, nature and the structure of the twentieth century cities. Therefore, holistic approaches through the ideal city of the twentieth century were created and represented by three- dimensional models and technical drawings. The economic and political organization of the city, which is difficult to illustrate by drawings, have been evaluated in writings of all three planners. (Fishman, 2016) Beyond being impossible dreams, three ideal cities were utopias as architectural programs of coherent action that emerged from a transcendent situation and as potentials to break the chains of the settled society. It is a belief that architects/planners and designers should be in the system and imagination can work in producing alternatives. Positioning themselves as political subjects, three architects-planners have achieved to establish a

connection between innovation and the revolutionary goals, which revitalize the unity of architectural form and social content together.



Figure 5. Garden City by Ebenezer Howard

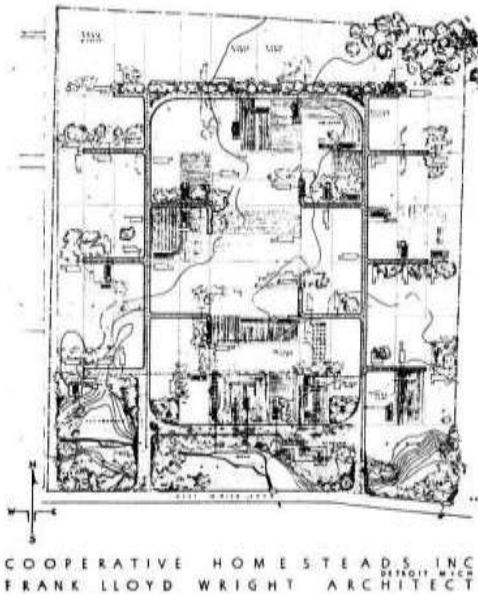


Figure 6. Cooperative housing schemas by Frank Lloyd Wright



Figure 7. Radiant City by Le Corbusier

Garden city as an urban ideal was generated as a movement by virtue of Ebenezer Howard. Believed in cooperative socialism, community ownership, continuous green belt, limited population, new community and value cooperation were the significant notions and their spatiality was based on the ideal of “Garden City”. The idea that shape Frank Lloyd Wright’s Broadacre City is explained by Fisherman (2016) with decentralization, the nation constructed on individuality. Therefore, family farm houses constitute the center of society. Le Corbusier’s Ville Radieuse is a more functionalist plan for a utopian radiant city. The metropolis of the future is defined by means of industrialization, urban density and suburbia. The basic strategy behind the schema is to create vertical architecture therefore, leaving plenty of shared open space in between for people to use and enjoy.

“The city, the noted urban sociologist Robert Park once wrote, is ‘man’s most consistent and the whole, his most successful attempt to remark the world he lives in more after his heart’s desire. But, if the city is the world which man created, it is the world in which he is henceforth condemned to live. Thus, indirectly, and without any clear sense of nature of his task, in making the city man has remade himself. If Park is correct, then the question of what kind of city we want cannot be divorced from the question of what kind of people we want to be, what kinds of social relations we seek, what relations to nature we cherish, what style of life we desire, what aesthetic values we hold”. (Harvey, 2012, p.4-5)

Harvey's further emphasis is constructed on "collective power" generated from the individual potential, new ways of thinking and emancipatory politics. The very fundamental "right" and a desire to "freedom" are associated with to make and remake both ourselves and our cities. The urban imagination firstly describes how an architect as a citizen imagine her/his own city. Utopia is not only the product of imagination but a part of ongoing systems and urban reality.

Concluding Notes

As a result of endless construction, unplanned urban development and growth, privatization of land uncontrolled urban growth, suppression of rights to the commons and commodification of labor power neoliberalism has evolved as the continuation and proliferation of capitalism. Thus, it has become the focus of political struggle and reposition of both architecture and architects.

Increasing urban expansion by endless construction, destruction of cultural history and natural quality are the major challenges that make large-scale urban planning and repositioning a national necessity. Although there are ontological tools for such a restructuring, we do not seem to want to use them. The architect questions the structures of both cities and societies, produce solutions, imagine and work for the social changes that are necessary to realize. Imagining a better world, the utopians began to plan their ideal urban prescience. Therefore, utopia can be interpreted as a method to struggle.

The constitutive potential of utopian thinking and urban imagination is a significant notion in which critical thinking can be transformed into a compressive construct of the mind. The shared common inspiration for all utopia(n)s is related with the idea of the necessity for rethinking the existing reality. All the imaginative production regarding the current conditions function as a tool of critique.

Therefore, they indirectly refer to the existing complexities and the possibilities of alternatives through referential means. Furthermore, there is always a possibility to transform the essential idea of the alternative suggestions into reality due to their spatial and representative responds. Utopias include textual, ontological and visual representations that define the place for a space in collective memory. They are the crucial constituents of collective urban imagination. On the other hand, they

constructs a strong bond with the maker, her/his intellectual accumulation and critical thinking. This imaginative but critical look through urban space and architecture can be established with the spaces and relations that are observed by the architects/designer/planner. The possibility of architecture can emerge with the autonomy of the subject. Therefore, it is significant to think that utopias cannot only be functional for critique and resistance but also be subject to the reproduction of meaning and relations in an urban crisis in which politics lose its productivity.

Lewis Mumford (2015) approaches utopia as an instrument. With a definition of “utopias of reconstructions” he explains that they “offer a set of references that enable society to critically evaluate its values, institutions and technology”. They can be instrumental in resisting, demolishing and imposing various meanings against institutionalized hegemonic power and its created meanings. They may even serve to create new urban imaginations as apart/counter political program. Henri Lefebvre’s (2003) and Max Horkheimer’s (2004) interpretations that the moment of conflicts as potentials of producing or generating “exceptions” in a unitary system can make individual, or architecture “political”.

Therefore, utopia can be interpreted as an architectural project involving not only corporeal imagination of the architect but also and more significantly an instauration of relations, mechanisms, systems, habits and values. Utopia as a project for an alternative urbanization and architectural production can be interpreted as a field of conflict and alternative way of making. Ideal cities can be considered as manifestos of urban revolution. Ideal cities were the most ambitious and complex expressions of the belief that the whole urban life of society could be radically changed by restructuring the physical environment. Therefore, it can be still regarded as grand promises of hope through an emancipatory architectural project defending its own rights “within” yet “against” current production systems of capitalism.

References

- Aureli, P. V. (2014), Archizoom, superstudio, and the critique of architectural ideology. In (M. Tafuri Ed) *Architecture and Capitalism – 1845 to the Present*, (p.132-147). Routledge, London and New York.

- Aureli, P. V. (2011) Toward the archipelago; Defining the political and the formal in architecture. In *The Possibility of an Absolute Architecture* (p.1-46), The MIT Press, Cambridge and Massachusetts.
- Aureli, P. V. (2008) *The project of autonomy: The politics and architecture within and against capitalism*. Princeton Architectural Press, 04-39.
- Biernacki, R. (2015). The capitalist origin of the concept of creative work. *The Architect as Worker – Immaterial Labor, the Creative Class, and the Politics of Design*, (p. 30-43.) (Ed) Bloomsbury, New York and London.
- Cunningham, D. (2016) Architecture, capitalism and the 'autonomy' of the political. In (Ed. Nadir Z. Lahiji) *Can Architecture Be An Emancipatory Project? – Dialogues on Architecture and the Left*, (p.87-105), Zero Books, Winchester/UK and Washington/USA.
- Deamer, P. (2016) Architecture/Agency/Emancipation. In (Ed. Nadir Z. Lahiji) *Can Architecture Be An Emancipatory Project? – Dialogues on Architecture and the Left*, (p.106-122) Zero Books, Winchester/UK and Washington/USA,.
- Deamer, P. (2014) Introduction. *Architecture and Capitalism – 1845 to the Present*, (Ed) Routledge, London and New York, 1-4.
- Deamer, P. (2015) Work. *The Architect as Worker – Immaterial Labor, the Creative Class, and the Politics of Design*, (Ed) Bloomsbury, New York and London, 59-81
- Fishman, R. (2016) *Yirminci yüzyılda kent ütopyaları*. Daimon Yayınları (originally published in 1977 by Basic Books)
- Harvey, D. (2012) *Rebel Cities*, London, New York: Verso
- Harvey, D. (2006) Neo-liberalism as creative destruction. *Human Geography, vol.88, no.2, Geography and Power, The Power of Geography*, Taylor & Francis, 145-158.
- Harvey, D. (2000). *Spaces of hope*. Edinburgh University Press
- Harvey, D. (2006). Neo-liberalism as creative destruction. *Human Geography, (vol.88, no:2), Geography and Power, The Power of Geography*, 145-158
- Horkheimer, M. (2004). *Eclipse of reason*, Continuum: London and New York
- Scott, F (Spring, 2001). *Architecture or techno-utopia*. The MIT Press.
- Lefebvre, H. (2003). *The urban revolution*. (Trans. R. Bononno), University of Minesota Press, Minesota and London.
- Mumford, L. (2015). *The story of utopias*. CreateSpace Independent Publishing Platform
- Tafuri, M. (1976). *Architecture and utopia: Design and capitalist development*. The MIT Press (originally in 1973)
- Vidler, A. (2000). Diagrams of diagrams: Architectural abstraction and modern representation. *Representation*, 72.



Architecture and the Question of Urbanity in the Formation of the New Central Business District of Izmir

Zeynep Soysal
METU
zvsoysal@gmail.com

F. Cn Bilsel
METU
canabilsel@gmail.com

Abstract

Large-scale urban development projects as a part of “city branding” have become a significant medium for local governments to promote their cities in order to attract investment globally. In a similar manner, at the turn of the 21st century, Izmir Metropolitan Municipality organized the “International Urban Design Idea Competition for the Port District of Izmir,” for the restructuring and re-planning of a derelict industrial zone into a new CBD (central business district). In this case, it has been almost two decades since the conclusion of the competition. This study takes the process of formation of this new CBD after the international urban design competition as a starting point and analyzes the built environment that takes shape actually. The resultant environment is documented through photographs taken between May 2018 and May 2019. Currently, the site consists of individual mixed-use blocks, each making their own statement without sufficient connection to the urban fabric of the district. The growth and construction pattern of the site shows that the possibility for the site to create an urban way of life is considerably low. This new CBD lacks spatial settings for interaction, especially compared to the activities and diversity the urban core of Izmir offers.

Keywords: *Urban way of life, large-scale urban development projects, interface between architecture and urban design*



Mimarlık Üzerinden Üretilen Kentselliğin İzmir'deki Yeni Merkezi İş Alanı Örneğindeki Yansıması

Zeynep Soysal
ODTÜ

F. Cânâ Bilsel
ODTÜ

Öz

Büyük ölçekli kentsel projeler "marka şehir" olma sürecinde yerel yönetimler için önemli bir araç haline gelmiştir. Bu projeler genel olarak yapılaşma üzerinden gayrimenkul geliştirmeye yönelik projelerdir. Yönetimler bu şekilde uluslararası yatırımcıları kendi kentlerine çekmeyi hedefler. Bu bağlamda, 2001 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi, terk edilmiş eski endüstri bölgesinin merkezi iş alanına dönüştürülmesini öngören "İzmir Liman Bölgesi için Kentsel Tasarım Uluslararası Fikir Yarışması'nı" açmıştır. Yarışmanın üzerinden yaklaşık 20 yıl geçmiştir. Yarışma ile üretilen fikirler imar planının oluşturulmasında önemli rol oynamıştır. Bu çalışma, kentsel tasarım yarışmasıyla başlayan bu kentsel üretim sürecinin mimari tasarım ile birlikte nasıl bir kent dokusu oluşturduğunu irdelemektedir. Mimari üzerinden üretilen kentsel doku Mayıs 2018 ve Mayıs 2019 tarihleri arasında çekilen fotoğraflarla belgelenmiştir. Kentsel alan, karma kullanımlı, kentsel doku ile yeterince bağlantı kuramayan gökdelenlerden oluşmaktadır. Alanın inşa ve gelişme süreci bu alanda kent yaşamı oluşumunun mümkün olmayacağına işaret etmektedir. Bu yeni merkezi iş alanı, ürettiği mekanlar ile kullanıcılarına İzmir kent merkezinin sunduğu çeşitlilik ve yoğunluğu sunmamaktadır.

Anahtar Kelimeler: public-private partnership projects, urban politics, urban opposition, media representations, discourse analysis

Introduction

Large-scale urban development projects have become an important tool for local governments to attract investment as a part of the neoliberal policies at the global level. In this sense, as Mehmet Penpecioglu argues, large-scale urban development projects have a remarkable capacity to build a neoliberal urban hegemony (2013). Usually, property-based growth strategies have become the main concern of such projects. To be able to compete in an international level, cities have to continuously rebrand themselves in order to attract investment (Lang, 2011). In a similar manner, David Harvey expresses:

- *the urban governments had to be much more innovative and entrepreneurial, willing to explore all kinds of avenues through which to alleviate their distressed conditions and thereby secure a better future for their populations (Harvey, 1989).*

In this scope, “city branding” has become a significant medium for local governments to promote their cities, via urban development and architectural design projects in order to distinguish themselves from their counterparts. Jon Lang defines “city branding” as a creation of images and positive associations about a city in a worldwide context. With reference to this issue, he states that “[cities] should be up-to-date” (Lang, 2016) in order to be part of the competition to attract investment at an international level.

At the turn of the 21st century, Izmir Metropolitan Municipality organized the “International Urban Design Idea Competition for the Port District of Izmir,” for the restructuring and re-planning of a derelict industrial zone into a new central business district. The competition site could be seen in figure 1 with reference to the study area. Even though, the municipality listed several reasons for the initiation of the competition, the most highlighted among them was the creation of a contemporary city image, which could be associated with “city branding.” Another important aspect of this competition was its international nature. One of the aims of the municipality to organize the urban design competition with the support of UIA (International Union of Architects) was to make the city known at the international level prior to the production of the new central business district. The built environment of the proposed central business district rather resembles its counterparts that exist worldwide. This issue is prevalent in such examples since they are products of a

globalization process that produces contextless urban environments (Lang, 2016).

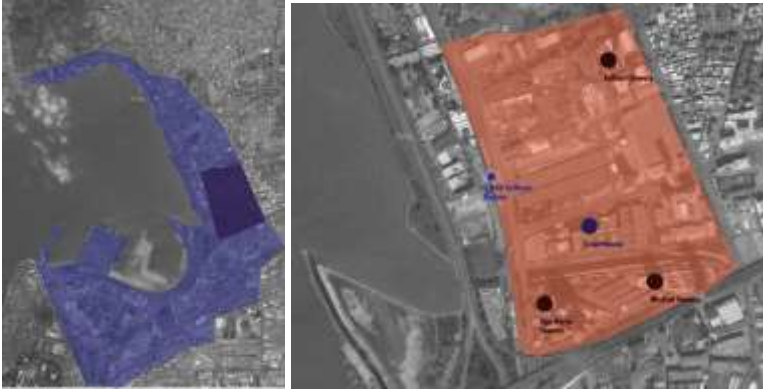


Figure 1. Perimeters of the competition site and its relationship with the study area (Source: Satellite image of the site is retrieved from Yandex Maps)

The production of such large-scale urban development projects are rather lengthy processes which are in interest of different actors both locally and worldwide. Those processes usually involve planners, architects, design professionals, politicians, landowners, investors, construction companies and local non-governmental organizations. In the case of Izmir, it has been almost two decades since the conclusion of the urban design competition to create a new central business district at Bayraklı. The present study takes the process of formation of this business district after the international urban design competition as a starting point and analyzes the built environment that takes shape actually.

The competition site and the central business district is adjacent to the one of the first settlements of Izmir, Smyrna. The excavations that had been made within this archaeological site showed that the history of the city goes far beyond 3000 BC (“Smyrna (Tepekule-Bayraklı),” n.d.). The visual relationship of the central business district and the archaeological site could be seen in figure 2. Another important adjacency of the site is its relationship with Bayraklı district, one of the most crowded areas of Izmir which had developed as a squatter settlement.



Figure 2. The visual relationship between the Smyrna Archaeological Site and the New Central Business District (Source: Zeynep Soysal's Archive, October 2018)

After a brief content analysis of the competition documents and the development plans produced by Izmir Metropolitan Municipality, the research focuses on three high-rise building groups that have started to be used within the site. The resultant environment is documented through photographs taken between May 2018 and May 2019. The present situation of the site could be seen in figure 3. Currently, the site consists of individual mixed-use blocks, each making their own statement without sufficient connection to the urban fabric of the district.



Figure 3. A View of the current situation of the site (Source: Zeynep Soysal's Archive, May 2019)

This study is based on the research made in the master's thesis, which focused on the documentation and analysis of the formation of the new central business district of Izmir.¹ The methodology of the study is explained in the second chapter. Afterwards, the process of production of the central business district is briefly introduced together with the "International Urban Design Idea Competition for the Port District of Izmir" in the third chapter of the thesis. The documentation of the current situation of the site is introduced and evaluated in the findings chapter, and finally the documented site is discussed in the conclusion chapter.

Methodology

As previously mentioned, the findings of this study are based on the research made in the master's thesis which focused on the analysis and documentation of the formation of the new central business district of Izmir. First, a brief content analysis of the "International Urban Design Idea Competition for the Port District of Izmir" and the development plans produced by Izmir Metropolitan Municipality is made in order to understand the context of the formation of the urban fabric of the new central business district of Izmir.

For the overall study, the evaluation of the resultant environment is mainly based on the direct observations of the authors. Jan Gehl and Birgitte Svarre defines direct observations as the main tool to understand and evaluate the urban space, in their book, *How to Study Public Life* (Gehl and Svarre, 2013). These observations are illustrated through five basic questions, which are; how many, who, where, what and how long (Gehl and Svarre, 2013). To begin with, the question of *how many* is concerned with the number of people who use the urban space, on the other hand, the question of *who* illustrates the variety of groups that prefer to use that particular urban space (Gehl and Svarre, 2013). The question of *where* is used to determine the location of the most frequented urban spaces whereas the question of *what* depicts the type of activities that frequently occur in the urban public spaces (Gehl and Svarre, 2013). And lastly, the question of *how long* gives the observer an idea of the quality of space by particular duration of the stay of its users (Gehl and Svarre, 2013). This question also has an ability to differentiate the way the space is used either for transition

¹ For the master's thesis, in which the findings of this study are based on, see also; Soysal, 2019.

or for other activities that require users to spend time in one location. However, the questions that could be used by the observer is not limited to these five questions. The questions could be added and varied depending on the observed urban space. In order to evaluate the resultant urban fabric of the central business district, these questions are chosen to be the main determinants of the quality of the urban space created.

Throughout the observations, certain qualities are looked for within the site; in particular; the density, diversity, vitality, pedestrian permeability, pollution and noise, and publicness. The initial idea of these assessments stem from Jan Gehl's *Life between Buildings*. In this scope, the scale and the basic components; continuity, differentiation and interface of the built environment are important variables for the assessment of the urban spaces created by the built environment.

For the recording and documentation, the site is visited several times in a two-year period. However, only two main excursions are taken as a reference for the assessment. These excursions are made in August 2018 and May 2019. Notes and photographs that had been taken during these excursions are the main sources of documentation and evaluation of the site. In the upcoming chapter, the competition and the planning process is briefly introduced, prior to the discussion on the findings.

The Planning Process of the New Central Business District of Izmir

In order to completely grasp the issues within the site and the resultant environment, it is important to understand the process that led to the formation of the new central business district. Table 1 shows the chronology through which the central business district was planned.

Table 1. Significant Decisions Made about the New Central Business District of Izmir

Year	Significant Decisions and Developments within the Site
1989	1:25000 Masterplan for Izmir proposed site to be a CBD.
2001	"International Urban Design Idea Competition for the Port District of Izmir" was initiated by the municipality
2003-2009	Production of 1:5000 development plans for the CBD site.
2009	The 1:5000 development plan of the site was cancelled due to the lack of geological surveys.
2010-	The plan for the area is reapproved after the completion of geological surveys. Revisions have been made since.
2011-	Constructions within the CBD site has been initiated
2012	1:25000 Masterplan for Izmir is reproduced

As it could be seen in the table 1, the repurposing of the derelict industrial zone as a central business district was initially introduced with a 1:25000 masterplan produced in 1989. However, first thoroughly attempt for the planning of the area as a new central business district was initiated with the "International Urban Design Idea Competition for the Port District of Izmir," that was organized by Izmir Metropolitan Municipality in 2001. The brief of the competition highlighted its aim as

to obtain preliminary ideas for the development of urban space and architectural character of the Izmir Port District, to enhance the contemporary image of the city and create a new city center on the port area in the emerging international status of Izmir (Izmir Metropolitan Municipality, 2001).

As it could be concluded from this statement, Izmir Metropolitan Municipality did not only aim to create a new image for the city, but they also had an opportunity to promote Izmir at an international level.

As previously mentioned and parallel to the promotion of the city in the international level, one of the most important features of the competition was its international nature. The competition was endorsed by the International Union of Architects (UIA). Even though the competition was international, the winning projects were mostly from Turkey. From the nine prizes that were given, only three of them were submitted by international teams. Three prizes and six honorable mentions were given to the following projects; 1st prize for the competition was given to Jochen Brandi from Germany, and the other award-winning projects included; 2nd prize: Bünyamin Derman, Dilek Topuz Derman; 3rd prize: Ertur Yener, Erdoğan Elmas, Zafer Gülçur; 1st honourable mention: Maria Aiolova, Tunch Güngör; 2nd honourable mention: Yasemin Balkan, Fırat Aykaç; 3rd honourable mention: Mehmet Kütükçüoğlu, Burcu Kütükçüoğlu, Elif Kendir, Ertuğ Uçar, Evren Aysev, Tansel Dalgacı; 4th honourable mention: Zeki Şerifoglu, Ali Herkül Çelikkol; 5th honourable mention: Nevzat Sayın, Can Çinici; and 6th honourable mention: David Haseler Raia, Angela Rheinlaender (Özer, 2002).

The competition was an idea competition and the award-winning projects were not to be implemented as they were. However, the most influential proposal for the planning of the area was the first-prize winner Jochen Brandi's project. The site plan submitted by Brandi could be seen

in figure 4. As it could be seen in the site plan, his proposal indicated an island like system for high-rise buildings floating within green areas, rather than a street network to connect them. The lack of street network within the current site could be traced back to this proposal.



Figure 4. The site plan submitted by Jochen Brandi (Source: Ege Mimarlık 41, no.1, 2002)

One of the most influential aspect of Brandi's proposal was his approach to the height of the built environment within the central business district. According to his proposal, shoreline would be

dominated by high-rise buildings. The report of the jury also mentioned that the height of the built environment proposed for the site was parallel to the growth that the municipality expected for the site (1. Ödül Jochen Brandi *Almanya*, 2002). The resemblance between the height that Brandi proposed, and the municipality proposed could easily be traced when figure 5 and 6 is compared.



Figure 5. Brandi's proposal for the silhouette (Ege Mimarlık 41, no.1, 2002)



Figure 6. An anticipated silhouette of the shoreline produced by Izmir Metropolitan Municipality (Source: Izmir Metropolitan Municipality's Archive)

Even though Brandi had several other ideas about how the site would work together with the existing urban fabric and within itself, his ideas about the height of the built environment and the density was the most influential aspects for the development plan produced by the municipality.

As it could be seen in table 1, the length of the production process for the development plan for the site was rather long. The planning process was interrupted by lawsuits. The process was also affected by the changing economic tendencies. When the decision-making process for the site is analyzed in-depth, it is evident that the real estate and the financial sectors are more influential decision-makers compared to design professionals such as architects and planners.

Another important issue about the development plan is about its limited capacity to generate urban fabric, since it is mainly concerned with the distribution of the construction rights. In this sense, the development plan produced in 2003 tried to overcome this incapacity with the plan notes concerning the formation of neighborhoods within the site. Unfortunately, the final development plan produced in 2011 did not include any of this information that the 2003 development plan offered. Development plans produced in 2003 and 2011 could be seen in figure 7.

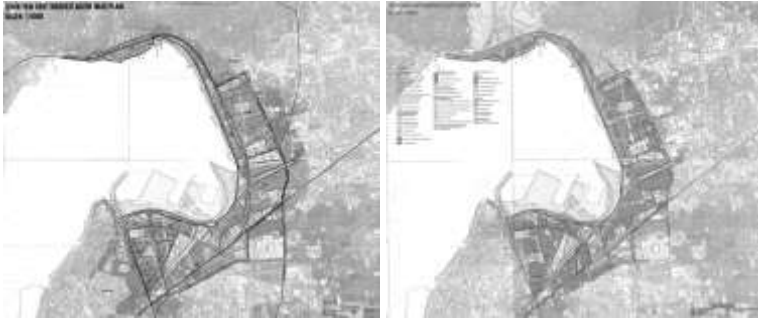


Figure 7. 1:5000 Development plan produced by municipality in 2003 and 2011 respectively (Source: Izmir Metropolitan Municipality's Archive)

Even though the “International Urban Design Idea Competition for the Port District of Izmir” initiated the planning processes for the area, the ideas produced through the competition was taken out of their context in the production of the development plans. This loss of ideas, as previously mentioned, was also due to the two-dimensional nature of the development plans. As Jan Gehl underlines; “[c]oncepts like floor area/site ratio and building density say nothing conclusive about whether human activities are adequately concentrated” (Gehl, 2011). The development plans are inadequate in determining the three-dimensional nature of the urban fabric. This inadequateness could also be seen in the resultant built

environment of the new central business district of Izmir. Since the development plan is incapable of regulating the lived-spaces, the individual buildings are the only determinant that shapes the urban fabric in the case of Izmir. In the following chapter, the urban fabric's relationship with the built environment will be discussed with reference to the documented spaces within the new central business district.

Findings

The human experience created through in-between spaces of public and private realms is what makes urban design significant (Sternberg, 2007). In this sense, when studying the public spaces, direct observations of these in-between spaces could be considered as one of the main tools of evaluation (Gehl and Svarre, 2013). Since this part of the chapter focuses on the resultant environment within the site, it consists of the authors' own observations during her site visits. The comments and criticism about produced environments is aided with the photographs taken from the site. The main focus of the analysis is the relationship of three different high-rise building groups that have been recently started to be used with the overall site. The locations of these three different high-rise building groups could be seen in figure 8. These high-rise buildings include Folkart Towers (2014), Mistral Towers (2015) and Ege Perla Towers (2017). The courthouse is an important attraction point within the site and similarly, Salhane Station of IZBAN railway line is an important transportation node. The site is visited during the lunch hours both on August 27th, 2018 and May 10th, 2019. In both of these site visits, the starting point is chosen as IZBAN Salhane Station. The routes used during the documentation process could also be seen in figure 8.

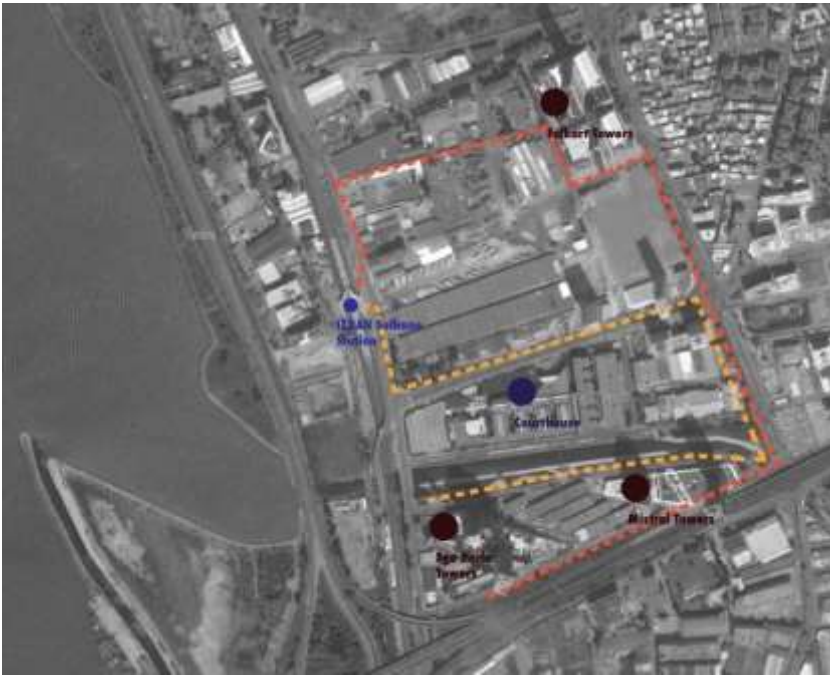


Figure 8. Routes used during the documentation (Source: Satellite image of the site is retrieved from Yandex Maps)

In the following part, the intermediary spaces that have been documented are categorized in terms of their density; diversity; vitality; pedestrian permeability; pollution and noise; and finally, through publicness they offer. The photographs taken from the site is categorized in table 2. This is done with reference to scale and basic components of the resultant built environment; and through continuity, differentiation and interface they offer.

Table 2. Documented Spaces Categorized According to Important Issues within the Site.

Important Issues within the Site	Documented Spaces	Significance of the Documented Spaces
Density		Manas Boulevard (Zeynep Soysal's Archive, May 2019)
Diversity	 	Routes along the important transportation nodes within the site (Source: Zeynep Soysal's Archive, May 2019)
Vitality	 	<p>A small shed on the route to the Courthouse (Source: Zeynep Soysal's Archive, May 2019)</p> <p>Empty retail stores underneath high-rise buildings (Source: Zeynep Soysal's Archive, May 2019)</p> <p>Semi-open spaces of Mistral Towers (Source: Zeynep Soysal's Archive, August 2018 and May 2019 respectively)</p>



The entrances of Ege Perla buildings (Source: Zeynep Soysal's Archive, May 2019)

**Pedestrian
Permeability**



The edge of Ege Perla building along the linear park (Source: Zeynep Soysal's Archive, May 2019)



The edge of Mistral Towers along the linear park (Source: Zeynep Soysal's Archive, May 2019)

**Pollution
and Noise**



The Railway and highway that blocks the relationship of the site with the sea (Source: Zeynep Soysal's Archive, May 2019)



The relationship between the highway and the built environment (Source: Zeynep Soysal's Arhcive, August 2018)

**Public
ness**



The inner garden of Ege Perla blocks (Source: Zeynep Soysal's Archive, August 2018)



The courtyard of Folkart Towers (Source: Zeynep Soysal's Archive May 2019)

One of the densest parts of the site is where the courthouse is located. Since it has to be used by the whole city, it is close to the important transportation nodes of the site. And thus, due to its functional requirements it is also one of the most diverse parts of the site. In a similar manner, the other side of the Manas Boulevard is also denser compared to the other parts of the central business district. This contrast could be seen in the density part of the table 2. Mobility within the site is usually achieved through wide paved automobile roads. This lack of density and intimacy in terms of pedestrian networks does not allow any sufficient and meaningful public and social interaction within the streets of the district.

The built environment of the central business district is one of the obstacles that undermines the capacity of the site to generate diversity. To begin with, the high-rise buildings within the site are mainly luxury housing projects. In addition to this issue, they consist of introverted inner spaces that do not allow interaction possibilities with the exterior urban environment. As previously mentioned, diversity is generated in the denser parts of the site which courthouse and the student neighborhood are located. Transportation nodes also aid to the diversity within the site. Some of these nodes could be seen in the diversity part of the table 2.

As it is stated previously, the street network within the site is inefficient and do not aid any meaningful social interaction. In addition to this problem, the high-rise buildings within the site are the repetition of the same kind of architectural typology and experiences, and thus connection between these blocks are unnecessary. Compared to the built environment of the overall site, the small shed on the route to the courthouse is potentially more vital. This contrast could be seen in the vitality part of the table 2.

Additionally, the linear park that is located between the courthouse and high-rise buildings is usually deserted. Pedestrians only frequent this area where the pedestrian bridge connects courthouse with the park. It is only used as a transition space and the other parts of the park is not usually frequented by pedestrians as it is expected to.

Pedestrian permeability could be considered as one of the most problematic issues of the site. The site is isolated from the other parts of the city due to its location in the middle of the important transportation arteries such as Ankara highway, Altınyol highway and the railway. The railway and Altınyol highway blocks the site's connection with the shoreline, and Ankara highway blocks its connection with the Alsancak and port district. These interruptions could be seen in the pedestrian permeability part of the table 2. There is only one pedestrian bridge that connects the site with the seaside, however, this pedestrian bridge is relatively far from the central business district. Another pedestrian bridge near the central business district is planned to be built, yet such a solution is only temporary, and do not solve the problem with the visual connection.

The high-rise buildings' connection with the street network is also problematic. The large-scale building plots in the site could be seen in the development plan in figure 7. Their size is an important contributor to the lack of pedestrian permeability of the site. When looked at the individual high-rise buildings, this problem could further be observed. To begin with, Ege Perla's ground floor is completely closed, even though it is claimed to be designed as a pedestrian path to connect two different streets. As it could be seen in the fourth part of the table 2, two street entrances of the buildings have a security control, and the perimeters of the blocks are completely closed to the exterior urban environment. The façade of the building blocks the visual connection with the street. On the other hand, the inner garden of Folkart Towers has more potential as a transition space compared to this pathway. However, the entrances of this blocks are also automobile oriented and do not connect with the street network efficiently. In contrast with these two high-rise blocks Mistral Towers' edge is more permeable. Unfortunately, it is important to state that these spaces are private property, and their position as semi-public spaces are rather ambiguous.

Compared to the high-rise buildings' connection with the street network, the courthouse has more efficient connections. The pedestrian bridge that connects the courthouse to the linear park is frequented by pedestrian. However, this park is only used in certain periods of time, and usually deserted in the day.

The railway and the highways which are located at the edges of the site are the main sources of pollution and noise within the site. Therefore, the pedestrian activity along these edges are limited compared to other parts of the site. These edges could be seen in pollution and noise part of the table 2.

Since there are no meaningful connections between dominant high-rise buildings that attract pedestrians, public life is rather limited within the central business district. Even though the high-rise buildings within the site have their own distinct layer, i.e. the building bases on the street level, which presuppose interaction within their limits, they are still introverted spaces that belong to private enterprises. Such introverted spaces result in the abandonment of street as public spaces of social interaction, by threatening its vitality. The lack of attractive links between the scattered high-rise buildings is therefore the main contributor of this issue. Introverted spaces of these high-rise buildings could be seen in the

publicness part of the table 2. This introverted nature is also due to the fact that the users of such buildings can reach to any service they want without any need to get out of the boundaries of these private spheres. Because of this nature, each building block is competing with each other instead of complementing one another to endorse social activities at the street level.

Discussion and Conclusion

At this stage, the site has not been constructed entirely yet. However, the nature of the architectural projects implemented within the site tends to reflect a rather fragmented character, incapable of forming an urban fabric. The problem here is that those individual buildings are mostly indifferent to their immediate surroundings and at the street level in particular. As Jan Gehl underlines, in order to generate and support life between buildings, the design of the edges of the buildings play an important role to support publicness within the urban fabric (2011). In this sense, small-scale interventions along these edges are significant in terms of the formation of public spaces. However, within the site, social interactions are only expected to happen within high-end malls that are planned at the base of high-rise buildings. In such context, it is important to highlight that the semi-public spaces, such as plazas underneath high-rise buildings, are controversial in terms of their position as public spaces. Karl Kropf underlines that their publicness is ambiguous since they are still private property (2014). Unfortunately, in the case of the new central business district of Izmir, architecture is the only determinant in the formation of public spaces or rather in the lack of them.



Figure 9. The current situation of the central business district (Source: Zeynep Soysal's Archive, May 2019)

The residences and the office buildings within the site are mainly intended for the high-income groups which reinforces the social segregation and isolation in the area. This lack of distinct urban way of life is due to the repetition of sterile environments, in this case, the repetition of the same architectural typology which includes a semi-public layer on its ground floor. Such a configuration isolates its users from the external urban fabric. Considering this configuration within the site, the urban design ended up just being a checkmark in the building program that did not have any influence on the production of the urban fabric. The growth and construction pattern of the site shows that the possibility for the site to create an urban way of life is considerably low. The street is an indispensable setting for social interaction and urban life in the city. However, this new central business district lacks such a spatial setting for interaction, especially compared to the activities and diversity that the urban core of Izmir offers.

References

1. Ödül Jochen Brandi (Almanya). (2002). *Ege Mimarlık*, 41(1), 62-65.
1. Ödül Jochen Brandi Almanya. (2002). *Yapı*, 243(2), 46.
- Bilsel, F. C. (2009). İzmir'de Cumhuriyet dönemi planlaması (1923-1965): 10. Yüzyıl Kentsel Mirası. *Ege Mimarlık*, 71(10), 12-17.
- Bilsel, F. C. (2015). Le corbusier in Turkey: From the voyage d'Orient to the master plan proposal for Izmir on the theme of a green city. In (A. Öztürk and A. Yücel, ed.) *A Swiss in the Mediterranean: Le Corbusier Symposium*. P.54-64.
- Bilsel, F. C. (1999). Le Corbusier'nin İzmir nazım planı ve "yeşil endüstri sitesi" önerisi. *Ege Mimarlık*, 31(3), 13-17.
- Bilsel, F. C. (2010). Türkiye'de şehircilik yarışmalarının ilk otuz yılı (1927-1957): Cumhuriyet'in Kent inşasında uluslararası deneyim. *Planlama*, 50(3-4), 29-46.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings*. (J. Koch, trans.) Washington, DC: Island Press. (Original Publication 1971).
- Gehl, J., and Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington DC: Island Press.
- Güner, D. (2006). İzmir'de modern konut mimarlığı 1950-2006. *Planlama*, 37(3), 123-141.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The Transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 71(1), 3. doi: 10.2307/490503.

- Izmir Metropolitan Municipality (2001). *International urban design idea competition for the port district of izmir*. Izmir: Izmir Metropolitan Municipality.
- İzmir Büyükşehir Belediyesi. (2002). *Kentsel tasarım projeleri sergileniyor*. [online] Available at: <https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/kentsel-tasarim-projeleri-sergileniyor/522/156> [Accessed 5 Oct. 2019].
- İzmir Yarışmasına Büyük İlgi. (2001). *Mimarlık*, 300(4), p.6.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books.
- Kropf, K. (2014). Ambiguity in the definition of built form. *Urban Morphology*, 18(1), 41-57.
- Lang, J. (2016). An urban designer's perspective: Paradigms, places and people. In (R. Freestone & E. Liu), *Place and Placelessness Revisited* (37-48). New York: Routledge.
- Lang, J. (2011). City branding. In (T. Banerjee ve A. Loukaitou-Sideris), *Companion to Urban Design* (541-551). New York: Routledge.
- Bayraklı Belediyesi (2018). *Nüfus bilgileri*. Retrieved 30 September 2019, from <http://www.bayrakli.bel.tr/Sayfa/6/nufus-bilgileri>
- Özer, M. (2002). İzmir Büyükşehir Belediyesi İzmir Liman Bölgesi için kentsel tasarım uluslararası fikir yarışması. *Ege Mimarlık*, 41(1), 61.
- Penpecioglu, M. (2013). Urban development projects and the construction of neo-liberal urban hegemony: The case of İzmir. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 30(01).
- Smyrna (Tepekule-Bayraklı). Retrieved 30 September 2019, from <http://www.kultur.gov.tr/TR,72697/smyrna-tepekule--bayrakli.html>
- Sternberg, E. (2007). An integrative theory of urban design. In (S. Tiesdell and M. Carmona, ed.), *Urban Design Reader*. (p.24)Oxford: The Architectural Press.



21.Yüzyılda Türkiye’de Dayanışma Mimarlığı

Hakan İlıkoba
İTÜ

hakanilikoba94@gmail.com

İpek Akpınar
İTÜ

akpinari@gmail.com

Öz

Dayanışma mimarlığı; geleneksel proje yapma biçimlerinin ya da sermaye ve devlet eliyle kurulan ekonomik düzenin dışında kalan mimar ve tasarımcıların alternatif üretim biçimleri olarak tanımlanabilir. Mimari tasarımın, halktan tamamıyla kopuk ve katılımcılıktan bir hayli uzak olduğu; 1960’lardan sonra ve özellikle de 21.yüzyıl itibarıyla açık bir şekilde gözlenebilir. Dayanışma mimarlığı; bu noktada toplumsal mimarlık, katılımcılık ve alternatif yaklaşımlarla kolaylıkla ilişkilendirilmektedir.

Bütün bu ilişkiler içinde -konuyu biraz daha daraltmak açısından- dayanışma mimarlığının aktörlerine ve mimarlıkta dayanışma kavramının temsiliyetine bakılmıştır. Çalışmanın başında dayanışma mimarlığına dair tarihi bir perspektif sunulmuş ve ardından yurt içinden ve yurtdışından dayanışma mimarlığı üretimlerinin bir incelemesi yapılmıştır. Çalışma kapsamında incelenen örnekler katılımcılık temelli olarak ilerlemekle birlikte kırsal alanlarda kalkınmayı ve ihtiyaçları karşılamayı hedeflemektedir.

Bu çalışma 21.yüzyıldaki dayanışma mimarlığının işlerine odaklanmaktadır. Çalışma dayanışma mimarlığı temsilcilerini ve üretimlerini görünür kılmayı amaçlamaktadır. Bundan sonra devam edecek süreçte daha toplumsal bir mimarlık ortaya koyabilmek için farkındalık yaratmayı, bu alanda yeni tartışmalar açmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: *dayanışma mimarlığı, katılımcı mimarlık, alternatif mimarlık, toplumsal mimarlık*



Solidarity Architecture in the 21st Century in Turkey

Hakan İlıkoba
ITU

İpek Akpınar
ITU

Abstract

Solidarity architecture; it can be defined as alternative forms of production for architects and designers who are outside of traditional project making or economic order established by capital and state. Architectural design is completely disconnected from the public and far from participation and this situation can be clearly observed after the 1960s and especially in the 21st century. At this point, solidarity architecture is easily associated with social architecture, participation and alternative approaches.

In all these relations - in terms of narrowing the subject further - the actors of solidarity architecture and the representation of the concept of solidarity in architecture were examined. At the beginning of the study, a historical perspective on solidarity architecture was presented, followed by a review of solidarity architecture productions in Turkey and abroad. The examples which examined within the scope of the study aim to meet the needs and development in rural areas based on participatory design.

This study focuses on the work of solidarity architecture in the 21st century. The study aims to make solidarity architecture representatives and their production visible. The aim is to create awareness in order to create a more social architecture and to open new discussions in this field.

Keywords: *solidarity architecture, participatory architecture, alternative architecture, social architecture*

Giriş

Çalışmanın anahtar kelimeleri arasında yer alan dayanışma mimarlığı, katılımcı mimarlık, toplumsal mimarlık, aktivist mimarlık ve direniş mimarlığı gibi kavramlar; her ne kadar farklı çağrışımlar yapsalar da özünde aynı meseleyi tartışmakta ve bazı noktalarda birbirlerinden ayrılmaktadır. Tanımlamanın sınırlarını belirsizlikten kurtarmak, dayanışma mimarlığının eksenine katkı sağlayabilir. Bu bütüncül bakışı dağıtmadan, dayanışma kültürünün ürettiği; daha çok fiziksel ve yapısal üretimlere odaklanılacaktır. Konuya sahanın içinden bakan bu yaklaşım, örnekleri daha yakından incelemek açısından avantajlar sağlayabilir.

Bugünün ekonomik baskıları ve tepeden inme söylemleri mimari üretimin şeklini değiştirmiş ve mimarlık ortamındaki tartışmaları kısırlaştırmıştır. Bu noktada en büyük sebep ekonomik yapılanmalar içerisindeki sermayenin rolü olarak gösterilebilir. Tanımlanan problem sadece son on yıla sıkışan bir durum olmayıp, yarım yüzyıldır devam eden ve birçok sıkıntısıyla birlikte bugüne taşınan bir sorun olarak karşımıza çıkar. Mimarın ve mimarlığın rolü ise yüzyıllardır tartışmaya açıktır. Fakat sermaye etkisinde değişen ve dönüşen mimarlık, milyonlarca insanın ihtiyaçlarına ulaşmasının önüne geçmektedir. Bu noktada mimarlıkta katılımcı ve dayanışmacı hareketler girmektedir. Geleneksel mimarlık yapma biçimlerinin dışında kalan, yeni tartışmalar açan ve mimari üretimin yönünü sermayenin çizdiği yolun tersine çeviren üretimler bu çalışmanın ana odağını oluşturur. Mimarlığın sıkışan tartışma ve üretim ortamında alternatif var oluşlar arayan birçok kişi ve topluluk bulunmaktadır. Tüm bu çalışma ve üretimler bize başka bir mimarlık yapmanın mümkün olduğunu göstermektedir.

Sıkışan/tıkanan mimarlık ortamında çıkış noktaları arayan dayanışmacı mimari üretimler çalışmanın genel yapısını oluşturmaktadır. Çalışma; mimarlık dünyasının bu sıkışık ortamında yeni tartışmalar açmayı, mimarlığın dayanışmacı söylemlerini öne çıkarmayı ve başka bir mimarlık yapma biçimini göstermeyi hedeflemektedir.

Araştırma, dayanışma mimarlığının içindeki sivil toplum kuruluşları, öğrenci toplulukları ve çeşitli kurumlarca üretilen örnekleri incelemeye önce konuya dair tarihi bir perspektif sunmakta ve dayanışma mimarlığının temellerine inmektedir. 1990'lardan itibaren etkisini daha çok hissedebildiğimiz dayanışma mimarlığının geçmişine bakarken, 1920'lerin modernizminden Bauhaus Okulu'na oradan 2.Dünya Savaşı

sonrası Avrupa ve Amerika’daki katılımcılık örneklerine ve son olarak 21.yüzyılda ortaya konan yurt içi ve yurt dışından çeşitli çalışmaları inceleyerek geniş bir çerçeve çizmektedir. Bu çalışma, dayanışma mimarlığının örneklerini görünür kılmak ve Türkiye’deki dayanışma kültürünü geliştirmek açısından katkı sağlayabilir.

Dayanışma Mimarlığı, Tarihi ve Temelleri

20. yüzyıl başlarında ve devamında bütün dünyada etkisi hissedilen modernizm akımı, mimarlık uygulamalarında ve mimarlık eğitiminde yeni model denemeleri ile büyük değişikliklere neden olacaktır. Almanya merkezli Bauhaus¹ ise bu gelişmelerin merkezi olarak kabul edilebilir. “Learning by doing² (yaparak öğrenme)” sistemi Bauhaus Okulu’nun temelini oluşturur. Bauhaus, atölye odaklı öğrenim ile uygulama kültürünü beslerken, tasarımcıları her türlü üretim konusunda eğitmeyi de amaçlamıştır. Ancak devam eden süreçte gelişen birtakım politik meseleler, baskılar ve 2. Dünya Savaşı’nın da baş göstermesiyle bu yeniliklerin önü kesilecek, Avrupa’da yükselen Bauhaus’un kuramsal bilgiden çok, temel tasarım ağırlıklı ve uygulamaya ağırlık veren, ‘yaparak öğrenme’ şeklinde sundukları eğitim modelinin yükselişi sekteye uğrayacaktır (Uluoğlu, 1990).

Başta Avrupa olmak üzere birçok farklı noktaya yayılan “learning by doing” etkisi Amerika’da da kendisini gösterecektir. 19.yüzyıl sonlarında *Arts and Crafts* akımıyla ilk örneklerini veren Amerika’da ilerleyen yıllarda “design build” stüdyolarının sayısının giderek arttığını görürüz. Türkçe’ye “tasarla yap” olarak çevirebileceğimiz stüdyo yöntemi, Bauhaus Okulu’na benzer bir anlayış izler. Amerika’nın farklı eyaletlerinde üniversitelerin tasarım okullarına bağlı olarak üretimlerini sürdüren “design build” stüdyoları ağırlıklı olarak bütüncül bir tasarım sürecine ve deneyime odaklanır. Öğrenciler tasarımın her aşamasında ve uygulamada görev alarak sahanın içinden tecrübe ederek bir yapı yapma sürecine ortak olurlar.

¹ Mies van der Rohe ve Walter Gropius öncülüğünde 1920’lerde kurulan Bauhaus Okulu Avrupa’da *Beaux-Arts’a* (Tatbiki Güzel Sanatlar) alternatif yeni bir eğitim sistemi olarak kurulmuş, geçmişin mükemmel yapılarını taklit etmek yerine stüdyoda yaşama kültürüyle birlikte bütüncül bir tasarım anlayışını (total design) benimsemiş ve bunu bütün dünyaya tanıtmıştır. (Anthony, 2012).

² Bauhaus yıllar boyunca yeniliklerin üzerinde durmuş ve eğitim planına atölye, laboratuvar ve zaman zaman da şantiyeyi dâhil ederek uygulamanın önemini vurgulamıştır. Bauhaus’un 14 yıllık tarihinde 1920-21 arasında yapılan Sommerfeld Evi, 1923’de yapılan Haus am Horn gibi projelerde eşya olarak Bauhaus atölyelerinde tasarlanıp yapılan ürünler kullanılmıştır (Hayes, 2012).

“Design Build” stüdyolarının Türkiye’deki örneklerine çalışmanın ilerleyen kısımlarında değinilecektir. Ayrıca Bauhaus etkisinin görülebildiği ve Türkiye’de yenilikçi bir eğitim anlayışının ilk örneği olarak kabul edebileceğimiz Köy Enstitüleri’ne bakılacaktır. Köy Enstitüleri tıpkı Bauhaus’taki eğitim sitemine benzer bir sistem ile yola çıkmış ve mesleki eğitimlerinin içerisine uygulama eğitimini katarak bütüncül bir anlayış ortaya koymuştur. Köy Enstitüleri’nin devam ettiği süre boyunca Anadolu’nun birçok köyünde tamamlanan yapısal üretimler ile onlarca okul, öğretmen evi ve yurt inşa edilmiştir. Köyde eğitim vermek ve öğretmen yetiştirmek amacıyla 1940’ta Hasan Ali Tonguç tarafından kurulan Köy Enstitüleri’nin açılması için ilk çalışmalara 1937’de başlanmıştır (Aysal, 2005). Eğitim programı giderek genişleyen Köy Enstitüsü’nün öğrencileri doğrudan üretimin içerisine dâhil edilmiştir. Köy enstitülerinde derslerin ‘iş için, iş içinde eğitim’ ilkesiyle kuram-pratik bütünlüğü içinde, yerel yapı gözetilerek yapıldığı bilinmektedir. Köy Enstitüleri tam anlamıyla çalışır bir sistemi tariflemektedir. Dönemin kısıtlı koşulları da düşünüldüğünde kırsal kalkınma alanında büyük bir sorumluluğu üstlenmekte ve toplum üzerindeki dönüştürücü etkisi ile ön plana çıkmaktadır.

Bauhaus Okulu’nun kapanmasının ardından 1950’li yıllara geldiğimizde Avrupa’da “katılımcı pratikler”in ilk örneklerini görürüz. John Habraken (1928-) öncülüğündeki bir grup akademisyen 1950’li yılların başlarında Delf Üniversitesi’nde yaptığı çalışmalar ile “katılımcı mimarlık” kavramını literatüre kazandırmışlardır. Kullanıcı katılımı kavramı, Flemenkçede söz sahibi olmak anlamına gelen “inspraak” ve seçim-katılım hakkı anlamına gelen “zeggenschap” sözcüklerinin bir arada kullanılması ile oluşturulmuştur. O dönemlerde Habraken, kullanıcı katılımı kavramını “profesyonel platform ile gündelik yaşamdaki insanların (kullanıcıların) ilişkisi” olarak tanımlamaktadır. Habraken katılımın iki temel amacını şu şekilde açıklamıştır:

- Kentliler, bireysel tabanda sosyal seçimlerini ve çevresine ait kaliteyi tayin etme hakkına sahip olmalıdır.
- Sosyal yapı, bireylerini çevresi hakkında ve iç organizasyonları bağlamında katılımcı olma konusunda cesaretlendirebilmelidir (Habraken, 1985).

Habraken’in sıraladığı bu iki amaca göre, kamusal yapı içerisindeki bireyin katılımcı pratiğe katılmaktaki asıl motivasyonu kendi çevresini inşa etmek olarak özetlenebilir. Kişi, kendi yaşadığı çevrede söz sahibi

olmak ister ve gerektiği durumlarda inisiyatif olarak sürece dahil olur. Bu sistemin sağlanabilmesi için mevcut sosyal yapı içerisinde bireylere katılımcılık anlamında olanaklar sağlanmalıdır. 1960’lı yıllara gelindiğinde ise Habraken’in Avrupa’daki “Tasarım Yöntemi” çalışmalarını izleyen California, Berkeley’de çok disiplinli çalışmalar yürütülmüştür (Terlemez, 2018).

1950’ler ve 1960’ları geride bırakırken stüdyodaki tartışmalara ve gelişmelere paralel olarak, II.Dünya Savaşı’nın ardından devam eden yapısal üretimin hız kazandığı, karar verici mimarların ön plana çıktığı ve neo-modern olarak adlandırabileceğimiz yeni bir süreç başlamaktadır. Bu dönemde kır ile kent arasındaki mesafe giderek açılmış ve dengesiz bir durum ortaya çıkmıştır. Oluşan bu dengesiz durum ekonomide, mimarlıkta ve şehircilikteki dengesizliği de beraberinde getirmiştir. Devam eden süreçte ünlü mimarların “star” olarak adlandırılması ve yüceltilmesi, ortaya koydukları “dev” yapılarla öne çıkmaları kaçınılmaz bir hal almıştır. Neoliberal politikaların kent ve kentliler üzerinde yarattığı ayrıştırıcı etki ise her seferinde toplum tarafından tepkiyle karşılanmış ve bunun etkileri mimarlık alanına da yansımıştır. Bu ayrıştırıcı tavra karşı doğan tepki, zaman zaman kendisini söylemlerde gösterdiği gibi zaman zaman da direk eylemlerde görülebilir. Henri Lefebvre (1901-1991), kentsel yapılanmanın içerisinde bu ayrıştırıcı durumu yaratan ekonomik iktidara karşı duracak olan insanları “kent toplumu” içerisinde var eder ve bunun yöntemini ise “praksis” olarak tanımlar (Lefebvre, 2016). Çalışmasında tanımlanan “kent toplumu”nun doğuşu bu noktada kaçınılmaz olmakla birlikte, “praksis”in eyleme döndüğü noktada asıl hedeflenen geleneksel bir şehre geri dönüş değil, dönüşen kentin içerisinde var olmak ve söz sahibi olmaktır. Devlet eliyle ya da şirketler tarafından talan edilen şehirlerde buna karşı çıkan ve “kent hakkı”nı savunacak olan “kent toplumu” içindeki özne ve öznenin dönüştürücü gücü olacaktır.

1988 yılında New York-MoMA’da düzenlenen Dekonstrüktivist Mimarlık Sergisi³ neo-liberal bağlama başka bir boyut kazandırır. İlerleyen yıllarda sermaye kendisine devamlı kar sağlayan yapıları talep

³ Dev yapılarıyla şehirlerde boy gösteren star mimarlar MoMA’da düzenlenen sergi ile beraber bir kez daha kendi görünürlüklerini kanıtlayacaktır. Sergi ile boy gösteren Zaha Hadid, Peter Eisenman, Frank Gehry, Daniel Libeskind, Bernard Tschumi, Rem Koolhaas, Wolf Prix ve Helmut Swiczinsky ilerleyen yıllarda büyük bir üne kavuşacak ve sermayenin yönlendirilmesinde büyük rol oynayacaklardır. Bir kısmının daha henüz meslekte ilk gençlik yıllarını yaşamasına rağmen ortaya koyduğu çalışmalarla büyük tepki ve ilgi çekmişlerdir.

etmiş; tamamen form ve estetik odaklı olarak çalışan mimar grubu da “star mimar” tanımını oluşturarak sermayeye hizmet etmiş ve aralarında dönüşlü bir ilişki kurgulamışlardır. 1993 senesinde Rem Koolhaas da bu konuya dair fikirlerini “S,M,L,XL⁴” adlı kitabında dile getirmiş ve “büyüklük” konusunu tartışmaya açmıştır. Kent içindeki yapıların kamuya hizmeti ve ölçek sorununu masaya yatırmıştır. Kent kurgusunda bu derece öne çıkan büyük ölçekli yapılar, yapılanma içindeki iletişim sorunları ve izlenen ekonomik politikalar halkı bütün bunları sorgulamaya itmiştir.

Tartışmaların devamında 2000’ler ve sonrasında mimarlık alanında yapılan çalışmaları bir dönüm noktası olarak tanımlayabiliriz. Dayanışma ve katılımcılık kavramlarının öne çıkışı, büyüklük kavramı tartışmaları, toplumsal hareketler ve star mimarlığın eleştirilere maruz kalması bu dönüşümün önemli sebepleri arasında sayılabilir. 2016 yılında verilen Pritzker Ödülü’nün Alejandro Aravena’nın alması ve 15. Venedik Mimarlık Bienali’nde Aravena’nın küratörlük görevini üstlenmesi ise bu eleştiri ortamının uzantısıdır. Bunlarla birlikte Aravena’nın kurucusu olduğu Elemental Mimarlık Stüdyosu⁵ çatısı altında üretilen Quinta Monroy projesinin de bu eleştiri ortamına ve alternatif mimarlık üretimine büyük katkısı olmuştur. Aravena’nın yoksunluk bölgesi olarak da tanımlayabileceğimiz alt gelir grubuna ait bir bölge olan Şili, Iquique’deki “Quinta Monroy” projesi yerel halkın ihtiyaçlarını karşılamakta; halkı üretim sürecine dâhil etmekte ve pratik çözümler sunmayı hedeflemektedir. Aravena bu aktivist yaklaşımını diğer işlerine de yansıtır.

MoMA, 2010 senesinde mimarlık ortamındaki eleştirel gelişmeleri destekleyecek ve dönüştürücü etkiye sahip bir sergiye ev sahipliği yapmıştır. “Small Scale, Big Change” sergisi yaşanan değişimi ve değişimin içinden yeni örnekleri tartışmak için uygun bir zemin sunmuştur. Örneklere geçmeden önce, yazının bir sonraki bölümünde

⁴ 2014 Venedik Mimarlık Bienali’nin küratörlüğünü üstlenen Rem Koolhaas star mimarlığın bir yerde önünü keserek, yeni bir tartışma başlığı açmış ve artık ölçek üzerinden değil bir başka bakış açısıyla mimarlığı konuşmanın gerekliliğini ortaya koymuştur. (Koolhaas, 2014)

⁵ Aravena’nın 2010 yılında Şili’de tamamladığı projesi ise söylemleriyle aynı paralelde yer alır ve katılımcı mimarlık anlamında önemli bir örnek oluşturur. Habraken’in tanımladığı konsept üzerinden Elemental’e baktığımızda yapının taşıyıcı kabuğu(support) mimar tarafından oluşturulur, daha sonrasında kullanımlara ve senaryolara izin verecek bir sistem öngörülür ve kullanıcı bu aşamadan sonra sürece dahil olarak yapının taşıyıcı kabuğu içindeki alanları doldurarak (infill) kendi yaşam alanlarını kurgular (Erten, 2015). Aravena’dan yaklaşık kırk sene önce Lucien Kroll’un tamamladığı Brüksel’deki La Meme projesi de katılımcılık ve yöntem anlamında Elemental ile benzerlik gösterir.

katılımcı mimarlığın sürecine ve kuramsal yapısına dair açıklamalara yer verilecektir.

“Katılımcı Mimarlık”ta Tasarım Süreci, Yöntem ve İletişim

Neo-liberal ortamın bu çıkmazının ve akademik ortamdaki tartışmaların tetikleyici gücüyle öncesinde tekil örneklerle 1960’lı yıllarda dayanışma kültürü gelişmeye başlar. 1990’lı yıllara gelindiğinde ise artık bu meseleyi tam anlamıyla dayanışma mimarlığının altında incelenmeye başlar. Fransızca metinlerin İngilizce ve Türkçe çevirileri ile kent, kamusal alan ve müşterekler meselelerinin de bu ekseninde yeniden tartışıldığı görülmektedir. Toplumsal duyarlılık ve dayanışma ruhu kendi ürünlerini bu yıllarda ortaya koymuş ve yapılan tartışmalar artık daha görünür olmuştur. Birçok farklı yerde ve birçok farklı şekilde görebileğimiz üretimler tartışmaya çok yönlülük ve çeşitlilik kazandırmıştır. Sivil toplum örgütleri, üniversite öğrencileri ve kent/mahalle sakinleri gibi farklı gruplar tarafından devam ettirilen bu çalışmalar, en başta tespit edilen sorunlara bir çözüm arayışı olarak yorumlanabilir.

İngiltere’de gelişen ve bugünkü kullanıcı katılımlı mimarlık modelinin temeli olarak görebileğimiz yöntem “*tabandan yukarı-yukarıdan tabana tasarım*” yöntemi olarak adlandırılır. Kavram, merkezîyetçi tasarım yöntemlerinin yerine kullanıcıyı sürece dâhil eden üst yönetimden halka, halktan üst yönetime daha demokratik bir karar mekanizmasını esas almaktadır (Fung, 2004). Kent içerisinde söz sahibi olmak isteyen ve kendi yaşadığı çevrenin tasarımına dâhil olmak isteyen halk için yeni bir sistem ortaya konmuş ve yerel yönetimlerle planlı bir uygulamaya gidilmiştir. Bu aşamada en önemli nokta iki taraf arasında kurulan iletişimin biçimidir.

Henry Sanoff bu şekilde işleyen bir tasarım modelinde sözlü iletişimin gerekliliğini savunur ve tasarım sürecine dâhil olan aktörlerin rollerini net olarak belirler. Ayrıca, toplumun yıllarca bir arada yaşayarak edindiği tecrübeler ve hatıraları toplumsal karar alma süreçlerine önemli katkıda bulunur. Bu tecrübelerin aktarılması ise doğrudan doğruya sözlü iletişime bağlıdır (Sanoff, 2006).

Lucien Kroll’a göre mimarlık üzerinden kullanıcı ile iletişim kurmak politik bir harekettir. Kroll, mimarlığı insanoğlu ve yer arasındaki karşıtlığın sosyal bir bağlamda yeniden kurgulanması olarak tanımlar. Kroll’un mimarlık açılımında ortaya koyduğu kavramlar yalnızca teori olarak kalmaz aynı zamanda pratikte de rol oynar. Bu bağlamda tasarım

sürecinin başından uygulama sürecinin sonuna ve hatta yaşamsal devinimin son noktası olan yıkıma kadar kullanıcının aktif olarak sürece dâhil olması Kroll'un söyleminde önemli bir yer tutmaktadır (Sargın, 2000).

Yerel yönetimler ve halk arasındaki iletişimde önemli olan sürecin özneleri arasında bu bağlamda kurulacak olan bağın gerekliliğidir. Bu bağlantı çoğu zaman sözlü bir şekilde kurulabildiği gibi görsel araçlar üzerinden de kurulabilir. Hatta bazen kullanıcının planlamaya katıldığı durumlarda görsel araçlar ön plana geçebilir. Kullanıcı ikna olabildiği sürece tasarıma dâhil olabilir ve tasarıma dâhil olabildiği sürece yaşadığı çevreyi ve kenti sahiplenebilir. Kenti sahiplenmesi ve koruması yapılan işin sürekliliğini ve devamlılığını sağlar. Eğer bu zincir son halkasına kadar tamamlanırsa, katılımcı süreç sonuca ulaşabilir. Tabandan yukarı-yukarıdan tabana katılımcılık modeli bazı bölgelerde zorunlu hale getirilmiştir. 1990'ların sonu, 2000'lerin başında, siyasi çevreler katılıma desteklerini arttırmışlardır. Katılım, toplumun ana maddelerinden biri olarak görülmeye başlanmıştır (Day ve Parnell,2003).

Geleneksel tasarım yöntemlerinin kullanıcı ve ihtiyaç odaklı bir tasarım modeline dönmesindeki en önemli sebeplerden biri de toplumun değişen yapısı ve değişen ihtiyaçlarıdır. Bununla birlikte yukarıda bahsedildiği gibi değişen iletişim biçimleri kent içinde katılımcılığın ve dayanışmanın önünü açmıştır. Toplumun kent içindeki dayanışmacı ve katılımcı hareketleri, Bauhaus'tan beri gelen bir etki ile üniversitelerde de etkisini sürdürmektedir. Üniversiteler tasarım eğitiminin içerisine dâhil ettikleri kullanıcı odaklı tasarım modelleri ile ihtiyaç sahibi kesimlere ulaşma misyonunu üstlenmişlerdir. Yazının devamında 1990'lardan sonra yurt içinden ve yurt dışından üniversite, STK ve toplulukların dayanışma ve katılımcılık anlamında ürettiği işler incelenecektir.

Yurt Dışından Dayanışma Mimarlığı Örnekleri

Araştırma kapsamında odaklandığımız 1990'lar ve 2000'ler mimarlığına ait katılımcılık örneklerini incelemek üzere; "Small Scale, Big Change" ⁶

⁶ Türkçeye "Küçük Ölçek, Büyük Değişim" olarak çevirebileceğimiz sergi 3 Ekim 2010-3 Ocak 2011 tarihleri arasında MoMA'da Andres Lepik tarafından düzenlenmiştir. Sergide bulunan 11 projeye ek olarak "beyond the exhibition" başlığı altında dijital ortamda alternatif işler üreten gruplar da tartışmanın içine dâhil edilmiştir. Değişen ve gelişen iletişim modelleri içerisinde mimarlık yapma biçimlerine bir başka boyut kazandıran "beyond exhibiton"da the %1, urbaninform ve Open Architecture Network isimli grupların işleri sergilenmektedir. Grupların işlerine internet ortamında tamamen açık kaynak olarak erişilebilir.

sergisi uluslararası ortamda uygun bir zemin sunmaktadır. Bu çalışma sosyal sürdürülebilirlik anlamında öne çıkan 5 farklı kıtadan 11 projeyi sergiye taşıyor. Andres Lepik’in de belirttiği gibi seçilen projeler giderek artan sayıdaki birçok benzer proje arasından seçilmiştir. Seçilen projelerin ekonomi, maliyet, program ve estetik açısından tutarlılık göstermesine özellikle dikkat edilmiştir. Listedeki projelerden, değişime katkı sağlayan güçlü bir etkiye sahip olması beklenmiştir. Küçük ölçekli işlerin büyük etkiler yaratabileceğini göstermek isteyen Lepik, mimarlığın sosyal amacını bir kez daha bu sergi ile hatırlatmıştır (Lepik, 2010). Sergilenen projeler, 90’lar sonu ve 2000’ler başına tarihlenir ve belirli bir aralığa ışık tutarak, güncel tartışmalar anlamında büyük önem arz eder. Projeler ekonomik, toplumsal ve mimari açıdan dayanışma mimarlığına ve katılımcı mimarlığa bakmak için yeni bir pencere açmaktadır.

Aşağıdaki listede alt alta sıralanan ve sergi kapsamında incelenen projeler dünya üzerinde çok geniş bir coğrafyaya yayılarak büyük bir çeşitlilik sunmaktadır (url-8).

- Francis Kere-Gando İlkokulu (1999-2001, Gando-Burkina Faso)
- Elemental-Quinta Monroy Housing (2003-05, Iquiqu-Şili)
- Michael Maltzan Architects-Inner City Arts (1993-2008, Los Angeles-California)
- Anna Heringer ve Eike Roswag- METI (2004-06, Rudrapur-Bangladeş)
- Estudio Teddy Cruz-Casa Familiar (2001, San Ysidro-California)
- Hashim Sarkis A.L.U.D- Housing fort he Fisherman (1998-2008, Tyre-Lübnan)
- Rural Studio-Dave’s House (2009, Newbern-Alabama)
- Urban Think-Tank-Metro Cable (2007-10, Caracas-Venezuela)
- Manguinhos Complex (2005-10), Rio de Janeiro-Brezilya, Jorge Mario Jauregui
- Noero Wolff Architects-Red Location Museum of Struggle (1998-2005, Port Elizabeth-Güney Amerika)
- Frederic Druot, Anne Lacaton ve Jean Philippe Vassal-Transformation of Tour Bois le Pretre (2006-11, Paris-Fransa)

“*Small Scale, Big Change*” sergisinde incelenen ve üniversiteler özelinde yapılan çalışmalar içerisinde en önemli örneklerden biri ise “Rural Studio” ismiyle 1993’ten beri süregelen Auburn Üniversitesi öğrencilerinin kırsal alanlarda yaptıkları sosyal mimarlık çalışmalarıdır. Grup, 90’lardan 2000’lere kadar uzanan zamanda farklı bölgelerde örnekler ortaya koymuştur. Üretimlerini tamamen tasarım eğitiminin içerisinde dâhil eden Rural Studio, ağırlıklı olarak Auburn ve çevresindeki

ihtiyaç sahiplerine ve mimari hizmetlerden uzak kalan yerlere ulaşmıştır ve bu noktada mimari bir sorumluluk üstlenmiştir. Yaptığı çalışmalar ile kırsal alana yaklaşan ve kırsalın tam merkezinde konumlanan Rural Studio üyeleri, mimarlığın kırsal alana mesafelenişini de tekrar tartışmaya açmıştır. Üretimlerinin içerisinde yapı malzemesini tekrar yorumlayarak, malzemenin farklı kullanımlarına projelerinin içerisinde izin vermektedir. O an, yerinde icat edilen veya uyarlananla bir inşa etme yöntemi geliştiren Rural Studio öğrencileri tutarıktan çok bu farklılıkları savunmaktadır. Muğlak bir sürecin içerisine dâhil olan öğrenciler, edindikleri deneyimleri bu belirsizliğe ve çeşitliliğe dayandırır (Tanju, 2003).

Rural Studio'nun kurucusu olan Samuel Mockbee bunu akademik eğitime bir karşı çıkış olarak değil, tasarım eğitiminin sınırlarını genişletmek olarak tanımlamıştır (Dean, 2002). Daha önce bahsedilen Tasarla-Yap Stüdyoları arasında 90'lı yıllar ve sonrasında öne çıkan önemli örnekler arasında yer alması Rural Studio'nun devamlılığı ile açıklanabilir. Üretimleri boyunca söylemlerinden ve uygulama biçimlerinden taviz vermeden aynı çizgide üretimine devam eden stüdyo, öğrencileri için de dönüştürücü bir güce sahip. Aynı zamanda Rural Studio'nun diğer Tasarla-Yap programları ve birçok benzer uygulama için hem Amerika'da hem de uluslararası ortamda öncü ve ilham kaynağı olduğunu söylemek mümkündür.

Uluslararası örneklerin sayısını çoğalttığımızda "Rural Studio" ile birlikte listeye alınabilecek birçok isim karşımıza çıkar. Aşağıda yer alan isimler dayanışma mimarlığı kapsamında ve/veya alternatif yollar üretmek anlamında öne çıkan isimlerden sadece bazılarıdır.

- Spatial Agency
- Assemble Studio
- Architecture for Humanity
- Open Architecture Collaborative

Yurt İçinden Dayanışma Mimarlığı Örnekleri

Türkiye ortamında bu örneklerin 1990'lar ile birlikte sistematik olarak çoğaldığını ve günümüzde bu tartışmaların ve üretimlerin yoğunlaştığı gözlenmektedir. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi'nin Mayıs 2016'da çalışmalarına başladığı "Dayanışma Mimarlığı Sergisi" tam da bu noktada yer almaktadır. Türkiye'nin farklı yerlerinde üretimler yapan yedi mimarlık topluluğunun işleri bu sergi kapsamında değerlendirilmiştir. Her bir grup dayanışma mimarlığı içerisinde bir

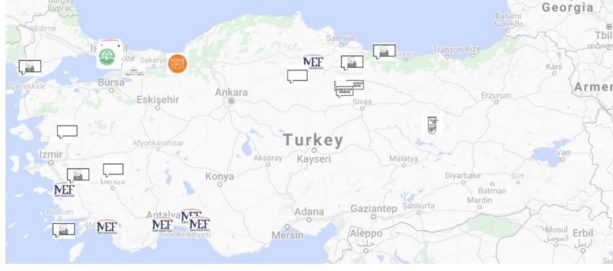
işveren-mimar-müşteri üçgenine girmeden kendi inisiyatifleriyle ve işbirliği ile ürettikleri projeleri sergiye taşımaktadır. Grupların çalışma ve iş yapma biçimleri içlerinde farklı dinamikleri barındırmaktadır. Çeşitlilik arz etmesi ve bugünün dayanışma mimarlığının temsiliyeti açısından büyük bir öneme sahip olan bu çalışmalar, gelecek dönemlerde gerçekleştirilebilecek olan projeler için büyük bir potansiyelin varlığını göstermektedir. Sergi İstanbul ile de sınırlı kalmayıp İzmir, Adana ve Atina gibi farklı şehirlere de taşınmıştır. Sergi süreci ve grupların çalışmaları TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi’nin hazırladığı bir kitapta toplanmıştır. Sinan Omacan’ın kitabın önsözü için hazırladığı yazı ise geçmişten bugüne dayanışma mimarlığına bakmak, konuya dair birtakım başlıkları ön plana çıkarmak adına güzel bir özet sunmaktadır (url-1).

Dayanışma Mimarlığı Sergisi (2016, İstanbul)

Bu araştırma kapsamında sergiyi biraz daha ayrıntılı incelemek ve her bir grubun işlerine, örgütlenme ve iş yapma biçimlerine bakmak gerekmektedir. Bir üst başlık olarak “dayanışma mimarlığı” altında toplanan grupların iç dinamikleri büyük farklılıklar göstermektedir. Dayanışma Mimarlığı bir kavram olarak; sergide incelenen çalışmaları çok genel bir üst başlık ile bir araya toplamakta ve bununla birlikte “katılımcı mimarlık, direniş mimarlığı, aktivist mimarlık” gibi kavramları da içermektedir.

Sergi her ne kadar dayanışma mimarlığının temsilcilerini ve onların işlerini bir araya getirmek konusunda toparlayıcı olsa da, ortaya konulan emeğin ve üzerine tartışılan meselenin tam olarak anlaşılabilmesi için işler ve grupların kendi tartışmaları üzerinden paralel bir okumaya ihtiyaç duyar. Gruplar tarafından sergiye taşınan işler, grupların kendi tartışmalarının ve direnişlerinin sadece fiziksel bir yansıması olup; arka plandaki amaç ve motivasyon sorgulanmalıdır. Bu eksenle gruplar ve yaptıkları işler aşağıda incelenmekte ve listelenmektedir.

Dayanışma Mimarlığı Sergisi katılımcıları ve yazının devamında incelenecek olan MEF Üniversitesi Tasarla Yap Stüdyosu’nun işleri harita üzerinde künyeleri ile birlikte şu adresten incelenebilir: <https://drive.google.com/open?id=16GTMoAcoKV5IFjja030-TCDbWK9OkvOm&usp=sharing>



Şekil 1

<p>Kuzguncuk Bostanı</p> <p>Merkezi / Çıkışı: İstanbul, 2010</p> <p>Üyeler / Kişiler: Çiğdem Mahsunlar, Dilara Sezgin, Mehmetan Kahya, Burçin Tunc, İsmail Kocataş</p> <p>Projeler: Kuzguncuk Bostanı</p>	<p>Kuzguncuk Bostanı projesi ise yıllardır devam eden yapılaşma kararlarına karşı bir direnişi konu alıyor. Kuzguncuk halkı, dernekler ve mimarların eşliğinde yürütülen proje bir başka çok paydaşlı bir dayanışma örneği sunuyor. Belediye ile devam eden bürokratik süreç, Kuzguncuk halkının itirazları ile beraber şekilleniyor ve devamında bir yayın ve sergi ile sonuçlanıyor. Kuzguncuk Bostanı çok amaçlı bir kullanım kazanmakla beraber aynı zamanda bostan işlevini sürdürüyor(TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi,2017).</p>
<p><i>Kuzguncuk Bostanı(url-1)</i></p>	<p><i>Bostan Planı (url-1)</i></p>

Şekil-2

<p>Yedikule Bostanları</p> <p>Merkezi / Çıkışı: İstanbul, 2013</p> <p>Üyeler / Kişiler: Ali Taptk, Asu Aksoy, Yiğit Ozar, Sevgi Ortaç, Elif Ince, İnanç Kıran, Deha Bodur</p> <p>Projeler: Yedikule Bostanları</p>	<p>Yedikule Bostanları, projesi ise tarihi sur dibinde yıllar boyu devam etmekte olan bostan faaliyetlerini imar planlarına karşı bir koruma girişimidir. Birçok sivil toplum örgütü ve derneğin girişimi ile başlatılan direniş en nihayetinde uzun uğraşlar sonrasında sonuç vermiştir. Birçok mimarın da desteğiyle Yedikule Bostanları için öngörülmuş olan yeni yıkım planlarının önüne geçilmiştir (TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi,2017).</p>
<p><i>Fotoğraf: Aleksander Shopov (url-1)</i></p>	<p><i>Fotoğraf: Talga Sezgin (url-1)</i></p>

Şekil-3

<p>Plankton Project</p> <p>Merkezi / Çıkışı: İstanbul, 2016</p> <p>Üyeler / Kişiler: Hüma Şahin, Ayçıl Yılmaz, Dilşad Aladağ, Uğur Latif Çelebi, Merve Kadaifçi</p> <p>Projeler: Durak Ovacak, Yurt Ovacak, Kap Küp, Makara Moda</p>	<p>Plankton Project sergide bulunun grupların arasındaki bir geç ekip. Farklı okullardan mimarlık öğrencilerinin kurduğu grup, çeşitli ölçeklerde yaptıkları üretimle bir başka örgütlenme biçimini daha ortaya koyuyor. Tamamen bağımsız bir oluşum olan Plankton Project ekibi, akademik eğitimlerinin yanına üretim sürecini de dâhil ederek küçük ölçekli müdahalelerin büyük ve dönüştürücü etkisini gösteriyor. Durak Ovacak projesi grubun ilk projesi olma özelliğini taşıyor ve Ovacak Belediyesi ile kurulan iş birliği üzerinden ilerliyor. Grup tasarımından uygulamasına kadar projenin bütün süreçlerini kendi üstleniyor. Ayrıca ustasından, malzemesine kadar bütün süreçte yöre halkıyla bütün süreç boyunca birlikte hareket ediyor. Grup diğer kolektiflerle birlikte de işler üretiyor. BarakaYedikule projesi kapsamında Yedikule Bostanları Kolektifi ile birlikte bir süreç yürütüyor (TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi,2017).</p>
<p><i>Durak Ovacak (url-2)</i></p>	<p><i>Durak Ovacak (url-2)</i></p>

Şekil-4

<p>Düzce Umut Atölyesi</p> <p>Merkezi / Çıkışı: DepDer, 1999 / Evsiz Depremzedeler Konut Kooperatifi, 2003/ Bir Umut – Dayanışmacı Atölye, 2012 / Düzce Umut Atölyesi, 2015</p> <p>Üyeler / Kişiler: Derya Karadağ(Mimar), Ceyhan Çilgin (Şehir Plancısı), Hande Akarca Öncül Kırilangıç (Mimar), Çiğdem Furtuna, Mustafa Çelebi (ŞBP Öğrencisi), Tuğçe Tezer(Akademisyen)</p> <p>Projeler: Düzce Umut Evleri, 2015</p>	<p>Düzce Umut Atölyesi’nin çalışmaları sonucu hayata geçirilen Düzce Umut Evleri projesi, tam anlamıyla bir dayanışma ve yardımlaşma örneği. Sürecin Düzce Depremi (1999) ile birlikte başladığı proje uzun soluklu bir çalışmanın ardından 2016 yılında sona ulaştı. STK’lar, yardımlaşma dernekleri, depremzedeler ve yerel yönetimler ile ortaklaşa yürütülen proje çok paydaşlı yapısıyla katılımcı mimarlık pratikleri açısından önemli bir örnek teşkil ediyor. “İmece” ve “Birlikte İnşaat” gibi kavramları öner çıkartan Düzce Umut Atölyesi, tam da bunlara karşılık gelen bir anlayış sergiliyor. Başından sonuna kadar kullanıcılarıyla birlikte hareket eden çalışma; ilk fikir aşamasından şantiyeye kadar bir bütünü ortaya koyuyor. Kooperatif ortakları ve odak grup çalışmalarıyla şekillenen vaziyet planı ve kat planları, şantiyede de gönüllüler ile birlikte uygulanıyor (TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi,2017).</p>
 <p><i>Düzce Umut Atölyesi Şantiyesi (url-3)</i></p>	 <p><i>Düzce Umut Atölyesi Ekibi (url-3)</i></p>

Şekil-5

<p>Başka bir Atölye</p> <p>Merkezi / Çıkışı: Kocaeli, 2011</p> <p>Üyeler / Kişiler: Gül Köksal, Pelin Kaydan ve Kocaeli Üni. MTF Mimarlık Bölümü</p> <p>Projeler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gündelik Hayat Deneyimleri Sözlüğü,2018 • Başka Bir Oyun, Haziran 2016 • Gölcük Mimari Miras, Nisan 2013 	<p>Başka bir Atölye, Kocaeli Mimarlık Fakültesi’nden bir grup akademisyen ve öğrencinin girişimleriyle kurulan bir topluluk. Ağırlıklı olarak mimarlık disiplininin dışından kişilerle kurulan grup, farklı disiplinlerden katılımcıların da çalışmalarına katkı sağladığı bir düzene sahip. Üyelerinin araştırma alanlarının da paralel olması nedeniyle tarihi çevre koruma ve restorasyon konularında da faaliyet gösteren topluluk bununla birlikte atölyeler, araştırmalar ve yayınlar üzerine de çalışmalar yapıyor. Akademi kaynaklı bir grup olması nedeniyle, grup içi dinamikler ve iş yapma biçimlerinde de bunun izleri görülebiliyor. Farkındalık yaratmak ve son dönemlerde mimarlık ortamında çokça tartışılan meselelere bir kez daha dikkat çekmek için hazırladıkları “Gündelik Hayat Deneyimleri Sözlüğü”nden bunu rahatlıkla okumak mümkün (TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, 2017).</p>
 <p><i>Gölcük Mimari Mirası (url-4)</i></p>	 <p><i>Başka bir Oyun (url-4)</i></p>

Şekil-6

<p>Herkes için Mimarlık</p>	<p>Herkes için Mimarlık, 2011 yılında mimarlık fakültesi öğrencileri tarafından kurulduktan sonra devam eden süreçte farklı ortaklıklar ve kesimlerle sınırlarını genişletmiş ve farklı ölçeklerde işler ile çalışmalarına devam etmiştir. Öğrenciler, akademisyenler, mimarlar ve farklı disiplinlerden katılımcılarla birlikte düzenlediği atölyeler ile hem yeni tartışmalar açmak hem de gerçekleştirilecek olan projelerin tasarım aşamalarına yön vermek amacıyla olan HİM, kentsel ve kırsal alanlarda daha nitelikli ve ihtiyaçlara cevap verecek düzenlemeler yapmak üzere çalışmalarına devam ediyor. Toplumun kökleri, öğrencilik yıllarında kurdukları "Ölçek 1/1" grubuna dayanıyor ve isminin karşılığını tam olarak vererek, çalışmalarını birebir olarak uygulamaya geçiriyorlar. "Atıl Köy Okulları" projesi kapsamında hâlihazırda aktif olarak kullanılmayan okulları yenileyerek onları kullanıma kazandıran HİM, "Kadın ve Çocuk Mekânları" adlı çalışmasıyla da yine mimarlıkta sosyal meselelere dair bir söz söyleme çabası içinde olduğu görülüyor. Grup, "Herkes için Taksim" ve "Occuppygezi Architecture" çalışmalarıyla da gündeme ve toplumsal hareketlere karşı tavrını ortaya koyuyor. (TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi,2017)</p>
<p>Merkezi / Çıkışı: İstanbul, 2011</p> <p>Üyeler / Kişiler: Hakan Kaçmaz, Hayrettin Günc, İbrahim Emre Gündoğdu, Mihriban Duman, Ahmet Erdem Tüzün, Ege Özgürin,Yelta Köm, Mehmet Sarper Takkeci, Cenk Dereli</p> <p>Projeler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atıl Köy Okulları, • Kadın ve Çocuk Mekânları, • Meraklı Kedi İlkokulu 	<div data-bbox="214 542 455 669" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="246 678 415 700">Re-Lab Kadıköy,2017 (url-5)</p> <div data-bbox="683 542 930 669" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="671 678 945 700">K.Maraş Hacibrahimuşağı Köyü,2007 (url-5)</p>

Şekil-7

<p>Mimar Meclisi (MM)</p>	<p>Mimar Meclisi, çalışmalarını ağırlıklı olarak politik bir eksene çekerek, mimarlığı bir söz söyleme ve direniş aracı olarak kullanma eğiliminde. Mimarlığın; şehirlerde, kamusal alanda ve gündelik hayatta mücadele alanları açtığını savunuyor ve buralarda "halk için mimarlık" yapma amacını güdüyor. Mimar Meclisi asıl hedefini yoksullar için ulaşılabilir bir mimarlık inşa etmek olarak tanımlıyor ve en temel mimari ihtiyaç olarak gördüğü barınma ihtiyacının toplumsal olarak nasıl giderilebileceğini araştırıyor. Küçük Armutlu yarışmasında ortaya koydukları proje ile de başka bir yarışma sürecini tecrübe eden grup, yarışma boyunca devam eden panel ve konuşmalarda da kendi tavrını ortaya koyuyor. Bunların yanı sıra düzenledikleri çalıştaylar ve "kollektif inşa atölyeleri" ile de dayanışma mimarlığına katkı sağlıyorlar. (TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi,2017)</p>
<p>Merkezi / Çıkışı: İstanbul, 2015</p> <p>Üyeler / Kişiler: Cem Dursun, Senem Doyyduk</p> <p>Projeler: Küçük Armutlu Mahallesi Yerinde ve Yerlisiyle İyileştirme Ulusal Mimari Fikir Yarışması, Kolektif İnşa Atölyesi, Okuma Atölyeleri</p>	<div data-bbox="214 1097 455 1224" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="246 1233 415 1255">Kolektif İnşa Atölyesi (url-6)</p> <div data-bbox="683 1097 930 1224" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="671 1233 945 1255">Küçük Armutlu Mah. Yarışma Süreci (url-6)</p>

Şekil-8

Akademi Odaklı Çalışmalar

Bu bölümde, toplulukların ve bireysel inisiyatiflerin yanı sıra üniversite özelinde gerçekleştirilen çalışmalara bakılacaktır. ODTÜ Mimarlık Fakültesi öğrencilerinin yaz stajı kapsamında bire bir ölçekte yaptığı üretimler, eğitim ekseninde yapılan çalışmalar anlamında büyük önem taşır ve bu alanda yapılan çalışmalar arasında öncü konumundadır. 1958-

74 yılları arasında birinci sınıfı bitiren bütün öğrencilerin katılımı ile Anadolu’nun çeşitli bölgelerinde yapılan çalışmalar tasarım ve uygulamayı bütüncül olarak kapsar. 1974 yılından sonra uzun bir ara verilen çalışmalar 1997’de Bursa Cumalıkızık Köyü evlerinin rölevo-restorasyon çalışmaları ile yeniden başlamıştır. Kırsal bölgelerde küçük ölçekli tasarımların uygulanması geleneğine 1999 yılında tekrar dönmüş ve bu çalışmalar 2006 yılına kadar devam etmiştir (Önür, Özkan, Alkan ve Gür, 2010). ODTÜ öğrencileri bu süre zarfı içinde birçok yapıyı baştan sona tamamlamış ve ihtiyaçlara cevap vermiştir. Tamamlanan projeler içerisinde birçok okul, konut ve lojman yapısı bulunmaktadır (Duman, 2013).

ODTÜ’deki çalışmalar aynı zamanda Yıldız Teknik Üniversitesi Yaz Stajı’nın başlamasına da öncülük etmiştir. 2006 yılında YTÜ öğrencileri Kütahya’da yaptıkları proje ile kolektif çalışma ortamını deneyimlemişlerdir (Şahin, 2013). YTÜ Mimarlık Fakültesi öğrencileri yaz stajları süresince öğretim üyeleri, yerel ustalar ve profesyonel uygulamacılarla birlikte çalışmışlardır. Öğrencilerin lisans eğitimleri boyunca eskiz, çizim ve maket gibi farklı anlatım teknikleri ile yansıttığı projelerinin gerçek bir yapıya dönüşme sürecini bizzat kendileri tecrübe etmeleri buradaki asıl önemli noktayı bize hatırlatır. Ayrıca, öğrencilerin ileride tasarım ve uygulama alanında verecekleri hizmetlere ilişkin sosyal sorumluluklarını yerine getirmelerine olanak sağlanması ve farkındalık oluşturulmasıdır (Canbulat ve Akdoğan, 2006). ODTÜ ve YTÜ’deki yaz stajı çalışmaları alanındaki ilk ve en önemli örnekleri oluşturur.

Türkiye ölçeğinde akademi odaklı çalışmalar kapsamında son olarak, MEF Üniversitesi öğrencilerinin yaz stajları süresince devam eden “TasarlaYap!” atölyeleri ele alınacaktır. MEF Üniversitesi Mimarlık Fakültesi öğrencileri 2015 yılından beri Türkiye’nin farklı illerinde, 4 yılda toplamda 18 projeye imza atmıştır. MEF Mimarlık Fakültesi Kurucu Dekanı Arda İnceoğlu’nun (2019) belirttiğine göre Tasarla Yap Stüdyosu olarak 2019 yılında yurtdışında iki proje yapılması planlanmaktadır.

Stüdyolarda tasarım aşaması yürütücülerin eşliğinde öğrencilerle birlikte yürütülmektedir. Uygulama aşamasında ise yürütücü ve hocalar aynı anda sahada bulunmaktadır. Çalışmalarda daha çok ahşap malzeme kullanılmakta ve ahşap detayları çalışılmaktadır. Uygulanan projeler daha küçük ölçekte tutulmakta ve geçici strüktürler tercih edilmektedir. Malzeme ihtiyacını sponsorluklar ve yerel yönetimlerin desteği ile karşılayan Tasarla Yap stüdyosunda teknik destek gerektiği durumlarda (kazık çakılması, temel atılması) profesyonel yapı ustalarına

başvurmaktadır (İnceoğlu, 2019). Türkiye’de akademi içerisinde yürütülen Tasarla Yap stüdyolarının en güncel örneği olan MEF Üniversitesi Tasarla Yap stüdyosu çalışmalarına devam etmektedir. MEF Üniversitesi Tasarla Yap Stüdyosu’nun 2015-2018 yılları arasında yaptığı işler şu şekilde sıralanmaktadır (url-7).

- Hayallere Köprü (2015, İstanbul-Ayazağa İlköğretim Okulu)
- KüpKüp (2016, İstanbul- Güney Kıldiran Anaokulu Bahçesi)
- Omnibus (2016, İstanbul- Güney Kıldiran ilkokulu Çok Amaçlı Oda)
- Oyun Alanı (2016, İstanbul- Ayazağa İlköğretim Okulu Oyun Alanı)
- Broca (2016, İstanbul- Ayazağa İlköğretim Okulu İngilizce Sınıfı)
- Dolambaç (2016, Aydın- Kasaplar Köyü İlköğretim Okulu Oyun Alanları)
- 22,5 (2017, Fethiye- Kayadibi Köyü)
- MEF FADA Hangar (2017, İstanbul- MEF Üniversitesi)
- İçi Dışı Bir (2017, İstanbul- Türkan Şoray İlkokulu)
- Hırka (2017, Merzifon)
- Dalga (2017, İstanbul- Türkan Şoray İlkokulu)
- İz (2017, İstanbul- Türkan Şoray İlkokulu)
- Akdeniz Üçgeni (2017, Antalya- Anltalya Uluslararası Mimarlık Bienali)
- Kayıkhane (2018, İstanbul, Kilyos)
- Seyir Terası (2018, İstanbul, Kilyos)
- Shift (2018, İstanbul- MEF Üniversitesi)
- İbradı (2018, Antalya)
- Gedikpaşa Oyun Alanı (2018, İstanbul-Fatih)
- Harman (2018, Antalya-Güzelsu Köyü)

Bülent Tanju’nun da belirttiği gibi MEF Üniversitesi’ndeki öğrencilerin stüdyo sürecindeki edindikleri deneyim tam da “mimar olmayan”ın deneyimleri ile örtüşüyor ve öğrenci mimarın sorumluluklarından bir parça uzaklaşmış ya da mevzuya başka bir noktadan bakma fırsatı yakalıyor. Para ya da sermaye gibi konulardan sıyrılarak alana bakma şansı bulan mimarlık öğrencisi, burada mimarın toplumsal sorumluluğunu da görmüş oluyor (Tanju, 2003). Çünkü burada Rural Studio’ya benzer bir şekilde projenin amacı ya da işlevi birden çok kanallı bir şekilde belirleniyor, yerel yönetimlerce ihtiyaca uyacak şekilde planlanıyor. Mimarlık öğrencileri atölye boyunca geçirdikleri zaman içinde başka bir mimarlığın mümkün olduğunu deneyimlemiş oluyor.



Hayallere Köprü (2015, İstanbul-Ayazağa İlköğretim Okulu) (url-7)



Dalga (2017, İstanbul-Türkan Şoray İlkokulu) (url-7)

Sonuç Yerine

Çalışma kapsamında geçmişten bugüne yurt içinde ve yurt dışında ortaya konan dayanışma mimarlığının içerisinden örnekler incelenmiştir. Örnekleri bir araya toplaması açısından önemli olan iki sergiye ayrıntılı olarak bakılmıştır. 2010 yılında New York, MoMA’da düzenlenen “*Small Scale, Big Change*” sergisi büyük bir farkındalık yaratmaktadır ve dönüştürücü bir etkiye sahiptir. 2016 yılında İstanbul’da, İstanbul Mimarlar Odası Büyükkent şubesi tarafından düzenlenen Dayanışma Mimarlığı sergisi de benzer bir göreve hizmet etmektedir. Sergilerde yer alan veya almayan dayanışma kültürünün içerisinden birçok çalışma ortaya bir katkı değer koymakta ve toplumsal bilinç yaratmaktadır. Bu çalışmalar mimari hizmetlerden uzak kalmış bazı bölgelere de uzanarak toplumsal bir sorumluluk üstlenmektedir.

Örneklerin çıkış noktası “kent hakkı”nın talebinde ve sürece dâhil olma isteğinde yatıyor. Her birey, her kullanıcı sürece bir ucundan dâhil olmak istiyor. Çünkü on yılları aşan süre boyunca ya devlet eliyle ya da sermaye işbirliğiyle kullanıcının sürekli olarak sürecin dışına itilmesi bugünün iletişim odaklı dünyasında mümkün görünmüyor. Bununla birlikte eylemsel ve söylemsel olarak da tavrını ortaya koyan toplumsal kesimler, küçük ve tekil noktalarda tasarımcıyla işbirliği yaparak birlikte hareket etmeye başlıyor. Hâkim ekonomik düzen tasarımcının rolünü azalttığından dolayı yeni mezun mimar ya da öğrenci kariyerinin ilk yıllarında başka çıkış yolu bulmaya çalışıyor. İncelenen her örnekte, yol arayışında olan tasarımcının sürece farklı yerlerinden dâhil olduğunu ve mimarın sorumluluğunu farklı bir şekilde yorumladığını gözlemleyebiliriz. Bu ister akademi çevrelerinde olsun, ister başka organizasyonlar aracılığı ile olsun; hepsi kullanıcı ile tasarımcının buluşma noktalarını tarifliyor.

Devam eden akademik tartışmalar bu bağlamda, yeri geldiğinde yapısal üretimin içine dalarak yeni perspektifler açıyor. Meselenin konuşulması, tartışılması, yeni mecralara taşınması başka türlü bir mimarlık üretiminin yapılabileceğini gösteriyor ve bu noktada büyük bir önem arz ediyor. Değişen toplumsal düzen içinde kullanıcının ihtiyaçlarını/taleplerini merkeze alan dayanışmacı ve katılımcı süreçler mimari üretimler için olası bir gelecek senaryosu oluşturuyor. Hâkim gücün etkisini kırarak aralara sızan dayanışmacı hareketler başka bir mimarlık yapma biçiminin yollarını açıyor.

Kaynakça

- Anthony, K. H. (2012). *Studio culture and student life. Architecture school, Three centuries of educating architects in North America*, (Ed. J. Ockman, R. Williamson) MIT Press, Cambridge, Massachusetts. 396-401.
- Aravena, A. (2016). *Reporting from the front. Bienal de arquitectura de Venza*.
- Aravena, A. (2011). *Elemental: A do tank. Architectural Design*, 81(3), 32-37.
- Architecture for Humanity, (2006). *Design like you give a damn: Architectural responses to humanitarian crises*. New York: Distributed Art Publishers,.
- Aysal, N. (2005). Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp tarihi Enstitüsü. *Atatürk Yolu Dergisi*, 35-36, 267-28
- Canbulat, G. ve Akdoğan S. (2006). YÜ İCUS Mimarlık Fakültesi Yaz Stajı, *Arkitera*. <http://v3.arkitera.com/eventfile.php?action=displayEvent> File&ID=25> alındığı tarih 16.12.2012
- Çakan, A. (2018). *Mimarlık teorisi ve eleştirisinin taktiksel potansiyelleri: Yapılı çevre üretimininde enstrümanlaşmaya karşı özgürleşme potansiyeli olarak taktiksel eylemlilik*
- Day, C. ve Parnell, R. (2003). *Consensus design: Social inclusive process*. Oxford: Architectural Press.
- Dean, A. O., (2002). *Rural Studio: Samuel Mockbee and an Architecture of Decency*. Princeton Architectural Press, New York.
- Duman, M. (2013). *Mimarlık öğrencilerinin aktif olma alanının tanımlanması: Herkes için mimarlık oluşumu üzerine bir değerlendirme*.
- Erten, C. (2015). *Mimarlık pratiklerine kendin-yap (DIY) kültürü üzerinden bir bakış*. Unpublished master's thesis. Istanbul Technical University.
- Fung, A. (2006). *Empowered participation: reinventing urban democracy*. Princeton University Press.
- Gündoğdu, E. (2011). *Mimarlık ve mimarlık eğitiminde aktivizm*.
- Gürsel, A. (2018). Türk Eğitim Sisteminde Köy Enstitüleri. *Asia Minor Studies*, 6(11).
- Habraken, J. N. (1986). Towards a new professional role. *Design Studies*, 7(3), 139–143.
- Habraken, N. J. (2000). *The structure of the ordinary: form and control in the built environment*. MIT press
- Hayes, R. W. (2012). Design/Build, Learning by Constructing. In *Architecture School Three Centuries of Educating Architects in North America* (eds. Ockman, J. Williamson R.) MIT Press. Cambridge, Massachusetts (286-90).
- İnceoğlu, A. (21 Mart 2019). *Söyleşi.*, İstanbul.
- Koolhaas, R. (2014). *Fundamentals: 14th international architecture exhibition*. Marsilio.

- Köseoğlu, Ç. (2012). *Politika ve eylem olarak mimarlık*
- Lefebvre, H. (2016). *Şehir hakkı*. İstanbul : Sel Yayıncılık, 2016.
- Lepik, A. (2010). *Small scale big change: New architectures of social engagement*, New York: Museum of Modern Art,
- Omacan, S. (6 Mayıs 2019). *Söyleşi*, İstanbul.
- Sanoff, H., (2006). Multiple views of participatory design, *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 23(2), 131-143, Ankara.
- Sargın, G. A. (2003). Köktenci dönüşümden parçacı direnişe; Sosyal mimarlığın "100 yıllık" kısa öyküsü, *Arredamento Mimarlık*, 156, 55-57.
- Önür, S., Özkar, M., Alkan, A. ve Gür, B. (2010). *Söyleşi*. *Mimarlık Eğitimi: ODTÜ ve YTÜ Yaz Uygulamaları*. *Mimarlık*, www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=50
- Sönmez, N. (2004). *Durumcular, muhalefet için bir mimarlık*.
- Tanju, B. (2003). Mimarlık ve toplumsal sorumluluk, *Arredamento Mimarlık*, 156, 53-55
- Terlemez, A. (2018). Investigating the applied participatory architecture based on independent turkish architecture organisations. *The Turkish Online Journal Of Design Art And Communication*, 8(1), 143-152. Doi: 10.7456/10801100/014
- TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi. (2017). *Dayanışma Mimarlığı Sergisi Kitabı*.
- Uluoğlu, B. (1990). *Mimari tasarım eğitimi: Tasarım bilgisi bağlamında stüdyo eleştirileri*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Url-1 < <https://www.dayanismamimarligi.org/>
- Url-2 < <http://www.arkitera.com/soylesi/884/plankton-soylesi>
- Url-3 < <https://duzceumutatolyesi.wordpress.com/>
- Url-4 < <https://www.baskabiratolye.com/>
- Url-5 < <https://herkesicinmimarlik.org/>
- Url-6 < <https://issuu.com/mimarmeclisi>
- Url-7 < <http://fada.mef.edu.tr/tr/http://fada.mef.edu.tr/tr/tasarla-yap-studyosu>
- Url-8 < <https://www.moma.org/interactives/exhibitions/2010/smallscalebigchange/>.



Türkiye’de Kent Ve Kentli Hakkı Kavramlarının Gelişim Süreci Ve Kentlileşme Hareketleri

Zeynep Nur Özmen
Marmara Üniversitesi
ozmenzeynepnur@gmail.com

Öz

Tarihsel süreç içerisinde kentleşme, belirli kavramları ve hakları da beraberinde getirmiştir. Yaşanan bu değişime, kentleşme öncesinde genel bir çerçeve olarak karşımıza çıkan insan hakları konusu da ayak uydurmuştur. Özünde insan hakları felsefesi, değişken ve dinamiktir. Yani günün koşullarına göre bireyin ya da toplumun hak talepleri zorunlu bir değişime ihtiyaç duyar. Dolayısıyla bu durum, hakların yenilenmesinin ve çeşitlenmesinin önünü açmaktadır. Bu tarihsel gelişim süreci içerisinde bireyler ve topluluklar mekân değiştirdikçe, ihtiyaçları farklılaşmış ve hak talepleri de buna paralel olarak değişmiştir.

Bu çalışma içerisinde insan haklarından yola çıkarak kent hakkı ve kentli hakları kavramlarının derinlemesine incelemesi yapılarak tarihsel açıdan gelişimi irdelenecektir. Kavramlar, ortaya çıktıkları zamanı ve savunucuları ile birlikte değerlendirilecektir. Devamında kentleşme sonrasında gelişen ‘kentlileşme hareketleri’ de hem yerel yönetimler açısından hem de kent sakinleri açısından değerlendirilerek, kentlileşmenin yöneten ve yönetilenler açısından farkı açıklanacaktır. Son olarak Türkiye’nin kentleşme tarihinden başlanarak devamında gelen kent ve kentli haklarının Türkiye’de uygulamaya geçip geçmediği konusu tartışılarak bir sonuca ulaşılabacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kent, İnsan Hakları, Kentlileşme



Development Process Of Urban And Urban Right Concepts In Turkey And Urbanization Movements

Zeynep Nur Özmen
Marmara University

Abstract

In the historical process, urbanization has brought with it certain concepts and rights. The human rights issue, which emerged as a general framework prior to urbanization, has also kept pace with this change. At its core, the philosophy of human rights is variable and dynamic. In other words, the demands of the individual or society according to the conditions of the day need a compulsory change. Therefore, this paves the way for the renewal and diversification of rights.

In this study, the historical development of the concept of urban rights and urban rights will be examined in depth. The concepts will be judged along with the time they arise and their proponents. In the future, the 'urbanization movements' that developed after urbanization will be evaluated both in terms of local governments and in terms of urban residents and will explain the difference of urbanization in terms of those who govern and manage it. Finally, a conclusion will be reached by discussing whether the urban and urban rights of Turkey have been applied in Turkey.

Keywords: *Urban, Human Rights, Urbanization*

Giriş

İnsanlık tarihinin geniş bir bölümünü kaplayan insan hakları, evrimleşerek kent ve kentli hakkına dönüşmüştür. İnsan haklarının son hali olarak ele alabileceğimiz kentli hakları, pek çok ayrıma ve değişime uğrayarak günümüze gelmiştir. Uluslararası topluluklar evrensel insan hakları bildirgeleri yayınlamış ve bu bildirgeler yerini kentsel haklara ve şartlara bırakmıştır. Bu değişim ve dönüşüm insan haklarının dinamiğinde yer almaktadır. Dolayısıyla toplumlar, mekân ve zaman değiştikçe yeni ihtiyaçlar, bu ihtiyaçlara yönelik yeni haklar meydana gelecektir.

Bu şekilde meydana gelmesi zorunlu hale gelen değişimler ele alınırsa, tarihsel süreçte ihtiyaç duyulan haklar üç kuşak olarak incelenebilir. I. kuşak haklar içerisinde bireysel özgürlükler, yaşama hakkı, güvenlik hakkı gibi bireyin hayatta kalması için ihtiyacı olan haklar yer almaktadır. Devamında II. kuşak haklar içerisinde ise sağlık, konut, çalışma, sendika gibi haklar bulunmaktadır. Tanımı yapılan I. ve II. kuşak hakları karşılaştırmak gerekirse; I. kuşak hakların bireyin özgürlük alanını koruduğunu, II. kuşak hakların ise bireyin devletten beklediği ihtiyaçlar bütününe yer aldığı tespit edilebilir. Son olarak karşımıza çıkan ve incelenmesi gereken haklar ise III. kuşak haklardır. Günümüzde gelişimi devam eden hakları barındırmaktadır. Genel anlamda III. kuşak haklar 'dayanışma hakları' olarak adlandırılmaktadır. Bunların içerisinde çevre, barış, gelişme, kalkınma gibi haklar yer almaktadır (Ertan, 2008, s. 132). Nitekim kentsel haklar da dayanışma hakkı içerisinde girmektedir. Çalışma içerisinde dönüşen insan hakları belgeleri tarihsel süreç olarak incelenecektir.

Sanayileşme ile yoğunlaşan kent hayatı devamında yeni ihtiyaçları da beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla kent yaşamına odaklanan bireyler için bu ihtiyaçlar yeni hakların oluşumuna da zemin hazırlamıştır. Bu noktada iki kavramdan söz edilecektir, s. Kent hakkı ve kentli hakkı. Aynı gibi görünen bu iki kavram incelendiğinde birbirlerinden farklı, diğer yandan birbirlerini tamamladıkları görülmektedir. Kent hakkından söz edildiğinde akla gelen ilk isim Henry Lefebvre'dir. Lefebvre kent hakkı üzerinde önemli araştırmalardan bulunmuş bir kent bilimcidir. Lefebvre'ye göre kentler, heterojen bir yapıya sahiptir. Kent içerisinde hayatna devam eden bireyler herhangi bir toplumdaki, dinden, renkten ve kültürden oluşabilir. Zaten kenti kent yapan en önemli özellik de

budur (Mitchell, 2003, s. 17). Dolayısıyla bu kültürel zenginliği bir arada tutan kent, bireysel özgürlüklerden farklı bir anlam taşır. Kentten faydalanan her bir birey, kente ve kentte yaşayan diğer bireylere borçludur. Dolayısıyla hayatını idame ettirdikleri alanı korumak, yaşayan her bir bireyin ortak hakkı ve sorumluluğudur. Kentli hakkı ise kent hakkı kavramını tamamlayıcı niteliktedir. Ortak bir hak olduğunu söylenen kent hakkının bireysel tarafını da kentli hakkı oluşturur. Yaşanılan kenti korumak bir hak ise, o kentten olabildiğince faydalanmak da kentli hakkı içerisinden yer alır. Dayanışma haklarına bağlı olarak ortaya çıkan kentli hakları, sanayileşme sonucu ortaya çıkan en önemli problem olan çevre kirliliği üzerinden kendini göstermiştir. İlerleyen zamanda ise kolay ve güvenli ulaşım, kalkınma, sağlıklı bir çevrede yaşama gibi haklar da ortaya çıkmıştır. Çalışma içerisine kavramların savunucuları ile birlikte tarihsel gelişimleri ve detaylı tanımlamaları açıklanacaktır.

Çalışmanın son bölümü olan kentlileşme hareketlerini kentleşmeden sonra gelen bireylerin kent yaşamına ayak uydurması süreci olarak anlamlandırabiliriz. Kente göçen ailelerin, geldikleri yerden farklı bir geçim kaynağı ile hayatlarını devam ettirmesi ve fiziksel ihtiyaçlarını karşılayabilmesi durumuna kentleşme diyebiliyorsak bunun devamındaki süreç ise kentlileşme sürecidir. Çünkü hayat idame şeklini değiştirip kente göçen aileler daha iyi koşullarda yaşamaya başladıklarında kırdan farklı olarak yapabilecekleri etkinlikleri keşfederek bu alanlara yönelmektedirler. İşte bu koşullar da kente göç etmiş bireyleri ‘kentli’ yapmıştır. Çalışma içerisinde Türkiye’nin kentleşme sonrası kentlileşme süreci tartışılarak açıklanacaktır.

İnsan Haklarının Gelişimi ve Dönüşümü

İnsan hakları kavramı, devletin var olmasından bu yana hayatın içerisinde yer almıştır. Dolayısıyla insan haklarının köklü bir tarihi vardır. Eski çağlardan ele alacak olursak ilk olarak karşımıza Yunan şehir devletleri yani ‘polis’ler karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde ve toplumda, yaşam biçimi olarak din en önde yer almaktadır. Dini şekillendirmek de devlete bırakılmıştır. Dolayısıyla devlet, bireyin hayatının fazlasıyla içerisinde yer almaktadır ve toplumlar Orta Çağ’a kadar bu durumdan memnun bir şekilde hayatlarına devam etmişlerdir. Orta Çağ da ise devletten farklı olarak bir de kilise yetkiyi ele almıştır. Öyle ki insan hakları, kilisenin koyduğu kurallar dışına çıkabilecek bir gelişim gösterememiştir. Ancak

insan hakları adına en büyük adım bu çağda atılmıştır, s. 1215 Magna Carta. İngiltere’de ortaya çıkan bu anayasal metin bireyin mülki haklarını krala ve kiliseye karşı koruma altında almıştır. Magna Carta ile Yeni Çağ’da önemli adımlar atılmıştır. Mutlak monarşi önemini yitirerek demokrasi fikri toplumlar arasında yayılmaya başlamıştır. Aynı zamanda bu dönemde J.J. Rousseau ‘Toplum Sözleşmesi’ isimli eserini ortaya koymuş ve eserinin amacını bireylerin haklarından vazgeçemeyecekleri şeklinde ifade etmiştir. 1789’da Fransa’da ilan edilen İnsan ve Vatandaş Hakları Bildirgesi ile birlikte Yeni Çağ’a geçilirken aynı zamanda insan hakları da bir kavram niteliğine bürünmüştür. Bu bildirgenin amacı bireyi öne çıkarmak ve tüm ayrıcalıkları son erdirmektir. Ayrıca bu bildirden sonra ortaya çıkan bir diğer nokta ise insan haklarını dönemlere ayırmak olmuştur (Gökburun, 2007, s.24). 1789’da ilan edilen İnsan ve Vatandaş Hakları Bildirgesi, hak talebi teorisinin olgunlaştığını gösteren bir metindir. Böylece kişisel ayrıcalıkların yüceltilmesini terk etmiş olan insan hakları sistemini, yalnızca basit bir güvenlik ihtiyacına dönüştürmüştür (Ertan, 1997, s.35).

Birinci Kuşak Haklar

Bu dönem hakların belge haline getirildiği dönemdir. XVII. ve XVIII. yıllarda oluşan birinci kuşak haklar, toplumda yaşayan bireylerin güvenlik, inanç özgürlüğü, yasal eşitlik gibi temel siyasi ve bireysel hakları barındırmaktadır (Gökburun, 2007, s.29). İnsan haklarının bu şekilde ayrılmasının nedeni hem içeriği hem de tarihsel sürecidir. Toplumların gelişme göstermesi her şey gibi hakların da güncellenmesini gerektirmiştir. Dolayısıyla tarihin başlarından toplumda yaşayan bireylerin ihtiyaçları günümüzdeki ihtiyaçlardan daha basittir. Birinci kuşak haklar, insan haklarının yazılı hale getirilmesinden itibaren başlamış kabul edilir. Bu belgeler bireycilik anlayışına dayanır ve bireyi devlete karşı koruma temelli yazıya alınmıştır (Ertan, 1997, s.35).

İkinci Kuşak Haklar

Bu dönem hakların başlangıcına kentleşme hareketleri konulabilir. Çünkü bu dönem haklar içerisinde toplumsal ve kültürel hakları barındırmaktadır. Dolayısıyla bu tür haklara ihtiyacı olan bireylerin kent içerisinde yaşadığı ve hayatını idame ettirdiğini söyleyebiliriz.

19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan ikinci kuşak haklarda bireye borçlu olan devlet olmuştur. Buradan yola çıkarak bir önceki dönemde devletin baskısından korunabilmek adına toplumsal bir hareket olarak ikinci kuşak haklar ortaya konmuştur. Bu haklara toplumsal ve kültürel hak denmesinin nedeni ise dönem içerisinde ‘özgürlüğün toplumsallaşması’ ve diğer yandan da sınıf mücadelesinin ortaya çıkmasını söyleyebiliriz (Ertan, 1997, s.35). Talep edilen ve toplum tarafından ortaya çıkarılan bu haklar karşısında ‘sosyal devlet’ anlayışı da ortaya çıkmıştır. Bu noktada ‘sosyal devlet’, ‘sosyal haklar’ temelinden ortaya çıkmıştır yorumunu yapabiliriz (Gökburun, 2007, s. 29).

Üçüncü Kuşak Haklar (Dayanışma Hakları)

İnsan hakları evresinin son aşaması olan üçüncü kuşak hakların dayanışma hakkı olarak adlandırılmasının nedeni ‘halkların kaderlerini tayin hakkı, kadın ve çocuk hakları, sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı, gelişme ve kalkınma hakkı gibi hakları içeren pek çok özgürlük mücadelesini’ barındırmasından kaynaklanmaktadır (Gökburun, 2007, s. 29). İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra ortaya çıkan dayanışma hakları ile ulusal devletler, artık insan haklarının ulusal değil uluslararası bir sorun olduğu kanısına varmışlardır. Bu sebeptendir ki artık milletler bir araya gelip, her bir ülkenin her bir vatandaşına uyumlu bir şekilde insan hakları bildirgesi ortaya koydular. Bu bildirgenin ilki ve en önemlisi 1948 yılında Birleşmiş Milletlerin yayımladığı ‘İnsan Hakları Evrensel Beyanamesi’dir. İkinci Dünya Savaşı ile başlayan sürecin devamında 1950’de Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve buradaki boşlukları kapatabilmek adına 1961’de Avrupa Toplumsal Yasası uluslararası örgütler tarafından yayımlanmıştır (Ertan, 1997, s.35). Uluslararası düzeyde her bir hak talebi ve vatandaş için güncellemesi gereken haklar dayanışma hakları içerisinde güncellenmektedir. Bu hakları örnek olarak engelli bireylerin haklarına dair sözleşme, işkenceye ve diğer zalimane gayriinsani veya küçültücü muamele veya cezaya karşı birleşmiş milletler sözleşmesine ilişkin ihtiyari protokol gibi belgeler ortaya çıkmıştır.

1982 yılında Dayanışma Haklarına İlişkin Uluslararası Üçüncü Pakt Öntasarısı içinde beş temel ve özgün haklar sıralanmıştır, s. *Barış hakkı *Çevre hakkı *Gelişme hakkı *Self-determinasyon hakkı *İnsanlığın ortak mal varlığından yararlanma hakkı (Ertan, 1997, s. 36).

Üçüncü kuşak hakların devamında güncellenmesi gereken haklar yine bu dönemin içerisinde yer almıştır. Böylece dayanışma hakları kendi içerisinde genişleyerek yeni başlıklar ortaya çıkmıştır. Bu başlıkların önemli bir kısmını kent ve kentli hakları oluşturmaktadır. Çünkü gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin vatandaşları kentte yaşamaktadırlar. Dolayısıyla insan haklarının çoğu artık kent ve kentliler için geçerlidir. Kentli hakkı 'kentsel yaşam çevresi gereksinimi' dolayısıyla ortaya çıkmıştır (Ertan, 1997, s. 39).

Kent ve kent hakkı kavramlarının derinine inebilmek için öncelikle kentleşme üzerinde durulması gerekmektedir. Özellikle Türkiye içerisinde kentleşme tarihi önemli bir dönemdir. Bunun dışında Türkiye'nin bir diğer özelliği ise kentleşme sürecine geç başlanılması ve hala devam etmesidir. Çalışmanın devamında kent ve kentli hakkı kavramlarının derinine inebilmek için öncelikle kent ve kentleşme kavramları incelenecektir.

Kent

Kent kavramının ortaya çıkışı kadar anlamı da karmaşıktır. Öncelikle insanların bir araya gelerek toplu halde yaşamaya başlamaları üzerine ihtiyaçların giderilmesi amacı ile ortaya çıkmıştır. Bu kavram devamında; kentli, kentlileşme, kentleşme, kent ve kentli hakkı gibi kavramlarını da doğurmuştur. Dolayısıyla kent çoğu kavramın çıkış noktası olmuştur. Tüm bunların yanında kent, toplumdaki bireylerin ekonomik, sosyal, kültürel ve tüm yaşamsal ihtiyaçlarına cevap vermek üzere tasarlanmış olmalıdır. Konunun devamında bahsedilecek olan kentleşme kavramının doğuş noktası da bir anlamda ihtiyaçlar olmuştur. Bireyler, hem kırsal bölgelerin belirli zaman sonra ihtiyaçları karşılayamaması hem de kentin bu ihtiyaçlara kolaylıkla cevap verebilmesi kentleşmeyi meydana getirmiş ve kentler oluşmuştur. Tabii kentler de her anlamda güncel ayak uydurmak zorunda kalmıştır. Hatta en hızlı ve nitelikli ayak uyduran bölgeler kentler olduğu için bireyler mekanlarını terk edip kentlere yerleşmişlerdir (Güven, 2016, s. 22).

Kentlerin tarihsel arka planına bakıldığında ise yeni bir kavram ve mekân olmadığı ortaya çıkmaktadır. MÖ 4000li yıllarda Sümerlerin ilk kez yerleşik hayata geçmesi ile insanlık tarihine kent kavramı girmiştir. İlk kentlerin oluşumu günümüzdeki kent anlayışından ayıran bazı farklılıklar vardır. Eski zamanlarda göçebe yaşayan toplulukların yerleşik

hayata geçmesi karşımıza direkt kent kavramı ile özdeşleşmiştir. Günümüzde kırsal bölge olarak nitelendirilebilecek olan bölgeler, eski zamanlarda kent adı ile anılmıştır. Sümerlerin yerleşik hayata geçmesi merkezi yönetimlere ihtiyaç duymadan yalnızca durağan bir nehir kenarına sulama imkanlarını geliştirmeleri bu topluluğun yerleşik hayata geçmelerini, dolayısıyla kentleri oluşturmuştur (Teber, 1985, s. 271). Günümüze kadar olan süreçte ise kent her anlamda kendini güncellemiş ve dönemine ayak uydurmuştur. MÖ dönemde kullanılan en son teknoloji olan yapay sulama kent içerisinde ortaya çıkmış ve bu tarihsel sürecin devamında kullanılan en son teknolojilere her zaman kentler ev sahipliği yapmıştır. Sanayi devriminden bu yana kent denilince akla fabrikalar ve ekonomik gelişmişlikler gelmektedir. Günümüzde ise hizmet sektörü gelmektedir. Buradan varılacak en net sonuç ise kentlerin her zaman yeniliklere ve gelişmişliklere ev sahipliği yapmış olması olabilir.

Kent kavramı odaklı düşündüğümüzde bazı soruların cevapsız kaldığını ve kent sınırlarının net çizilebildiğini söyleyemeyiz. Bunun en büyük nedeni ise kırsal bölgelerin azalması ile birlikte kalan kırsal bölgelerin kendini geliştirerek kentlere yaklaşmasıdır. Hem yönetim hem de ekonomik anlamda kendini geliştiren yereller için kırsal bölge denilmesi doğru olmayabilir. Ama aynı zamanda gelişmiş kentler ile eşleştirdiğimizde kent denilecek düzeyde de olmayabilir. Dolayısıyla buradan bir karışıklık meydana gelmiştir. Elbette önemli farklar vardır. Bunlar, s. *tarımsal faaliyetler *kültürel faaliyetler *iş bölümü *nüfus gibi farklardır. Karışıklık olmasının nedeni ise günümüzdeki kırsal bölgelerin özelliklerinin kente yaklaşması sebebiyledir diyebiliriz.

Bir kentin incelenmesi gereken pek çok yönü vardır. Her biri bilim dalı için araştırılması gereken pek çok yönü olduğu söylenilebilir. Yönetim, ekonomik, kültür, sosyal gibi kavramları kent alanında sınırlandırarak bir sınırlandırma getirilir ve bu şekilde açıklanabilir. Kenti kent yapan özelliklerin en önemlisi yönetsel konumu ve sahip olduğu ayrıcalıklardır. Bu anlamda yerel yönetimlerin gücü bir ülkenin yönetim şeklini ve gelişmişliğinin göstergesi olabilmektedir. Ayrıca eğitim düzeyi, kültürel faaliyetler, nüfus, gelişmiş altyapı, hizmet sektörünün yoğunluğu, geleneksellikten uzak olma gibi özellikleri de kenti kent yapan özellikler arasında sayabiliriz.

Kentleşme

Kentleşme kavramı ülkelerin gelişimi ve kalkınması açısından önemli bir kavramdır. Sanayileşme ile paralel olarak ilerleyen kentleşme, toplumdaki bireyin yaşamının da farklılaşması anlamına gelmektedir. Kırsal yaşamından farklı olarak kent, yeni ihtiyaçları dolayısıyla yeni hakları meydana getirmiştir. Tüm bunların sonucu olarak da kent hakkı kavramı da literatürde yerini almıştır.

Kavram yakından incelendiğinde iki yönü olduğu anlaşılmaktadır. İlki demografik açıdan kentte ne kadar ölüm- doğum yaşandığı ve ne kadar göç olduğu konusundaki sayısal verilerdir. Bu kentleşmenin nicel olarak ne kadar ilerde olduğunun kanıtıdır. Toplumda ne kadar fazla kişi kentten faydalaniyorsa bu kentleşme için o kadar ilerlenmiş demektir. Bunun dışında bir de sosyal ve ekonomik yönü bulunmaktadır. Kentin gelişmişliği açısından asıl önemli nokta ise burasıdır. Kent içerisinde yaşayan bireylerin sayıca fazla olmasından çok bu bireylerin yaşam kalitesi daha önemlidir. Her türlü ihtiyaca kolayca ulaşabilmek ve kültürel faaliyetlere katılım sağlayabilmek bireylerin hem kişisel yaşantılarına hem de kente fayda sağlayacaktır. Bu nedenle kentleşme gelişmişlik açısından düşünülecekse bu iki faktör birbirini tamamlayarak ilerlemelidir (Erdal, 2014, s. 2).

Kentleşme olgusu bağımlı ve bağımsız değişkenleri içerisinde barındırır. Bu koşullarda hem bir neden hem de bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır. “Üretimin, ticaretlerin ve hizmetlerin hızla büyümesini sağlayan sanayileşme ile birlikte dağılım oranının artması ve bu artışın kent dışında yerleşme yerlerinde iskân edilmeleri nedeniyle nüfusun kentlerde birikmesine ve kent sayısının artmasına neden olmuştur. Aynı zamanda da kentte yaşayanların özel hayatlarında, ekonomik, sosyal ve siyasal davranış açısından etkileyen ve devletin de belirli birtakım faaliyetlerini gerektiren değişiklikler (İşbir, 1982, s. 8). Kentleşmenin pek çok yönü olması dışında önemli nedenler barındırmaktadır. Bu nedenler de üç başlık altında incelenmektedir, s. İtici nedenler, çekici nedenler ve iletici nedenler.

*İtici nedenler arasında kırsal bölgelerin olumsuzlukları yer almaktadır. Tarımda makineleşme, nüfus artışı veya marjinal verimliliğin düşmesi gibi sebepler, bireyleri kente itmiştir. Türkiye özelinde düşündüğümüzde bu durum daha görünür bir hal almaktadır. Kırsal bölgede kendini ve ailesini idame ettiremeyen bireyler kış mevsiminde

kentte yaz mevsiminde ise kırdaki bir süre hayatını devam ettirmiştir. Bu durum kentleşmeye yaklaşıldığının bir göstergesi olmuştur. Bakıldığında bu durum kırsal bölgelerin itici gücünü ortaya koymuştur.

*Çekici nedenler ise kentsel bölgelerin daha yaşanılabilir veya iş gücü açısından daha fazla istihdam imkânı veren yerler olması sebebiyle bireylerin kente göç etmesi ile ilgilidir. Nedenlerin bu şekilde ayrışmasının nedeni hem kır hem kent açısından bakılmasından dolayıdır. Kentteki iş imkânı, kırdakine benzer bir müstakil ev yapabilmek izni ve daha iyi koşullarda yaşama arzusu ile kent, kırdaki yaşayan bireyleri kendisine çekmiştir. Dönemin politikaları içerisinde verilen izinler, sunulan imkanlar ve hoş görülen bazı durumlar kentleşmenin önünü açmıştır. Türkiye özelinde düşünüldüğünde ise çekici nedenleri arttıran bazı politikalar izlenmiştir. Daha kaliteli yaşama ve günlük ihtiyaçlara kolayca ulaşabilme imkânı kentin çekiciliğini arttırmıştır. Aslında tüm bunların özünde kent ve kentli hakkı kavramı yatmaktadır. Kentten faydalanma ve kentte yaşayan bireylerin ihtiyaçlarını kolay bir şekilde karşılayabilmesi tüm bu hakların temelini oluşturmaktadır.

*İletici nedenler, içeriğinde itici ve çekici nedenlerin barındırmaktadır. Kent çekiciliğinin kırsal bölgeye ulaşması bireylerin kente göç isteğini arttırmıştır. İletici nedenler arasında inşa edilecek karayollarını, radyo ve televizyon gibi iletişim araçlarını sayabiliriz. Hatta yapılan yollar, kır ve kent arası ulaşımı kolaylaştırmış, bu da göçe neden olan önemli bir etken olarak alınabilir.

Türkiye’de kentleşme Avrupa’dan farklı olarak daha geç başlamıştı. Dolayısıyla hem sanayileşme hem de teknolojik gelişmelerin gecikmesi nedeniyle geç ve hızlı olmuştur. Bu hızı dönemin izlenen politikaları arttırmıştır. Bu politikaların en önemlisi de gecekondu yapımına izin verilmesi olmuştur. Barınma probleminin ortadan kalktığını bilen vatandaşlar korkusuzca kente yerleşip kendilerine müstakil konutlar inşa etmişlerdir. Kavramsal açıdan bakıldığında kentleşmeyi oluşturan bir diğer kavram ise göç olmuştur. Toplumsal açıdan göçe yatkınlık kentleşmeyi hızlandırmıştır. Tarihsel süreçte bu coğrafyanın pek çok uygarlığa ev sahipliği yapmış olması bu yatkınlığı kanıtlar niteliktedir (Güven, 2016, s. 25).

Bu geç kalmışlık bazı sonuçları da beraberinde getirmiştir. Batıya yetişmek amacıyla kentleşmenin hızlandırılması gelişmiş ülkelerle az gelişmiş ülkeler arasındaki ilişkilerin farklılaşmasına neden olmuştur.

Ruşen Keleş meydana gelen bu farklılaşmayı bağımlılık ile bağdaştırmış ve Kentleşme Politikası adlı eserinde şu şekilde aktarmıştır, s. 'Az gelişmiş ülkelerle gelişmiş ülkeler arasındaki ilişkiler çerçevesinde, gelişmiş ülkenin az gelişmiş ülke üzerinde sömürücü ticaret kapitalizmine dayanan bir üstünlük kurması sonucunda bu ülkelerin de büyük iç, ticaret ve yönetim bölgelerinin oluşmasını ve gelişmesini körükleyen bir kentleşme meydana gelmiştir.' Az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerin kentleşme konusunda bir diğer problemi de yalnızca belirli kentlerin fazlaca gelişmesi olmuştur. Bu durumda yerel dengesizlikler meydana gelmiştir. Az sayıda kentlerin gelişimini sağlayıp diğer kentlere önem verilmemesi durumu ülke içerisinde düzensizlik oluşturacaktır. Dolayısıyla hızlı gelişmekten çok yavaş ve nitelikli gelişim ve kalkınma uzun vadede daha faydalı olacaktır (Es, Ateş, 2010, s. 214).

Türkiye'de Kentleşme Dönemleri:Türkiye'deki kentleşme süreci Avrupa'dan sonra başlamıştır. Bu sebeple, Avrupa kentleşmesine ve teknolojik gelişimine yetişebilmek amacıyla bu süreç dönemin hükümeti tarafından hızlandırılmıştır. Bu da uygulanan kolaylıklar ve politikalar aracılığı ile sağlanabilmiştir. Türkiye'de genel kentleşme süreci hakkında literatür taraması yapıldığında karşımıza çıkan sonuçlar, bu dönemi 1950 öncesi ve 1950 sonrası şeklinde incelendiği yönünde olmuştur. Bunun nedeni 1950'den sonra ülkede makineli tarıma geçilmesi ve aynı zamanda kentlerde açılan fabrikalar sayesinde artan istihdamdır. Bu nedenlerin bir sonucu olarak sanayileşmenin yoğun olduğu bölgelere göçler başlamış, daha sonra farklı nedenlerden dolayı başka bölgelere göçler devam etmiştir. Ancak çalışma içerisinde bu dönemler keskin bir şekilde yıl baz alınarak değil dönemler şeklinde incelenecektir.

'Kentleşme son iki yüzyılın önemli olgularından birisidir. Kentlerin nüfusları ve sayıları da giderek artmaktadır. Teknolojik gelişmeler, üretim biçimindeki değişimler; büyük miktarlardaki nüfusun topraktan kopmasına ve kırsal alandan ayrılmasına neden olmaktadır. Kentleşme önümüzdeki yıllarda da ülkelerin toplumsal yapılarını belirleyecek bir gerçek olacaktır' (Es, Ateş, 2010, s. 214).

- **Durgun Dönem (1927 – 1950):**1927 – 1950 yılları arasında kentleşme hareketlerinin durgun olmasının nedeni, henüz sanayinin ve teknolojinin gelişmemesidir. Bu sebeple bireylerin kırsal bölgeleri terk etmelerinin pek bir anlamı yoktur. Bu dönemde kent nüfusu daha çok kent içerisinde yaşayanların doğum ve ölüm oranları ile değişim göstermektedir. İzlenen politikaların içeriği ise bir yandan ölümlerin

azaltılması diğer yandan doğumların arttırılması yer almaktadır. Çünkü kent nüfusunu göç ile arttıracak bir neden henüz oluşmamıştır. Dolayısıyla kentleşme açısından durgun yıllar olarak nitelendirilen bu yıllarda doğurganlık eğilimi artmış ve Türkiye kentli nüfus yaratmak amacıyla hızlı bir gelişme yaşayabilmiştir (Sencer, 1979, s. 39).

Bu dönemde istisna olarak sayılabilecek tek kent Ankara olmuştur. 1923’te Ankara’nın başkent ilan edilmesi sebebiyle cazip gelen Ankara, göç almaya bu yıllarda başlamıştır. Ancak sanayileşme ile gelen göçün yoğunluğu ile aynı kefeye konulamamaktadır. Çünkü bu dönemde Ankara’nın aldığı göçün nedeni sanayileşmeden farklıdır. Ankara’nın başkent olması ve yavaş yavaş göç almaya başlaması sebebiyle de şehir planlaması, imar çalışmaları, şehir özelinde kanun oluşturulması gibi gelişmeler ilk olarak burada görülmeye başlanmıştır (Sağlam, 2016, s. 259).

- **Hareketli Dönem (1950 – 1980):**Türkiye’de asıl kentleşme 1950 yılından sonra başlamıştır diyebiliriz. Özellikle bu dönemde başlamasının tek bir nedeni yoktur. II. Dünya Savaşı’nın bitmesi, teknolojinin tarıma yönelik olarak artması ve dolayısıyla makineleşmenin kırsal bölgelerde yaygınlaşması, sanayileşmenin armasıyla fabrikaların açılması ve bunun sonucunda kentte istihdam alanlarının artış göstermesi gibi pek çok neden sayılabilmektedir. Tüm bu nedenlerin doğurduğu kırdan kente göç olayının sonuçları da kentleşmenin önemli bir bölümünü kaplamıştır. Bu sonuçların en belirgin olanı ise kentlerin gecekondu yapıları ile dolmuş olmasıdır. O dönemki hükümetin izlediği politikalar doğrultusundan ülkede çarpık kentleşmeye izin verilmiş ve kırsal bölgede yaşayan bireylerin kente göç etmesini sağlamak için tüm kolaylıklar sağlamıştır. Sağlanan kolaylık içerisinde kente gelen her bir bireyin kendine barınma alanı inşa etmesine göz yumulması en belirgin olanıdır. Bu politikanın nedeni ise II. Dünya Savaşı tehdidi nedeniyle konut hızlı konut yapımına kaynak ayrılamamasıdır. İzlenen bu politikalar sayesinde Türkiye’de kentleşme hızlı bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Bu başlık içerisinde 1950li yıllarda başlayan kentleşmenin nedenleri ve sonuçları irdelenecektir.

Öncelikle Türkiye’nin geçirdiği bu dönemi, dünya siyasetinden ayrı değerlendirmek mümkün değildir. II. Dünya Savaşı’nın sona ermesi ile yeni kavramlar ortaya çıkmış ve Türkiye’de de bu kavramlar yankı bulmuştur. Demokrasi, insan hakları, sosyal devlet, refah devlet gibi

kavramlar ülkenin siyasetine etki etmiştir. Aynı zamanda çok partili dönemde geçiş yapılmış ve Demokrat Parti ile birlikte devletçi söylemlerin yerini liberal söylemler almıştır. Tüm bu siyaset içerisinde kentleşmenin gerçekleşmesi de olağan karşılanmaktadır. Türkiye'nin siyasetini etkileyen kavramlar ile birlikte politika değiştirmesi vatandaşı yeni bir döneme başlatmıştır. Girilen yeni dönemin en temel farklılığı liberalizmin benimsenmesidir. Özellikle savaş öncesinde yalnızca iç pazarda etkin olan ülke ekonomisi, tarımda kendini geliştirerek dönemin dış piyasasına ayak uydurmuş ve liberal olmanın bir gereği olarak da özel sektöre ağırlık vermiştir. Tüm bu gelişmeler içerisinde kentler; sanayileşme, kentsel ulaşımı kolaylaştırma, nüfusun artışı sağlama gibi konularda gelişmiştir (Niray, 2002, s. 12).

Genel anlamda dünyada olup bitenlere bakıldığında aslında Türkiye'nin neden 1950'lerde kentleşme döneminin başladığı net bir şekilde görülebilir. *'1929 dünya ekonomik buhranı gibi Batı dünyasını ve kapitalizmi sarsan bir hadisenin tekrar yaşanmaması için Amerika Birleşik Devletleri başta olmak üzere Batı Avrupa ülkeleri ve büyük şirketler dünyayı bir pazar haline dönüştürmek üzere ticaret yolları ağını genişletmeye ilişkin politikaları devreye koymuşlardır. Bunların yanında ABD'nin az gelişmiş ve gelişmekte olan müttefiklerine yaptığı Marshall yardımı ve bu çerçevede hibe edilen tarım makineleri Türkiye'nin iktisadi, kültürel ve toplumsal yapısı üzerinde önemli sonuçlar doğurmuştur. Bu tarihlerden sonra Batı ittifakı içerisinde yer alan yahut buna çabalayan ülkelerde karayolları büyük önem kazanmıştır. Türkiye'de de uygun ve uzun vadeli kredi ve hibelerle desteklenen karayolları hızla inşa edilmeye başlanmıştır.'* (Sağlam, 2016, s. 266). Dünyanın ekonomik krizinden faydalanan Türkiye, hızlıca sanayileşmeye ve tarımda makineleşmeye geçtikten sonra kırdan kente göç de hızını arttırmıştır. Yine savaş nedeniyle konut yapımını aynı hızda yapamayan hükümet, bu işi kente göç eden bireylerin kendilerine bırakmıştır. Bu da çarpık kentleşmeye ve gecekondulaşmaya neden olmuştur. Yaşanan tüm krizlerin, savaşın, teknolojik gelişmelerin ve politikaların bir nedeni ve sonucu Türkiye'deki kentleşmeye bir şekilde dokunmuş ve onu şekillendirmiştir.

- **Dramatik ve Anomik Kentleşme Dönemi (1980 ve Sonrası):**Öncelikle bu dönemin dramatik olarak adlandırılmasının nedeni, bu dönemde kent içerisinde yaşayan bireylerin çoğalması ve kentli olmanın bir

getirisi olarak çatışma ve karşıtlık bulunduran olayların doğal olarak meydana gelmesi şekilde açıklanabilir. Anomik kavramının kullanılmasının nedeni ise, ilerleyen dönemlerde kendini tam anlamı ile kentli olarak gören bireylerin yaşam koşullarının farklılaşması ile beraber toplumla bireyin sosyal bağlantısının kopmasından kaynaklanmaktadır.

Türkiye’de kırdan kente göç olayının 1950li yıllarda gündeme gelmesi dünya konjonktüründe değerlendirildiğinde doğal bir durum olarak nitelendirilebilir. Fakat bu sürecin devamında kente yapılan göçün hızlanması ile Türkiye’nin kentleşmesinin geliştiği yorumu da yapılabilmektedir. Çeşitli nedenlere başlayan göç hareketleri sonuçlarını 1970lerde göstermiştir. Geçen süre içerisinde kendini ‘kentli’ olarak tanımlayan bireylerin talepleri ve ihtiyaçları farklılaşarak, kendilerini yani bir biçimde ifade etmeye başlamışlardır. Artık kent yaşamında alışan, yani kendinin ve ailesinin hayatını yeterli düzeyde idame ettirmeye başlayan ve kente ekonomik anlamda tutunmuş ve alışmış bireyler, artık kentten kültürel alanlarından da faydalanmak istemiş ve etkili olmaya başlamıştır (Sağlam, 2016, s. 272).

1950 seçimlerinden sonra dönemin hükümetinin benimsediği liberalizm, 1980 sonrasında da uygulanmaya devam etmiş ve bu sebeple piyasa koşulları nedeniyle, ekonomik sınıflar arasındaki fark her geçen yıl artmıştır. Bu ekonomik farklılaşma kent yaşamının kırdaki gibi bütüncül olmasını engellemiştir. Anomik bir şekilde ilerleyen toplum ve birey ilişkisi, farklı boyutlara geçmiş ve siyasete dahi yansımıştır. Tam bu sebepten dolayı, kentleşme özelinde önemli gelişmeler yaşanmış ve devlet liberalizmin oluşturduğu ekonomik uçuruma müdahale etme gereksiniminde bulunmuştur. Öncelikle kentleşmenin ilk yıllarında yaşanan gecekondulaşma ve çarpık kentleşmenin getirdiği olumsuzları silebilmek adına Toplu Konut İdaresi kurulmuştur. İkinci olarak İmar ve İskân Bakanlığı kaldırılmış, son olarak da çıkarılan yasalarla belediyenin gelir elde ettiği kaynaklar arttırılmış, belediyelere yetkiler verilerek imar planı yapımına ilişkin kararlar belediyelere bırakılmıştır (Yılmaz, Çitçi, 2011, s. 262).

‘1985 sonrasında İstanbul, Ankara, İzmir, Adana gibi büyük ve geleneksel merkezlerin nüfusları bir yandan kendi iç dinamikleri ile ancak en önemlisi göçlerle artmaya devam ederken, bunlara yeni kentler eklenmeye başlamıştır.

Konuya kentlerin nüfus artış hızları açısından bakıldığında son dönemde kentleşmenin Türkiye’de esas olarak üç alanda hızlandığı açıkça görülür. Bunlar; Doğu ve Güneydoğu, Akdeniz kıyıları ve Marmara Bölgesi’dir. Kentleşmenin coğrafi açıdan sahip olduğu bu farklılığın yanı sıra bu üç bölgedeki kentleşmenin temel dinamikleri de çok farklıdır. Yapılan gözlemler ve değerlendirmeler, Türkiye’de kentleşmeye damgasını vuran önemli unsurlar; terör olayları, turizm ve sanayi olduğuna işaret etmektedir.’ (Işık, 2005, s. 65).

Kent Hakkı Kavramı ve Türkiye’deki Yeri

Bu kavram ilk olarak Lefebvre tarafından ‘Kent Hakkı’ adıyla yayımlanan eserinde kullanılmıştır. Lefebvre’ye göre bu kavram basit bir şehir hayatını değil, yenilenmiş ve güncel kentsel yaşamı ifade etmektedir. Asıl dikkat edilecek konu ise, kullanım değeri- değişim değerinin kent hakkı kavramı için önemli olmasıdır. Bunun yanında kullanım değeri ve sahiplenme bilincine sahip ‘kentliler’ kentin asıl kullanıcılarıdır. Lefebvre, tarihsel yapısından ziyade kentin üretici, kültürel faaliyetleri etkin, bireylerin her alanda kendini ifade edebildiği bir mekân olarak nitelendirmektedir. Yani kent hakkı, kentin bu dönüşümü sonucunda ortaya çıkan mekânın özünü oluşturmaktadır.

Lefebvre’ye göre kent hakkı, en başta kent alanlarının kullanım hakkını ve konut hakkını ifade etmektedir. 1960’ların büyüyen kargaşası içinde yükselen çölgüklük ve yeni istemler, Lefebvre’nin kent hakkı düşüncesini ortaya atmasına neden olmuştur. Kent hakkının bütünüyle gerçekleşmesi açısından yeterli gelmemekle birlikte konut hakkı, kent hakkı için önemli bir aşamadır. Konut hakkı, kente yerleşme hakkı, yalnızca evlerden ve apartmanlardan fazlasını talep eder. Kentin gereksinimlere, arzulara ve özellikle baskı altındaki sakinlerinin zevklerine duyarlı bir biçimde kentin yeniden, gelişimini talep eder (Mitchell, 2003, s. 21).

‘Lefebvre’ye göre, yasal haklar siyasî mücadelelerin ve yurttaşların kolektif iddialarının sonucunda elde edilmiştir. Lefebvre, kent hakkını kentsel alana yabancılaşmama mücadelesi ve toplumsal bağlantı ağlarına katılım olarak görmektedir. Katılım, kent sakinlerinin kentsel alanların üretimini yönetmeleri anlamına gelmektedir. Kent onu yaşamak isteyenlere aittir. Lefebvre’nin kent hakkı kavrayışı kent halkının kent alanına sahip olmasını içermektedir.

Harvey’e göre, kent hakkı bireysel özgürlükten daha çok kent kaynaklarına erişim, başka bir deyişle kenti değiştirerek kendimizi değiştirme hakkıdır ve

vazgeçilemeyecek haklardan biridir. Bu dönüşüm, kentleşme süreçlerini yeniden şekillendirmek için kolektif bir gücün varlığını gerektirmektedir. Kentsel süreçlerin köklü bir şekilde değişmesi yaşam tarzlarında da büyük değişiklikler meydana getirmiştir. Kentin yanı sıra kentsel yaşam kalitesi de bir meta haline gelmiş; tüketimcilik, turizm, kültüre ve bilgiye dayalı endüstriler kentsel ekonomi politişin önemli boyutlarını oluşturmuştur. Kent hakkı giderek özel çıkarların eline geçmekte ve küçük bir siyasi ve ekonomik elitin arzularına göre kentler şekillendirilmektedir.’ (Şen, 2015, s. 148).

‘Kent hakkı, kentte yaşayan tüm bireylerin çıkarlarını savunmak ve kentle ilgili taleplerini somutlaştırmak amacıyla ortaya çıkmış olup; aynı zamanda da kentsel mekandaki insan ilişkilerinin alternatif bir yaklaşımla ele alınmasına olanak tanımıştır.’ (Akçay Kaya, 2019, s. 21). Böyle bir tanımdan yola çıkarak hem kentin bireylerle ilişkisi hem de kentli bireylerin birbirleri ile olan ilişkisi açısından geniş bir anlama sahip olduğunu söyleyebiliriz. Tüm bunlar içerisinde kent, insanların hak taleplerini dile getirdiği yer haline gelmiştir. Bu durum da kente ayıca bir anlam yüklemektedir.

Kavrama derinden bakıldığında insan haklarının bir kolu olan dayanışma haklarının bir parçası olduğu söylenilebilir. Kent hakkından önce, insan hakları içerisinde önemli bir giriş yapan çevre hakkı, kent hakkını da doğurmuştur. Henüz kırsal bölgelerde yaşarken bireylerin hak talepleri ile, kentte yaşamaya başladıktan sonraki hak talepleri birbirlerine benzerlik gösterse de elbette farklılıklar da bulunmaktadır. Yaşama hakkı, eğitim hakkı, özgürlük hakkı, kendini ifade edebilme hakkı gibi hakları ortak özellikleri arasında söyleyebiliriz. Ancak sağlıklı bir çevrede yaşam hakkı ele alındığında bunun sonradan ortaya çıkan bir hak olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü sanayileşme ve makineleşme önce bireylerin sağlığını etkileyecek derece hava kirliliği ya da su kirliliği söz konusu değildi. Bu tarz gelişmeler oraya çıktıktan sonra bireyler sağlıklı bir hava talep etmişlerdir. Bunun dışında kültürel etkinliklere ulaşma, dayanışma hakları ile ortaya çıkan haktır. Tüm bu örneklerle birlikte kentleşme sonrasında bireylerin zamana, mekâna ve teknolojiye göre yeni hak talepleri ortaya çıkmaktadır.

Ayıca kent hakkının geniş ve eleştirel bir yönü vardır. Tarihsel kronolojiye bakıldığında kent, zaten kentlinin hak talepleri ile dönüşmektedir. Bu talepler sırasında belirli kazanımlar elde edilmekte ve uzun vadede sosyal bir değişime neden olabilmektedir (Akçay Kaya, 2019, s. 23).

Türkiye özelinde baktığımızda ise kent hakkı, 1992’de yayımlanan Avrupa Kentsel Şartı-I den sonra gündemde yerini almıştır. Bu süreçte ise insan hakları ve mekân ilişkisi şekilde ele alınarak Türkiye’de hem kuramsal hem de pratik çalışmalar başlamıştır. Yapılan bu çalışma ve araştırmaları sorunsal ve yapısal olarak iki nitelik altında ele alınmıştır. Sorunsal nitelik içerisinde kentleşmenin hızlı bir şekilde gerçekleşmesinden kaynaklanan sorunları ve kentlilerin bu sorun nedeniyle verdiği tepkileri içermektedir. Türkiye’de bu kentsel sorunların oldukça fazladır. Bunun nedeni yukardaki başlıklarda bahsedildiği gibi hem hızlı olmasıdır hem de dönemin şartlarından dolayı hükümetin kentlere kaynak ayıramamasıdır. Bu konuda TMMOB (Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği), kopya kentler yerine çağdaş, yenilikçi ve coğrafi özelliğine bağlı olarak kentlerin inşa edilmesini, imar affının bir kent suçu olduğunu ve yerel yönetimlerin de bu konuda kent yaşamı içerisinde tüm yerel halkın faydalanabileceği alanlar oluşturması gerektiğini ve kentte yaşayan tüm dezavantajlı gruplar ve her türlü ekonomik sınıftan vatandaş göz önüne alınarak mekanların inşa edilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Kent hakkının barındırdığı sorunlara tepki gösteren sivil toplum kuruluşları, kent planlama ve mimarlık konularında uzman kuruluşlar olmuştur. Bu tarz kuruluşlar kente bilimsel gözle bakmakta ve yönetime bu şekilde katılım göstermektedir. Bu sorunların yanında bir de yapısal nitelikli girişimler bulunmaktadır. Bu noktadan kent hakkının yapısal nitelikteki en dikkat çeken metin Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı’nı söyleyebiliriz. 18 maddelik bu şart içerisinde Türkiye, bazı maddelere çekince koyarak kabul etmiştir. Çekince koyduğu maddeler ülkenin siyasal açıdan hassasiyetinin olduğu maddelerdir. Çekince koyulan maddelerin içeriğinde yerel özerklik, denetim, yerel mali kaynaklar gibi kavramlar bulunmaktadır. Yapısal nitelik aynı zamanda içeriğinde tüm yasa ve yönetmelikleri de barındırmaktadır. Bu noktada merkezi ve yerel yöneticiler de kent hakkının koruması konusunda söz sahibi olmaktadır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu, 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu kent hakkı konusunda geçmişe nazaran önemli yenilikler içermektedir (Mutlu, Yücel Batmaz, 2013, s. 150).

Kentleşme

Çalışma içerisinde irdelenen tüm kavramları bünyesinde barındıran kentleşme, aslında bireyin kendini bir kente ait hissetmesi olarak açıklanabilir. Fakat bu durum kentleşmeden daha uzun vadeli bir süreçtir. Bireylerin istihdam edilme, yaşam şartlarını iyileştirme, daha özgür olabilme gibi nedenlerle göç ettikleri kentlerle bütünleşebilmesi durumu kentleşme kavramı ile açıklanabilir. Kentleşmenin pek çok tanımı yapılabilir.

- **Keleş (1980):** *‘Kentleşme bir süreç olarak kentleşme akımı neticesinde toplumsal değişimin bireylerin davranışlarında ve karşılıklı ilişkilerinde, değer yargılarında maddi ve manevi yaşam biçimlerinde meydana gelen değişiklikleri ifade etmektedir.’*
- **Kartal (1983):** *‘Kentleşme, kırsaldan kente göçen nüfusun ekonomik ve sosyal açıdan, kırsal özelliklerinden ayrılarak, kentin özelliklerini kazanması süreci olarak ifade edilebilir.’*
- **Başaran (2008):** *‘Kentleşme, kente göç eden insanların ya da kentte ikamet eden nüfusun değişim süreci sonucunda ulaştığı konumdur.’*
- **Yalçın (2010):** *‘Kentleşme olgusu bir taraftan kurallı bir hayatı, yani sırasını beklemeyi, kentsel ortak eşya ve mekanlara zarar vermemeyi ve başkalarını rahatsız edecek davranışlardan kaçınmayı, diğer yandan ise kenti sevmeyi ve ona bağlanmayı gerekli kılmaktadır.’*

Yapılan tanımların ortak özelliği olarak uzun bir süreç olmasını ve birlikte yaşamayı gerektirmesini içermektedir. Fakat tanımlar derinlemesine incelendiğinde hepsinin altında başka bir kavram daha yatmaktadır, s. Kent kültürü.

Kent kültürü, bireylerin kent içerisinde bir arada yaşamalarından doğar. İlerleyen süreçte de o kente, orada yaşayan bireylerin oluşturduğu kültür, yazısız kanun niteliğinde sayılabilir ve artık oradaki yaşantı ve kültür değiştirilemez bir hal alır. İşte burada en belirleyici nokta ise kentlilerdir. Derinine bakıldığında aslında kent kültürü, o kentte yaşamış tüm uygarlıkların sosyolojik, coğrafi, politik ve ekonomik izlerinden ve o kente özgü toplumsal yaşamın kalıplarından oluşur. Kent kültürünü iki boyutu ile incelemek mümkündür. Birinci boyut olarak kentlilerin birbirleri arasındaki ilişkiler karşımıza çıkmaktadır. Kent kültürünün oturmuş olduğu bir kentte hem kent sakinleri hem de dünyanın herhangi bir yerden gelmiş olan birey, toplumsal yaşam içinde yabancılaşmadan yaşayabilir. İkinci boyut ise kentte yaşayanlar ile kent

arasındaki boyuttur. Kent sakinlerinin kentin olanaklarından yararlanma, kentin sorunlarından korunma ve kenti koruma konusunda dayanışmayı içerir (Mutlu, Yücel Batmaz, 2013, s. 49). Yalçın (2010) 'ın tanımında bahsedilen durumlar tam olarak kentin kentlilere olan ilişkisini açıkladığı görülmektedir. Burada kent içerisinde yaşanabilirliği arttırmak, huzuru sağlamak ve yaşam kalitesini yükseltmek adına yapılacak en değerli iş, kenti koruyabilmek ve ona sahip çıkmak olacaktır.

Kente göçen bireylerin aileleri ile birlikte kentle bütünleşme sürecini açıklarken ekonomik ve sosyal mekanlar olarak iki sınıfa ayrılabilir. Bireyler öncelikle kenti yalnızca ekonomik bir mekân olarak algılayarak göç etmektedirler. Çünkü kente gelme amaçları istihdam edilip ekonomik olarak kendilerini ve ailelerini idame ettirmektir. Dolayısıyla birey her şeyden önce ekonomik olarak kentleşmektedir. Kişi geçimini tamamen kentte ve kente bağlı olarak geçirmeye başladığında kentleşmesinin bir kısmını tamamlamış olur. Devam eden süreçte birey, kendini ve ailesinin tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek duruma geldiğinde bu kez sosyal bir mekân olarak kenti keşfeder. Kır kökenli bireyin her alanda kente özgü davranışları ve sosyal değer yargılarını benimsemesi ile ortaya çıkmaktadır (Es, Ateş, 2010, s. 215).

Kentli Hakları Kavramı ve Türkiye'deki Yeri:Kentli hakları kavramı insan haklarının kent içeriğine taşınmış halidir. Her bir insan, bir kentlidir anlayışı ile kente yönelik haklar olarak güncellenmiştir. Durumu örneklendirecek olursak insan haklarının temelinde yer alan yaşama hakkı, kentli hakları içerisinde güncellendiğinde sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı gibi dallara ayrılabilir. Bu durum uluslararası metinlere de etki etmiştir. İnsan Hakları Bildirgesi yerini Avrupa Kentsel Şartı'na bırakmıştır. Avrupa Kentsel Şartı'nı oluşturan 20 madde şu şekildedir, s.

- *Güvenlik: Mümkün olduğunca suç, şiddet ve yasa dışı olaylardan arındırılmış emin ve güvenli bir kent.*
- *Kirletilmemiş, Sağlıklı Bir Çevre:Hava, gürültü, su ve toprak kirliliği olmayan doğası ve doğal kaynakları koruna bir çevre.*
- *İstihdam: Yeterli istihdam olanaklarının yaratılarak, ekonomik kalkınmadan pay alabilme şansının ve kişisel ekonomik özgürlüklerin sağlanması.*
- *Konut:Mahremiyet ve dokunulmazlığının garanti edildiği, sağlıklı, satın alınabilir, yeterli konut stokunun sağlanması.*

- *Dolaşım: Toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenlemenin sağlanması.*
- *Sağlık: Beden ve ruh sağlığının korunmasına yardımcı çevrenin ve koşulların sağlanması.*
- *Spor ve Dinlenme: Yaş, yetenek ve gelir durumu ne olursa olsun, her birey için, spor yapabileceği ve boş vakitlerini değerlendirebileceği olanakların sağlanması.*
- *Kültür; Değişik kültürel ve yaratıcı faaliyetlere erişim ve katılım.*
- *Kültürlerarası Kaynaşma: Geçmişten günümüze, farklı kültürel ve etnik yapıların barındıran toplulukların barış içinde yaşamalarının sağlanması.*
- *Kaliteli Bir Mimari ve Fiziksel Çevre: Tarihi yapı mirasının duyarlı bir biçimde restorasyonu ve nitelikli çağda mimarinin uygulanmasıyla, uyumlu ve güzel fiziksel mekanların yaratılması.*
- *İşlevlerin Uyumlu: Yaşama, çalışma, seyahat işlevleri ve sosyal aktivitelerin olabildiğince birbiriyle ilintili olmasının sağlanması.*
- *Katılım: Çoğulcu demokrasilerde kurum ve kuruluşlar arasındaki dayanışmanın esas olduğu kent yönetimlerinde gereksiz bürokrasiden arındırma, yardımlaşma ve bilgilendirme ilkelerinin sağlanması.*
- *Ekonomik Kalkınma: Kararlı ve aydın yapıdaki tüm yerel yönetimlerin, doğrudan veya dolaylı olarak ekonomik kalkınmaya katkı konusunda sorumluluk sahibi olması.*
- *Sürdürülebilir Kalkınma: Yerel yönetimlerce ekonomik kalkınma ile çevrenin korunması ilkeleri arasında uzlaşmanın sağlanması.*
- *Mal ve Hizmetler: Erişilebilir, kapsamlı, kaliteli ve hizmet sunumunun yerel yönetim, özel sektör ya da her ikisinin ortaklığıyla sağlanması.*
- *Doğal Zenginlikler ve Kaynaklar: Yerel doğal kaynak ve değerlerin yerel yönetimlerce, akılcı, dikkatli, verimli ve adil bir biçimde, beldede yaşayanların yararı gözetilerek korunması ve idaresi.*
- *Kişisel Bütünlük: Bireyin sosyal, kültürel, ahlaki ve ruhsal gelişimine, kişisel refahına yönelik kentsel koşulların oluşturulması.*
- *Belediyeler Arası İş Birliği: Kişilerin yaşadıkları beldenin beldeler arası ya da uluslararası ilişkilerine doğrudan katılma konusunda yerel yönetimlerin yetkili kılınması.*
- *Finansal Yapı ve Mekanizmalar: Bu deklarasyonda tanımlanan hakların sağlanması için, gerekli mali kaynakların bulma konusunda yerel yönetimlerin yetkili kılınması.*

- *Eşitlik: Yerel yönetimlerin tüm bu hakları bütün bireylere cinsiyet, yaş, köken, inanç, sosyal, ekonomik ve politik ayırım gözetmeden, fiziksel veya zihinsel özürlerine bakılmadan, eşit olarak sağlamakla yükümlü olmasıdır* (Mutlu, Yücel Batmaz, 2013, s. 179 – 180).

Kentli hakları tüm hakların kentte içerisinde somutlaşmış halidir. Bireyin doğumundan beri sahip olduğu hakları kentsel mekân içerisinde kullanmasıdır. Kentli hakkının en önemli özelliği ise, toplumda yaşayan hiçbir bireyi dışlamamasıdır. Tüm dezavantajlı grupları, tüm ekonomik sınıfları, kadın, erkek, çocuk, yaşlı, kentte yaşayan her bir bireyi içinde barındırır. Sadece kent içerisinde yaşaması kentli haklarından faydalanması için yeterli bir nedendir. Doğal bir oluşum süreci olarak kentli hakları ihtiyaçlardan doğmuştur. Tüm ihtiyaçlar kentli haklarının konusunu oluşturur (Karasu, 2008, s.37).

'Kentli hakları devlet ve yurttaşlar adına kentte yaşayanlara öznel bir hak tanıyan ve bağlayıcı değere sahip kurallar koymaktadır. Kentli hakları; kent ve çevresinin korunması ve buna ilişkin ihlaller ve sorunlara ilişkin hukuksal düzenlemeleri içerir. Kentli haklarının kapsamını; insan haklarına saygılı ve geliştirmeye açık bir kentte yaşama hakkı, güvenli bir şehirde yaşama hakkı, ekolojik dengeleri korunmuş bir şehirde yaşama hakkı, girişim ve teşebbüsleri destekleyen bir kentte yaşama hakkı, yeterli çeşitlilikte mal ve hizmetlerin halkın seçimine sunulduğu bir kentte yaşama hakkı, kentin ekonomik gelişiminden pay alma hakkı, kültürel farklılıkların ayrımcılığa değil avantaja dönüştürüldüğü bir kentte yaşama hakkı, kent hizmetlerinin görülmesinde yerel yönetimlere seçme-seçilme, kararlarına katılma ve denetimde bulunma hakkı olarak belirlenebilir.' (Balkır, 2010, s. 350).

Avrupa Kentsel Şartı içinde bulunan 20 maddelik başlıklar, yasal zemini Türkiye olarak incelendiğinde Anayasa, 5393, 5216 ve 5302 sayılı kanunlarda parça parça yer almaktadır.

Türkiye'de Kentleşme Hareketleri

Çalışma içerisinde işlenen tüm kavramlar neticesinde Türkiye'de kentsel bir hareket olarak içinde kenti koruma niteliği barındıran kentsel hareketler, bu başlık altında incelenecektir. Türkiye'de kentleşme ve kentleşme süreçlerinden sonra kendini yaşadığı kente ait hisseden bireyler ortaya çıkmıştır. Bu doğal bir süreçtir. Kırsal bölgeden kente göçen bireyler öncelikle ekonomik anlamda kendini kent içerisinde var ederek kentleşmeyi sağlamış, daha sonra sosyal hayatı ve çevresi ile

birlikte kentlileşmiş ve en sonunda kentte yetişmiş bireyler kentine sahip çıkmak için birtakım hareketlerde bulunmuşlardır. Bu 1950lerde günümüze kadar gelen uzun bir süreçtir. Takdir edilir ki, kentsel hareketlenmeler, kırdan kente göç edenlerin kendileri tarafından değil, onların çocukları ve torunları tarafından gerçekleştirilmiştir. Diğer yandan bu süreçte ayrı ayrı her bir kentin kendine ait kültürü oluşmuş ve yeni nesiller bu kültürü benimseyerek büyümüşlerdir. Dolayısıyla kentine sahip çıkma anlayışını kentte büyüyen nesil benimsemiştir.

Kentlileşme hareketi olarak adlandırabileceğimiz olaylardan birisi Ankara Güvenpark’ta yaşanmıştır. Güvenpark olayı halkın katılımı, duyarlılığı ve kentine sahip çıkması bakımından Türkiye için farklı bir deneyim olmuştur. Bu deneyim ilerleyen yıllarda kentin bilinçlenmesine ve büyük projeleri sorgulayan bir kamuoyu bilinci yaratmıştır. Bu örnek olay sonrasında İstanbul’da ‘Park Otel’ ve ‘Gökkafes’ gibi büyük ölçekli inşaat girişimlerine, Boğaziçi silüetini bozacağını sebep göstererek bir kamuoyu oluşturmuş ve yargısal olarak takibi sağlanmıştır (Mutlu, Yücel Batmaz, 2013, s. 149).

Kent içerisinde başlayıp tüm ülkeye yayılan bir kentsel hareket ise Gezi Parkı olaylarıdır. Taksim içerisinde bulunan ve yeşil alana sahip olan parkın yerine farklı bir yapı inşa edileceği duyulduğunda kentliler bu duruma sessiz kalmak istemediğinden kaynaklanan hareketlenmeler meydana gelmiştir. Orada bulunan kitlenin çoğu gençlerden oluşmaktaydı. Dolayısıyla kentine ve sahip olduğu yeşil alana sahip çıkmak isteyen kent içerisinde büyümüş nesildir. Devam eden süreçte konu kent dışına çıkarak siyasete bürünmüş ve tüm ülkeyi etkisi altına almıştır. Ancak başlangıç noktasında bakıldığında Gezi Parkı olaylarının bir kentlileşme hareketi olduğunu söyleyebiliriz.

Kentlileşme hareketlerinin geliştiği yerler yalnızca büyük şehirler değildir. Artvin, Burdur (Salda Gölü), Balıkesir (Kaz Dağları) gibi küçük, coğrafi açıdan zengin yerlerin de kentlileşme hareketleri görülmektedir. Buradaki hareketlenmelere bakıldığında büyük şehirlerdeki kentsel hareketlerden daha yoğun bir şekilde devam ettiği görülebilir. Çünkü küçük şehirlerdeki kent kültürü daha sıkı örülmüştür. Bireyler kırsal bir bölgede hayatını devam ettirirken, ülkenin gelişimi açısından kır, kente dönüşmüş olabilir. Ancak orada hala kır kültürü devam etmektedir. Bu sebeple küçük şehirlerdeki bireyler yaşadıkları yerin kültürünü yeşertmiş ve yeni gelen her nesle bunu aktarmayı başarmıştır.

Sonuç

Tarihsel süreçte insan hakları pek çok değişikliğe uğramıştır. Bu değişikliğin en büyük sebebi her geçen gün insan ihtiyaçların ve dolayısıyla haklarının artması ve farklılaşmasıdır. Ortaya çıkan her bir gelişmeden sonra bir ihtiyaç giderilirken başka bir ihtiyaç oraya çıkmakta ve ihtiyaçlar hak talebine dönüşmektedir. Bu sebeple insan haklarının da güncellenmesi gerekmektedir. Kent ve kentli hakkı bu güncellemeler sonucunda ortaya çıkmış iki kavramdır. Türkiye’de yaşanan hızlı kentleşme sonucu ortaya çıkan bazı aksaklıklar, ilerleyen süreçlerde giderilmesi amacıyla yeni politikalar uygulanmıştır. Bu politikalar içerisinde kentte yaşayan bireylerin kente aidiyet hissetmesi sağlanarak sahip çıkması ve yerel yönetimlere halkın katılımının artırılması sağlanmıştır. Tüm bu aidiyet duygusunun derininde de kent hakkı yatmaktadır. Dolayısıyla kent ve kentli hakkı bireyin yaşadığı mekâna, birlikte yaşadığı bireylere ve kentinin yönetimine katılması her anlamda verim getirecektir. Kentini korumak ve çevrene saygılı bir şekilde yaşamak kentin huzurunu ve yaşam kalitesini arttıracaktır. Bu şekilde her bir kentte yaşayan bireylerin, yaşadığı kente faydalı olması tüm ülkeyi yaşanabilir hale getirecektir.

Sonuç olarak kente sahip çıkmak, kent ve kentli haklarını korumak uluslararası kurumdan bireye kadar olan her bir kurumu yakından ilgilendirmektedir. Türkiye’nin geçirmiş olduğu bu kentleşme ve kentlileşme süreçlerinden sonra yerel yönetimlere ve her bir kenttaşına önemli misyonlar yüklemiştir.

References

- Akçay-Kaya, S. (2019). *Ankara kentini 21. yüzyıl başında kent hakkı mücadeleleri üzerinden okumak*. Yayınlanmamış doktora tezi. Gazi Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara
- Balkır, Z. G. (2010). Konut hakkı ve ihlalleri, s. Kentli haklarının doğuşu. *Sosyal Haklar Ulusal Sempozyumu*. 339 – 358
- Başaran, İ. (2008). *Kent ve yerel yönetim*. İstanbul, s. Okutan Yayıncılık
- Erdal, S. (2014). Türkiye’de kentleşme. *Academia.edu*, 1 – 16
- Ertan-Akkoyunlu, K. (1997). Kentli hakları. *Amme İdaresi Dergisi*. 30, 30 – 48
- Ertan-Akkoyunlu, K. (2008). Kent hakkı üzerine düşünceler. *Amme İdaresi Dergisi*, 41, 125- 141

- Es, M., Ateş, H. (2010). Kent yönetimi, kentleşme ve göç, s. Sorunlar ve çözüm önerileri. *Journal of Social Policy Confences*, 48, 206 – 248
- Gökburun, İ. (2007). *Türkiye’de insan hakları düşüncesinin tarihsel gelişimi ve ilköğretim ders kitaplarına yansımaları*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Kocatepe Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon.
- Güven, A. (2016). Kent, kentleşme ve kentsel yönetim ihtiyacı. *Journal of International Management, Educational and Economics Perspectives*, 4, 21 – 30
- Işık, Ş. (2005). Türkiye’de kentleşme ve kentleşme modelleri. *Ege Coğrafya Dergisi*, 14, 57 – 71
- İşbir, E.G. (1982). *Kentleşme, metropoliten alan ve yönetimi*. Ankara, s. AİTİA
- Karasu, M.A. (2008). Kentli haklarının gelişimi ve hukuki boyutları. *TBB Dergisi*, 78, 37 – 52
- Kartal, K. (1983). Kentleşmenin ekonomik ve sosyal maliyeti. *Amme İdaresi Dergisi*, 16, 90 – 112
- Keleş, R. (1980). *Kent bilimleri terimler sözlüğü*. Ankara, s. TDK Yayınları
- Mitchell, D. (2003). *The right to the city, s. Social justice and the fight for public space*. USA, s. The Guildford Press
- Mutlu, A. ve Yücel Batmaz, N. (2013). *Türkiye’de kent hakkı*. Ankara, s. Orion Kitabevi
- Niray, N. (2002). Tarihsel süreç içinde kentleşme olgusu ve Muğla Örneği. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9, 1 – 27
- Sağlam, S. (2016). 1923 – 1950 yılları arasında Türkiye’de kentleşme olgusu. *Sosyoloji Konferansları*, 53, 257 – 274
- Sencer, Y. (1979). *Türkiye’de kentleşme, s. Bir toplumsal ve kültürel değişim süreci*. Ankara, s. Kültür Bakanlığı Yayınları
- Şen, F.A. (2015). Kent hakkının korunmasında bir mücadele alanı olarak alternatif medya, s. Taksim Projesi ve Gezi Parkı örneği. *Journal of Selcuk Communication*, 9, 141 – 161
- Teber, S. (1985). *İlk Toplumların Değişimleri*. İstanbul, s. Say Yayınevi
- Yalçın, C. (2010). Türkiye’de kentleşme sorunları üzerine bir tartışma. *Hacettepe Üniversitesi İdari ve İktisadi Bilimler Fakültesi Dergisi*, 28, 225 – 245
- Yılmaz, E., Çitçi, S. (2011). Kentlerin ortaya çıkışı ve sosyo -politik açıdan Türkiye’de kentleşme dönemleri. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10, 252 – 267



Neoliberalizmin Ötesinde Kent: Siyasal Olanı Kentsel Alandan Kurmak

Yavuz Yıldırım
Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi
yavuz.yildirim@ohu.edu.tr

Öz

Bu çalışmanın amacı, kentin ekonomik ve siyasal rolünün neoliberal doğruların sınırladığı siyasal alanın ötesine taşınması gerektiğini göstermektir. Çalışmanın temel argümanı, siyasal alanı yeniden kuracak kentsel alanlar yaratmak için öncelikle kavramsal bir dönüşümle ekonomik doğruların sorgulanması gerektiğiydi. Bu şekilde kentin ticarileştirilip şekleştirmesiyle beraber aslında siyasal bir dönüşüm yaşandığı vurgulandı. Kent alanındaki ortak alanların kullanımı konusunda demokratik bir etkileşimin kurulamadığı için, demokratik siyaset neoliberal doğruların içinde şekillendi. Bu da bizi demokrasinin asıl öznesi olarak bireylerin geri çekildiği, onların yerine şirketlerin, makinelerin ve paranın aldığı bir siyasal zemine sabitledi. Çünkü neoliberalizmin anladığı etkileşim, pazarla ve ticari ilişkiyle sınırlıydı. Bu açıdan kentsel alanların (space) sabit yerlere (place) dönüşmesinin, onu tanımlayan siyasal sınırlarla yakından alakalı olduğu vurgulandı. Kentin içerisindeki roller de bu sınırlama ile şekillendi. Kentin yaşamsal düzeyde önemli olduğu ve toplumsal yapının kurulmasında temel zeminlerden biri olduğu tespitiyle, kentteki toplumsal ilişkilerin nasıl biçimlendirildiği var olan siyasal çerçeveye yakından ilgiliydi. Çalışmada bunu dönüştürmek için sivil toplumda ve kamusal alanda yapılacak müdahalelerin üzerine düşünmek ve alternatif dayanışma biçimleri geliştirmenin yakın dönemde siyasetin ana konularından biri olduğu vurgulandı.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Siyaset, Kamusal Alan, Neoliberalizm



The City Beyond Neoliberalism: Constituting The Political from Urban Space

Yavuz Yıldırım
Nigde Omer Halisdemir University

Abstract

The aim of this study was to indicate that the economic and political role of the city should be extended beyond the political that is limited by neoliberal postulates. The main argument of the study was that economic facts should be questioned in order to create urban spaces that would reconstruct the political. It emphasized that there was a political transformation with the commercialization and reification of the city. Political situation in the urban area determined by neoliberalism led to the change of democracy. Today, when democratic interaction could not be established on the use of commons in the urban space, democratic politics were shaped within neoliberal facts. This fixed us on a political basis where individuals were withdrawn as the real subject of democracy, and companies, machines and money take their place. In the study is underlined that rethinking urban democracy through the interventions of subjects was one of the steps to re-establish the public logic of the urban economy.

Keywords: *Urban Politics, Public Space, Neoliberalism*

Giriş

Bu çalışmanın amacı, kentin ekonomik ve siyasal rolünün neoliberal doğruların sınırladığı siyasal alanın ötesine taşınması gerektiğini göstermektir. Neoliberalizmin kâr mantığı çerçevesinde kentlerin asli unsuru vatandaşın müşteriye, ortak alanların rant elde edilecek ticari alanlara, kamusal hizmeti veren birimlerin de -başta devlet olmak üzere- şirketlere dönüşmesiyle birlikte kentlerin niteliği önemli ölçüde değişmektedir. Kentler ortak yaşamın mekanı değil ticaretin konusu haline gelmiştir. Diğer bir deyişle, tüketim nesnesi olarak meta haline gelerek *şeyleşmiştir*. Bu sunumda gösterilmek istenen temel nokta, bunun kentteki dönüşümün birlikte yaşam pratiklerini zedeleyerek toplumsal yaşamın işleyişini bozduğudur. Toplumunu oluşturan dayanışma ve birlik ağları, yerini piyasanın getirdiği rekabet ve yarışmaya bırakmaktadır. Küreselleşmeyle birlikte böyle bir ticari değişimin sistemleri demokratikleştireceği düşüncesi, yakın zamandaki gelişmelerle ters tepmiştir. Çalışmanın temel argümanı, siyasal olanı yeniden kuracak kentsel alanlar yaratmak için öncelikle kavramsal bir dönüşümle ekonomik doğruların sorgulanması gerektiğidir. Bu şekilde kentin ticarileştirilip *şeyleştirilmesiyle* beraber aslında siyasal bir dönüşüm yaşandığı vurgulanacaktır. Bu dönüşüm de kendini siyaset-dışı gibi sunan neoliberal siyasetin denetiminde gerçekleşmektedir. Lefebvre ve Harvey gibi temel isimlerin açtığı hattın günümüz şartlarında ve yeni gelişen tartışmalar ekseninde ilerletilmesi gereklidir. Burada eski bir sorunun yeni bir müdahale ve mücadele tarzıyla nasıl ekleneneceği öne çıkarılacaktır. Bu teorik tartışma, kente dair çalışmaların siyasal bir çerçeve tarafından belirlendiğinin altını çizmek istemektedir. Verili alınan ve tartışma-dışı gibi kabul edilen bu ekonomik çerçeve, kentin belli bir mantıkta yeniden üretilmesi ve tüketilmesini sağlamaktadır. Başka bir tür üretim ve paylaşım gerektiği ise aslında kentlerde ortaya çıkan toplumsal hareketlerde her seferinde görünür kılınmaktadır. Diğer bir deyişle başka bir kentsel ilişki, başka bir toplumsal ilişkiyi gerektirmektedir. Bilim insanlarının da bu protestolarda yükselen mesajı iyi analiz etmesi gereklidir. Yeni dönem hareketlerin en önemli kesişim kümelerinden biri, kentte yeni bir yaşamsal pratiğin ve buna bağlı olarak da siyasal çerçevenin gerektiğidir.

Alan ve Yer Tartışması

Vatandaşlı ve aidiyet gibi kavramların anlam kazanmasında, ekonomik ilişkilerin şekillenmesinde kentsel alanlar tarihsel süreç boyunca önemli olmuştur. Farklı bağlamlarda yeniden ortaya konan bu teorik ve pratik ilişkilerin incelenmesi siyasal çalışmaların önemli konularından biri olmuştur (Isin, 2000; Keith ve Pile, 2004; Mossberger vd, 2012). Kent ve ekonomi arasındaki ilişkinin hangi siyasal süreçlerle dönüştüğünü ortaya koymadan sadece teknik düzeyde incelemenin konusu olan çalışmalar, meselenin siyasal boyutunu göz ardı etmektedir. Siyasal kuruluş, kişiler arası ilişkiler, uyuşmazlıklar ve etkileşimlere dayanır. Neoliberalizmin belirlediği kent alanındaki siyasal durum, demokrasinin de değişmesine neden olmaktadır. Kent alanındaki ortak alanların kullanımı konusunda demokratik bir etkileşimin kurulamadığı günümüzde, demokratik siyaset neoliberal doğruların içinde şekillenmektedir. Bu da bizi demokrasinin asıl öznesi olarak bireylerin geri çekildiği, onların yerine şirketlerin, makinelerin ve paranın aldığı bir siyasal zemine sabitlemektedir.

Yaşanan sabitleme süreci, toplumdaki farklılıkların eylemlilik alanını belirlemektedir. Esasen herkese ait olan kentsel alanlar, farklı kamusalılıkları içerir. Sosyal ve siyasal boyutlarıyla bu alanlar güçlü bir dinamizm içerir. Diğer bir deyişle dinamik ve değişime açık bir alan olan kent, hangi siyasal ilişkilerin orada hakim olacağına göre şekillenir (Iveson, 2007, s.20). Herkes ve kamu kavramlarının içindeki ilişkilerin nasıl dönüştüğünü anlamak, siyasal bir tartışmanın başlangıcıdır. Bu tartışmaya dair üretilen cevaplar, siyasetin genel sınırlarını belirleyecektir. Siyasal sınırlar içinde bireyin geliştirdiği bağlılık ve aidiyetlerle birlikte mekan ve orada kurduğu ilişkileri dönüştürerek devam eder. Kentte kurulan ilişkilerin dönüşümü, demokrasi ve siyasetin yaşadığı dönüşümle yakından ilgilidir.

Swyngeudow (2011; 2018) günümüzde siyasetin post-siyaset ve demokrasinin post-demokrasi haline geldiği sürecin, kurulu düzenin (polis) kurallarını uygulamanın siyasetin dar bir tanımıyla kurulduğunu belirtir. Bu teknikleştirilmiş-uzmanlaştırılmış, buna bağlı olarak da daraltılmış siyasal bakışa karşı yakın dönemdeki protestolar ve eylemler onu genişletmek için uğraşmaktadır. Bu hareketlerin kentle kurduğu bağı anlamak önemlidir. Siyasal olanı (political) genişletmek onu mekânsal ilişkilerle birlikte düşünerek olur. Siyasal prosedürün gelişimi, engembeli zeminler ve mekânsal şekillenmelerle sıkı bir ilişki içindedir. Siyaset,

siyasal etkinliğin evrensel isteklerinin kurulu düzenin yerel özellikleriyle karşılaştığında ortaya çıkar (Swyngedouw, 2011, s. 377-380).

Dikeç (2005), bu değişimin yerlerin alana dönüştürülmesi mücadelesi olduğunu belirtir. Yer (place), kurallara uygun olma hedefidir. Bu hedef doğrultusunda düzenli, hiyerarşik ve sabit yapılar biçimlendirir. Diğer bir tabirle, yerleşik siyasetin sınırlarının belirlenmesi anlamına gelir. Alan (space) ise hareketli unsurların bütünüdür. Alanın içerisindeki hareketlerin yarattığı kesişimler, yeni üretimleri mümkün kılar. Yer, sınırları ve görece düzenliliği ifade ederken alan, açıklığı sembolize eder. Daha az belirlidir; müdahaleye açıktır ve dinamiktir. Alan, doğal düzenin aksamasını, yer ise onun yanlış biçimde eşitlenmesini ifade eder (Dikeç, 2005, s. 182). Kentteki siyasal mücadeleler, alanları genişletme mücadelesidir. Benzer şekilde saha (sphere) da anlamların üretildiği, dönüştürüldüğü ve değiştirildiği katmanları ifade eder (Iveson, 2007, s. 23-25). Kamusal yer'den ziyade kamusal alan ya da kamusal saha'dan bahsedilmesinin nedeni budur: Etkileşimin devam etmesi. Günümüzde ise bu etkileşimin devam edeceği kanallar daha fazla olsa da bunun en anlama geldiği ve ne ifade ettiği tartışmalıdır. Yaşanan değişim ancak tüketim ilişkileri bağlamında anlamlandırılabilir.

Neoliberalizmin anladığı etkileşim, pazarla ve ticari ilişkiyle sınırlıdır. Bu açıdan kentsel alanların sabit yerlere dönüşmesi, onu tanımlayan siyasal sınırlarla yakından alakalıdır. Kentin içerisindeki roller de bu sınırlama ile şekillenir. Neoliberalizmin piyasa ilişkilerinin gücü burada devreye girer. Kentteki rollere ve alanlara yönelik kendi doğruları etrafında *çitleme* faaliyeti yapar. Özellikle barınma ve ortak alanların imara açılmasında bu boyutu yakından takip etmek mümkündür. Bu noktada neoliberalizme karşı çıkmak, öncelikle farklı bir ekonomik önermekten ziyade farklı ir toplumsal ilişkidir. Diğer bir deyişle bir devrim ya da yeni bir kurumsallaşmadan değil, öncelikle yaşamsal olanla siyasal olan arasındaki ilişkileri belirleyen normatif çerçeveden bahsetmek gereklidir.

Yerleri Alana Dönüştürmek: Siyasal Kuruculuk

Farklılıkların bir araya geldiği kentler, yerleşik düşüncenin karşısındaki farklılıkları da barındırır. İktidar ve güç ilişkilerinin yoğunlaştığı ve somutlaştığı bir alan olarak kentlerin karşı bir direnişin geliştiği yer olması şaşırtıcı değildir. Direnişin nasıl, nerede ve hangi aktörler

üzerinden işleyeceği, karşılaşılabacak yeni durumlara göre farklılık gösterecektir. Kentler bu soruların birbirine yakınlaştığı ve birbirini etkilediği noktalardır.

Demokratik siyasetin kurulmasında fark yaratmak, sorununun gündelik hayatla ve sıradan insanla bağlantısını kurmakla başlar ve kentler bu bağlantının kurulması için geniş bir zemindir. Diğer bir deyişle, ne olduğumuz ve ne olmak istediğimiz, kentte nasıl yaşamak istediğimizle bağlantılı bir süreci içerir (Yıldırım, 2019). Kent ve siyaset arasındaki ilişkiyi bu çerçevede kurabilirsek ilerleyen süreçte yeni eklemeler ve açılımların olması muhtemeldir. Peki bunun aktörü kim olacaktır?

Kentte kurulan kamusal alan ve ortak alanların mikropolitik oluşumlar olarak yeni bir siyasal bakış açısı geliştirdiği teziyle, yakın zamanda hayata geçen kolektif eylemler ve kentsel protestolar da bu çerçevede ele alınabilir. Söz konusu hareketler, liberal demokratik kurumları ve yerleşik siyasal düzenin doğrularını sorgulayan yeni kaçış hatları yaratmaları açısından önemlidir. Ortak alanı/müşterekleri şekillendirmek, kentsel alanların demokratik müdahaleye açılmasını sağlar. Bu şekilde demokrasi, siyaset ve kent arasındaki bağlantıların yeniden düşünülmesi mümkün olur. Bu yeniden düşünme süreci sosyal bilimcilerin kentsel ekonomi ve kentsel siyaset gibi alanları düşünürken ele aldığı temel doğruların da sorgulanmasını sağlar. Bu başlıkların temel doğrularını, küreselleşme döneminde devletle işbirliği içindeki piyasalar belirlemektedir. Piyasaların mantığına göre hareket edildiği ölçüde, kamusal alan kavramı ortadan kalkmaktadır. Demokrasi de sadece bu alanlarda karar verecek temsilcileri seçilmesi işine indirgenmektedir. Kentsel demokrasiyi öznelerin müdahaleleri üzerinden yeniden şekillendirmek, kentsel ekonominin kamusal mantığına da yeniden ulaşmayı sağlayacak adımlardan biridir. Bu şekilde bireyler kentlerini ve ortak alanlarını şekillendiren siyasetin temel mantığını da yeniden kurabilirler. Bu da, "kar değil halk eksenli" bir kentsel yaşam formuna bizi ulaştıracaktır.

Kentlerin gittikçe büyümesi, buna bağlı olarak ekonomik bağlamanın da genişlemesiyle beraber, kentteki sosyal etkileşim ile kalkınma ve büyüme arasındaki bağlar çok boyutlu şekilde güçlenmektedir (Stroper, 2013). Bu genişleme, siyasal tartışmaların alanını belli kurumların ve konuların dışına çıkararak ekonomik ve kent gibi herkesi ilgilendiren konulara doğru getirmektedir. Herkes kavramı bu noktada küreselleşme

süreciyle gittikçe genişlemeye ve farklı kentlerin ekonomik sistem içindeki rolünün belirginleşmesine dönüştü (Knox vd, eds, 1995). Büyüyen ekonomi ile birlikte büyüyen kentler, metropol olarak kendi içlerinde yeni bir dünya yarattılar. Bu dünyada yeni bir yaşam biçimi, anti-demokratik olarak yükseldi. Metropol kentler kendi biyopolitik üretimleri çerçevesinde küresel hegemonyanın ve imparatorluğun tesisi için ana zemin haline geldi (Hardt ve Negri, 2011, s. 249-259).

Bu doğrultuda kentler ile ekonomi ve ona bağlı olarak da demokrasinin rolü arasında etkileşim küreselleşme döneminde hızlıca artmıştır. Ancak kentlerde küresel ekonominin büyümesi, kentsel demokrasiye olumlu anlamda etki etmemektedir. Bunun temel nedeni, demokrasini asıl öznesi bireylerin, kendi yaşamları noktasında müdahil olabilecekleri alanların kısıtlılığıdır. Kentsel demokrasiyi, bireylerin kendi alanlarına dair kararlarda aktif müdahalesi, yerleşik ekonomi mantığının gerilemesini sağlayacaktır. Müşteri memnuniyetine dayalı bir ekonomik işleyiş, kentleri birlikte yaşanılan bir alandan çıkarıp tüketilen alanlardaki uğrak noktalarına dönüştürmüştür. “Rant, metropolde üretilen ve pekiştirilen ortak zenginliği zenginlerin elinde özelleştirerek, ortak varoluşun toplumsal olmaktan çıkarılması aracılığıyla işler” (Hardt ve Negri, 2011, s. 257). Bu döngünün geri çevrilebilmesi için bireylerin kendi alanlarına ve hayatlarına müdahale imkanlarını artırmak gereklidir. Bunun için de ekonominin kar mantığının ötesinde birlikte yaşanacak alanları tasarlamak önem kazanır. Bu doğrultuda gelişecek dayanışma ağları, kentin kamusal bir alan olarak yeniden anlam kazanmasını sağlayacaktır. Bu süreçte toplumsal hareketler kolektif eylemler, birlikte sürdürülen mücadeleler öne çıkacaktır. Son dönemde gerçekleşen, başta çevre ve iklim olmak üzere, protestoların önemli noktalarından biri belli bir ideolojik çerçeveden ziyade kentsel alanlardaki birlikteliğe odaklanmalarıdır. Bir arada yaşanan alanlar ve kentler olamadan, buradan kurulacak bir siyasal zemin de türetilemez. Siyasalın yeniden kurulması, kentsel alandaki mücadelelerle mümkündür.

Kentsel Hareketlerin Önemi

Kentlerde ortaya çıkan eylemler ve hareketler arasında ortaya konan direnişlerin niteliğini etkileyecek farklar bulunmaktadır (Thörn vd., 2016). Örneğin Harvey (2003, 2013) ve Sassen (1994) gibi bu alanın öncü ve dönüştürücü isimlerin küresel kapitalizmin dönüşümünün kentteki

etkilerine odaklanması birinci boyutu sembolize ederken, Castells (1983) gibi ikinci boyutu, yani kentsel sorunları kültürel boyutuyla öne çıkaran ve hareketlerin oluşumunda bu sorunların etki ettiğini vurgulayan düşünürler ve yaklaşımlar vardır. Bir yanda makro ve yapısal sorunların ya da krizlerin tetiklediği direnişler ve ortaya çıkan hareketler ile kentte gündelik hayatın içindeki sorunların pratik olarak sokağa döktüğü ve devamında kitlesel bir harekete evrilen süreçler arasında bir fark bulunmaktadır. Ancak bunlar arasında büyük bir kopukluk değil, etkileşimli bir ilişki olduğu söylenebilir. Peki bu etkileşimi anlamlı bir sonuca dönüştürmek nasıl mümkündür? Özellikle küreselleşmenin getirdiği yeni ilişki ağları üzerinden bu süreci yönetmek nasıl mümkün olacaktır?

Kentsel alanda birlikte yaşama pratiklerinin geliştirilmesi, bu pratikler üzerinden ortak değer ve hedeflerin kurulması atılacak adımlardan biri olarak önerilebilir. Çünkü siyasal olan gündelik ilişkilerde kurulur. Kuruluş süreci bireyden toplumsal bağlantıyı sağlayan çeşitli eylemlere dayanır. Bu nedenle kent içerisinde ticari ilişkinin konusu olmayan dayanışma ağları, etkileşim alanları ve işbirlikleri kurmak önemlidir. Bunlar karşı-kamusal oluşumu ve devamında farkı öznelere bu alanlara erişimini sağlayarak var olan normlar dışında siyaseti düşünmemizi sağlayacaktır. Bunun için oluşturulacak yeni direniş alanları, kentin içerisindeki mekansal etkileşimlerin yön verdiği güç ve bilgi eksenli karşı çıkışlarla şekillenecektir (Routledge, 1996).

Yakın zamanda gerçekleşen Sarı Yelekliler'den daha önceki süreçlerde oluşan Nuit Debout, İşgal Et, Arap Baharı, Gezi Parkı gibi eylemlerde kentsel alan buluşma ve süreci değiştirme amacının önemli bir aracı olmuştur. Türkiye'de HES ve Tekel protestolarında da bu kente dair talepleri görmek mümkündür. Toplumsal ilişkilerin şekillenmesinde kentte yaratılan müdahaleler, siyasetin işleyişinde kritik bir önemde olamaya devam etmektedir. Bu eylemlerde yoksulluk, çalışma hayatının güvencesizleştirilmesi, zamanlar, işsizlik ve kentsel alanın belli grupların rantına açılması gibi ekonomi temelli taleplerin öne çıktığı görülebilir. Kentsel ilişkiler ekonomik hayatın dönüşümünün doğrudan etkileneceği alanlardır. Tarihsel süreçte 18. yy'dan bu yana burjuvazinin kentsel hayatı kontrol ederek siyasi gücü elde etmesi gibi 20.yy'ın sonundan itibaren gelişen neoliberalizm de benzer bir süreci küresel çapta uygulamaya geçirmiştir. Bunun karşısında hareketlerin, eylemlerin ve müdahalelerin yeni bir kentsel ilişki kurma ve buna bağlı olarak yeni bir ekonomik ilişki

biçimi kurma konusunda gündemlerini yoğunlaştırmaları gerekir. Diğer bir deyişle yeni siyasetin öznelleşme pratikleri kentte kurulacaktır.

Hardt ve Negri'nin (2019: 297) belirttiği gibi bu hareketlerde belirli stratejiler geliştirilirken güçlü öznelliklerin üretilmesi ve bunun da yukarıdan bir çağrıyla değil tabandan yürüyen bir mücadeleyle ilerlemesi, neoliberalizmle mücadelede kritik bir aşamadır. Kentler, bu tabandan mücadelede özneleri birbirine yakınlaştıran ve yeniden üreten kurucu siyasal alanlardır. Yeni iletişim araçlarının etkisiyle bu alanlarda yeni bir dil ve dayanışma ağı şekillenir. Söz konusu hareketlerin siyaseti en basit ve yalın haliyle, gündelik hayattan başlayan sorunlar çerçevesinde şekillendirdiği görülebilir. Kent, bu gündelik hayatın paylaşıldığı alan olmak açısından önemli bir taşıyıcı ve yönlendiricidir.

Sistemin dışında, kentin dışında, ekonomik işleyişin dışında tutulmak istenenler, var olan yapıda payı-olmayanlar, sayılamayanlar kendi seslerini yükselterek, kendi kaçış hatlarını yaratarak, yeni bir hayat talep edebilirler. Dünyanın farklı yerlerinde yaşanan toplumsal hareketlerin birbirinden etkilenmesi bu açıdan önemlidir. Bu süreç yakın dönemde ağırlıklı olarak popülist siyaseti, kısa-vadeli cevapları ve acil çözümler isteyen radikal talepleri belirgin hale getirirse de uzun vadeli dönüşüm, yeni bir kurumsal yapı ve özellikle yeni partiler arayışıyla daha kapsamlı bir çıkış yolu ile sağlanabilir. Ancak en nihayetinde bu eylemler, sıradan hayatın içinde doğrudan sorunlarla boğuşan halkın sesini yükselttiği mikropolitik alanlardır. Bu eylemler aracılığıyla siyasal bir özneye dönüşen bireylerin kurduğu dayanışma ağları, yeni siyasetin temellerini atacaktır (Yıldırım, 2019).

Bu çerçevede kentle ilişkili konut, sağlık, ulaşım gibi pek çok başlığın ve inceleme alanının siyasal bir çerçevede ele alınması gerekliliği rotaya çıkar. Siyasal çerçeve onun bir kurum ya da düşünceyle değil, öncelikle gündelik hayatla ilişkisini anlamayı gerektirir. Devamında meselelerin bir sorun haline gelmesi, kent özelinde buradaki konuların herkesi ilgilendirdiği teziyle bir tartışmanın açılmasında, var olan çitlerin, sınırların ve normallerin aşılması için konu dışı varsayılan aktörlerin de hareketler eliyle evreye girmesiyle olur. Kentleri siyasal olarak kurmak, bu yönde çabaların bütünüdür. Kurulan şey, mekânda şekillenen yeni toplumsal ilişkilerdir.

Sonuç

Sonuç olarak kentin yaşamsal düzeyde önemli olduğu ve toplumsal yapının kurulmasında temel zeminlerden biri olduğu tespitiyle, kentteki toplumsal ilişkileri nasıl biçimlendirdiğiniz var olan siyasal çerçeveye yakından ilgilidir. Diğer bir deyişle, kent ile siyasal olan arasında doğrudan bir ilişki vardır. Ancak bugün kentteki siyaset, neoliberal doğruların, pazar ilişkilerinin kontrolündedir. Pazar ilişkilerin aşmak ya da değiştirmek mümkün müdür? Diğer bir deyişle buradaki temel soru, neoliberalizmin kültürel ve siyasal alanları çok boyutlu biçimde kontrol ettiği günümüzde, bu alanın dışında alternatif bir alanın nasıl yaratılacağıdır.

Bunu cevap olarak, bu çalışmada sivil toplumda ve kamusal alanda yapılacak müdahalelerin üzerine düşünmek ve alternatif dayanışma biçimleri geliştirmek gerektiği önerilmiştir. Bu yeni bir öneri değildir kuşkusuz. Ancak kent, demokrasi ve siyaset ilişkisi de yeni bir konu değildir. Devam eden bir ilişki ve mücadele sürecinin nereye evrileceğini kestirmek ve ona göre müdahalelerde bulunmak önemlidir. Kent, yakın dönemde demokratik siyasetin ana konularından biri olmaya devam edecektir. Başta kentsel toplumsal hareketler olmak üzere siyasal olanı kent alanındaki müşterekler üzerinden şekillendirmek isteyen kolektif eylemlerin siyasetin gidişatında etkili rol oynayacağı öngörülebilir. Çevre ve iklim gibi ortak konuların gün geçtikçe daha fazla tartışılıyor olması bunun göstergelerindedir. Daha önce siyaset dışı gibi görülen bu alanların önemli sosyal ve ekonomik bağlantıları olduğu hareketlerin mücadelesiyle ortaya konmuştur. Bu çabalar aynı zamanda demokratik ilişkilerin eşitlikçi bir perspektifle yeniden tanımlanmasını sağlayacaktır.

Buna yönelik küresel çapta süregiden farklı hareketlerin birbirinden öğrenme süreciyle karşılıklı olarak etkilendiği söylenebilir. Kentin ortak alanları burada sadece bir buluşma alanı değil sosyal etkileşimin konuşma ve yeniden üretim üzerinden tanımlandığı bir siyasetin alanlarıdır. Yeni siyasetin, neoliberalizmin serbest piyasa ve güvenlik denkleminin ötesinde, dayanışma ve eşitlik temelinde kurulabilmesi için muhakkak ki yeni bir normatif çerçevenin oluşması elzemdir. Toplumsal hareketlerin kurucu rolü burada devreye girer; kolektif eylemler yoluyla alternatif yaşam alanlarının yaratılması kritik aşamadır. Bu pratiklerde sıradan insanın ve farklı kamusal alanların temas kurması için siyaseti sadece siyasa değil siyasal boyutuyla geniş bir biçimde ele almak gereklidir. Kent

ve demokrasi arasındaki pratik ve teorik bağ bu şekilde somutlaştırılabilir.

References

- Abbas, T. and Yiğit, İ.H. (2014). Scenes from Gezi Park: Localisation, Castells, M. (1983). *The city and the grassroots: a cross-cultural theory of urban social movements*. University of California Press.
- Dikec, M. (2005). Space, politics, and the political. *Environment and Planning D: Society and Space*, 23, 171-188.
- Hardt, M. ve Antonio, N. (2019). *Meclis*. (A. E. Pilgir, Çev.), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Hardt, M. ve Antonio, N. (2011). *Ortak zenginlik*. (Efla Barış Yıldırım, Çev.), İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Harvey, D. (2013). *Asi şehirler: Şehir hakkı'ndan kentsel devrim'e doğru*, (A. D. Temiz, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Harvey, D. (2003). *Sosyal adalet ve şehir*. (M. Moralı, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.
- Iveson, K. (2007). *Publics and the city*, Malden: Blackwell.
- Knox, P. L., Knox, P. L., ve Taylor, P. J. (Eds.). (1995). *World cities in a world-system*. Cambridge University Press.
- Mossberger, K., Clarke, S. E. ve John P. (Der.) (2012). *The Oxford handbook of urban politics*, Oxford University Press.
- Routledge, P. (1996). Critical geopolitics and terrains of resistance. *Political geography*, 15(6-7), 509-531.
- Sassen S. (1994). *The Global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- Storper, M. (2013). *Keys to the city: how economics, institutions, social interaction, and politics shape development*. Princeton University Press.
- Swyngedouw, E. (2011). Interrogating post-democratization: Reclaiming egalitarian political spaces, *Political Geography*, 30, 370-380.
- Swyngedouw, E. (2018). *Promises of the political: insurgent cities in a post-political environment*. Cambridge, Mas.: MIT Press.
- Thörn, H., Mayer, M. ve Thörn, C. (2016). Re-thinking urban social movements, 'riots' and uprisings: An introduction. M. Mayer, C. Thörn, H. Thörn (Der.). *Urban uprisings: Challenging neoliberal urbanism in Europe* içinde, London: Routledge.
- Yıldırım, Y. (2019). Mikropolitika ve kentsel direniş: tekil ve kolektif müdahaleler, (M. Demirtaş Der.), *Direnişin mikropolitikası* içinde, İstanbul: Pinhan Yayınları.



Doğal Alanlarda ve Tarımsal Arazilerde Yapılaşma-İmar Kararları ve Uygulamaları ile Niğe

Aziz Cumhur Kocalar
Niğe Ömer Halisdemir Üniversitesi
azizcumhurkocalar@gmail.com

Öz

Yakın tarihlere kadar Anadolu'nun zengin tarımsal alanlara sahip olduğu bilinmektedir. Ancak 1980 sonrasında neo-liberal politikaların etkisi altında kalmaya başlayan Türkiye, mutlak korunması gerekli olan tarımsal alanlarında dahi hızlı yapılaşma-imar kararları alma dönemine girmiştir. İç Anadolu Bölgesi'nin en verimli tarımsal alanlarına sahip olan ve jeo stratejik açıdan sulak, verimli tarım arazilerinin bulunduğu Niğe ili ise, parçacıl imar kararlarından en çok etkilenen illerin başında gelmiştir.

Bu son dönem aslında, şehircilik açısından kentsel yağmanın ve kentsel suçların da tırmanışa geçtiği bir dönemdir. Kamusal alanların yeşil alanlarla birlikte yok oluşuna tanık olduğumuz 2000 sonrası yıllarda şehirler, tarihi kimliklerini yitirirken, doğal alanlarda da geriye dönüşü olmayan hızlı bir tahribat söz konusu olmuştur. Hâlbuki tarihteki konumu itibariyle Niğe, lojistik açıdan da oldukça önem taşıyan bir geçiş bölgesinde bulunmaktadır. Bu nedenle orduların da erzak deposu niteliğindeki toprakları ile geçmiş dönemlerde hep önemli bir merkez ve yönetim noktası olma özelliği taşımuştur.

Niğe, kritik doğal eşiklerindeki hassas sınırlarını görmemezlikten gelerek, Batı'ya doğru aldığı kentsel gelişme kararları ile hızlıca büyümuştür. Bu bölgede hassas tarım alanlardaki imar kararları, kentte halen yeterince bilimsel bir şekilde tartışılmamaktadır. Özellikle Kayardı Vadisi de, İhlara Vadisi kadar büyük olmasa da çok önemli bir doğal koridordur ve mutlaka özenle korunması gerekir.

Çalışmada, konuya kongrenin temasına oldukça yakın bir disiplinlerarası bakış açısıyla yaklaşılmıştır. Bu son dönemin, doğal alanlarda ve özellikle tarımsal arazilerde yapılaşma-imar sorunları yarattığı görülmektedir. Niğe örneğinde ise yaşanan kayıplarıyla birlikte, tarımsal arazileri korumanın hala ön plana getirilmesine acil gereksinim duyulmaktadır. Ayrıca korunması gereken bu alanlar için, "mülkiyet ve imar haklarının aktarımı" çok daha sağlıklı imar uygulamaları gerçekleştirilebilmek adına, önemli bir koruma aracı olarak benimsenip kullanılabilmelidir.

Anahtar kelimeler: *Tarımsal Alanlar-Otlak-Çayır ve Mera Alanlarını Koruma, Yapılaşma-İmar Kararları ve Uygulamaları, Ekolojik Şehircilik, Tarım Politikaları, Tarımsal Üretim ve Gıda Güvenliği*



Niğde with the Building-Development Decisions and Applications in the Agricultural Lands and Natural Areas

Aziz Cumhuri Kocalar
Niğde Ömer Halisdemir University

Abstract

Until recently, it is known that Anatolia has rich agricultural areas. After 1980, Turkey has entered rapid construction-development decisions in agricultural areas in where absolute protection is necessary. Niğde, which has the most productive agricultural areas of the Central Anatolia Region and which has geo-strategically wetland and fertile agricultural lands, is one of the cities most affected by the fragmentary development decisions.

This last period is actually a period in which urban plundering and urban crimes have also increased in terms of urbanism. In the post-2000 years when we witnessed the disappearance of public spaces along with green spaces, cities lost their historical identity, and in the natural areas, there was an irreversible rapid destruction. However, Niğde is located in a transition region which is also very important in terms of logistics. For this reason, it has always been an important center and management point in the past with its lands, which are the depot stores of the armies.

Niğde, ignoring the sensitive borders of its critical natural thresholds, has grown rapidly with its urban development decisions towards the West. Development decisions in sensitive agricultural areas in this region are still not discussed in a scientific manner in the city. Especially Kayardı Valley is a very important natural corridor although it is not as big as Ihlara Valley and it must be protected with care.

In this study, the subject has been approached from an interdisciplinary point of view very close to the theme of the congress. It is seen that this last period caused building-development problems in natural areas and especially in agricultural lands. In Niğde case, still needs to be brought to the forefront of conservation of agricultural land with its losses. Furthermore, for these areas that need to be protected, transfer of property and development rights should be adopted and used as an important protection tool in order to achieve much healthier development practices.

Keywords: *Conservation of Agricultural Areas-Grassland-Meadow and Pasture Areas, Construction-Development Decisions and Applications, Ecological Urbanism, Agricultural Policies, Agricultural Production and Food Safety.*

Giriş

Kentleşme dünyada son yüzyılın artan nüfus artışı ile birlikte önemli bir sorun alanı haline gelmiştir. Günümüzde kentleri fiziksel olarak sınırlandırmanın güçleştiği görülmektedir. Bu yüzden kırsal alan politikalarının yeniden gözden geçirilmesi ve kırsalın acilen daha cazip hale getirilmesi şarttır. Aksi halde kente göçle boşalan bu alanlarda doğal yıkım sürecektir.

Geliştirilecek yeni politikaların başarılı olabilmesi için tarih boyu kendi kendine yeter kalabilmiş Anadolu'daki bereketli toprakların yeniden kazanılması ve yerel kalkınmanın kırsal açıdan sürdürülebilir kılınması gerekmektedir. Bu çalışmada geliştirilen önerilerle birlikte İç Anadolu Bölgesi'nde ve özellikle Niğde'de sürdürülebilir kırsal kalkınma önemli bir hedef olarak tekrar ele alınmıştır.

2000 sonrası dönemde doğal alanlarda ve tarımsal arazilerde yapılaşma-imar kararları ve uygulamaları, Türkiye geneli ile özellikle Niğde'de kırsal alanlar üzerinde ciddi boyutlarda bir yıkım yaratmıştır. Kentsel yayılmaya bu yıkıma yol açacak şekilde izin verilebilmesi oldukça düşündürücüdür. Kırsal alanlarda farklı açılardan gecikmeden önlem alınması da kaçınılmaz olmuştur. Verimli toprakların bulunduğu Anadolu coğrafyası değerlendirilebildiği ölçüde fiziki açıdan pek çok fırsata sahiptir. Bütün bunlara rağmen özellikle sürekli küçük ölçekli olarak alınan hatalı imar uygulama kararları yeni tehditler oluşturmuştur. Bu olumsuz gelişmeler araştırıldığında yapılaşma-imar kararlarının ve uygulamalarının doğal alanlarda ve tarımsal arazilerde yol açtığı yıkımla ilgili konular, bazı başlıklar altında bulgular halinde toparlanmıştır.

Kentleşmenin dinamikleri (sosyal, kültürel, ekolojik, ekonomik ve politik) ekonomik kalkınma dinamiklerini de oluşturur. Her politikanın ve hamlenin çok daha bütüncül bir bakış açısıyla karara bağlanması gerekir. Bu kararlar, eşit ve adil bir yaklaşımla ele alınmadığı takdirde artarak önemli bir sorun alanı oluşturmaktadır. Son dönemde hızlı ve çarpık gelişme izlenimi gösteren büyükşehirlerdeki alanlar, arazi kullanımında ki değişkenliğin de izlerini sergilemektedirler. Bu alanlarda yoğun bir şekilde spekülasyon yapılaşmanın olduğu resimden de görülmektedir (Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1. Bursa Doğanbey TOKİ Blokları.

(Kaynak. <https://www.karar.com/ekonomi-haberleri/yatay-sehirlesme-donemi-1-temmuzda-basliyor-526163>)

Kent ve çevre haklarının yanısıra mülkiyet ve imar haklarının aktarımı, arazi yönetim bilgi sistemi gibi konuları birlikte ele alan akıllı ve ekolojik yerleşim çalışmalarına 2010'dan bu yana farklı platformlarda yer verilmiştir (Kocalar, 2018d).

Bulgular

Hızlı nüfus artışı ve hatalı uygulamalar nedeniyle doğal kaynaklar günümüzde giderek azalmaktadır. Ayrıca imar kararları ve uygulamaları da sürekli tehditler oluşturmaktadır. Yapılaşma-imar kararları ile oluşan olumsuz gelişmeler araştırıldığında, uygulamaların doğal alanlarda ve tarımsal arazilerde yol açtığı yıkımla ilgili konular, 6 başlık altında bulgular halinde toparlanmıştır.

İç Anadolu Bölgesi ve Niğde

Bölge planlarında Nevşehir, Aksaray, Kırşehir ile birlikte Niğde illerine ait üst ölçekli kararlar verilmiş olsa da, Niğde'nin gelişme dinamikleri üniversite öğrenci sayısı ile oluşan hareketlilik dışında son dönemde oldukça sınırlı kalmıştır (Kocalar, 2018b). Diğer yandan Aksaray ise Niğde'nin ilçesi iken sonradan il olmuş ve Niğde'den koparak gelişme göstermiştir.

Niğde'nin Tarihi Kentsel Ve Kırsal Kimliği

Tarihteki konumu itibariyle Niğde, lojistik açıdan da oldukça önem taşıyan bir geçiş bölgesinde bulunmaktadır. Bu nedenle erzak deposu olan toprakları ile geçmiş dönemlerde hep önemli bir merkez ve yönetim noktası olma özelliği taşımıştır. Ancak Niğde Merkez İlçedeki bir mahalleden alınan alttaki fotoğrafta ki gibi Meryem Ana Klisesi ve yakın çevresine kadar gelen yoğun yapılaşma-imar baskısı açıkça görülmektedir. Tarihi Kale ve çevresinin durumu da oldukça kötüdür (Fotoğraf 2) Ülkemizde Koruma Amaçlı Planları ya geçmişte yapılmamış ya da yapılmış olsa da yenilenmemiş ve tarihi alanlar çöküntü mahalleleri halini almıştır (Kocalar, 2019b).



Fotoğraf 2. Meryem Ana Klisesi ve yakın çevrede yoğun yapılaşma-imar baskısı (Kocalar, 2019b).

Yazarlara göre; “Kırsal alanlara özgü kararları benimseyen, yerel katılımı sağlayan ve değişikliklere ya da sisteme eklenilebilecek bir ek dokümana ihtiyaç duyulmaktadır. Bu durumda geliştirilmesi önerilen köy tasarım rehberlerine örnek bir çalışma” yapılmıştır (Bademli Köy Tasarım Rehberi) (Görgün ve Yörür, 2018).

Niğde’de Yapılaşma-İmar Kararları Ve Uygulamaları

İç Anadolu Bölgesi'nin en verimli tarımsal alanlarına sahip olan ve jeo stratejik açıdan sulak, verimli tarım arazilerinin bulunduğu Niğde ili ise, parçacıl imar kararlarından en çok etkilenen illerin başında gelmiştir.

Kendi tarihi geçmişini pek çok açıdan unutan Niğde'deki imar tadilatlarının yoğunlaşması üzerine verilen bir soru önermesine yanıt olarak Çevre ve Şehircilik Bakanı, "Niğde iline ait, İller Bankası tarafından yaptırılmış, Mülga Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından 01.04.1981 tarihinde onanmış 1/5000 ölçekli 6 adet imar paftası bulunduğu tespit edilmiştir" demiştir (Bor Haber, 2013). Ancak 1981 yılı onanmış Nazım İmar Planı (NİP) revizyonları yapıp, tamamlanmadığından ve eski belediye başkanı tarafından NİP yokmuş gibi kamuoyu yanlış bilgilendirildiğinden, alınan plan tadilat kararları ile imar uygulamaları sonucu, tarihi kentin kendini koruması adeta engellenmiştir (Kocalar, 2019b). Niğde bu süreçte hızla betonlaşan bir şehir olma durumunda bırakılmıştır (Kocalar, 2018c).

Kentsel Gelişme (Veya Sınırsız Yayılma)

Niğde, kritik doğal eşiklerindeki hassas sınırlarını görmemezlikten gelerek, Batı'ya doğru aldığı kentsel gelişme kararları ile 2010 sonrası dönemde hızlıca büyümüştür. Üstelik üniversite yerleşkesi bile yine bu çizgide ki bir gelişmenin destekleyicisi olan yer seçimi ile aşırılığın sürükleyicisi durumunda olmuştur. Batı'ya doğru yayılma, şerit biçiminde gerçekleşmektedir. Bu düzlük alanda yer alan nitelikli tarım alanları ile bağ ve bahçeler, ayrıca otlak ve meralar yok edilmiştir. Bu ufak ovaya doğru olan gelişim yıllarca sürdürülmüştür.

Kentsel Araç Terörü Ve Yaya Ulaşımının Aksaması (Zayıf Toplu Ulaşım)

Kent merkezinde ise içinden yol geçmeyen en ufak boş bir alan dahi kalmamıştır. Her cadde neredeyse her ara sokak bile hızlı araç sürücülerinin hizmetine tahsis edilmiş gibi planlanıp kullanılmaktadır. İmar bekleyen her arazi ve parsel ranttan alacağı paya bağımlı bir halde bırakılmıştır. Doğal alanlarını bu şekilde hızla kaybeden Niğde, özellikle Bor Yolu'nda son yıllarda ve halen hız yapan araçların yarattığı kazalara teslim edilmiş, akılcı önlemlerden de mahrum bırakılmıştır. Yayalara sadece oldukça bir üst geçit yapılmış ve yaya akışları önerilmektedir. Otomobil bağımlısı hale gelmiş olan şehir, zayıf toplu ulaşım ile yine bu alanın yakınında inşa edilmiş yüzme havuzunu da kullanamayacağı halde yapmış ve işletmek için ciddi bir bütçeyi harcamak durumunda kalmıştır. Kentsel hizmetlere erişim amaçlı kullanılan toplu taşıma

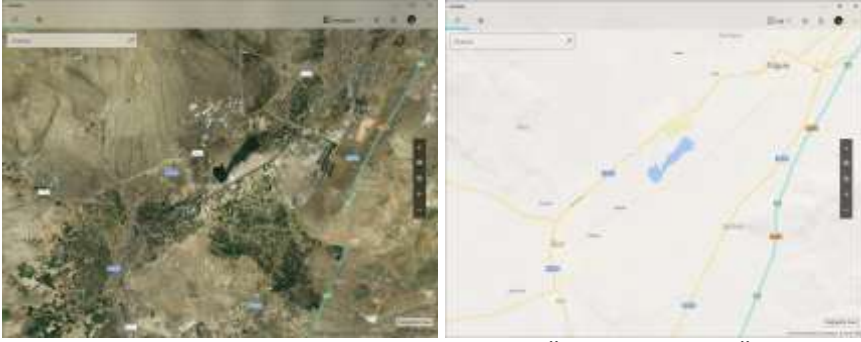
araçları (otobüsler) ile bekleme süreleri ile birlikte her gün ortalama bir saate yakın yolculuk yapılmaktadır.

Spor Ve Oyun Alanlarının Eksikliği

Bor Yolu'nun altı ve üstü ise birbirinden kopuktur, bu çevrelerde yeterli bir çocuk parkı dahi halen yoktur. 4+1 ve 5+1 evlerle dolu blokları olan Niğde'nin bu kesimi; gençliğe, spor ve oyun alanlarına yeterince sahip değildir. Aracı olmayan gençler bu tür alanlara ulaşamadıkları gibi yaya olarak değer de görmezler. Okullara servislerle sağlanan akışın da maliyetleri ortadadır. Genç nüfus bu şekilde hareketsizleştirildikçe bağımlılık oranları da artacağı açıktır. Bor Yolunda iğreti yapılan bir kent ormanı ise ulaşım olanakları olmayan suni ve kullanım dışı bir alan olarak kalmıştır. Bu ormanın yakınındaki yüzme havuzu da aynı durumdadır.

Niğde Saha Çalışmaları

Araştırmanın ilk saha çalışmaları 2000 sonrası farklı dönemlere dek gelmektedir. Niğde'de İç Anadolu Bölgesi'nin geçmişte bağ ve bahçeleri ile ünlenmiş kırsal bir şehirdir. Şehir nitelikli tarım arazileriyle tarihte lojistik bir merkez olmuştur. Savaş zamanlarında bu alanlar kritik rol oynamış, büyük orduları dahi beslenebilmiştir (Harita 1). Ancak Niğde'de gerek organize sanayi yer seçimi gerekse karşısındaki üniversite yerleşkesi kentsel gelişme kararları alınabilmiştir. Kentsel gelişmeyi ve yayılmayı bu yönde tetikleyen yıkıcı sorunlar yaratacağı bilindiği halde Batı'ya doğru bu verimli düzlük alanlar yapılaşmaya açılmıştır (Harita 1). Saha çalışmaları beş başlık altında görsellerle birlikte sunulmuştur.



Harita 1. Akkaya Baraj Göleti, (üstünde) Niğde Ömer Halisdemir Üniversite yerleşkesi ve Bor Yolu ile (yolun üst kotundaki) Organize Sanayi Sitesi, Bor'a doğru yine üstlerde TOKİ ile (daha üstlerde) Melendiz sıradağları, (sağ ve alta doğru ise diğer çevre yolu) (Kocalar, 2019).

Tarımsal Arazilerdeki Uygulamalar

“Hassas tarımsal alanlarını koruma”, “kırsal hayatı koruma” planlamada önemli bir çerçeve olarak benimsenmelidir. Planlama bu tür alanları her zaman ön plana alıp değerlendirmeye çalışırken, mevcut kentsel bilançoğu yerinde ve yeniden gözden geçirmektedir. Planlama, geleceğe yönelik fırsat ve tehditleri değerlendirerek öngörülerde bulunmaktadır. Ancak günümüzde planlamanın etkinliği de tartışmalı bir hale gelmiştir. Tarım alanları yaratılan popüler kültüre teslim olmuş ve gösteri mekanları haline getirilmiştir.

Niğde (2000 sonrası) bu son dönemde, geçmişte türkülerinde kent kimliğine de yansımış olan ünlü bağ ve bahçelerini dahi koruyamaz duruma düşürülmüştür (Fotoğraf 6, 7). Niğde örneğinde yaşanan bu kayıplarla birlikte tarımsal arazileri korumanın hala ön plana getirilmesine acil gereksinim duyulmaktadır. Ayrıca korunması gereken bu alanlar için, “mülkiyet ve imar haklarının aktarımı” çok daha sağlıklı imar uygulamaları gerçekleştirilebilmek için önemli bir koruma aracı olarak benimsenip kullanılabilir.

Sanayi Yer Seçimi

Henüz 90'lı yıllarda yer seçimi yapılan organize sanayi bölgesine yani Batı'ya doğru alınan yapılaşma kararları ile Niğde günümüzde konut alanları ile çevrelenen bir sanayi alanı ile karşı karşıya kalmıştır. Özel

sermayenin ve girişim gruplarının alan kullanımlarındaki stratejiler, ekonomik boyutlu ve kısa sürede kar sağlama odaklıdır. Kente sanayi yatırımlarını çekme uğruna kaybedilen bu sahalarla yetinilmemiş, sanayinin çevreyi kirletmesine de izin verilmiştir. Dolayısıyla mera ve otlak gibi tarımsal nitelikli alanlar da özelliğini giderek yitirmiş ve bu alanlara da üniversite yerleştirilmiştir. Atık kontrolü yapılmayan sanayi ile birlikte uluslararası öneme haiz doğal bir gölet alanı da ayrıca uzun yıllar boyu (1990-2019) kirletilmiştir. Sanayinin filtresiz sıvı atıkları kanalizasyon yoluyla göle bırakılmaktadır.

Göletin arıtma sistemleri de enerji sarfiyatı olmaması için çalıştırılmamıştır. Bu yıl başka yeni bir arıtma sisteminin göl kenarında kurulmaya başlandığı görülmektedir. Onun da enerji sarfiyatının ne olacağı ve nereden karşılanacağı, ayrıca atıktan enerji üreten yeni teknolojilerin de kullanılıp kullanılmayacağı belli değildir. Planlama ve bilgilendirme yetersizdir. Gölet, üniversitede disiplinlerarası işbirliği ile çevre teknolojileri konusunda yapılan araştırmalara da konu edilebilirdi. Göletin çevresinin yurt binaları ile başlayan bu son birkaç yıllık süreçte, rekreatif bir alan olarak değerlendirilebilme özelliğini de zamanla giderek kaybetme tehlikesi olduğu göz ardı edilmemelidir (Fotoğraf 3a). Göletin üst yakasındaki uzun kenarında şimdi yurtlar ve üniversite yerleşkesi blokları yükselmiştir (Fotoğraf 3b). Geçmişte bu alanlar mera ve verimli tarım alanları olarak kullanılıyordu ve sözlü kaynaklara göre yerleşkede aslında iki ayrı su değirmeni bulunmaktaydı. Şimdi bunların müze vb. faaliyetlerde kullanılacak şekilde temsili bir canlandırmasının bile yerleşkede görülememesi kırsal belleğin yok sayılışının en açık örneği olup, son derece üzücüdür.



Fotoğraf 3. Akkaya Baraj Göleti (2019 bahar ve sonbahar ayları) ve yanına yapılan yoğun yurt binaları.

Üniversite Yerleşkesinin Yer Seçimleri

Sanayi alanı karşısında üniversite yerleşkesinin de yer almış olması ayrıca hatalıdır. Bu Bor Yolu'nda sanayinin altında eskiden mera ve tarım alanları bulunurken, şimdi ise üniversite yer almaktadır. İşte 1990'lar sonrası gelişmeler, bir baraj göletinin de (Akkaya) olduğu bu bölgeye (yani ovaya doğru) yayılmayı bile bile hızlı bir şekilde tetiklemiştir (Harita 1) (Fotoğraf 4).

Ülkemizde üniversite yer seçimleri de yine başlı başına sorunlu alanlardandır. İstanbul'daki bazı örneklerde (Koç Üniversitesi, Yeditepe Üniversitesi, Maltepe Üniversitesi vb.) özel vakıf üniversitelerinin orman içi konumları, vb. yer seçimleri de yine oldukça düşündürücü ve üzücüdür.



Fotoğraf 4. Niğde Ömer Halisdemir Üniversite yerleşkesi içinden Bor Yolu üst kotundaki Organize Sanayi Sitesi ve ardındaki Melendiz sıradağları (Kocalar, 2018a).

Toprak Koruma Kurulu Kararı

Toprak Koruma Kurulu Kararı alınan ovaların listesinde bulunan 141 adet ovoidan (Tablo 1) Niğde İli sınırlarındaki 3 tanesi de ayrıca altta sunulmuştur. Akkaya Baraj Göletinin (Fotoğraf 3a) bulunduğu, saha çalışması yapılan bu bölge ufaklığı ile belki bir ova olarak görülmemiş, Melendiz eteklerindeki tarihsel verimli bağ ve bahçeler de bu kararın daha öncesinden adeta yok sayılmıştır (Fotoğraf 4).

Tablo 1. Toprak Koruma Kurulu Kararı Alınan Ovalar (141 adet).

SIRA	ŞEHİR	OVA İSMİ
1	ADANA	ÇUKUROVA
...
115	NİĞDE	ALTUNHISAR-ÇUKURKUYU
116	NİĞDE	ÇİFTLİK
117	NİĞDE	EMEN
118	NİĞDE	MİSLİ
...
141	YOZGAT	BOĞAZLIYAN

Kaynak. <http://www.emlakinfo.com/haberler/m/news.php?id=4396>

Kentsel Gelişme

Organize Sanayi Sitesi, üniversite yerleşkesinin ve TOKİ'nin 1990'lı yıllarda yer seçiminin yapıldığı bu düzlük bölgede (ufak bir ova) Niğde Merkez İlçe ile Bor İlçesi arasında 3+3 şeritli olan Bor Yolu'da yapınca, gelişme yol boyunca ilerlemiştir. Böylece yolun çevresi de (alt ve üst kotlarında) yoğun yapılaşma baskısına sürekli açık hale gelmiştir. Bu şekilde giderek imara açılan eskiden kükürtlü suların yeryüzüne çıktığı ve sıvılaşma tehlikesi olan alt kotlardaki alanlarda bloklar yükselmiş ve alan eski tarımsal karakterini de hızla yitirmeye başlamıştır.

Bu karara imza atan o dönemin belediyesi yörede aşırı bir zenginleşmeyi de rahatlıkla onaylayabilmiştir. Gerekçe ise Niğde Merkez ve Bor İlçeleri arasında gelişime açık bir bağ oluşturulmasıdır. Halbuki eski çevre yolu ve bağlantıları oldukça yeterlidir. Gelişmenin bu eski Güney-Batı bağlantılı akslar üzerinde kalması gerekirdi. Ancak sonraki dönemlerde gelen yönetimler de benzer kararları yine almayı sürdürmüştür. Bu kararlar şehirde de benimsendiğinden ötürü, mera ve tarım alanı olan bu ufak ova ya da düzlük alanlar sürekli yapılaşma baskısı altında kalmıştır. Bu kararlardan ötürü değerli tarım alanı olan ufak ova, geri dönülemez bir şekilde zarar görmüştür. Halen de bu hasar artarak sürmektedir.

Akkaya Baraj Göleti'nin kirliliği de yıllarca bekletilen bir sorun alanı yaratmıştır. Üniversite yerleşkesinde yer alan gölet sonbaharda kurumuş haldedir (Fotoğraf 3a). Günümüzde ancak bahar aylarında su ile dolmuş olmaktadır. Gölet, Demirel döneminde taşkınları önlemek ve tarımsal sulama amaçlı yapılmıştır. Bölgenin Bor İlçesine bağlı Kemerhisar ve Bahçeli Kasabaları tarafında ki tarımsal faaliyetler gölet sayesinde sürmektedir. Ancak iklim değişimi ile birlikte olası selleri

önlemek üzere göletin sürekli koruma altında tutulması gereken niteliklere sahip olduğu bilinmelidir. Harita (Harita 1) bu bölgeyi geniş bir bir ölçekten kapsarken, fotoğraflarda Bor yolunun alt kesiminden (Fotoğraf 5), göletten (Fotoğraf 3a) ve çevresinden görünüm de (Fotoğraf 3b) yer almaktadır.



Fotoğraf 5. Oavadan geçen (Merkez ile Bor İlçeleri arasında yer alan 3+3) Bor yolu (Kocalar, 2019).

Altındaki fotoğrafta ise Bor yolunun üst kesiminden Melendiz sıradağlarının eteklerine doğru bir görüntü bulunmaktadır. Dağın eteklerinde yüksek katlı yapılaşma gözükken yer, Koyunlu kasabasıdır. Artık mahalle olan bu kasabanın kışın nüfusu oldukça düşüktür. Ancak yazın serin yayla mekanı olarak bilinen yörede, kır estetiğine aykırı derecede yüksek katlı bloklarda bir yaşam tarzı tercih edilebilmiştir (Fotoğraf 6).



Fotoğraf 6. Bor Yolunun üst kesimi ve Melendiz dağlarının etekleri-Yoğun yapılaşma (Kocalar, 2019).

Bahçeli evlerin bölgede sonunu getiren bu bakış açısı tehlikeli bir şekilde Bor Yolundan çok daha yukarılara kadar sıçramış gözükmektedir. Bu bakış açısının Niğde’de Bor yolunun üst kesiminde arada kalan bağ ve bahçeleri de yok edebileceği çok açıkça görülmektedir. Gelişme tarihi Fertek Kasabası’nda (artık mahalle) etkilemeye çoktan başlamıştır. Bor yolunun üst kesiminde kalan bağlarda göç ve rant ve beklentisi gibi

sebeplerden ötürü ilgisizlikten can çekmektedir. Alttaki fotoğrafta bu kesimde sınırdan bir kare yer almıştır (Fotoğraf 7).



*Fotoğraf 7. Rant ile boğuşan Tepe Bağları-Bor Yolu üst kesimi yapılaşma-
imar sınırı (Kocalar, 2019).*

Gelişme yönü ile ilişkili öne sürülen gerekçeler ise genellikle suni kalmaktadır. Ovaya doğru kentsel yayılmanın ender tarım alanlarını ve doğal alanları yok edecek kadar bir geçerliliği yoktur.

Doğal Alanlardaki Çarpık Uygulamalar

Yakın geçmiş dönemlerin bu düzlük alanlarda yarattığı doğal tahribat ortadadır. Doğal çevreler ve arazi kullanımı açılan 3+3 şeritli boş bir yol ile parçalanmıştır. Diğer iller arasında araç sayısının son derece hızlı arttığı Niğde doğal ve tarımsal alanları bölerek ortasından geniş ve motorlu araçlarca az kullanılan geniş bir yol geçirmiştir. Halbuki bu yolun 4 km ilerisinde yeterli bir çevre yolu zaten vardır.

Diğer yandan yeni imar kararları da geçmişteki bu hataların artarak devam ettirildiğini göstermektedir. Kararlar halen hiçbir şekilde yerelde bilimsel bir nitelikte tartışılmamaktadır (Kayardı Vadisi). Kayardı Vadisi, Ihlara Vadisi kadar büyük olmasa da çok önemli bir doğal koridordur ve mutlaka özenle korunması gerekir. Geçiş haklarının ihlal edildiği bir vadi görünümündedir. Vadinin çoğu özel mülkün arazisi şeklinde bazen yüksek duvarlarla kullanıma kapalıdır. Yerleşimin olduğu bu vadede sınırlı sayıda kuşu avlamak üzere (karatavuk) avcılar dahi tüfekleriyle birlikte dolaşmaktadırlar.

İlçe Ve Kasabalardan Örnekler

Niğde'nin önemli tarihi bir ilçesi olan Ulukışla Orta Torosların eteklerine ve Gülek Boğazına yakın bir yerdedir. Bu aksın üzerinde Ulukışla'ya bağlı, Çiftehan kasabası da yer alır. Çiftehan tarihte önemli bir konuma sahiptir. Çiftehan Doğu Roma İmparatorluğu'nun Doğu kapısı olarak önemli ve kısıtlı bir tarihi alanda yer almaktadır. Otellere yer verilen çevre yolu üstündeki bu alanda, Osmanlı döneminden kalma önemli tarihi bir hamam da yine yıkılarak yok edilmiştir.

Kasaba ayrıca önemli bir termal kaynak suya sahiptir. Alttaki fotoğraftaki gibi bu alanda termal turizme yönelik yoğun yapılaşma-imar izinlerinin uzun süreli bir şekilde verilerek yine doğanın tamamen tahrip edildiği görülmektedir (Fotoğraf 8). Kasaba, termal turizm yoluyla alınan yoğun yapılaşma izinleri yüzünden tüm doğal güzelliğini yitirmek üzeredir. Doğal kaynakların doğayı ve kültüre tahrip edecek şekilde plansızca kullanılması koruma politikalarından da uzaklaşıldığının açık bir göstergesidir.



Fotoğraf 8. Çiftehan, Ulukışla İlçesi, Niğde.

Sonuç ve Öneriler

Çalışmada, kongrenin temasına oldukça yakın bir disiplinlerarası bakış açısıyla bu son dönemin doğal alanlarda ve özellikle tarımsal arazilerde ki imar ve yapılaşma sorunları ele alınmıştır. 2000 sonrası dönem, şehircilik açısından kentsel yağmanın ve kentsel suçların da tırmanışa geçtiği bir dönemdir. Kamusal alanların yeşil alanlarla birlikte yok oluşuna tanık olduğumuz bu son yıllarda yeniden biçimlenen tüm şehirler de, tarihi kimliklerini yitirilirken, doğal alanlarda da geriye dönüşü olmayan hızlı bir tahribat yaratılmıştır. Niğde ise bu örneklerin içinde başta yer almaktadır. Kent, şehircilik kurallarını politik gerekçelerle

yok saymıştır; kent tarım alanlarına, otlak, meralara ovaya doğru gelişimini sürdürmüştür.

Sanayisizleşme ve rant üretimine dayalı bir kentleşme sürdürülebilir şehirler açısından oldukça önemli bir tehdittir. Ayrıca iklim değişimi ve çölleşme ile gıda güvenliği açısından da ciddi tehdit alanı oluşturmaktadır. Niğde'deki sanayi ve üniversite yer seçimleri de bu yüzden sorunlu alanlarda gerçekleşmiş ve kentsel yayılmayı da tetikleyerek doğal alanları ve tarım arazilerini yok etmiştir.

Öneriler

Çalışma, geçmiş politik dönemlerin yarattığı doğal tahribatın yanısıra "hassas tarımsal alanlarını koruma" çerçevesini de ön plana alıp değerlendirirken, kentsel bilançoyu yerinde ve yeniden gözden geçirerek, geleceğe dair tehditleri önemseyerek alttaki gibi bazı önerilerde bulunmaktadır.

İç Anadolu'nun ve Niğde'nin tarihsel geçmişi de düşünülerek, kentte bu yapılaşma-imar kararları öncesinde daha bütüncül kalkınma modellerinin geliştirilerek tartışılması gerekir.

Bir kentin geleceği ile ilgili otoritelerin sorumsuzca tek taraflı gerekçelerle karar alma özgürlüğüne sahip olmadığı bilinmelidir. Şeffaflığa ve halkın bilgilendirilmesine önem verilmelidir.

Kentsel rant odaklı bakış açıları değiştirilmelidir. Kıra ve yerele özgü yaklaşımlar geliştirilmelidir. Kent ile kırsal arasındaki gerilim azaltılmalıdır. Köyün yerinden idare edilmesine ve katılıma önem verilmelidir.

Kırsal alana yönelik olarak acilen koruma tedbirleri alınmalıdır. Bu alanlardaki kırsal kimliği tanıma, koruma ve yüksek katlı yapılaşma yerine kırsal konturlara uygun tasarım çalışmaları yapılmalıdır.

Çevre hukuku alanında kırsalın zengin potansiyelini korumaya yönelik olarak boşluklar bırakmayan düzenlemeler yapılmalıdır (Kocalar, 2019a).

Kaynakça

Doğanbey Toki Açıklaması Geldi. (Nisan 4, 2018). *Bursa Haberleri*.
<https://www.bursa.net.tr/doganbey-toki-aciklamasi-geldi-11419.html>
adresinden erişildi.

- Fırat, A. S. (2014). Doğayı ve insanı yoksullaştırıcı kentleşme pratikleri. *TESAM Akademi*, <http://tesamakademi.com/tr/a-serap-firat-urbanization-practices-which-create-poverty-for-nature-and-people/> adresinden erişilmiştir.
- Göğün, E. K. ve Yörür, N. (2018). Kırsal yerleşmelerde özgün dokunun korunmasında bir araç olarak köy tasarım rehberleri: Ödemiş Bademli örneği. *TÜBA-KED*, 17, doi:0.22520/tubaked.2018.17.002
- Kocalar, A. C. (2018a). Arkeolojik yeraltı yerleşmeleri ve koruma sorunları: Nevşehir yeraltı şehirleri: Derinkuyu, Kaymaklı. *Journal of Awareness (JoA)*, 3(3), 25-46.doi:<https://doi.org/10.26809/joa.2018342290>
- Kocalar, A. C. (2018b). İç Anadolu Bölgesinde kentsel gelişim ve Niğde örneği. (Ed. N.Çiftçi, Y. Yanar) *Mühendislik Mimarlık Çalışmaları 2018* içinde (s.181-190), Tokat:Çizgi Kitabevi.
- Kocalar, A. C. (2018c). Niğde’de imar uygulama süreçleri ve biriken sorunlar:Artan yoğunluk-yükseklikler-trafik-zemin-kent ve çevre hakkı-kamusal alan, (Ed. L. G. Kaya, Ş. A. Dönmez, N. Abbasov) *Mimarlık, Planlama ve Tasarım Alanında Yenilikçi Yaklaşımlar*, içinde s.(189-214). Gece Kitaplığı Yayınevi.
- Kocalar, A. C. (2018-d). Akıllı ve ekolojik kentlerle sürdürülebilir kentsel tasarım: Arazi bilgi yönetimi sistemi (ABYS)” ve “Mülkiyet ve imar hakkı aktarımı (MİHAM). *SSSJournal Dergisi / SOCIAL SCIENCES STUDIES JOURNAL (SSSJournal) (SSSJ)*, ([sssjournal.com](http://www.sssjournal.com)), 4(17), 1684-1697. doi: <http://dx.doi.org/10.26449/sss.549>
- Kocalar, A. C. (2019b). Niğde’de tarihi silüetin ve kentsel kimliğin değişiminin koruma bağlamında analizi. *JIA JOURNAL (IJIA) Disiplinlerarası ve Kültürlerarası Sanat Dergisi*, 4(8). 1-23. doi: <http://dx.doi.org/10.29228/ijia.91>
- Kocalar, A.C. (2019a). Çevre hukuku incelemesi: Tabiatı ve biyolojik çeşitliliği koruma kanunu tasarısı (2012). *International Journal of Political Science and Urban Studies (IPSUS)*, 7(2), 445-476. doi:<https://doi.org/10.14782/ipsus.623239>
- Meğersem, Niğde Nazım İmar Planı Varmış...(Mayıs 12, 2013). *Bor Haber*. Erişim adresi <http://www.borhaber.net/siyaset/megersem-nigde-nazim-imar-planı-varmis-h9783.html>



Kırdan Kente Tarımsal İstihdamın Yeniden Örgütlenmesi

Sevinç Bahar Yenigül
Gazi Üniversitesi
yenigul@gazi.edu.tr

Mehmet Zülfi Camkurt
SGK
mzckurt@gmail.com

Öz

Bu çalışma kente göçle gelen kırsal nüfusun tarımsal işgücü potansiyelinin kentlerde nasıl istihdam edilebileceğini tartışmayı amaçlamaktadır. 6360 sayılı büyükşehirlerin yönetimine yönelik yeni yasal düzenleme: kır ve kent kavramının nasıl açıklanacağı, büyükşehirlerde tarımsal üretimin nasıl yapılacağı ve örgütleneceği sorularına neden olurken; kentsel ve kırsal alanları bir arada yöneten bu yeni anlayış tarımsal istihdam ve üretime yönelik kentlerde nasıl bir örgütlenmenin gerekli olacağı konusunda ise henüz bir çözüm üretememiştir. Türkiye'nin önemli kamu istihdam kuruluşlarından Türkiye İş Kurumu (İŞKUR), iş ve işçi bulma amacını gütmekte, bunun yanı sıra iş gücü piyasasının istihdam aşamalarında aktif rol oynamaktadır. İşsizliğin önlenmesi için tedbirler alan, istihdamın geliştirilmesi, korunması ve yaygınlaştırılması noktasında çeşitli girişimlerde bulunan kuruluş işsizlik sigortası hizmetlerini yürütmektedir. Kurum farklı adlar altında programlar uygulamakta, bu programlardan Toplum Yararına Programı (TYP) ile işsizliğin yoğun olduğu dönemlerde veya yerlerde doğrudan ya da yüklenici eli ile toplum yararına bir iş ya da hizmetin gerçekleştirilmesi yoluyla özellikle istihdamında zorluk çekilen işsizlerin çalışma alışkanlık ve disiplininden uzaklaşmasını engelleyerek işgücü piyasasına uyumlarını sağlamaktadır. TYP kapsamında istihdam edilen işçilerin sosyal güvenlikleri kurum tarafından sağlanmakta olup bunun yanı sıra geçici gelir desteği verilmektedir. Çevre temizliği, kamusal altyapının yenilenmesi, Millî Eğitim Bakanlığına bağlı resmi okullarda çevre düzenlemesi, okullarda bakım onarım ve temizlik işleri yapılması, restorasyon, tarihi ve kültürel mirasın korunması, ağaçlandırma, park düzenlemeleri, vadi, dere ıslahı ve erozyon engelleme çalışmaları programın yarattığı iş alanlarıdır. Bu çalışmada kentlerde özellikle dezavantajlı gruplara iş güvencesi ve gıda güvencesi yaratmada önemli bir araç olan kent tarımın bu programlarla bütünleştirilmesi, yerel yönetim ve İŞKUR işbirliğinde kentte tarım sektöründe istihdamın sağlanabilmesi yönünde çıkarımlar yapılarak gıda güvencesi gibi ülke gündemindeki önemli bir konuya dikkat çekilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kır, kent, tarım, iş güvencesi, gıda güvencesi



Reorganization of Agricultural Recruitment from Rural to Urban Areas

Sevinç Bahar Yenigül
Gazi University

Mehmet Zülfi Camkurt
Social Security Institution

Abstract

This study focuses on how to recruit the agricultural manpower potential of rural population in the cities after immigration from rural areas. New legislation numbered 6360, has not yet provided solutions to the issues such as; how to define rural and urban concept, how to conduct and organize agricultural production in big cities, how to structure a new approach that manages both rural and urban areas together, and how to organize to solve the agricultural recruitment and contribute to production in cities. One of the important governmental recruitment organization in Turkey, namely İŞKUR, aims not only to find both labor and employment for individuals as well as companies, but also plays active role in every recruitment stages of manpower market. İŞKUR form measures to prevent unemployment, adapt strategies to develop, protect and conventionalize recruitment, and conducts the services related to unemployment insurance. The organization exerts different programs and the program for benefits of society (TYP) is one of these programs which supports unemployed with a temporary income during high unemployment periods and/or in the regions with high unemployment. Within the frame work of TYP, İŞKUR not only creates employment opportunities benefit of society either directly or via contractors, but also provides services, especially for the unemployed with difficulties for recruitment, to improve their working habits and work discipline, to adapt them to employment market so that they would not be excluded from job market. Environmental cleanup, renovation of public infrastructure, landscaping, cleaning and maintenance of public schools affiliated to Ministry of Education, restoration, protection of historical and cultural heritage, afforestation, green area arrangement, valley and river improvement and erosion prevention are the employment opportunities which is created by program of benefits for society (TYP). Urban agricultural program should be integrated into these programs in order to create employment and nourishment assurance in urban areas (cities) especially for disadvantaged groups. Furthermore, this study suggests that the cooperation between local government authorities and İŞKUR to develop programs that provide agricultural recruitment sector in the urban areas (cities) would be remarkable as it would contribute remarkably to a landwide important issue, namely employment and nourishment assurance.

Keywords: Rural, urban, agriculture, employment insurance, nourishment insurance

Giriş

Sürdürülebilir kalkınma süreci yeşil ekonomi, yeşil sektör ve yeşil işler kavramlarının gelişmesine katkı sağlarken, bu sektörlerde istihdamın yaratılması ve artırılması yönündeki tartışmaları da başlatmıştır. Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Office, ILO), sürdürülebilir kalkınma politikalarının iklim değişikliği, doğal kaynakların tüketimi, yoksulluğun azaltılması ve insana yakışır işlerin sunulabilmesi yönündeki çabalarıyla yeşil işlerin geliştirilmesi gerektiğine dikkat çekmektedir. ILO yeşil işler kapsamında sekiz sektörün; tarım, ormancılık, enerji, kaynak yoğun imalat, geri dönüşüm binalar ve ulaştırmanın öne çıktığını, bu sektörlerde istihdamın yoğunlaşacağını ve istihdamda dönüşümlerin yaşanacağını öngörmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2014).

ILO'ya göre yeşil işler arasında önemli bir yer tutan tarım sektörünün geçmişten günümüze gerek istihdam ve gerekse gayri safi milli hasıla içindeki payının azalma eğiliminde olduğu belirtilmekte birlikte, devam eden süreçte sektörün öneminin yeniden artacağı öngörülmektedir. Her geçen gün artan gıda arzı ve sağlıklı gıda üretimine yönelik arayışların, sektörün yeniden yükselmesine neden olacağı kaçınılmaz bir süreç olarak değerlendirilmektedir. Bu yükseliş yeni tarımsal faaliyetlerin artması yönündeki beklentileri arttırırken, buna bağlı olarak sektörde çalışacak nitelikli işgücü talebine yönelik planlamaların yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

21. yüzyıl birçok alandaki kavramların dönüştüğü, yeni kavramların geliştiği dinamiklerle geçmektedir. Kentleşme alanındaki kavramlar da bu dönemde değişmekte ve dönüşmektedir. Ekonomik, sosyal, kültürel ve yönetim dinamiklerinin bu dönemdeki değişimi kentleşme politikalarını da etkilemektedir. Bu etkilenmenin en somut yansıması ise kentsel mekanlarda kendini göstermektedir. Kentsel mekanda yaşanan değişim ve dönüşümler, yerleşim sisteminin bileşenleri olan kırsal ve kentsel alanların iç içe geçmesine neden olmakta, bu süreç kırsal-kentsel, tarım-tarımsal üretim kavramlarının da içeriğini değiştirmektedir. Kentsel büyüme biçimlerinden kentsel yayılma ve saçaklanma, kentlerin tarımsal alanları ve tarımsal faaliyetleri de içine alarak gelişmesine neden olmaktadır. Bu gelişme, kırsal ve kentsel alan sınırlarının gitgide belirsizleşmesine, bu belirsizlik ise yerleşimlerin fiziksel, ekonomik,

sosyal ve kültürel yapısının dönüşmesine neden olmaktadır. Bugüne kadar kırsal ve kentsel yerleşim kavramlarının tanımlanmasında kullanılan ölçütlerden olan ekonomik yapı da bu değişimden payını almaktadır. Kırsal ve kentsel alanların ekonomik yapısını oluşturan tarım, sanayi ve hizmet sektörlerinin dağılımı değişmekte; kentlerde tarım sektöründe kırsal alanlarda ise tarım dışı sektörlerde istihdamın yaratılması yönünde arayışlara gidilmektedir.

Türkiye'nin kentleşme dinamikleri incelendiğinde; yukarıda açıklanan sürecin ülkenin özellikle büyük şehirlerinde yaşanmaya başladığı, kırsal ve kentsel alanların iç içe geçerek birbirini etkileyen sorunlarla birlikte dönüştüğü görülmektedir. Bugüne kadar kentleri çekici kılan, kırsal alanları itici kılan politikaların bir sonucu olarak kırsal alanda çözümler devam etmiş ve kırdan kente yoğun göçler yaşanmıştır. Bu göç hareketleri kentlerin yeni gelen nüfusun sorunlarıyla daha problemliler alanlara dönüşmesine neden olmakta, günümüz kentleşme politikaları kırsal alanları negatif yönde etkilemeye devam etmektedir. Temel sektörün tarım olduğu kırsal alanlar; sektörde yaşanan değişim ve dönüşümler, kırdaki istihdam sorunları, kalkınmanın gereği olan sağlık, eğitim, hizmet alanlarındaki ihtiyaçlarının karşılanamaması nedeniyle kentlere kıyasla daha dezavantajlı hale gelmiştir. Kırsalda yeterli istihdamın yaratılamayışı, düşük ücretli çalışma koşulları, sosyal güvence yetersizliği ve gizli işsizlikle birlikte artan kırsal yoksulluk ve yoksunluk kentlere taşınmış, kırdan kente göç eden tarımsal işgücü ise kentlerde vasıfsız işgücüne dönüşmüştür.

Tarımda çözülen nüfusun kentlerde nasıl istihdam edileceğine yönelik arayışlar devam ederken, bu nüfusun "kentlerde tarımsal üretimde istihdam edilip edilemeyeceği?" sorusunu da akla getirmektedir. Bu çalışma sürdürülebilir kalkınma temelli yaklaşımlardan yola çıkarak:

1. Kent içinde kalan tarımsal alanların kentlerin gıda gereksinimi sağlamak amacıyla tarımsal üretimde kullanılması
2. Bu üretim sürecinde kentlerdeki tarımsal işgücü potansiyelinin kentsel tarım üretiminde istihdam edilmesi

konusuna ilişkin tartışmanın yapılmasını gerekli görmektedir.

Küresel düzlemde konuyla ilgili tartışmalar devam ederken, Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınma ve yeşil büyüme odaklı politikalarla birlikte yeşil işler bağlamında çalışmalar yapması gerektiği sorunsalını da karşımıza çıkarmaktadır. Bu çalışma yeşil işler kapsamında yer alan tarım sektöründe istihdamın kırdan kente yeniden örgütlenmesine yönelik

değerlendirmeleriyle kentsel tarım uygulamaları özelinde Türkiye için çözüm önerileri geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Tarımın kentlerde yeniden entegrasyonu olarak kabul edilen kent tarımı, kentsel alanlarda tarımsal üretimi sürdürülebilir kılmayı amaçladığı, ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan da olumlu gelişmelere neden olduğu bilinmektedir. Kent tarımının özellikle gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerde kırdan kente göç eden ve kente uyumları ve tutunmaları zaman alan dezavantajlı gruplar için ekonomik ve sosyal açıdan katkılar yarattığı da bilinmektedir. Kent tarımı uygulamaları dezavantajlı gruplara gıda ve gelir güvencesi sağlarken, kentte yaşayabilmelerine de yardımcı olmaktadır. Kent tarımı aynı zamanda kırsal alandan göç eden ve geldikleri yerlerde tarımla geçinen bu grupların; yeni kentsel iş koşullarına uyum sağlama sürecine kadar yaşayacakları sıkıntıları giderme; yoksulların, kadınların ve kayıt dışı sektörde çalışan grupların kentlerde istihdamına yönelik bir araç olarak da görülebilir (Yeniğül, 2016).

Türkiye için kent tarımı uygulamaları ile kırdan kente tarımın yeniden örgütlenmesine yönelik çözüm önerilerini sunmayı hedefleyen bu çalışma, ILO'nun konuya ilişkin çalışmalarından yola çıkarak, Türkiye'de işsizlikle mücadelede uygulanan aktif işgücü piyasası politikalarının temel yürütücülerinden biri olan İŞKUR'un süreçte nasıl bir rol alabileceği yönünde çıkarımlar sunmaktadır.

Tarım Sektörünün Güncel Kentsel Politikalar İçinde Yeniden Değerlendirilmesi: Kent Tarımı

Kent planlama çalışmalarının; arsa ve konut üretimi, altyapı sunumu, toplu taşıma ve ulaşım, yapı çevrenin inşası gibi konulara ek olarak günümüz kentlerinin değişen güncel sorunlarının çözümünde de politikalar üretmesi beklenmektedir. Sürdürülebilir kalkınma temelli politikalar içinde gıda üretimi ve sistemleri önemli bir yer tutarken, gıda planlamasının kentsel politikalar içinde yer bulması yönünde tartışmalar yapılmaya başlanmıştır. Uluslararası düzeyde konuyla ilgili yapılan toplantılarda da gıda üretimi, gıda güvenliği ve planlaması konuları da önemli bir yer tutmaya başlamıştır. Dünyadaki kentleşme eğilimlerinin uygun fiyatlı ve sağlıklı gıdaya erişimi zorlaştırdığı aşıkardır. Bu eğilimin devam etmesi sorunları arttırdığı halde, eş zamanlı olarak çözüme yönelik önerilerin istenilen düzeyde geliştirilemediği ve ilgili yazında kent

planlamanın içerisinde gıda planlama çalışmalarına gerekli önemin verilmediği görülmektedir. Bu bağlamda gıdanın nasıl üretildiği, işlendiği, dağıtıldığı, tüketildiği, geri kazanıldığı ve atıldığı süreçleri ile yerel gıda sistemlerinin kırsal üretimi nasıl tamamladığı konuları önem kazanmaktadır. Her geçen gün önemi artan bu konuların kent planlama çalışmalarında yer alması, kentlerin beslenebilmesi yönündeki politikaların üretilmesi beklenmektedir (FAO, 2018).

Sürdürülebilir kentsel gelişme politikalarında önemli bir araç olarak görülen kent tarımı son on yıllık süreçte gerek kamu politikaları gerekse akademik çalışmalarda tartışılmaya başlanmıştır. Kentsel tarıma yönelik küresel düzlemdeki tartışmaların HABİTAT toplantılarıyla başladığı, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (United Nations Development Programme, UNDP), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD), Kentsel Tarım ve Gıda Güvenliği Kaynakları Merkezi (Resource Centres on Urban Agriculture and Food Security, RUAF) ve Gıda Tarım Örgütü (Food and Agriculture Organisation, FAO) gibi uluslararası kuruluşların gündeminde de yer aldığı görülmektedir. Kent tarımının ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlarda yarattığı olumlu etkileri nedeniyle desteklenmesi gerektiği savunulmaktadır (Yenigül, 2016).

Bu kuruluşların yapmış olduğu çalışmalarda kent tarımı “Kent içinde ya da çevresinde, kent ekonomisi ve ekolojisi ile uyumlu bitkisel ve hayvansal üretim” olarak tanımlanmaktadır. Kent tarımı kentlerin kendi kendini besleyebilmesinde önemli bir fırsat olarak görülmeye başlanmıştır. Kent tarımının üretici ve tüketici arasındaki mesafeyi azaltarak güvenilir gıdaya erişimi kolaylaştırmanın yanı sıra aile bütçesine katkıda bulunduğu, yeni iş imkanları yarattığı ve kent ekonomisine katkı sağladığı da belirtilmektedir. Kentte ekonomik ve ekolojik boyutta sağladığı avantajlarının yanı sıra bireyselleşen kent yaşamında, topluluk bahçelerinde topluluk olma bilincini hatırlatarak sosyal boyuttaki faydalarıyla da önemsenmektedir (RUAF, 2019).

Kentsel tarım Birleşmiş Milletler’in, BM (United Nations, UN) de gündeminde yer tutmaktadır. Ekvator’un Quito kentinde 20 Ekim 2016 tarihinde yapılan BM HABİTAT III toplantısında bir araya gelen Ulusal Hükümetlerin tartışmalarının sonucunda “Yeni Kentsel Gündem” (New Urban Agenda)” başlıklı bir rapor yayınlanmıştır. İlgili rapor incelendiğinde, kent yönetimlerinin önemli aktörlerinden biri olan yerel yönetimlerin gıda planlaması konusunda sorumluluk alması gerektiği

görüşü oluşmuştur. Sınırlı kaynaklara sahip olan yerel yönetimlerin kentte yaşayanların yaşam kalitesini ve refah düzeyini artırmadan sorumlu oldukları belirtilmiştir. Bu kapsamda da kentsel nüfusun refah düzeyinin artmasında önemli unsurlardan olan uygun gıdaya erişimin sağlanması yönünde engellerin aşılması gerektiği ve bundan da yerel yönetimlerin sorumlu olduğu belirtilmiştir. Bugüne kadar kentlerin öncelikli olarak imar ve yapılaşma sürecinden sorumlu tutulan yerel yönetimlerin gıda üretimine yönelik planlamanın yapılmasında da görev almak zorunda oldukları sonucuna varılmıştır (UN, 2017).

Dünya nüfusunun %54'ünün kentlerde yaşadığı ve bu oranın 2050'li yıllarda %66'lara ulaşacağı öngörülmektedir. Kentsel nüfustaki artışla birlikte mekan gereksinimindeki artışın, gerekli tedbirlerin alınmaması halinde tarım alanlarını yani üretim alanlarını olumsuz yönde etkileyeceği açıktır. Şüphesiz bu durum beraberinde gıda temini ve güvenliği sorununu da yaratacaktır. FAO, özellikle kentleşme hızı yüksek gelişmekte olan ülkelerde bu sorunların daha derinleşeceğini, nüfusunun büyük kısmının yoksul kesimlerden oluşan bu ülkelerde yoksul nüfusun gıda güvenliği tehlikesi ile karşı karşıya kalacağını belirtmektedir. FAO'ya göre; kentlerde yaşayan nüfus gelirin %30'unu gıda harcamalarına ayırmakta ve bu oran yoksul kesimlerde %60-80'ne kadar yükselmektedir. Gıda fiyatlarındaki artışla birlikte yoksul nüfusun ucuz ve güvenilir gıdaya erişimi her geçen gün daha da güçleşmektedir. Üretim maliyetlerine ek, pazara ulaştırmadaki masraflar (nakliye, depolama, aracı vb.) ile birlikte gıda fiyatlarındaki artışlar ciddi bir şekilde artmaktadır. Bu durum kentlerin kendilerini daha ucuza besleyebilmesi için gıda üretimlerini mümkün olduğunca kendi içinde sağlamayı yani bünyesindeki tarım alanlarında üretim yapmasını gerekli kılmaktadır (Zezza ve Tasciotti, 2010; Indraprahasta, 2013; Ernwein, 2014; Schmidt vd. , 2015).

Tarımsal İstihdamın Kentte Örgütlenmesi Üzerine Deneyimler: ILO Çalışmaları

Küreselleşme dinamiklerinin kentlerdeki yansıması olarak kabul edilen ve "kentsel yayılma" kavramıyla açıklanmaya çalışılan mekansal büyüme, tarım alanlarının ve faaliyetlerinin kentte ve kentin çeperlerinde kalmasına neden olmaktadır. Bu durum kent içinde kalan tarım faaliyetlerinin geleneksel tarımdan farklı olarak kavramsallaştırılması

gerektiğine de dikkat çekmektedir. Yapılan araştırmalar kent ve kent çeperi tarımının; kentlerin yeşillenmesi, atık yönetimi ve iklim değişikliği ile mücadelede önemini vurgulamaktadır. Bu araştırmalar kent tarımı uygulamalarının aynı zamanda kentlerde; yoksulluğun azaltılması, gıda ve beslenme güvenliği, gelir yaratma, kadınlar ve gençler için istihdam yaratma, küçük ölçekli işletmeler olarak desteklenmesi, yerel üretim ve tüketim açısından avantaj yaratan ekonomik boyutlardaki sonuçlarından da bahsetmektedir (ILO, 2013).

Bilindiği üzere ILO; ülkelerdeki çalışma yasalarının, standartlarının yükseltilmesi ve geliştirilmesinde, çalışma hayatını daha ileriye götürebilmek amacıyla kurulan uluslararası bir kuruluştur. Birçok alanda olduğu gibi kent tarımı ve kent tarımına yönelik istihdam politikaları da kuruluşun gündeminde yer alan konular arasındadır. ILO, 2013 yılında “Kentte İşgücü Sorunları, Kent ve Kent Çeperi Tarımı: Bilgi ve Kaynak Rehberi” başlıklı bir çalışma yayınlamıştır. Bu çalışma kent tarımı ve istihdamına yönelik çalışmalara yol gösterici bir rehber niteliğindedir. ILO, dünyada tüketilen gıdanın yüzde 15 ila 20'sinin kent ve çeperindeki tarım alanlarında üretildiğine dikkat çekerken; bu alanlarda üretilen sebze, meyve, yumurta, süt ve süt ürünleri, et ve balık dahil olmak üzere taze gıdaların daha uygun fiyatlarla temin edilebilir olduğuna da dikkat çekmektedir (ILO, 2013).

Kuruluşun hazırlamış olduğu rehber niteliğindeki yayında ele alınan temel konular şöyle sıralanmaktadır:

- Kent ve kent çeperi tarımının yoksulluğun azaltılmasında ve istihdam yaratmasındaki önemi,
- İnsana yakışır iş ve sürdürülebilir geçim ilkeleri temelinde; ILO'nun kent ve kent çeperi tarımının gelişimini sağlamadaki rolünün artırılması,
- Kent içi ve dışı tarım uygulayıcılarına; istihdam, iş ve pazar geliştirme, işyerindeki temel haklar ve ilkeler, sosyal koruma (özellikle iş güvenliği ve sağlığı), sosyal diyalog konularında bilgi ve eğitim desteğinin verilmesi,
- İşbirliğinin artırması ve ilgili diğer ortaklık, aktör ve ağların belirlenmesi, sürdürülebilir kent ve kent çeperi tarımının teşvik edilmesi,

- Kent çiftçileri ve üreticilerine yönelik grup ve dernek çalışmalarına rehberlik sağlanması, sosyal diyalog yardımları ile ulusal işveren kuruluşları ile sendikalar arasında bağlantı kurulması.

Rehberin hedef gruplarının; kent çiftçi ve üreticileri, kent ve kent çeperi tarım uygulayıcıları, sendika üyeleri ve işveren örgütleri ile belediye yöneticilerden oluştuğu belirtilmektedir. ILO ulusal işveren kuruluşları, sendikalar ve işveren örgütlerinin kent ve kent çeperi tarımının işgücü piyasa analizlerinde yaygınlaştırılmasına yardımcı olması, sadece yoksul kesim için değil aynı zamanda kentliler özellikle de kadın ve genç nüfus için çalışma alanı olarak görülmesi yönünde çalışmalar yapmasını önermektedir. Rehber; işletme becerisine, kredi konularına, değer zinciri analizinin önemine bakılması, kent ve kent çeperi tarım üreticilerinin ağlarının analiz edilmesi, geliştirilmesi ve güçlendirilmesi, yerel pazarlar, süpermarketler ve sokak gıdaları dahil olmak üzere pazarlama fırsatlarının teşvik edilmesi, ürünlerin işlenmesi ve katma değer yaratılması konularında yerel fırsatların yaratılması çalışmalarının yapılması gerektiğini belirtmektedir.

ILO kent ve kent çeperi tarımını kendi hesabına çalışan çiftçiler, ücretli tarım işçileri, gençler ve kadınlar için iş ve gelir getirici fırsat olarak görmektedir. Kent ve kent çeperi tarımının kooperatifleşmeye uygun bir yapıya sahip olduğu, pazar odaklı üretim ile kentlerde gıdaya erişimi kolaylaştırabileceği, kadınların gıda üretimi amaçlı olarak birleşerek örgütlenebileceği, böylece çocuk bakımı ve ev faaliyetleri dışında da bir uğraşıya sahip olabileceklerini belirtmektedir. Kent tarımının kadınlar, gençler ve kırdan kente gelenler için iş imkanı yaratacağı, çarpan etkisi ile diğer sektörlerde de gelir getirici fırsatlar yaratacağı öngörülmektedir. Gündelik, mevsimlik, veya kalıcı çalışma şekillerinin yanı sıra birincil işlere ek olarak yarı zamanlı çalışma imkanları da sunabilecektir.

Kırdan Kente Tarımsal İstihdamın Yeniden Örgütlenmesi: İŞKUR Üzerinden Bir Değerlendirme

Türkiye’de istihdamın sektörel dağılımında tarım sektörünün payı yıllar itibariyle azalmakla birlikte sektör halen %19.4’lük pay ile önemini korumaktadır. Onuncu Kalkınma Planı döneminde tarımsal istihdamın payında azalmanın devam edeceği belirtilmektedir. Plan bu süreci sektörel gelişim açısından olumlu bir durum olarak görmekle birlikte, tarımdan çözülen nüfusun kentlerde hangi alanlarda istihdam edileceği,

tarımda yardımcı aile işçisi konumundaki kadının kentlerde işgücü piyasasının dışına itilmesi halinde işgücüne katılım oranlarındaki azalma ile işgücü piyasası bakımından olumsuz bir sonuç ortaya çıkabileceği endişesini de dile getirmektedir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2014; T. C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 2017; TÜİK, 2017).

Sektörde istihdam oranındaki azalmanın yanında geçimini tarımdan sağlayanların sigortalı olma durumlarında da bir azalma görülmektedir. Türkiye’de 5510 Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası kanununun 4. Maddesine “kısa ve uzun vadeli sigorta kolları uygulaması bakımından tarımsal faaliyette bulunan ve 2925 sayılı “Tarım İşçileri Sosyal Sigortalar” kanununa göre tarım işçisi ve 2926 sayılı “Tarımda Kendi Adına ve Hesabına Çalışan” kanununa göre çalışan sayısı Sosyal Güvenlik Kurumu, SGK İstatistik yıllıklarında verilmektedir (Tablo 1.). Tablo 1. incelendiğinde tarım sektöründe sigortalı sayısının yıllar itibariyle azaldığı görülmektedir (SGK, 2009-2017).

Tablo 1. 5510 Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanununun 4. Maddesine Göre Tarımla Uğraşan Sigortalı Sayısı

Tarımla Uğraşan Sigortalı Sayısı									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tarım İşçisi	218.094	178.541	152.802	85.717	62.988	46.996	40.615	36.125	50.602
Kendi adına ve hesabına çalışan	1.014.948	1.101.131	1.121.777	1.056.852	928.454	864.468	797.334	717.876	705.592

10. Kalkınma Planı (2014-2018) İstihdam ve Çalışma Hayatı Özel İhtisas Komisyon Raporu Türkiye’nin kayıt dışı istihdamını kent-kır ve tarım- tarım dışı faaliyetler açısından da değerlendirmektedir. Bu değerlendirmede kayıtdışı istihdam oranının kentte %25,3, kırsal alanda ise %64,8 oranında olduğu belirtilmektedir. Bu durum kırsal alanda kayıtdışı istihdam oranının yüksek olduğunu da göstermektedir. İktisadi faaliyetin tarım ve tarım dışı oluşuna göre ise; tarımsal faaliyetlerde kayıtdışı istihdam oranının %83,6, tarım dışı faaliyetlerde ise bu oranın %24,6 olduğu belirtilmektedir. Kayıtdışı istihdamın tarımsal faaliyetler içinde yüksek olduğu, bu istihdamın ise ücretsiz aile işçileri olduğu belirtilmektedir. 10. Kalkınma Planı döneminde kayıtdışı istihdamla mücadelenin önemli olduğu ve bu mücadelenin temel hareket noktasının tarımsal faaliyetler ve kadınların olması belirtilmektedir.

İŞKUR

İŞKUR Türkiye’de işgücü piyasasında işsizlikle mücadelede uygulanan aktif ve pasif işgücü piyasası politikalarının temel yürütücülerinin biri olarak görülmektedir (İŞKUR, 2017). Türkiye’de kamu istihdam hizmetlerine yönelik ilk yasal düzenleme 1936 tarihli 3008 sayılı İş Kanunu ile başlamaktadır. Bu kanun iş ve iş bulma hizmetinin kamu eliyle yapılması amacını gütmüştür. Kanunun öngördüğü İş ve İşçi Bulma Kurumunun kuruluş aşamasında yaşanan sorunlar neticesinde 21 Ocak 1946 tarihinde 4837 sayılı kanun ile kamu istihdam hizmetlerini vermek üzere İş ve İşçi Bulma Kurumu (İİBK) kurulmuştur. Kanun Kurumun görevini; işçilere vasıflarına uygun işler bulmak ve işverenlere de işlerine uygun vasıfta işçi bulmak, iş ve işçi bulmaya aracılık olarak belirlemiştir.

Kurumun faaliyet gösterdiği uzun yıllar süresince hizmet alanı içinde değişen işgücü piyasasının ihtiyacı olan hizmetleri vermede kendini yenileyemediği, işgücü piyasasında kamu hizmetlerinin rolünün gittikçe azalmaya başlaması yönündeki tartışmalarla birlikte eleştirilmeye başlanmıştır. Kurumun iş piyasasının ülke çapında ve belirli bir plan ve program çerçevesinde düzenlenmesini sağlayacak çağdaş ve dinamik bir yapıya kavuşturulamadığı yönünde görüşler oluşmuştur.

Küreselleşme sürecinde teknolojik gelişmeler, bilgi toplumu olma niteliği kamu istihdam kurumlarının öneminin artmasına neden olurken, kurumların işlevlerinin genişlemesi yönündeki tartışmaları da başlatmıştır. Bu süreçte İş ve İşçi Bulma Kurumunun gerek dünyada gerekse Türkiye’deki teknolojik alanda ve işgücü piyasasında meydana gelen gelişmeleri izleyebilecek, çağdaş iş kurumlarının üstlendiği görevleri yerine getirebilecek ve aktif işgücü programlarını uygulayabilecek bir yapıya kavuşması gerekmektedir. Bu gereksinim ile 4 Ekim 2000 tarihinde 617 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile İş ve İşçi Bulma Kurumu’nun kapatılarak, Türkiye İş Kurumu’nun (İŞKUR) kurulması yönünde karar alınmıştır. Ancak, kurumun kuruluşu Anayasa Mahkemesi 31.10.2000 tarih ve Esas No: 2000/63, Karar No: 2000/36 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Daha sonra kurum 05.07.2003 tarihinde yürürlüğe giren 4904 sayılı Türkiye İş Kurumu kanunu ile kuruluş yasasına kavuşmuştur. İstihdamın korunması, geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve işsizliğin önlenmesi faaliyetlerine yardımcı olmak ve işsizlik sigortası hizmetlerini yürütmek üzere kurulan İŞKUR yeni yasa ile

klasik iş ve işçi bulma hizmetlerinin yanı sıra, aktif ve pasif işgücü politikalarını uygulayabilecek bir yapıya kavuşturulması yönünde de değişime uğramıştır (İŞKUR, 2019).

Kurumun katılımcı ve sosyal diyaloga açık bir örgütlenme modeli benimseyebilmesi yönünde Türkiye'nin istihdam politikasının oluşturulmasına yardımcı olmak üzere, sosyal tarafların çoğunlukta olduğu, kamu ve üniversite temsilcilerinin yer aldığı bir genel kuruldan oluşturulması önerisi getirilmiştir. Kurumun, en yüksek yönetim, karar, yetki ve sorumluluk taşıyan organı olarak, işçi, işveren ve esnaf ve sanatkarlar temsilcilerinin de içinde bulunduğu yönetim kurulu oluşturulmuştur. İllerde, bölgesel kalkınmada yerel inisiyatifini geliştirmek ve yerel istihdam politikalarını belirlemek üzere il istihdam kurulları oluşturulmuştur. İllerde etkin hizmet verebilmek amacıyla, bölge müdürlükleri kaldırılarak il müdürlükleri oluşturulmuştur. Kurumun görevlerini etkin bir şekilde yerine getirebilmesi amacıyla, nitelikli personel istihdamını sağlamak üzere kariyer meslek olarak istihdam uzmanlığı oluşturulmuştur (İŞKUR, 2019).

İŞKUR'un Tarımda İş ve İşçi Bulmadaki Rolü: Temel amacı istihdamın korunması ve artırılması, işsizlerin mesleki niteliklerinin geliştirilmesi, işsizliğin azaltılması ve özel politika gerektiren dezavantajlı grupların işgücü piyasasına kazandırılması olan İŞKUR'un; mesleki eğitim kursları, girişimcilik eğitim programları, işbaşı eğitim programları, toplum yararına programlar ve proje bazlı faaliyetler olmak üzere farklı programlarla istihdama yönelik faaliyetleri bulunmaktadır. Bu programlar özellikle kırdan kente göçle gelen ve niteliksiz işgücü olarak kabul edilen nüfusun istihdam edilebilirliğini artırmada önemli araçlar olarak görülebilir.

İŞKUR'un aktif işgücü programlarından yararlananların; 15-29 yaş aralığında ve eğitim düzeyi açısından da okur-yazar ve ilkökul düzeyinde kişilerden yığıldığı belirtilmiştir. İŞKUR'a başvuranların eğitim düzeyi bakımından okur-yazar düzeyinde olma durumu kurslara katılım koşullarındaki eğitim düzeyi şartı dikkate alındığında dezavantajlı gruplar için aleyhte bir durum yaratmaktadır. Kırsal alanlardan kentlere göç edenlerin kentlerde iş bulma sürecinde daha çok akraba ve hemşerilerini tercih etmeleri, geleneksel aile, akraba ve hemşeri dayanışma kültürünün yaygın olduğu kırsal kökenli bireylerin iş bulma sürecinde İŞKUR'u tercih etmedikleri, İŞKUR'un göçle gelenlerin

istihdamında etkisinin sınırlı olduğunu sonucunu göstermektedir. Kurumun yerleştirme faaliyetlerinin tarım dışı sektörde yoğunlaştığı bunun da özel sektör işyerlerinden aldığı açık işlerin sanayi ve hizmetler sektöründen olmasıyla ilişkili olduğu belirtilmektedir (Çakır, 2014).

Tarım sektöründe istihdamda Kurumun iş ve işçi bulma aracılığı yaptığı görülmektedir. Kurum il müdürlüğü veya hizmet merkezi bulunmayan ya da olmasına rağmen haberleşme, ulaşım ve koordinasyon güçlüğü olan yerlerde ise Kurum tarafından gerçek veya tüzel kişilere aracılık yapmaları için izin verilebilmektedir. Aracı; tarımda iş ve işçi bulma aracılığı görevini yapmak üzere Kurumca izin verilen gerçek veya tüzel kişiler olarak tanımlanmakta, tarımda iş ve işçi bulma aracılığı yapmak üzere aracılık belgesi verilmektedir. Kurumun tarım araçlarına yönelik esasları ise şöyledir:

- Kurumdan izin alınmadan tarımsal işlerde iş ve işçi bulma aracılığı yapılamaz.
- Araçların işçilerden ücret almaları yasaktır, ücret işverenden alınır.
- Aracılık belgeleri üç yıl süre ile geçerlidir. Bu süre sonunda yenilenmesi gerekir.
- Kurumca her aracı için bir aracı sicili düzenlenir.
- Aracılık, aracılık belgesi alanlarca yapılır; başkasına devredilemez, vekâlet yoluyla yürütülemez.
- Araçlar, yaptıkları çalışmalara ilişkin olarak yılda bir kez Kuruma rapor vermek zorundadır.

Araçların görevlerini uygun olarak yapıp yapmadıkları, Türkiye İş Kurumu ile mahalli mülki idare amirlerince denetlenir.

Kent Tarımının İŞKUR Toplum Yararına Programı (TYP) Kapsamında Değerlendirilmesi

İşsizliğin yoğun olduğu dönemlerde ve bölgelerde işsizlerin kısa süreli istihdamını ve eğitimini amaçlayan TYP ile işsizlerin işgücü piyasasından kopmalarının önlenmesi, işsizliğin bireysel ve toplumsal etkilerinin azaltılması, bölgesel gelişmişlik ve işsizlik oranlarındaki farkların azaltılması amaçlanmaktadır. Dokuz ay süren bu program katılımcıları çalışma ortamına alıştırarak mesleki eğitim, iş tecrübesi ve disiplini edinmenin yanında kamu yararına bir faaliyet gerçekleştirmektedir.

Katılım koşulları; i. Kuruma kayıtlı işsiz olmak, ii. 18 yaşını doldurmak, iii. emekli, malul dul, yetim aylığı almıyor olmak, iv. açık öğretim öğrencileri hariç öğrenci olmamak ve v. TYP'den yararlanılmaya başlanan gün itibarıyla Sosyal Yardım Bilgi Sistemi üzerinden yapılacak sorgulamada herhangi bir nakdi sosyal yardım almamak, şeklinde belirlenmiştir. Noter kurası ile seçimleri yapılan katılımcılara, asgari ücret ödenmekte olup, sigorta primleri İŞKUR tarafından karşılanmaktadır. TYP kapsamında çevre temizliği, kamusal altyapının yenilenmesi, Milli Eğitim Bakanlığına bağlı resmi okullarda çevre düzenlemesi, bakım onarım ve temizlik işleri yapılması, tarihi ve kültürel mirasın korunması, restorasyon, ağaçlandırma, park düzenlemeleri, vadi ve dere ıslahı, erozyon engelleme çalışmaları gibi alanlarda düzenlenmektedir.

Programın niteliği incelendiğinde, kent tarımının TYP ile bütünleştirilebilmesi, yerel yönetim ve İŞKUR işbirliğinde yapılabilirliği yönünde çıkarımların yapılmasını mümkün kılmaktadır. Bu kapsamda kent tarımı ve TYP'nin:

- Mevsimlik bir faaliyet olan tarımı destekleyebileceği,
- Başvuru koşullarında eğitim düzeyinin belirleyici olmayışı tarımda istihdam edilebilir nüfusun lehine bir fırsat yaratacağı,
- Kurumlar arası işbirliğine dayalı yapısı ile belediyelerle birlikte tarımsal istihdamın örgütlenmesinde rol alabileceği,
- Belediyelerin kent ve kent çeperi içinde kalan tarımsal faaliyetlere uygun alanlarda tarımsal üretimin yapılması yönünde düzenlemeler ile bu işbirliğinde rol üstlenebileceği

böylece kentlerde dezavantajlı gruplara iş güvencesi ve gıda güvencesi yaratmada önemli bir istihdam unsuru olarak kabul görebilecektir.

Sonuç

Yerleşim sistemlerini oluşturan kırsal ve kentsel alan kavramları değişirken, bu değişim bu alanlara yönelik yeni arayışları da gündeme getirmektedir. Bugüne kadar yerleşimleri kır kent karşıtlığı temelinde kavramsallaştırmanın temel belirleyicilerinden tarım sektörünün artık hem kırsal hem de kentin bir bileşeni olduğu görülmektedir. Kentsel politikaların kentlerin lehine sunduğu gelişmeler kırdan kente göçlere eden olurken, kentsel nüfustaki artış mekan ihtiyacını doğurmakta, bu

ihtiyaç ise kentten kıra doğru bir genişlemeyle giderilmektedir. Kırsaldaki çözümlerin döngüsel etkileriyle birlikte yaşanan olumsuzluklar kentleri de etkilemeye devam ederken, bu çalışma kentlerin özellikle iş ve gıda güvencesi gibi iki temel sorununu ele almıştır. Kırsal ve kentsel alanların iç içe geçmesiyle oluşan yeni mekânsal form içinde kalan tarım alanlarının tarımsal üretim amaçlı kullanılması yönünde bir araç olarak görülen kent ve kent çeperi tarımı iş ve gıda güvencesi yaratabilmesiyle günümüz kentsel politikalarında yer almaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin kentlerinde dezavantajlı gruplara iş güvencesi ve gıda güvencesi yaratmada önemli bir araç olan kent tarımının Türkiye'nin gerek işsizlikle mücadelede ve gerekse gıda ve gelir güvencesi sorunun yaşandığı büyük şehirlerinde önemli bir gelişme olarak görülmesi gerekmektedir. Ülkenin işsizlikle mücadelede önemli kurumlarından biri olan İŞKUR'un kent tarımını programlarıyla bütünleştirerek gıda ve gelir güvencesi sorununa çözüm yaratmada fırsat olarak görmesi ve bu kapsamda başta belediyeler olmak üzere ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği içinde tarımda istihdamın örgütlenmesinde rol alması gerektiği sonucu ortaya çıkmaktadır.

Kaynakça

- Çakır, B. (2014). Tarım Sektörü ve Kırsal Kesimde Yaşanan Çözümler Sonucu İşgücü Piyasasında Yaşanan Değişim ve Oluşan İşsizlikte Kamu İstihdam Kurumlarının Rolü. T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü, Uzmanlık Tezi
<https://media.iskur.gov.tr/15632/bilge-cakir.pdf> Erişim Tarihi 27.09.2019)
- Ernwein, M. (2014). Framing urban gardening and agriculture: On space, scale and the public. *Geoforum*, 56, 77–86.
- Food and Agriculture Organization of United Nations (FAO). (2018). *Integrating food into urban planning*. UCL Press University College London Gower Street London WC1E 6BT
- International Labour Office (ILO). (2013). *Labour issues in urban and peri-urban agriculture: Information and resource guide*
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---integration/documents/instructionalmaterial/wcms_568945.pdf, Erişim Tarihi 27.09.2019).
- Indraprahasta, G.S. (2013). The potential of urban agriculture development in Jakarta *Procedia Environmental Sciences* 17, 11-19.

- RUAF. (2019). *Urban agriculture what and why?* <https://www.ruaf.org>, Erişim tarihi 26.09.2019.
- Schmidt, S, Magigi, W, Godfrey, B. (2015). The organization of urban agriculture: Farmer associations and urbanization in Tanzania *Cities* 42, 153–159.
- T. C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı. (2017). *Ulusal istihdam stratejisi (2014-2023)* Ses Reklam Paz. Turz. San. Ltd. Şti. Ankara: Türkiye
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2014). 10. *Kalkınma Planı (2014-2018) İstihdam ve Çalışma Hayatı Özel İhtisas Komisyon Raporu* (Yayın No: KB: 2882 - ÖİK: 727). Ankara: Türkiye.
- T.C. Sosyal Güvenlik Kurumu. (2017). *SGK istatistik yıllıkları (2009-2017)* http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk_istatistik_yilliklari, Erişim tarihi: 26.09.2019
- Türkiye İş Kurumu (İŞKUR). (2017). *Strateji Planı (2018-2022)*. <https://media.iskur.gov.tr/19481/2018-2022-donemi-stratejik-plani.pdf> Erişim Tarihi 26.09.2019.
- Türkiye İş Kurumu (İŞKUR). (2019). Resmi Web Sitesi <https://www.iskur.gov.tr>
- TÜİK. (2017). İşgücü istatistikleri, <http://www.tuik.gov.tr>
- United Nations. (2017). *New urban agenda, United Nation Habitat Conference*. Quito.
- Yenigül S. B. (2016). Büyükşehirlerde tarımsal alanların korunmasında kentsel tarım ve yerel yönetimlerin rolü. *Megaron*, 11, 291-300.
- Zeza, A, Tasciotti, L. (2010). Urban agriculture, poverty, and food security: Empirical evidence from a sample of developing countries *Food Policy*, 35, 265–273.



Üretim Örgütlenmesinin Mekânı Olarak Gıda Tedarik Zinciri

Özer Karakayacı
Konya Teknik Üniversitesi
okarakayaci@ktun.edu.tr

Kübra Koçer
Konya Teknik Üniversitesi
kkocer@ktun.edu.tr

Öz

Sanayi devrimini takip eden süreçte değişen üretim biçimi kentleri biçimlendiren yeni unsurların ortaya çıkışını tetiklemiştir. 1960'ların sonunda doyuma ulaşan Fordist üretim yerini standartlaşmaya karşı çıkan ve daha esnek özelliğe sahip yeni bir üretim biçimine bırakmıştır. Artan rekabet koşulları ile 'yerel' unsurlar önem kazanmış ve yeni üretim mekânları ortaya çıkmıştır.

Değişen üretim örgütlenmesinin sonucu olarak kırsal alanlar giderek dezavantajlı konuma gelmiş ve kentlere doğru sürekli bir nüfus akışı gözlemlenmiştir. Artan kent nüfusu kent sınırlarını tarım arazilerine taşımış ve tarımsal üretim alanları giderek küçülmeye başlamıştır. Bu gelişme, planlama yazınında kentleşme baskısı altındaki bu alanların korunmasına yönelik çalışmalarını gündeme getirmiştir. Kentli nüfusun ihtiyaçlarındaki değişim sağlıklı gıdaya erişim ve sağlıklı gıda kullanımı gibi konuları yerel ve sürdürülebilir alternatif gıda sistemleri özelinde planlama gündemine sokmuştur. Bunun sonucu olarak güvenli gıdaya erişebilme, alternatif gıda ağları ile kırsal değer ve önemine yönelik tartışmaların planlama pratikleri içerisinde giderek öneminin arttığı gözlenmiştir.

Bu çerçevede, çalışmada ekonomik yeniden yapılanma bağlamında üretim örgütlenmesindeki gelişmelerin mekânsal sonuçlar ve etkileri, gıda tedarik zinciri üzerinden tartışılmıştır. Ekonomik söylemlerde meydana gelen kırılmaların sonucu olarak üretim örgütlenmesinin değişimini gıda sektörü örneğinde incelemek hedeflenmiştir. Kırsal ve kent arasındaki keskin sınırların ortadan kalktığı ve kırsal öneminin yerel kalkınma paradigmaları bağlamında yeniden önem kazandığı varsayımı üzerinden yeni gıda coğrafyasına ilişkin kuramsal tartışmalar yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Üretim örgütlenmesi, yeni gıda coğrafyası, gıda tedarik zinciri, yerel kalkınma.



Food Supply Chain as a Place of Production Organization

Özer Karakayacı
Konya Technical University

Kübra Koçer
Konya Technical University

Abstract

After the industrial revolution, the changing mode of production triggered the emergence of new components that shaped cities. Fordist production left its place to a new production style which opposed to standardization and had a more flexible feature. With increasing competition conditions, 'local' elements gained importance and new production spaces emerged.

Rural areas have become increasingly disadvantaged as a result of changing production organization, and a steady flow of population towards the cities was observed. The increasing urban population has moved the city borders to agricultural lands and agricultural areas have started to decrease gradually. The change in the needs of the urban population has inserted into the agenda of planning issues to protect these areas under the pressure of urbanization and have the role of local and sustainable alternative food systems through matters access to healthy food and healthy food. As a result, it has been observed that the importance of discussions on access to safe food, alternative food networks and the value of rural areas has become increasingly important in planning practices.

In this context, the spatial consequences and effects of developments in production organization in the context of economic restructuring are discussed through the food supply chain. It is aimed to examine the change of production organization as a result of the breakdowns in economic discourses in the case of food sector. Theoretical discussions on the new food geography have been made on the assumption that the sharp boundaries between the rural and urban areas have disappeared and the importance of the rural has regained importance in the context of local development paradigms in this paper.

Keywords: *Organization of production, the new geography of food, food supply chain, local development.*

Giriş

Kentsel alanlarda ve yakın çevresinde bulunan tarım arazilerinin kaybı, tarımsal üretime bağlı olarak ortaya çıkan su kirliliği sorunları, yetersiz ve sağlıksız beslenme, kent sakinlerinin gıda perakende satışına erişmesinde yaşanan problemler gibi gıda coğrafyasını doğrudan ilgilendiren bir dizi mesele gıda sistemlerinin planlama çalışmaları içerisinde değerlendirmeyi gerekli kılmıştır (Born ve Purcell, 2006, s.195).

Özellikle Kuzey Atlantik ve Batı Avrupa ekonomilerinde tarım ve gıda sektörleri, ulusal ekonomilerin küreselleşmesi ve bölgeselleşmesi, politik ve düzenleyici ortamın yeniden tanımlanması, talep ve arz zincirlerinin yeniden yapılandırılması gibi birçok süreçle radikal biçimde yeniden şekillenmektedir. Gıda ürünleriyle ilişkili güvenlik, sağlık ve çevreye artan endişeler yazında ve politikalarda yer almaya başlamıştır (Marsden, Murdoch, ve Morgan, 1999, s.295).

Tarih boyunca üretim örgütlenme biçimleri bulunduğu dönemin belirleyicisi konumunda olmuştur. Üretim mekânının şekillenmesini etkileyen önemli gelişme Sanayi Devrimi olmuştur. Sanayi devrimiyle birlikte ekonomik faaliyetlerin mekânsal davranış biçimleri önemli kırılma yaşanmış ve tüm dünya bu süreçten etkilenmiştir. Değişen üretim biçimi ile kentleri biçimlendiren yeni unsurlar ortaya çıkmış ve daha karmaşık bir kent yapısı doğmuştur. 1929 yılında gerçekleşen Büyük Buhan ile var olan kapitalist sistem ciddi krize girmiştir.

Krizlere karşı daha dayanıklı ve devletin yönlendirici olduğu politikalar gündeme gelmeye başlamıştır. Sanayi üretimi belirli noktalarda yığılmış ve bazı (gelişmiş) ülkeler kitlesel üretimde tekeli konum elde etmiştir. Tekelci kar ile ülkeler arasındaki gelişmişlik farkları ciddi boyutlarda artmıştır. Stokçuluk ile çalışan fordist üretim, ithal ikameci politikalar ile tüm dünyaya yayılmaya başlamıştır. 1960'lı yıllara gelindiğinde ise Fordizm doygunluk seviyesine ulaşmıştır.

1973 yılında yaşanan Petrol Krizi, doyuma ulaşan sistemi tekrar büyük bir bunalım dönemine itmiştir. Bu gelişme standartlaşmaya karşı çıkan ve daha esnek özelliğe sahip yeni bir üretim biçiminin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Esneklik ile talebe uygun üretim yapılmış ve ortaya çıkan yeni mekânsal düzende yeni sanayi odakları oluşmuştur. Fordizmin sayılarını düşürdüğü yerel üreticiler, post-Fordizm süreci ile üretimde tekrar önemli rol oynamaya başlamıştır. Talebi canlı tutmak için farklı

mekânlarda gerçekleştirilen ve çeşitlilik kazanmış üretim sistemleri ortaya çıkmıştır.

Artan rekabet koşulları ile 'yerel' unsurlar ön plana çıkmıştır. Tüm bu yaşanan değişim ve dönüşümler ile yerel kaynakların kullanılması ve içsel dinamiklere dayalı yerel kalkınma ortamının yaratılması önem kazanmıştır. Yerel unsurların etkisi ile yeni üretim odakları mekânda görülmüştür. Sanayi devrimini takip eden süreçte yaşanan teknolojik ve bilimsel gelişmeler mekânın şekillenmesi etkilenmiştir. Bu gelişmeler tarım sektörünün de önemini yitirmesine sebep olmuştur. Değişen üretim örgütlenmesinin sonucu olarak kırsal alanlar giderek önemini yitirmiş ve sürekli kentlere doğru nüfus akışı söz konusu olmuştur. Artan kent nüfusu, kent sınırlarını tarım arazilerine taşımış ve tarımsal alanlar giderek azalmaya başlamıştır. Kentleşme baskısı altındaki bu alanların korunması kentler için önemli gündem haline gelmiştir.

Kentleşme dinamiklerindeki bu gelişmeler, 19. yüzyılda nüfus oranına göre değişen gıda hinterlandını ürünün değer ve dayanıklılığı ilkesine göre biçimlendirmiş ve 20. yüzyılın orta yarısından sonra hızlı ulaşım bağlantıları ile daha uzak mesafelere ürün gönderimini olanaklı hale getirme ilkesi üzerine kurgulanmıştır. Günümüzde ise üretim örgütlenmesi, bu kalıpların dışına çıkarak kentli nüfusun ihtiyaçları karşısında taze, sağlıklı, güvenilir ve ucuz gıdaya kolay ve hızlı erişim, sürdürülebilir bir üretim ve tedarik zincirinin oluşturulması anlayışına dönüştürerek gıdayı coğrafi bir araştırma alanı olarak tanımlamıştır. Bu süreçte gıda, kente şekil veren politikalarda yer almakta ve sosyo-ekonomik, siyasi ve kültürel bağlantıları da içerisinde barındıran bir örgütlenme hali olmaktadır.

Kentli nüfusun yerel ve organik gıdaya ulaşma çabası/ arzusu ve gıda maddeleri ile doğrudan bağlantı kurmak istemeleri, yerel ve sürdürülebilir gıda sistemlerine olan ilgiyi artırmıştır. Bu bağlamda ortaya çıkan alternatif gıda ağları (kentsel tarım, üretici ve tüketici kooperatifleri, kent çiftlikleri, çatı/balkon bahçeciliği gibi) tüketici talebini desteklemekte ve aynı zamanda mekânsal değişimlere de yol açmaktadır.

Güvenli gıdaya erişebilme kırın değer ve önemini artırmıştır. Kırın tekrar canlılığını kazanabilmesi ve kırın kente karşı avantajlı hale gelebilmesi ile ilgili politikalar hayata geçirilmeye başlanmıştır. Kır ve kent arasında keskin sınırlar ortadan kalkmıştır. Seçkin and Kozaman (2017) küçük ölçekli ve niş bir üretim merkezi olarak kırsal alanların sahip olduğu güven ve alışkanlıklar gibi değerler ile kalkınmada önemli

avantajlara sahip olduğunu aktarmaktadırlar. Kırsal alanlar bu nitelikleri ile sürdürülebilirlik, gömülülük, yenilikçilik ve yerelin önemine vurgu yapan söylemlerin tam da merkezinde yer almaktadır.

Bu çerçevede, çalışmada üretimin yeniden örgütlenmesi sürecinde önemli bir araştırma alanı olması gereken gıda tedarik zinciri üzerine tartışma yürütülmüştür. Gıda tedarik zincirinin günümüz kent nüfusunun güvenli gıdaya erişimini karşılayabilme olanakları karşısında değişen gıda coğrafyasının kırım gelişimi üzerindeki etkileri teorik bir çerçevede ele alınmıştır.

Yöntem

Ekonomik yeniden yapılanma bağlamında üretim örgütlenmesindeki gelişmelerin mekânsal sonuçlar ve etkileri, gıda tedarik zinciri üzerinden tartışılmaktadır. Bu çerçevede çalışmada, ekonomik söylemlerde meydana gelen kırılmaların sonucu olarak üretim örgütlenmesinin değişimini gıda sektörü örneğinde incelemek hedeflenmiştir.

Çalışma literatür taraması ile konuyu ele almaktadır. Gıdanın değişen coğrafyası ve üretim örgütlenmesinde yaşanan değişimler ve mekân ilişkisine dair ilgili yazındaki tartışmalara odaklı bir yöntem benimsenmiştir. Çalışmada, farklı ölçeklerdeki ekonomik ve mekânsal örgütlenme biçimlerini anlayarak yeni örgütlenme biçimini ve gıda güvenliğinin yeni coğrafyasına (gıdanın üretimi, taşınması, depolanması, tüketimi ve gıda ağlarındaki farklı aktörlere) ilişkin tespitler ortaya konulacaktır. Çalışma, gıda tedarik zincirinin değişen yapısı ile kentsel ve kırsal alanların yeniden ele alınmasına kapı aralayacaktır. Çalışma ile gıda güvenliğinin ortaya çıkan yeni coğrafyasına (gıdanın üretimi, taşınması, depolanması, tüketimi ve gıda ağlarındaki farklı aktörlere) ilişkin tespitler ortaya konmuştur. Gıda tedarik zincirinin değişen yapısı ile kentsel ve kırsal alanlar yeniden tanımlanmıştır.

Üretim Örgütlenmesinde Gelişmeler ve Mekân

Tüm dünyada ciddi değişim ve yeniden yapılanma sürecini başlatan Fordist üretim, sembolik olarak 1914 yılında Henry Ford'un montaj bandı ile seri üretime geçişi ile başlamıştır. Geleneksel üretim tarzının ihtiyaç duyduğu işgücünün becerileri gibi faktörler ortadan kalmış ve kitlesel çapta üretim yapılmaya başlamıştır.

Talebi garantilemek amacıyla Keynesyen politikalara ihtiyaç duyan Fordizm kendine özgü hegemonik bir yapıya sahiptir. Üretim bandı ile işçinin vasıfları ve karar verme yetisi vb. süreçler ortadan kalkmıştır. Bu üretim biçimi beyin ve kol emeğini ayırmış ve mavi yakalı/ beyaz yakalı gibi sınıfsal ayrımları ortaya çıkarmıştır.

İlk aşamada (II. Dünya Savaşı'na kadar) Fordist üretimin yayılma süreci yavaş ilerlemiş ve belirli noktalarda sanayiler yığılmıştır. Savaş sonrasında ise, dünya çapında egemen üretim biçimi haline gelmiş ve 1970'li yıllara kadar istikrarlı bir büyüme ve yayılma hızı kazanmıştır. Fakat az gelişmiş ülkelerin büyük çoğunluğunda kısıtlı sermaye ve (düşük ücretle çalışmaya talip olacak) artık emek nedeniyle Fordist üretim bu ülkelerde yaygınlaşmamıştır. Üretimin coğrafyasındaki bu eşitsiz dağılım dönemin hâkim söylemini, eşitsizlik gibi kavramların merkezine oturtmuştur (Eraydın, 1992, s.15-16).

Geç-Fordist dönem ile üretim çevre ülkelere kaydırılmıştır. Fakat çoğu Güneydoğu Asya ülkeleri ile sınırlı kalmıştır. Az gelişmiş ülkelerde 1940'lı yıllardan itibaren uygulanan ithal ikameci politikalar ile sanayi kalkınmanın itici gücü/ sektörü olarak tanımlanmıştır. Öncelikle tüketim malları ve (demir çelik gibi) metal ana sanayiye yönelik daha sonra ara mallar ve yatırım mallarına yönelik uygulanan bu politikalar, 1970'li yılların ortalarına kadar (Fordist üretim darboğaza girene kadar) sürmüştür. Japonya, Güney Kore ve Tayvan gibi ülkeler dışındaki ülkelerde iç pazara yönelik, sermaye yoğun üretim biçimi devam etmiştir (Eraydın, 1992, s.56-57).

Fakat üretim biçiminin katı ve değişmez yapısı yalnızca kitlesel üretime olanak sağlamaktadır. Arz merkezli üretim düzeni taleplerin değişmesine izin vermemektedir. İşgücü ilişkileri değişmez konumda yer almaktadır. Fordist üretimin bahsedilen bu olumsuz getirileri ve 1973 yılında yaşanan Petrol Krizi ile yeniden yapılanma sürecine girilmiştir. Devletler yaşanan ağır kriz sebebiyle Keynesyen politikaları yürütemeyecek konuma gelmiştir (Eraydın, 1992, s.17-18).

Yaşanan bu darboğaz kendine has mekanizma ve özellikleri bulunan yeni bir üretim biçimi ve işgücü bölümünü yaratmıştır. Ekonominin canlanması için esnek uzmanlaşmaya ihtiyaç duyulmuştur. Ortaya çıkan dinamik ve esnek sanayi bireysel seçimlere izin vererek talebi belirleyici konuma çıkarmıştır. Küçük ve orta ölçekli üretimin ekonomide ağırlık kazanması, üretimde esneklik, artan ürün çeşitliliği ve üretimde düşey ayrışmanın gerçekleşmesi sağlanmıştır (Eraydın, 1992, s.25-29). Düşeyde

ayrışma ile sanayi bölgesi kavramı ortaya çıkmış ve yığılmalar artmıştır. Küçük ve orta büyüklükteki sanayilerin yığıldığı bu alanlar bir arada olmanın getirdiği dışsallıklardan yararlanmaktadır. Yeni sanayi bölgelerinin oluşumunda ağ/network şeklinde gerçekleşen üretim sistemleri ile öğrenme ve bilginin yayılması gibi avantajlar ortaya çıkmıştır (Eraydın, 1992, 2006a).

Ortaya çıkan yeni üretim biçimi sanayi üretiminin mekânsal seçimlerini de değiştirmiştir. Mekân tüm bu süreçte odak konumda yer almıştır. Üretimin tüm bu yapısının oluşumunda, mekân temel etken olarak önemi artırmıştır. Dünya ekonomik sistemi, ülkeler özelinde değil, ulus ötesinde bölgelerin oluşturduğu bütün olarak algılanmaya başlamıştır. Ortaya çıkan yeni üretim biçiminin ihtiyaç duyduğu üretim mekânları; yeni sosyal, ekonomik ve kültürel ilişkileri ortaya çıkarmıştır (Eraydın, 1992).

Kapitalizmin en büyük ve önemli krizlerinden Petrol Krizi öncesinde hâkim olan 'bölgesel denge' ve 'bölgesel eşitsizlik' gibi söylemler ve kuramlar yerini 'bilgi', 'ağlar', 'yenilikçilik' ve 'yaratıcılık' gibi söylemlere bırakmıştır. Mekânın önem kazanması ile yere özgü davranışlar değişik üretim süreçlerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Sürekli değişim içerisinde olan ve rekabet ortamının arttığı küresel dünyada yenilik ve ağlar önem kazanmakta ve farklı ülkelerin bölgeleri arasında ortaklıklar gelişmektedir (Eraydın, 1992, 2006a).

Fordizmin merkezden yayılan kademeli dağılma ilkesi, yerini ağlar ve bu ağlara eklenerek yaratılan sinerji ortamından yararlanmaya bırakmıştır. Tüm bu değişim, mekânsal gelişme dinamiklerini yeniden tanımlamıştır. Küresel, ulusal ve yerel gelişmeler yerelleşme kavramının vurgusunu artırmıştır. Küreselleşmenin getirdiği mal ve sermaye akımları yerelin kendine özgü dinamiklerinin olduğunu gündeme getirmiştir. Bölgeler bağımsız birer yapı olmaktan çıkmış ve etkileşim içerisinde bir sistemin parçası konumuna gelmiştir. İçsel büyümeye dayalı yerel/bölgesel gelişme kuramları gündeme gelmiştir (Eraydın, 1992, 2006a).

Türkiye ise tüm bu süreci, tarihler eşzamanlı olmasa da, yaşanan gelişmelere paralel seyirde izlemiştir. Cumhuriyet'in ilanı, yeni bir ulus devlet yaratma ideali, başkent yaratılması vb. 1923-1945 yılları arasında yaşanan dönemin ana konuları olmuştur. Sonrasında kırdan kente hızla artan göç, ülke politikalarını da etkilemiş ve kentlerin artan sorunları bir numaralı gündem olmuştur. 1960'lı yılların sonunda nüfus hareketleri

aynı hızda devam etmiştir. Sanayileşme üzerine kurgulanan gelişme fikri bölgesel dengesizliklerin artmasına sebep olmuştur. Tüm bu olumsuzlar planlı bir döneme girişi de sağlamış ve 1980'e kadar devam etmiştir (Eraydın, 2006b, s.18).

Yerelleşme/küresel baskılardan korunma amacıyla, bölgesel kalkınmanın yeni odağı; yeni sanayi odakları olmuştur. Kırsal alan eskisi kadar gündemde yer almamıştır. Kentlerde ortaya çıkan ikili yapı (gecekondu, işporta vb.) kent ve kentin sorunlarını gündemde tutmuştur. Son zamanlarda ise, kırsal gelişme konusu bölgesel gelişme yazını içerisinde kendine yer bulmaya başlamış ve kır yeniden anlam kazanmıştır. Tarım sektörünün önemli bir bileşeni olan gıda tedarik zinciri kırsal alanların avantajlı konuma gelmesinde önemli rol oynamıştır.

Gıdanın Değişen Coğrafyası

Gıda kavramı, son zamanlarda kültürel, politik, ekonomik, sosyal ve kalkınma ekonomileri gibi farklı disiplinlerin alt alanlarına dâhil edilmekle kalmamış, aynı zamanda sağlık, cinsiyet, ırk ve çevre ile ilgili coğrafi konuların ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Bu yaklaşım, gıda kavramını yiyecekten daha öte bir kavram olarak ele alınmasını gerekli kılmıştır (Goodman, 2016,s.257).

Tüm insani ihtiyaçların en temelinde yer alan gıdanın üretimi, toprak erozyonu ve su kıtlığı gibi tarımı imkânsız kılan bazı koşullar altında gerçekleştirilmektedir. Gıda üretimi uzun zaman zarfında nispeten yavaş bir şekilde değiştiği için, dağıtım ve tüketimine ilişkin yaklaşımlar da son kırk yılda farklılaşmış ve giderek sanayileşmiştir (Dicken, 2015, s.424). II. Dünya Savaşı'nın sonrasında ilk on yılın sonunda, tarım arazilerinin kaybıyla ilgili endişelerin artmasıyla birlikte, tarım sektöründe yaşanan düşüş, ihtiyaç duyulan gıda miktarının karşılanamamasına ve/veya sağlıklı gıdaya erişimin azalması gibi hususlar bu konulara ilişkin kaygının artmasına yol açmıştır (Newman, Powell, & Wittman, 2015, s.100).

Dünya nüfusunun çoğunun kentlerde yaşadığı bir dönemde, gıda güvenliği, gıdaya fiziksel ve finansal erişim konusunda yeni sorunlar ortaya çıkaran güçlü bir kentsel boyut ortaya çıkmıştır. Gıda fiyatlarındaki artışlar, doğal kaynakların azalması, tarımsal alanlarda gerçekleştirilen

inşaat faaliyetleri, sosyal huzursuzluk ve iklim değişikliğinin etkileri ile gıda sorunu artış göstermiştir (Sonnino, 2016, s.190).

Gıda güvenliği kavramı, insan yaşamını tehdit eden ve bu nedenle güçlü toplum müdahalesi gerektiren bir dizi ilişkili, politik, sosyo-ekonomik ve ekolojik krizler uyandırmaktadır. Gıda güvenliği ve sürdürülebilirlik endişesiyle yerele yeniden önemli bir rol atfedilmiş ve yerel düzeyde yenilikçi gıda politikaları gündeme gelmiştir (Sonnino, 2016, s.191).

On dokuzuncu yüzyılın sonlarından itibaren, demiryolları ve özellikle buzdolabının evlerde yaygınlaşması, yakın tarımsal alanların tahrip olmasına sebep olmuştur. Yirminci yüzyılın ortalarında II. Dünya Savaşı sonrasında otomobil ve hızlı yol sistemleri ile yaşanan konut patlaması, özellikle Amerika ve Kanada gibi ülkelerde banliyöleşme eğilimleriyle tarım alanlarının kaybı önemli boyutlara ulaşmıştır (Newman vd., 2015, s.99). Bu çerçevede, azalan tarım alanlarından elde edilen ürünlerin günümüz kentsel nüfusun ihtiyaçlarını karşılayabilme ve sağlıklı gıdaya erişimi konusu yeni gıda güvenliği coğrafyasını politik boyuta taşımıştır. 2008 yılında akaryakıt, gıda ve enerji fiyatlarındaki yükselişin ardından gelen gıda ayaklanmaları, tüm kentli nüfusun kaliteli yiyeceğe erişebilmesinin yalnızca ahlaki bir zorunluluk olmadığını, ulusal bir güvenlik meselesi olduğunu da göstermiştir (Sonnino, 2016, s.192).

Tarımsal üretimde yalnızca kırsal alanlar değil, kent ve kent çeperi (peri-urban regions) de önemli bir yer tutmaktadır. Kent çeperi, kent için taze ürünlerin tedarik edildiği bir bölge rolünü üstlenmiştir. Güvenilir gıdaya erişimin sağlanabilmesi için tarım alanlarının uzun dönemli olarak tarımsal niteliğinin devamının sağlanması oldukça önemli olmasına karşın, tarım alanlarına yönelik baskı günümüzde hala devam etmektedir. Bu baskı, gıda üretimi ve yerel gıdaya erişime artan ilgiyle durdurulabilmektedir. Kentsel ve kırsal alanlar arasında kalan ara yüzler bu bağlamda önem kazanmaktadır (Newman vd., 2015, s.108).

Kentsel alanlardaki gıda üretimi, yoğun insan yerleşiminin başlangıcından bu yana, tedarik zincirinin önemli bir unsuru olmuştur. Kentli nüfusun yerel gıdaya olan ilgisini artırmıştır. Yerel gıdalara olan ilginin yükselişinin anlaşılması, kır ile kent arasındaki ilişkinin anlaşılmasında kritik öneme sahiptir. Yaşadığımız yüzyılın son dönemlerinde artan hazır gıda (fast food) zincirlerinin yayılması, slow food gibi yerel gıda girişimlerinin büyümesini sağlamıştır. Yerel gıda hareketleri, birçok bölgede tarım arazilerinin korunmasını teşvik etmekte,

korumakta ve olumsuz koşullarda bile tarımsal üretimin geliştirilmesine yönelik politikalara öncülük etmektedir (Newman vd., 2015, s.102).

Newman vd. (2015) çalışmalarında, tarıma elverişli alanların korunup, tarımsal üretimin devam ettirilebileceğine örnek bir çalışma yapmıştır. Az miktardaki tarımsal alanı olan Vancouver’da, il genelinde tarıma elverişli araziler üzerinde imar kısıtlamaları oluşturulmuş ve tarım arazilerini koruma alanı olarak tanımlamak için yasa başlatılmıştır. Yürürlüğe giren yasa ile anakent Vancouver, canlı ve büyüyen yerel gıda hareketleri ile eşzamanlı olarak arazi kullanım değerleri ve tarımsal üretimin yerel gıda kültürü ve ekonomisindeki rolü hakkındaki tartışmalar ile tanımlanmaktadır.

Verimli tarım arazilerinin korunmasına yönelik düzenlemeler yapıldığında ve devlet kurumlarından sağlanan önemli desteklerle, kent çeperinde tarımın hem alternatif gıda ağlarını sağlamlaştırmaya hem de çiftçilerin ekonomik konumunu güçlendirmeye yardımcı olabileceği ortaya koyulmuştur. Aynı zamanda kentsel tarım ve kent çeperindeki üretim, tarımsal turizm potansiyeli, tarım dışı istihdam potansiyeli ve şehirlerarası pazarda faaliyet gösteren çiftçilerin faydalanacağı farklı faaliyet kollarına da işaret etmektedir. Tarımın teşvik edilmesi kentsel alanlarda sürdürülebilir gıda sistemlerinin geleceği için anahtar rol oynayabilmektedir (Newman vd., 2015, s.103).

Birçok tüketici, kalitenin kendine özgü özellikleri ile üretimin ve tedarikin kökenleri ve yerel koşullarıyla (organik üretim vb.) ilgilenmektedir. Ayrıca, kısmen tarımsal ve bölgesel kalkınma politika yapılarının revizyonuyla şartlandırılmış olan tarımsal faaliyetler, turizmin gelişmesi, çevrenin korunması ve diğer tarım dışı istihdam biçimleri gibi çeşitli kırsal çeşitlenme biçimlerine giderek daha fazla imkân sağlamaktadır (Marsden vd., 1999, s.295).

Yirminci yüzyılın değişen üretim örgütlenmesi ile kent ve kırsal alanların fonksiyonları net bir şekilde ayrılmıştır. Sanayileşmiş ülkelere egemen olan gıda rejimi, kıyı yoğun tarımsal üretim sistemlerinin merkezi olarak tanımlamıştır. Kentler ise kitlesel tüketim alanları olarak nitelendirilmiş ve temel bir ayrımın oluşmasına neden olmuştur. Kentleşme, özellikle gıda üretimine ayrılan toprak miktarının azalmaya devam ettiği gelişmekte olan ülkelerde, bir diğer taraftan toprağın bozulma problemini şiddetlendirmektedir (Sonnino, 2016, s.192).

Hızla genişleyen kentsel bölgelere yakın tarımsal üretim alanları banliyölerin ilaçlanması, izinsiz girişler, su kaynakları, artan emlak vergisi

oranları gibi ihtilaflar da dâhil olmak üzere çeşitli sorunlar yaşamaktadır. İklim değişikliğiyle ilgili endişeler, yiyecekleri uzak mesafelere taşımanın karbon ayak iziyle ilgili sorularını da içermektedir. Bu nedenle, sürdürülebilir bir sistem gerekliliği ortaya çıkmıştır. Sürdürülebilir gıda üretimi gıda işlenmesi ve dağıtım yapıları yerel gıda ekonomileri oluşturmak için ortak bir çabadır. Belirli bir yerin ekonomik, çevresel ve yerel sağlığını geliştirmek için Vancouver örneğinde benzer politikalar gündeme gelmiştir (Newman vd., 2015, s.102-103).

Gıda ağı, üretimden tüketime ve aradaki ara mekanizmalara kadar çok sayıda unsuru içine almaktadır. Coğrafyacılar da güvenli gıdaya erişimin zorlaştırdığı günümüzde bu örgütlenme biçimine oldukça yoğun ilgi duymaktadır. Gıda güvenliği, sağlığı teşvik eden tüm besinleri sağlayabilen çok çeşitli gıdaların üretimi ve tüketimini kapsamaktadır. Gıdaların satın alınabilirliği, kabul edilebilirliği, bulunabilirliği ve erişilebilirliği de dâhil olmak üzere arz tarafındaki dinamiklerin de bir sonucudur (Dixon ve Richards, 2016, s.193; Goodman, 2016, s.257).

Günümüzde gıda güvensizliği, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde miktar ve kalite konularını kapsamaktadır (Sonnino, 2016, s.190). Gıda güvensizliği temelde, hem küresel hem de gelişmekte olan dünya nüfusunun dörtte birinden fazlasını etkileyen yetersiz bir beslenme sorunudur (Sonnino, 2016, s.192). Gıda güvenliğinin merkezinde küçük ve orta ölçekli gıda üreticileri yer almaktadır ve herkes için (üretici de dâhil) dayanıklı gıda güvenliğinin sağlanması konusu önemli olmaktadır (Dixon ve Richards, 2016, s.200)

Açlık sorunu ve yeterli besinlerin tüketilememesi, gıda güvensizliğinin varlığına işaret etmektedir. Dixon ve Richards (2016), gıda güvenliği ve alternatif gıda ağlarını Avustralya'nın farklı kentsel tarım alanları örneklerinde incelemiştir. Nüfusun % 5'i güvenilir gıdaya çeşitli sebeplerle erişememekte ve bu nedenler gıda maliyeti, tasarruf kapasitesi, çocukların varlığı, konut kullanım hakkı ve sağlık durumu ile ilişkilendirilmiştir. Yetersiz beslenme/gıda güvensizliği riski mekânsal değişimlerle de ilişkilidir. Kırsal alanlarda ortaya çıkan koroner kalp rahatsızlıkları ve banliyö örnekleri bu ilişkiyi açıklamaktadır. Yoksulluk, güvenilir gıdaya erişim sorununun en önemli belirleyicisidir. Benzer biçimde, obezite gibi sağlık meseleleri bu durumun bir diğer sonucudur. Beslenmeye duyarlı tarım, açlıktan ziyade (açlık önemli bir sorun olarak kalsa da) yetersiz beslenme ve ortaya çıkardığı rahatsızlıklarla, nüfusun sağlığı ile tarımın sağlığı arasındaki bağlantılarla ilgili soruları ortaya

çıkarmıştır. Daha az şeker, tuz, hayvansal doymuş yağ ve diğer ürünlerin tüketilmesinin yerine daha fazla miktarda meyve, sebze ve bakliyat tüketimine yönelik tavsiyeler gıda coğrafyasının biçimlenmesine aracılık etmiştir (Dixon & Richards, 2016, s.195).

Değişen işgücü piyasaları ve mağazalardan alınan yiyeceklerin kolaylığının bilinciyle, evlerde hazırlanan yiyeceklerin tüketimini 1960'lardan bu yana belirgin şekilde azalmıştır. Bugün gıdanın değişen üretim örgütlenmesi, alternatif gıda ağlarının önemini vurgulamıştır. Tüketicileri, üreticileri ve gıdalar arasındaki ilişkisellik yeniden düşünölmeye başlanmıştır (Bos & Owen, 2016, s.2; Dixon & Richards, 2016, s.192).

Gıda üretimi, tüketimi ve değişimi ile ilgili tüm uygulamaları kapsayan alternatif gıda ağları, kaliteli, organik ve/veya düşük kimyasal girdili bütün gıdalara yapılan bir vurgunun sonucudur. Temel özellikleri arasında, kısa tedarik zincirleri, yerel üretim, çevresel sürdürülebilirlik, yerel ekonomik gelişme, üreticiler arasındaki daha yakın ilişkiler ve kamu mallarının üretilmesi yer almaktadır (Dixon & Richards, 2016, s.198).

Gıda ve tüketici arasında yenilenmiş bağlantılar arasında kentsel tarım kilit bir noktada yer almaktadır. Alternatif gıda ağları kamu bahçeleri, okul mutfak bahçeleri, şehir çiftlikleri, küçük ölçekli pazar bahçeleri, arka bahçe, balkon bahçeleri, çatı bahçeciliği, çiftçi pazarları, ortak bahçecilik ve sanal satış merkezleri gibi faaliyetleri de içermektedir (Dixon & Richards, 2016, s.198).

Sosyal medya ve web siteleri, Sonnino (2016)'nun yaptığı çalışmada alternatif gıda ağına bir örnek olarak incelenmiştir. Tarımsal gıda araştırmaları bağlamında teknolojik gelişmelerin etkilerini anlamak amacıyla yapılan çalışma, çevrimiçi mekânın hem üretici hem de tüketicinin taleplerini karşılama etkinliğini ortaya koymuştur. Bu yeni tür üretici-tüketici ilişkilerini biçimlendiren yerel gıda ağı, coğrafi alanlarla arasında bir katman oluşturmuştur. Sosyal ilişkilerin güçlü olduğu ağlar, bilişsel yakınlık ve coğrafi alan arasında gerçekleştirilmiştir (Bos & Owen, 2016, s.3).

Gıda güvenliğinin bir diğer boyutu da tedarik zincirinin farklı aşamalarında meydana gelen ve küresel olarak üretilen toplam gıda miktarının büyük çoğunluğunu etkileyen çok yüksek seviyede gıda kayıpları ve israfıdır. Tedarik zincirinin uzun mesafelerde gerçekleştirilmesi bu kaybın bir nedeni olarak belirlenmiştir. Bu bağlamda, bir yerleşmenin (kısa mesafeli) yarıçapından beslenmesinin

sağlanması gibi uygulamalar hayata geçirilmeye başlamıştır (Sonnino, 2016, s.195).

Bu kısa mesafeli gıda zincirleri, daha geleneksel, yerel ve sürdürülebilir tarım uygulamaları ile ilişkilendirildikleri için gıdalardaki kalite artışı ile anlamlandırmaktadır. Ayrıca, alternatif gıda zincirleri/ ağları, üretici ile tüketici arasındaki mesafenin kısalması ile gıdanın yer değiştirme biçimlerini ve coğrafyasını da etkilemektedir (Aubry & Kebir, 2013, s.86).

Sonuç

Son zamanlarda disiplinler arasında kent sakinleri için gıda sistemlerinin önemine ve kentlerin gıda sistemlerindeki önemli rollerine yönelik ilgi artmaktadır. Bu konuda artan farkındalık plancıların kent içinde ve dışında gıda güvenliği, ekoloji, güvenlik, erişim ve dağıtım sorunlarıyla yüzleşmeye başlaması gerektiğini açıkça ortaya çıkmıştır (Born & Purcell, 2006, s.195).

Son altmış yıl boyunca özellikle gelişmiş ekonomilerde, tarımsal üretim köklü değişikliklerden geçmiştir. Bu değişikliklerin en önemlilerinden biri, gıda üretiminin sanayi-kapitalist doğasını artırmak olmuştur. Emek gittikçe daha mekanik hale gelmiştir. Tarımsal ürünler büyük firmalar tarafından yetiştirilmiştir. Gittikçe daha fazla ürün ortaya çıkmış ve açık piyasada satılacak ürünler olarak değerlendirilmiştir. Zararlıları ve hastalıkları önlemek için tarımsal alanlar giderek daha fazla sulanmakta ve kimyasallarla tedavi edilmektedir. Tohumlar, tarladaki çiftçiler tarafından yönetilmek yerine, kurumsal araştırma ve geliştirme laboratuvarlarında giderek daha fazla üretilmektedir. Birçok araştırmada görüldüğü gibi, bu eğilimler toplamda mahsul verimini arttırırken; adaletsizliği, çevresel bozulmayı, gıda güvensizliğini ve oligarşik karar verme yapılarını da arttırmıştır (Born & Purcell, 2006, s.196).

Ortaya çıkan gıda güvensizliği krizinden bu yana, küreselleşmiş tarımsal gıda sistemine duyulan güvensizlik, 'kısa süreli gıda tedarik zincirleri yoluyla insanlara yerel kalitede ürünler sunan' alternatif gıda zincirlerinin gelişmesine neden olmuştur. Bu alternatif gıda zincirlerinin geliştirilmesi, üreticiler ve tüketiciler arasında daha kârlı olması beklenen bir niş noktası yoluyla üretim biçimlerini yeniden yaratmaktadır. Bu nedenle, küresel rekabet ve kentsel yayılma ile ciddi biçimde tehdit altında olan yerel kentsel tarıma yeni fırsatlar sunulmaktadır (Aubry & Kebir, 2013, s.85).

Bölgesel kalkınma açısından bakıldığında, kırsal alanların sürdürülebilir ekonomik büyüme ve istihdam arayışlarında dışsal kalkınma modellerine güvenemeyeceği giderek daha fazla kabul görmektedir. Bunu, tarımsal gıda bağlamında katma değer yaratan faaliyetlerde ve kurumsal gelişmede bölgesel ve yerel kapasitenin geliştirilmesine vurgu yapan içsel stratejilere odaklanarak sağlamak gerekmektedir (Marsden vd., 1999, s.299).

Tüm dünyayı ilgilendiren bir konu olarak gıda tedariki ve güvenliği, birçok kentin kentsel stratejilerinde yerini almaya başlamıştır. Kentler, kendilerini daha geniş bir gıda sistemi değişiminin öncüsü olarak görmektedir. Bütüncül bir yaklaşımı gerektiren gıda güvenliği, ekonomi, çevre ve toplum gibi kavramlara atıfta bulunmalıdır. Kentsel gıda politikası meselesinin aktörler tarafından ilişkisel bir çerçevede değerlendirmeyi zorunlu kılmıştır. Birçok kentsel gıda stratejisi, planları gıda üzerine düşünmeye ve sadece tarım için değil; aynı zamanda gıda üretimi, ürünlerin depolanması ve dağıtımı için toprağa erişimi desteklemeye teşvik etmelidir (Sonnino, 2016, s.197)

Kaynakça

- Aubry, C., ve Kebir, L. I. (2013). Shortening food supply chains: A means for maintaining agriculture close to urban areas? The case of the French metropolitan area of Paris. *Food Policy*, 41, 85-93.
- Born, B., ve Purcell, M. (2006). Avoiding the local trap: Scale and food systems in planning research. *Journal of Planning Education and Research*, 26(2), 195-207.
- Bos, E., ve Owen, L. (2016). Virtual reconnection: The online spaces of alternative food networks in England. *Journal of Rural Studies*, 45, 1-14.
- Dicken, P. (2015). We are what we eat: The agro food industry. In (P. Dicken Ed.), *Global shift: Mapping the changing contours of the world economy* (7th Edition ed.). New York, London: The Guilford Press.
- Dixon, J., ve Richards, C. (2016). On food security and alternative food networks: understanding and performing food security in the context of urban bias. *Agriculture and Human Values*, 33(1), 191-202.
- Eraydın, A. (1992). *Post-Fordizm ve değişen mekansal öncelikler*. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Eraydın, A. (2006a). Günümüzde Mekana yeniden ve toplu bir şekilde bakma gereği In (A. Eraydın Ed.), *Değişen Mekan: Mekansal Süreçlere İlişkin Tartışma ve Araştırmalara Toplu Bakış: 1923-2003* (p. 1-16). Ankara: Dost Kitabevi.

- Eraydın, A. (2006b). Mekansal süreçlere toplu bakış. In (A. Eraydın Ed.), *Değişen Mekan: Mekansal Süreçlere İlişkin Tartışma ve Araştırmalara Toplu Bakış: 1923-2003* (p. 17-52). Ankara: Dost Kitabevi.
- Goodman, M. K. (2016). Food geographies I: Relational foodscapes and the busyness of being more-than-food. *Progress in Human Geography*, 40(2), 257-266.
- Marsden, T., Murdoch, J., ve Morgan, K. (1999). Sustainable agriculture, food supply chains and regional development: Editorial introduction. *International Planning Studies*, 4(3), 295-301.
- Newman, L., Powell, L. J., ve Wittman, H. (2015). Landscapes of food production in agriburbia: Farmland protection and local food movements in British Columbia. *Journal of Rural Studies*, 39, 99-110.
- Seçkin, E., ve Kozaman, S. (2017). Kent çeperinde gelişen alternatif gıda ağları: İstanbul metropoliten alanı Silivri örneği. *Paper presented at the 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 41. Kolokiyumu*, Konya.
- Sonnino, R. (2016). The new geography of food security: exploring the potential of urban food strategies. *The Geographical Journal*, 182(2), 190-200.



On Birinci Kalkınma Planında Kentleşme ve Çevre Politikaları

Tuna Batuhan
Atatürk Üniversitesi
tunabatuhan@gmail.com

İsmail Kodaz
Hacı Bayramı Veli Üniversitesi

Öz

Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sisteminin ilk kalkınma planı olan On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), 15 yıllık bir perspektifin ilk beş yıllık dilimi olarak tasarlanmıştır; her alanda rekabetçiliği ve verimlilik artışını sağlamaya odaklanmıştır. Bu çalışmada, On Birinci Kalkınma Planı'nın amaç, hedef, ilke ve politikaları kentleşme ve çevre başlıklarında analiz edilerek; planın gelecek öngörülerini tartışılmıştır. Birbirini etkileyen, birbirini besleyen ve birbirinden beslenen politika başlıkları olan kentleşme ve çevre sorunları başlıkları On Birinci Kalkınma Planı'nda ayrıntılı olarak ele alınmıştır. On Birinci Kalkınma Planı, politika öncelikleri ve öngördüğü tedbirler bakımından bütünlüğü ve tutarlılığı sağlamaktadır. Kurumsal yapıda düzenleme ve merkez-yerel ilişkilerinde işbirliği ve eşgüdüm gerekliliğini tekrarlayan plan, çoklu ve karmaşık hukuk yapısından uzaklaşarak çerçeve bir kanunun yasalaşması gereğini vurgulamaktadır. Çevre sorunları ve iklim değişikliğini önceliği haline getirmeyi hedefleyen planın hedeflerinin etkin şekilde yerine getirilebilmesi için teknik ve idari kapasitenin geliştirilmesi, mevzuatın güçlendirilmesi ve kurumlar arası yetki ve sorumlulukların netleştirilmesi gerekmektedir. Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi'nin ilk kalkınma planı olan On Birinci Kalkınma Planı, parlamenter sistemin stratejik kodlarıyla ve alışkanlıklarıyla hazırlandığından kurumsal anlamda bir geçişi temsil etmektedir. Yeni hükümet sisteminin kurumsal altyapısının sağlanması sonrasında hazırlanacak olan kalkınma planlarının politika hedeflerinde uyumun daha da üst seviyede olacağı öngörülebilmektedir.

Anahtar Kelimeler: On Birinci Kalkınma Planı, kentleşme politikası, çevre politikası



Urbanization and Environmental Policies in the Eleventh Development Plan

Tuna Batuhan
Atatürk University

İsmail Kodaz
Hacı Bayramı Veli University

Abstract

The Eleventh Development Plan (2019-2023), the first development plan of the Presidential Government System, was designed as the first five-year tranche of a 15-year perspective and focused on achieving competitiveness and productivity growth in all areas. In this study, the objectives, objectives, principles and policies of the Eleventh Development Plan are analyzed under the headings of urbanization and environment; future predictions of the plan are discussed. Urbanization and environmental problems, which affect, nourish and nourished by each other, are discussed in detail in the Eleventh Development Plan. The Eleventh Development Plan ensures overall coherence and coherence in policy priorities and foreseen measures. Repeating the necessity of regulation in the institutional structure and cooperation and coordination in the center-local relations, the plan emphasizes the necessity of enacting a framework law by moving away from multiple and complex legal structures. In order to fulfill the objectives of the plan aiming to make environmental problems and climate change a priority, technical and administrative capacity should be improved, legislation should be strengthened and inter-institutional powers and responsibilities should be clarified. The Eleventh Development Plan, the first development plan of the Presidential Government System, represents an institutional transition since it is prepared with the strategic codes and habits of the parliamentary system. It can be foreseen that the harmonization of the policy plans of the development plans, which will be prepared following the consolidation of the institutional infrastructure of the new government system, will be even higher.

Keywords: *Eleventh Development Plan, urbanization policy, environmental policy*

Giriş

Kalkınma planları Türkiye'nin politika önceliklerini en geniş ölçüde ifade ederek stratejilerin belirlenmesine yön verecek bir hedefler bütünü sunmaktadır. Bu kapsamda kalkınma planları tüm sektörlerin bütüncül bir anlayışla yönlendirilmesine imkân sağlayan önemli bir yol haritası niteliğindedir. İlki 1963 yılında yürürlüğe giren kalkınma planlarının temel amacı ülke kaynaklarının etkin ve verimli kullanımını planlayarak ekonomik ve toplumsal kalkınmayı sağlamaktır. Her bir kalkınma planı kapsadığı dönemin ekonomik, sosyal ve siyasi şartlarına bağlı olarak farklı politika önerileri ve öncelikleri belirlemiştir. Bu çalışmanın devam eden bölümünde ilk olarak Birinci-Onuncu Kalkınma Planları arasında kalan dönemde kentleşme ve çevre politikalarının hangi kapsamda ele alındığı açıklanacak ve tartışılacaktır. Daha sonraki bölümde ise Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sisteminin ilk kalkınma planı olan On Birinci Kalkınma Planı yine kentleşme ve çevre politikaları bağlamında incelenecek ve analiz edilecektir. Son bölümde ise On Birinci Kalkınma Planı'nın kentleşme ve çevre başlıklarında politikası önerileri tartışılacaktır.

İlk On Kalkınma Planında Kentleşme Politikaları

1961 Anayasası ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmasını sağlamak için kalkınma planlarının hazırlanmasını gerekli görmüş; kalkınma planlarının hazırlanmasından sorumlu kurum olan Devlet Planlama Teşkilatı, Başbakanlığa bağlı bir kurum olarak 30 Eylül 1960'da kurulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk kalkınma planı olan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1963-1967) temel amaç ekonomik ve sosyal gelişmede dengenin sağlanması ve ülkenin ekonomik olarak büyümesidir. Birinci Kalkınma Planı'nda kentleşmeye dair somut politika önerileri yerine kırsal kalkınma vurgusu ön plandadır (DPT, 1963). Kentleşme alanında dönemin en önemli sorun başlığı olan gecekondulaşma konusunda planın temel yaklaşımı ise gecekonduya yaşayan nüfusa yeni yerleşim alanları sunulmadan mevcut gecekonduların yıkılmaması yönündedir. O dönemin ekonomik koşullarında devletin gecekondu nüfusunu barındıracak yeni yerleşim alanları inşa etmesi mümkün görünmediğinden, mevcut gecekonduların

yıkılması da söz konusu olmamıştır. Bu yaklaşımın ve dönemin ekonomik koşullarının gecekondulara meşruiyet sağladığı söylenebilir.

1968-1972 yılları arasını kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde kentleşme politikası daha açık şekilde ifade edilmiş; temel politika önceliği kentlerde yaşam standartlarının yükseltilmesi, geri kalkış yörelerde özel sektör yatırımlarını teşvik edilmesi ve bu bölgelerde altyapı yatırımlarına önem verilmesi olmuştur (DPT, 1968). Plan ayrıca büyük şehirlerdeki nüfus yığılmasını ve büyümeyi olumlu karşılayarak büyük şehirlerdeki yatırımları teşvik etmiştir. Bu durumun bölgeler arası dengesizliğin artmasına neden olduğu söylenebilir. Plan ayrıca bölgeler arası gelişmişlik farklarını azaltmayı da hedeflemekte; yatırımların bölgelere dengeli dağılımıyla geri kalmış bölgelerin kalkınmasını teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Planın büyük şehirlerin büyümesini teşvik etmesi ve bölgeler arası dengeli kalkınma hedeflerinin birbirleriyle çeliştiği söylenebilir (Keleş, 2015). Planda yer alan diğer tespit ise merkez ve yerel yönetimler arasında şehirleşmeye uygun bir işbirliğinin sağlanması gerektiğidir. Birinci plandakine benzer şekilde gecekonduların önlenmesini amaç edilen ikinci plan, büyük şehirlerdeki konut sorununun temel sebebinin kırdan kente yoğunlaşan göç hareketleri olduğunu ve sorunun ancak düzenli kentleşme ile aşılabileceğini ifade etmektedir.

1973-1977 yıllarını kapsayan Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı önceki iki plandan farklılaşarak nüfusun büyük şehirlerde yığılmasını önlemeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda nüfusu ve sanayi faaliyetlerini ülkenin tamamına yaymayı hedefleyen plan, düzenli bir şehirleşme için kamu harcamalarının, özellikle altyapı sorunlarını çözmek üzere, artması gerektiğini vurgulamaktadır (DPT, 1972). Bu vurgunun temel sebebi, kırdan kente göçün hızla devam ettiği Üçüncü Kalkınma Planı döneminde göçe bağlı altyapı ve şehirleşme sorunlarının yoğun şekilde hissedilir olmasıdır. Planın temel varsayımı, yerel yönetimlerin etkinliğinin artmasıyla hem altyapı sorunlarının, hem de bölgeler arası gelişmişlik farklarının azalacağıdır (Keleş, 2015).

1979-1983 yıllarını kapsayan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, ekonomik kriz ve siyasi bunalımların yoğun olduğu bir döneme denk gelmesi nedeniyle etkin şekilde uygulanamamış; 12 Eylül 1980 Askeri Darbesi nedeniyle uygulama dönemi sınırlı olmuştur. Plan, kentleşme sürecinin sosyal değişimi de etkileyen bir süreç olduğunu vurgulayarak sürekli artan kentleşme oranının sosyal etkisinin dikkate alınması

gereğinden bahsetmektedir (DPT, 1979). Gecekondu sorununun çözülmesi gerektiğini vurgulayan planda, gecekondulaşmanın alt yapı ve içme suyu sıkıntısı, çevre kirliliği ve kentsel hizmetlerde verimsizlik gibi birçok sorunun da kaynağı olduğu ifade edilmektedir. Kentlerin yaşanabilir hale getirilmesini hedefleyen plan; kentsel sorunların çözümünde merkezi idarenin yetersiz kaldığına değinerek, yerel yönetimlerin kentleşme sürecinde daha etkin yer alması için maddi ve araçsal altyapısının güçlendirilmesini önermektedir (DPT, 1979). Planın bu önerisi, sonraki dönemde büyükşehir belediyesi uygulaması ile hayata geçmiştir.

12 Eylül 1980 Askeri Darbesi sonrasında hazırlanan 1982 Anayasası da 1961 Anayasası'na benzer şekilde planlı kalkınmayı benimsemiştir. 1985-1989 dönemini kapsayan ve 1982 Anayasası'nın ilk kalkınma planı olan Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı dışı açılan ve büyüyen bir ülke ekonomisi hedefini benimsemiş; bu hedef kapsamında kentleşme politikasının özünü şehirlerde sağlıklı ve dengeli bir yaşamın sağlanması oluşturmuştur (DPT, 1984). Şehirler arasındaki gelişmişlik farkının azaltılmasını da hedefleyen plan, kentlerde uzmanlaşmanın sağlanmasıyla her şehrin dinamiklerini dikkate alan özgün bir kalkınma hamlesini önermektedir (Keleş, 2015). Plan dönemi öncesinde 1984 yılında yürürlüğe giren 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu ile Toplu Konut İdaresi'nin kurulması ise konut politikası ile ilgili bir dönüm noktası niteliğindedir. Konut yatırımlarının ekonomiyi canlandırıcı etkisini vurgulayan plan, konut ihtiyacını karşılamak amacıyla konut yatırımlarına fon ve kredi desteği sağlamayı amaçlamıştır.

1990-1994 yıllarını kapsayan Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı ve sonrasında ise politika başlıklarının yönlendirici unsuru Avrupa Birliği'ne uyum süreci olmuştur. Altıncı Kalkınma Planı'nın temel politika hedefi kalkınma sürecinin dengeli, istikrarlı ve hızlı bir şekilde yürütülmesi sonucunda başta işsizlik olmak üzere yerel ve bölgesel gelişmişlik farklarının azaltılmasıdır (DPT, 1989). Altıncı plan ayrıca yerel yönetimlerin yetki ve gelirlerinin artırılarak kentleşme sürecinde daha etkin rol oynaması gerektiğini belirtmektedir. Altıncı planda yer alan diğer ilkeler ise kentlerin büyümesiyle giderek artan altyapı sorunlarının çözülmesi, kentleşme politikalarını yönlendirecek bir çerçeve yasanın hazırlanması, kıyı kentlerindeki yoğun yapılaşmanın önlenmesi ve sanayi bölgeleri oluşturulması olarak sıralanabilir (Keleş, 2015).

1996-2000 yıllarını kapsayan Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın temel vurgusu ise kentlerin küreselleşme sürecine ekonomik ve sosyal olarak uyumunun sağlanmasıdır. Altıncı plana benzer şekilde yerel yönetimlerin güçlendirilmesi gereğini vurgulayan plan, güçlü yerel yönetimler sayesinde yerinden ve etkin hizmet üretiminin gerçekleşeceğini belirtmektedir (DPT, 1995). Yedinci Kalkınma Planı ayrıca idarenin bütünlüğü ilkesine uygun şekilde merkezi ve yerel idarelerin işbölümü ve koordinasyonunun sağlanmasını; yerel idarelerin yeniden örgütlenmesi ile idari ve mali özerkliğe sahip hale getirilmesini hedeflemektedir (DPT, 1995).

2001-2005 yıllarını kapsayan plan "Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı" başlığını taşımaktadır. Sekizinci planın en önemli tespiti ise Türkiye'deki kentleşme sürecinin istihdam, altyapı, sağlık, eğitim, konut ve ulaşım gibi konularda önemli sorunlara yol açtığı; kentlerin kitlelerin yaşam kalitesini ve refahını artırmada başarılı olamadığıdır (DPT, 2000). Bir başka ifade ile kentlerde yaşayan nüfus kent yoksulluğunu kır yoksulluğuna tercih etmekte, yoksulluk sadece mekân değiştirmektedir. Daha önceki planlarda bahsedilen diğer sorun başlıklarının tekrarlandığı sekizinci planda kentlerde sosyal ve teknik altyapı yatırımlarının yapılması, kurumlar arası eşgüdümün sağlanması, yerel yönetimlerin rolünün artırılması, devam eden konut sorununun çözülmesi ve kentleşmeden sorumlu bir bakanlığın kurulması önerilmektedir (DPT, 2000).

2007-2013 yıllarını kapsayan Dokuzuncu Kalkınma Planı ve 2014-2018 yıllarını kapsayan Onuncu Kalkınma Planı'nda plan başlığında "Beş Yıllık" ifadesi yer almamaktadır. Ayrıca Onuncu planın hazırlanmasına, DPT yerine yeni kurulan Kalkınma Bakanlığı öncülük etmiştir. Bu iki plandaki temel vurgular rekabet gücü ve istihdamın artırılması, bilgi toplumuna dönüşümün tamamlanması, bölgesel farklılıkların azaltılarak bölgesel gelişmenin sağlanması ve kamu hizmetlerinde etkinlik ve kalitenin artırılmasıdır (DPT, 2006; Kalkınma Bakanlığı, 2013). Kentleşme politikalarının yer aldığı ayrı bir bölümün olmadığı Dokuzuncu Planda, kentleşme bağlamında bölgesel eşitsizliklerin azaltılması ve yerelde kalkınmanın başlatılması gerektiği vurgulanmaktadır. Dokuzuncu Plan ayrıca mevcut kentsel dokuyu koruyan politikaların uygulanmasını ve yerel yönetimlere kentsel dönüşüm projesi hazırlama yetkisinin verilmesini önermektedir (DPT, 2006). Onuncu Plan ise daha önceki planlardan farklı olarak daha yüksek standartlarda yaşam alanlarının

oluşturulmasını; yaşlılar, engelliler ve çocuklar başta olmak üzere toplumun farklı kesimleri için yaşanabilirliği artıran ve fırsat eşitliği sağlayan mekânsal planlama ve kentsel tasarım uygulamalarının hayata geçirilmesini amaçlamaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2013). Onuncu Plan ayrıca sağlıksız kentleşme ve eskiyen yapılar nedeniyle şehirlerin değer kaybettiğini ve hizmet sunumunun zorlaştığını belirterek, eski binaların kentsel dönüşüm projeleri ile yenilenmesini hedeflemektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2013).

İlk On Kalkınma Planında Çevre Politikaları

Birinci ve İkinci Kalkınma Planlarında çevre sorunları ile ilgili doğrudan bir hüküm bulunmamaktadır. Bu iki plan döneminde çevre sorunları küresel ölçekte de henüz tartışılmaya başlanmadığından, bu planlarda çevre sorunlarına yer verilmemiş olması gayet anlaşılır karşılanabilir. İlk iki kalkınma planı döneminde çevre kavramı ve çevre bilinci henüz oluşmamış olduğundan, çevre sorunları dolaylı bir şekilde sağlık hakkı kapsamında el alınmıştır. Bu dönemdeki temel çevre politikası hedefi 1961 Anayasası'nın 49. maddesinde yer aldığı şekliyle "herkesin, beden ve ruh sağlığı içinde yaşamasını sağlamak" olmuştur.

Çevre sorunlarının özellikle uluslararası toplantıların başlıca konusu haline gelmeye başladığı 1970ler, kalkınma planlarında da bu sorun başlığına yer vermeye başlanan dönem olmuştur. Bu bağlamda çevre sorunları ilk kez, 1973-1977 yıllarını kapsayan Üçüncü Kalkınma Planı'nda yer almıştır. Üçüncü Plan, ülkenin o dönemki şartlarını da dikkate alarak, ülkeyi kalkınma hedefinden saptıracak hiçbir yükümlülüğü kabul etmemekte; çevre sorunlarının kalkınmayı olumsuz yönde etkilemeksizin çözülmesini esas almaktadır (DPT, 1972). Üçüncü Planda çevre başlığında öne çıkan diğer unsurlar ise ülkenin çevre sorunlarının belirlenmesi, toplumun çevre bilincinin artırılması, hava ve su kirliliğinin önlenmesi başlıklarıdır. Bu plan dönemi, çevre sorunlarının genel olarak tespit edildiği, ancak teknik bilgi ve uzmanlık düzeyinin yeterli olmaması nedeniyle uygun çözüm önerilerinin getirilemediği bir dönemdir.

Dördüncü Plan döneminde ise çevre kirliliği vurgusuyla ülkenin karşılaştığı temel sorunlar su, hava ve toprak kirlenmesi, gürültü kirliliği, kanalizasyon ve gecekondu sorunu ile toprak erozyonu olarak sıralanmaktadır (DPT, 1979). Dördüncü Plan karşılaşılan çevre sorunlarını

sıralayarak kirliliği giderici bir politika yaklaşımı benimsemiştir. Çevre başlığında dönemin başlıca çevre sorunlarını belirleyen plan; örneğin Haliç ve İzmit Körfezi'nin temizlenmesi ile Ankara'daki hava kirliliğinin önlenmesi için tedbirler alınmasını önermektedir (DPT, 1979). Planda ayrıca yerel ve merkezi yönetimlerin işbirliğini artırılması; çevre sorunlarıyla ilgili vakıf, dernek ve diğer gönüllü kuruluşların faaliyetlerinin desteklenmesi; özellikle büyük şehirlerde yeşil alan miktarının artırılması ve çevre konusunda uluslararası kamuoyunun yakından takip edilerek işbirliği imkânlarının artırılması gibi öneriler de yer almaktadır. Dördüncü Plan dönemi aynı zamanda çevre ile ilgili kurumsal ve yasal düzenlemelerin de başlangıcını oluşturmaktadır. 1978 yılında çevre politikalarından sorumlu birim olarak Başbakanlığa bağlı Çevre Müsteşarlığı kurulmuş (Resmi Gazete, 1978); plan dönemi sonu olan 1983 yılında ise 2872 sayılı Çevre Kanunu yürürlüğe girmiştir. 1984 yılında ise Çevre Müsteşarlığı yerine Çevre Kanunu'nu uygulamakla sorumlu olan Çevre Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Dördüncü Plan dönemi sonunda yürürlüğe girmiş olan 1982 Anayasası da, çevre politikasında değişimi ifade etmektedir. 1961 Anayasası'nın aksine çevre ile ilgili doğrudan hükümler barındıran yeni anayasanın çevre ile ilgili en açık ve doğrudan hükmü 56. maddedir. Herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip olduğunu belirten madde çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek görev ve ödevlerinin devlete ve vatandaşlara ait olduğunu ifade etmektedir.

Beşinci Plan dönemini önceki planlardan ayıran en önemli unsur, planın çevresel ilkeleri sıralamakla yetinmeyip izlenmesi gereken somut politika önerilerine de yer vermiş olmasıdır. Planın çevre politikasındaki temel yaklaşımı ise mevcut çevre sorunlarına odaklanmakla yetinmeyip, uzun vadede gelecek kuşakları da dikkate alan sürdürülebilir bir yaklaşımı benimsemesidir. Plan ayrıca arazi kullanımı kararlarında çevre unsurunun dikkate alınması gerektiğini vurgulamaktadır. Beşinci Plan dönemi kurumsal açıdan da gelişmelere sahne olmuştur. Önceki dönemde çevreden sorumlu kurumun genel müdürlük seviyesine düşürülmesi tepkilere yol açmış; Beşinci Plan dönemi sonu olan 1989'da yeniden Çevre Müsteşarlığı kurulmuştur.

Altıncı Plan ise sürdürülebilirlik kavramını esas alarak kuşaklar arası adaletin sağlanması adına gelecek kuşaklara sağlıklı bir çevrenin bırakılmasını temel amaç olarak belirlemiş; ekonomi ve çevre ilişkisini ilk kez kurarak, ekonomi ile ilgili politika başlıklarında çevre boyutunun da

dikkate alınması gerektiğini belirtmiştir (DPT, 1989). Diğer politika başlıklarında olduğu gibi, çevre politikası başlığında da Altıncı Plan ve sonrasında yönlendirici unsur Avrupa Birliği'ne uyum süreci olmuştur. 1991 yılında Çevre Bakanlığı'nın kurulması, Altıncı Plan döneminde kurumsal yapıda ortaya çıkan önemli bir değişikliği temsil etmektedir. Çevreden sorumlu örgütün bakanlık seviyesine yükseltilmesi çevrenin önemli bir politika başlığı olarak ele alındığı şeklinde yorumlanabilir.

Yedinci Plan ise bir önceki planın çevre politikası tedbirlerinin yetersiz kaldığını vurgulayarak; çevre koruma ile ilgili özellikle yasal düzenlemelerin yapılması, Ar-Ge faaliyetlerinin yaygınlaştırılması, çevre bilincinin artırılması ve etkin işleyen bir çevre yönetim sisteminin kurulması gibi önlemleri sıralamaktadır (DPT, 1995). Bir önceki plan dönemini eleştirerek öngörülen politika hedeflerine ulaşamadığını belirten Yedinci Plan, çevreye ayrılan kaynakların bütüncül kullanılmamış olmasını ve sorunları önleyecek politikalar yerine ortaya çıkan mevcut sorunları çözmeye yaklaşımını eleştirmiştir. Planın önerisi ise daha aktif bir yaklaşımın benimsenmesi ve çevre sorunlarının önüne geçecek stratejilerin benimsenmesidir.

Sekizinci Plan çevre politikası başlığında uluslararası gelişmelerin takip edilmesini ve süreçte Avrupa Birliği politikalarına uyumun esas alınmasını amaçlamaktadır (DPT, 2000). Çevre sorunu alt başlıklarında ayrıntılı politika önerilerine yer veren sekizinci plan, özellikle geri dönüşüm ve atık yönetimi konularında alınacak tedbirleri sıralamaktadır. Hızlı kentleşmeyle birlikte çevre sorunlarının da katlanarak arttığını belirten plan, uygulamadaki aksaklıklar ve yetersizlikler nedeniyle mevcut çevre politikasının sürdürülebilirlik hedefinden uzak olduğu tespitini yapmaktadır.

Dokuzuncu Plan ise nüfus artışı ve mevcut tüketim alışkanlıklarının etkisiyle doğal kaynakların sürdürülebilirlik ilkesine uygun olmayan şekilde kullanıldığını belirtmektedir (DPT, 2006). Dokuzuncu Plan ayrıca çevre konusunda kurumsal yapının güçlendirilmesi, yetki çatışmasına son verilmesi ve kurumlar arasında eşgüdümün sağlanması gerektiğini; çevre politikası uygulamalarında şeffaflığın esas alınarak aktif katılımın teşvik edilmesini; çevre politikalarının etkin uygulanmasında hayati önemi olan izleme, değerlendirme ve denetleme aşamalarını güçlendirecek tedbirlerin alınması gerektiğini vurgulanmaktadır. Planda bir önceki dönemde vurgulanan geri dönüşüm ve atık yönetimi konularında düzenlemelerin tamamlanmadığı da ifade edilmektedir.

Uluslararası yükümlülüklerin “sürdürülebilir kalkınma” ve “ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluk” ilkeleri çerçevesinde yerine getirileceğini ifade eden Dokuzuncu Plan, ülke şartları çerçevesinde sürdürülebilir kalkınma ve çevre koruma hedeflerine ulaşmayı amaçlamaktadır.

Onuncu Planda ise çevre konusunda alınan önlem ve tedbirlerin ekonomik ve sosyal gelişmeye zarar vermemesi ve toplumun çevre duyarlılığı ve bilincinin artırılması vurgusu yapılmaktadır. Plan ayrıca bugünün ve gelecek nesillerin kısıtlı doğal kaynaklardan faydalanmasını güvence altına alacak şekilde çevrenin korunması ve kalitesinin yükseltilmesi ile aktif katılımın ve şeffaflığın sağlanması gibi unsurları temel amaçlar olarak sıralamaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2013). Son olarak Onuncu Plan bir önceki planda çevre konusunda alınan önlemlerin başarıya ulaştığını belirtmekle birlikte; nüfus artışı başta olmak üzere, ekonomik büyüme önceliğinin ve mevcut üretim-tüketim alışkanlıklarının çevre üzerinde ciddi baskı oluşturmaya devam ettiğini belirtmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2013).

On Birinci Kalkınma Planında Kentleşme ve Çevre Politikaları

Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi'nin ilk kalkınma planı olan ve Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından hazırlanan On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), 15 yıllık bir perspektifin ilk beş yıllık dilimi olarak tasarlanmıştır; her alanda rekabetçiliği ve verimlilik artışını sağlamaya odaklanmıştır. Birbirini etkileyen, birbirini besleyen ve birbirinden beslenen politika başlıkları olan kentleşme ve çevre sorunları başlıkları On Birinci Kalkınma Planı'nda ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Kalkınma planının, “daha fazla değer üreten, daha adil paylaşan, daha güçlü ve müreffeh Türkiye” vizyonuna ulaşmak amacıyla belirlediği beş temel ekseninden birisi “yaşanabilir şehirler ve sürdürülebilir çevre” eksenini belirlemiştir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Bu eksen altında yer alan 8 ayrı başlıkta (bölgesel gelişme, şehirleşme, konut, kentsel dönüşüm, kentsel altyapı, kırsal kalkınma, çevrenin korunması ve afet yönetimi) kalkınma planının hedeflerine ulaşabilmesi için belirlenen politika önerileri ve tedbirler sıralanmaktadır. “Yaşanabilir şehirler ve sürdürülebilir çevre” ekseninde mevcut durum tespitleri yapılarak, sorunlara çözüm önerileri getirilmiş; yaşanabilir kentlerin inşa edilmesi, şehirlerde ve kırsal alanlarda yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, sürdürülebilir çevre ve doğal kaynak yönetiminin

sağlanması ve bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması gibi politika öncelikleri belirlenmiştir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Devam eden bölümde, On Birinci Kalkınma Planı'nın amaç, hedef, ilke ve politikaları kentleşme ve çevre başlıklarında analiz edilecek; planda "Yaşanabilir Şehirler, Sürdürülebilir Çevre" başlığı altında sıralanan sekiz ayrı başlık amaç, politika önerileri ve tedbirler kapsamında açıklanacak ve tartışılacaktır.

Bölgesel Gelişme

Bölgesel Gelişme alt başlığında, On Birinci Kalkınma Planı'nın amacı yönetim temelli bir anlayışla bölgelerin imkân ve kabiliyetlerinin geliştirilmesi sayesinde dengeli kalkınma ve bölgeler arası gelişmişlik farkının azaltılması olarak belirlenmiştir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Bu amaca ulaşmak için izlenecek politikaların başında kurumsal yapının yeniden düzenlenmesi gelmektedir. Özellikle bölge kalkınma idareleri, kalkınma ajansları, ilgili bakanlıklar ve KOSGEB gibi kurum ve kuruluşların yapısı, görevleri ve yetkilerinin yeniden düzenlenerek kurumlar arası eşgüdümün güçlendirilmesi öngörülmekte; bölgeye özel yenilikçi destek mekanizmalarının kurulmasıyla desteklerin sonuç odaklı ve etkin olmasının sağlanması ile mükerrer uygulamaların önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Bölgesel Gelişme alt başlığında ayrıca bölgeler arası farkları ölçebilecek bir istatistik altyapısının kurulması, Cazibe Merkezlerini Destekleme Programı uygulanmasına devam edilmesi ile Sosyal Destek Programı'nın sosyal girişimciliği ve sosyal sorumluluk faaliyetlerini de teşvik edecek şekilde yeniden yapılandırılması gibi politika tedbirleri de yer almaktadır. Bu politika ve tedbirler sonucunda planın uygulama dönemi sonu olan 2023 yılında en yüksek gelirli bölgenin kişi başı gelirinin en düşük gelirli bölgenin kişi başı gelirine oranının yüzde 4,2'den 3,8'e indirilmesi hedeflenmektedir.

Şehirleşme

Şehirleşme alt başlığında, On Birinci Kalkınma Planı'nın amacı "insan odaklı, doğal hayata ve tarihi mirasa saygılı, temel kentsel hizmetlerin adil ve erişilebilir bir şekilde sağlandığı, yaşam kalitesi yüksek ve değer üreten şehirler ve yerleşimler oluşturmak" olarak ifade edilmektedir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Şehirleşme

alanında çok merkezli bir anlayışın geliştirilmesi ve erişilebilirliğin sağlanması kentlerin planlanmasında temel unsur olarak ele alınmakta; mekânsal planlamada afet riski, iklim değişikliği, coğrafi özellikler ve tarihi değerlerin dikkate alınması gerektiği vurgulanmaktadır. Kentleşme alanında diğer politika başlıklarına paralel biçimde mevzuatta düzenlemeler ve yetki-sorumluluk dağılımında dengenin sağlanması hedefi doğrultusunda ilgili yönetmeliklerde değişiklikler yapılması; mevzuatta katılım, izleme ve denetlemeye imkân verecek güncellemelere yer verilmesi ve merkezi ve yerel idarelerin yetki ve görev tanımlarının netleştirilmesi ile idareler arası eşgüdümün artırılması hedeflenmektedir. Şehirleşme başlığı altında ayrıca “Medeniyetimizi yaşatan şehir berati” ve “özgün mahalle sertifikası” gibi kavramlara ilk kez yer verilerek bu uygulamaları hayata geçirmek için kılavuzların hazırlanması önerilmektedir. Plan dönemi sonu olan 2023 yılı itibarıyla 26 şehrin “Medeniyetimizi yaşatan şehir berati”, 81 ilin tamamının ise “özgün mahalle sertifikası” alması hedeflenmektedir. Bununla birlikte, akıllı şehir stratejilerinin yerel ve merkezi kurumların işbirliğiyle teşvik edilmesini öngören plan, akıllı şehir uygulamalarında yerli teknoloji ve yerli üretimi teşvik etmektedir. Son olarak ölçme ve değerlendirme araçlarının geliştirilmesi; güncel, güvenilir kadastro verilerinin sunulması ve işlemlerin elektronik ortama aktarılmasının yaygınlaştırılması ile dijitalleşmenin hızlandırılmasını hedefleyen On Birinci Kalkınma Planı teknik ve yasal altyapıda yapılacak güçlendirmelerle il, ilçe ve hatta mahalle bazında kentsel verilerin elde edilmesini amaçlamaktadır.

Konut Politikası

Konut politikası alanında herkesin yeterli, yaşanabilir, dayanıklı, güvenli konuta erişiminin sağlanmasını amaçlayan plan, öncelikle mevcut konut stokunun ortaya konulmasını ve sosyal konut projelerine ağırlık verilmesini hedeflemektedir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Afet tehlikesi ve riski altındaki alanlardaki konutların il bazında hazırlanan kentsel dönüşüm stratejileri ile dönüşümünü amaçlayan plan, kentsel dönüşümle yaşam kalitesi yüksek alanlar inşa etmeyi hedeflemektedir. Planda ayrıca kentsel altyapıda etkin yönetimin sağlanmasıyla sağlıklı ve güvenilir içme ve kullanma suyuna erişiminin artırılması, atık suyun insan ve çevre sağlığına etkilerinin en aza indirilmesi ve geri dönüşümün yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır.

Sosyal konut üretiminin plan dönemi sonunda toplamda 270 bin rakamına ulaşması hedeflenmektedir.

Kentsel Dönüşüm

Kentsel dönüşüm başlığında ise temel amaç, dönüşüm sürecinin yatay mimari anlayışıyla sağlıklı ve güvenli bir yaşamı temin edecek şekilde sürdürülmesidir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Kentsel dönüşüm alanında politika ve tedbirlerin özünü il ve ilçeler bazında hazırlanması planlanan kentsel dönüşüm stratejileri oluşturmaktadır. Her il özelinde kentsel dönüşüm hedeflerinden beslenerek hazırlanacak olan kentsel dönüşüm stratejilerinin içeriğinde ise riskli ve rezerv alanlara ilişkin veriler ile sosyal yapı analizleri, altyapı durumu ve finansman modellerinin yer alması öngörülmektedir. Yerinde dönüşüm ilkesini benimseyen planın amacı, süreçte katılımcılığın ve işbirliğinin artırılması ve mevcut sosyal yapının dikkate alınması ile şehrin dokusuyla uyumlu dönüşüm çözümlerinin hayata geçirilmesidir. Plan, “çok ölçütlü değerlendirme modeli” sayesinde dönüşümde yüksek öncelikli alanları belirlemeyi amaçlamaktadır. Bu modelde can ve mal kaybına neden olma açısından afet riskleri, tehlikesi, etkilediği nüfusun büyüklüğü, mali ve finansal gereksinim ve rezerv alanın mevcudiyeti gibi parametreler esas alınmaktadır. Plan, kentsel dönüşüm sürecinde ortaya çıkan altyapı oluşturma, idari ve çevresel düzenlemeler ile kira yardımları gibi mali ihtiyaçların karşılanması için de finansman modeli önermektedir. On Birinci Kalkınma Planı ayrıca imar planlarının hazırlanması sürecinde afet riskinin dikkate alınmasını; yerli ve yenilikçi malzeme kullanımını teşvik edecek yasal düzenlemelerin hayata geçirilmesini hedeflemektedir. Kentsel dönüşüm başlığında İstanbul konusunda ayrı başlıklarda politika önerilerine yer veren plan, İstanbul’da fay hattına yakın alanların tespit edilip bu alanlarda dönüşüme öncelik verilmesini sağlamayı amaçlamaktadır. Kentsel dönüşüm başlığında İstanbul özelinde, yapılaşmış alanlarda mevcut altyapının gözden geçirilmesiyle kentsel direnci arttıracak önlemlerin alınması ile nüfus yoğunluğunu esas alarak afet ve acil durum toplanma alanlarının oluşturulması hedefleri sıralanmaktadır.

Kentsel Altyapı

On Birinci Kalkınma Planı'nın kentsel altyapı başlığında temel amaç ve hedefler sağlıklı ve güvenilir içme ve kullanma suyuna erişiminin sağlanması; atıkların ve atık suyun insan ve çevre sağlığına etkilerinin en aza indirilmesi; geri dönüşüm ve geri kazanımın sağlanması; erişilebilir, güvenli, zaman ve maliyet yönünden etkin ve sürdürülebilir kent içi ulaşım sistemlerinin oluşturulması; su kaynaklarının korunması, geliştirilmesi ve sürdürülebilir kullanımının sağlanması için 25 havza için havza bazlı planların tamamlanması olarak sıralanmaktadır (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Bu başlık altında artırılmış atık suların başta tarım olmak üzere yeniden kullanılması, yeraltı suyu kütlelerinin kalite ve miktar durumunun belirlenmesi ile ulusal su bilgi sisteminin yaygınlaştırılması diğer politika öncelikleridir.

Kırsal Kalkınma

Planın kırsal kalkınma başlığında temel amaç kırsal kalkınmada sürdürülebilirliği sağlayarak üretim kapasitesi ve işgücü istihdamını artırmaktır (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Kırsalda aynı zamanda yaşam kalitesinin iyileştirilmesi ve kırsal yoksulluğun azaltılarak nüfusun kırsalda tutulması amaçlanmaktadır (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Kırsal kalkınma hedeflerinin gerçekleştirilmesinde büyükşehir olmayan illerde KÖYDES, büyükşehirlerde ise Kırsal Altyapısı Projesi (KIRDES) kapsamında kırsal kalkınmaya destek sağlanması planlanmaktadır. Kırsal kalkınmada desteklerin çiftçi ve çevre odaklı programlanması, kırsal kalkınma destekleri veren kuruluşların (Kırsal Kalkınma Yatırımları Destekleme Programı (KKYDP), Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı Kırsal Kalkınma Destek Programı (IPARD) ve Kalkınma Ajansları) desteklerinin uygulanmasında hedef birliğin sağlanması amacıyla uygulama esas ve usullerinde düzenlemeler yapılması amaçlanmaktadır. Planın kırsal kalkınma hedeflerine ulaşmasıyla kırsalın yaşam kalitesinin artırılması ve kırsal nüfusun göç eğiliminin azaltılması sağlanacak; kentler üzerindeki baskı azaltılmış olacaktır.

Çevrenin Korunması

Çevrenin korunması başlığında temel amaç “çevre ve doğal kaynakların korunması, kalitesinin iyileştirilmesi, etkin, bütünlümlü ve sürdürülebilir şekilde yönetiminin sağlanması, her alanda çevre ve iklim dostu uygulamaların gerçekleştirilmesi, toplumun her kesiminin çevre bilinci ile duyarlılığının artırılması” olarak ifade edilmektedir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Çevre koruma konusunda başlıca politika önerilerinden birisi kurumlar arası yetki ve sorumlulukların netleştirilmesi ile daha uyumlu ve verimli bir idari yapının oluşturulmasıdır. Bu sayede çevre konusunda tüm paydaşların işbirliğinin ve koordinasyonun sağlanması ile çevre yönetiminde etkinliğin artırılması amaçlanmaktadır. Diğer önemli politika başlığı ise ÇED, Stratejik ÇED, izleme ve denetim gibi başlıklarda kurumların teknik ve idari kapasitelerinin geliştirilmesi ve bu alanlarda mevzuatın güçlendirilmesidir. Uluslararası iklim değişikliği konusunda, uluslararası anlaşmalarda yer alan şekliyle “ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar ve göreceli kabiliyetler ilkesi” çerçevesinde Türkiye’nin sorumluluklarını yerine getireceği ifade edilmektedir. Bu kapsamda Türkiye, gelişmekte olan bir ülke sıfatıyla uygulayacağı çevre politikalarının kalkınma hedeflerine zarar vermemesini öncelendiğini planda da vurgulamaktadır. Çevrenin korunması başlığında ayrıca çevre bilincinin artırılması için eğitim faaliyetlerinin düzenlenmesi; enerji, sanayi, ulaştırma, tarım ve ormancılık gibi sektörlerde sera gazı emisyonunu azaltacak önlemlerin alınması; ulusal ve bölgesel ölçekte planlama, uygulama ve kapasite geliştirme çalışmalarının yürütülmesi; Ar-Ge faaliyetlerinin desteklenmesi ve yedi bölgemizin her birisi için ayrı bir İklim Değişikliği Eylem Planının hazırlanması hedefleri de yer almaktadır. Son olarak hava kalitesinin iyileştirilmesi, gürültü haritalarının hazırlanması, biyolojik çeşitliliğin ve genetik kaynakların korunması gibi unsurlar da planda yer alan diğer çevre politikası öncelikleridir.

Afet Yönetimi

Afet yönetimi başlığında ise planın temel amacı “afetlere karşı toplumsal bilincin artırılması, afetlere dayanıklı ve güvenli yerleşim yerlerinin oluşturulması ve risk azaltma çalışmaları yapılarak afetlerin neden olabileceği can ve mal kaybının asgari düzeye indirilmesi” olarak ifade

edilmektedir (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Afet yönetimi ile ilgili temel politika tedbiri ise afet türlerine göre önceliklerin belirlenmesi, afet tehlike ve risklerinin azaltılması ve ülke genelinde afet bilincinin ve işbirliği mekanizmalarının güçlendirilmesidir. Bu amaca ulaşmak için Türkiye Afet Risk Azaltma Planı'nın ve il afet risk azaltma planlarının hazırlanması amaçlanmaktadır. Plan dönemi sonu olan 2023 yılına kadar 81 ilin tamamında il afet risk azaltma planlarının hazırlanması hedeflenmektedir. Afet yönetimi başlığında İstanbul için özel önlemler öngörülmektedir. Bu önlemler İstanbul'daki alt yapı tesislerinin afetlere karşı dayanıklılığının artırılması, geçici barınma alanlarının kapasite ve sayısının artırılması ve İstanbul'daki kültür ve tabiat varlıklarının afetlere karşı dayanıklı hale getirilmesi şeklinde sıralanmaktadır. Afet yönetimi kapsamında diğer politika ve tedbirler ise muhtemel afetler için yerel afet önleme projelerinin ve afet tehlike haritalarının hazırlanması, doğal afet sigortasının bütün afet türlerini kapsayacak şekilde genişletilmesi ve uluslararası işbirliği faaliyetlerinin arttırılmasıdır.

Tartışma ve Sonuç

Kentleşme oranının artarak devam ettiği bir dönemde yasalaşarak yürürlüğe giren On Birinci Kalkınma Planı'nın, politika öncelikleri ve öngördüğü tedbirler bakımından bir bütünlüğü ve tutarlılığı temsil ettiği söylenebilir. Bunu sağlayan başlıca etmen, 2003 yılından bu yana ülkeyi yöneten Ak Parti hükümetlerinin kalkınma planı hazırlama ve uygulama tecrübesine sahip olmasıdır. Buna karşın halen kurumsal yapıda aksaklıkların yaşanması, yetki ve sorumluluklarda çatışmaların ortaya çıkması ve merkez-yerel ilişkilerinde işbirliğinin etkin şekilde sağlanamaması reform ihtiyacını gündeme getirmektedir. Çoklu ve karmaşık hukuk yapısından uzaklaşarak yetki çatışmalarını çözecek; daha az kademeli; aktif katılım, eşgüdüm ve bütünlüğü hedefleyen bir çerçeve kanununun bir an önce yasalaşması, kentsel ve çevresel sorunların çözümünde etkinliği sağlayacaktır.

Mevzuat düzenlemeleri dışında diğer önemli unsur ise gelişmekte olan bir ülke olan Türkiye'nin sınırlı kaynaklarını etkin kullanacağı öncelikli politika alanlarını belirlemesinin çok da kolay olmamasıdır. Bu bağlamda temel kentsel ve çevresel sorunların çözümü sınırlı kaynaklarla daha da zor hale gelmektedir. Bölgesel gelişmişlik farklarının azaltılması, gelir

dağılımında dengenin sağlanması, kentsel hizmetlerde kalitenin artırılması, nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesi gibi politika hedeflerinin bir arada ve kısa sürede gerçekleştirilmesi pek mümkün görünmemektedir. Bu nedenle kentleşme ve kalkınma ilişkisini kuvvetlendirecek sanayi ve teknoloji hamlesinin başlatılarak katma değerli üretimin ve istihdamın artırılması birincil öncelik olarak belirlenmelidir. Kentleşme ve çevre politikalarında yol gösterici başat unsur dünya uygulamalarından ziyade, öncelikle ülkenin özgün koşulları ve gelecek hedefleri olmalıdır.

Daha önceki kalkınma planlarında da yer alan bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması hedefini yineleyen On Birinci Kalkınma Planı, ekonomik ve sosyal bütünleşmeyi hızlandıracak şekilde bölgelerin rekabet gücünü arttırarak bölge içi ve bölgeler arası gelişmişlik farklarını azaltmayı amaçlamaktadır. Türkiye Cumhuriyeti'ni yüzüncü kuruluş yıl dönümüne taşıyacak olan On Birinci Kalkınma Planı'nda bölgeler arası gelişmişlik farkını azaltmak ifadesinin yer alması geçen on yıllarda uygulanan politikalarda sürekliliğinin ve istikrarın sağlanmadığının; politika önceliklerinde ciddi eksiklikler ve yanlışlıklar olduğunun tescili niteliğindedir. Uzun yılların birikimi olan sorunlar, tutarlılığı ve devamlılığı olmayan politik söylemler ve tüm bunların sonucunda dengeli kalkınma ile bölgeler arası eşitliğin sağlanması hedefine ulaşamaması önemli bir eksiklik olarak değerlendirilebilir. Planda bahsedilen, bölgeler arası farkları ölçebilecek bir istatistik altyapısının kurulması hedefi de mevcutta var olan bölgesel farklılıkları ölçebilecek verilere de sahip olmadığımızı göstermektedir. Bu eksiklik, planın politika hedeflerine ne ölçüde ulaştığını, ne ölçüde başarılı ve etkili olduğunu anlamayı da zorlaştırmaktadır. Planın "Bölgesel Gelişme" başlığı altında hedeflediği en yüksek gelirli bölgenin kişi başı gelirinin en düşük gelirli bölgenin kişi başı gelirin oranının yüzde 4,2'den 3,8'e indirilmesi hedefi, farkı ciddi oranda azaltmayı vaat etmemektedir. Sonuç olarak plan dönemi sonunda bölgeler arası gelişmişlik farkının ortadan kalkmayacağını ve dengeli kalkınma hedefine ulaşmanın en azından bu plan dönemi sonu itibarıyla mümkün olmadığı söylenebilir.

On Birinci Kalkınma Planı'nın "bölgesel gelişme" başlığında vurgulanan öncelikler ekonomik temelli bir politika hedefini işaret etmektedir. Ancak bölgesel gelişmenin ve dengeli kalkınmanın sağlanması ekonomik teşvikler ve tedbirlerin yanı sıra ekonomik vurguyu destekleyecek sektörel bütünleşmenin ve toplumsal, kültürel ve psikolojik

politika öncelikleri ve tedbirlerin de planda var olmasını gerekli kılmaktadır. Bölgesel gelişme amacına ulaşmak için bölgelerin tek tek ele alınıp değerlendirilmesi yerine bölgeler arası işbirliği ve eşgüdümü destekleyen politika tedbirlerinin de On Birinci Kalkınma Planı'nda önerilmesi gerekirdi. Böyle bir önceliğin var olması hem yerel kaynakların daha etkin kullanımını, hem de izlenen politikalarda istikrarın sağlanmasına imkân verecektir. Planda bölge gelişme stratejileriyle ülke politikası ve şehirlerin politikaları arasında eşgüdümü sağlama sorumluluğu da kurumsal olarak belirtilmiş olsaydı, her kademede işbirliği ve eşgüdümü sağlamak daha kolay olabilirdi. Bölgesel kalkınma stratejilerinin sistemli ve bütüncül bir anlayışla üst ölçekte ülkenin genel politika hedefleriyle uyumlu olması, alt ölçekte ise yerel öncelik ve hedefleri destekler nitelikte olması beklenir. Bu uyum ve birliktelik, hem siyasi irade üzerinde plan tedbirlerinin uygulanması konusunda baskı oluşmasına hem de yerelde geniş bir sahiplenmeyi teşvik ederek aktif katılımın sağlanmasına da fırsat verebilir.

On Birinci Kalkınma Planı'nın "şehirleşme" başlığında yer alan sorun tespitleri ve politika önerileri incelendiğinde insan odaklı, yatay mimariyi esas alan, doğal hayata ve tarihi mirasa saygılı, yaşam kalitesi yüksek ve değer üreten şehirler inşa edilmesi gibi temel ilkeler ön plana çıkmaktadır. Plan ayrıca şehirlerin özgün kimliklerinin geliştirilmesi, yeşil alan miktarının artırılması ve katılım mekanizmalarının geliştirilmesini hedeflemektedir. Şehircilikte insan ölçeğinde ve yerin ruhunu yansıtan değerlere önem verilmesi gerektiğini vurgulayan plan; şehirlerimizin çok merkezli, karma kullanımı destekleyen ve erişilebilirliği sağlayan bir yaklaşımla planlanmasını amaçlamaktadır. Mekânsal planlamada afet riski, iklim değişikliği, coğrafi özellikler ve tarihi değerlerin dikkate alınması gerektiği vurgusu da mekânın özgünlüğüne ve dinamiklerine uygun kimlikli ve farklılaşan bir planlama anlayışını temsil etmektedir. Şehirleşme başlığında da vurgulanan en önemli sorun, kurumlar arası yetki ve sorumluluk dağılımını netleştirecek ve eşgüdümü artıracak mevzuat düzenlemelerinin gerekliliğidir.

Konut politikası başlığında temel amacı herkesin yeterli, yaşanabilir, dayanıklı, güvenli konuta erişiminin sağlanması olarak belirleyen plan; önceki kalkınma planlarının aksine konut sahipliğini değil, konuta erişimin artırılmasını hedeflemektedir. Bu hedef farklılaşmasında mevcut ekonomik durum, konut piyasasının dalgalı seyri ve alım gücünün düşmesinin etkili olduğu söylenebilir. Bu tespiti doğrulayan bir diğer

politika önceliği ise, planın sosyal konut projelerine ağırlık verilmesini hedeflemesidir. Mevcut konut stokunun belirlenmesi hedefinin planın öncelikleri arasında yer alması, ülkenin kentleşme sürecindeki çarpıklığı ve plansızlığı ifade etmektedir. Mevcut konut stokunun bilinmemesi konut politikası önceliklerinin, sorun tespitlerinin ve çözüm önerilerinin net belirlenememesi sorununa da yol açmaktadır. Kentsel dönüşüm bağlamında On Birinci Kalkınma Planı kent kimliği, saydamlık, müzakere ve her aşamada doğrudan katılım gibi ilkeleri benimsemektedir. Planın afet tehlikesi ve riskini dikkate alarak ve her il özelinde kentsel dönüşüm stratejilerini belirleme hedefi de ülkemizin yakın geçmişteki üzücü afet tecrübeleri dikkate alındığında önemlidir. Kentsel dönüşümde temel amaç, dönüşüm sürecinin yatay mimari anlayışıyla sağlıklı ve güvenli bir yaşamı inşa etmesidir.

Planın konut üretimini teşvik etmesi, konutun halen bir yatırım malı olarak görüldüğünü ve ekonomik kalkınmanın bir aracı olarak algılandığını göstermektedir. Konut üretimi teşviki ve kentsel dönüşüm önceliği, konut açığının kapanmasına yardımcı olması; düzenli gelişmeyi teşvik etmesi; kamu yatırımlarını ve hizmetlerini etkin ve verimli hale getirmesi açısından olumlu karşılanabilir. Konut stokunu artırma hedefiyle birlikte daha iyi barınma koşulları, sosyal donatılar ve çevrenin korunması gibi unsurların konut politikasının parçası olarak ifade edilmesi yaşanabilirlik vurgusunun da planın öncelikli hedefi olduğunu göstermektedir. Öte yandan, daha verimli yatırım araçlarına yönelmek yerine konuta yatırımı teşvik etmek enflasyoncu etkiler de ortaya koyabilir. Konutun bir yatırım malı olarak görülmesi aynı zamanda kentsel dönüşüm uygulamalarında rantın nasıl paylaşılacağı sorusunu da akla getirmektedir. Bu kapsamda, 31 Aralık 2017 tarihinden önce yapılan yapıları ilgilendiren imar barışı uygulaması ile kaçak yapı sahiplerinin ranta ortak edilmesi, imar barışı uygulamasını toplum yararına bir çaba olmaktan çıkarmış ve meşruiyetini zaafa uğratmıştır. Önceki planların kalkınmayı öncelikli hedef olarak belirlemesi ve bu hedefe ulaşılmasıyla konut başta olmak üzere diğer kentsel sorunların kendiliğinden çözüleceği savı, konut sorununu çözümsüz hale getirmiştir. Konut başlığında On Birinci Planın konut ve kalkınma ilişkisini birlikte ele alması ve iki unsur arasında ilişki kuran bir politika önceliği belirlemesi de önemlidir.

Önceki kalkınma planları kendi uygulama dönemlerinde öngörülen konut gereksinimi rakamlarla ifade etmişken, On Birinci Kalkınma Planı'nın böyle bir tahminde bulunmaması da önemli bir detaydır. Mevcut konut stokunun net olarak bilinmemesi ve konutların kalitesini anlamamızı sağlayacak güncel istatistiksel verilerin yokluğu da konut sorununu bilimsel yöntemlerle anlamayı, araştırmayı ve çözümler üretmeyi zorlaştırmaktadır. Bununla birlikte konut politikasının toplumsal etkisiyle ilgili verilerin de var olmaması sorunun sadece ekonomik boyutunu değil; toplumsal, kültürel ve psikolojik boyutunu kavramamızı da imkânsız hale getirmektedir. Son olarak konut politikasının uygulanmasında yerel yönetimlerin yetkilerinin artırılmasının yeni hükümet sistemiyle uyumunun sağlanması da ayrı bir tartışma konusudur. Özellikle 31 Mart 2019 mahalli idareler seçiminin ortaya çıkardığı siyasi tablo sonrasında, merkezi yönetim ve yerel yönetimler arasındaki işbirliğinin ne yönde şekilleneceği merak konusudur.

Kentsel Altyapı başlığında yer alan politika hedeflerinin çevre koruma ve sürdürülebilirlik vurgusunu ön plana çıkararak çağdaş bir yaklaşımı temsil ettiği söylenebilir. Sağlıklı ve güvenilir içme ve kullanma suyuna erişimin artırılması; atıkların ve atık suyun insan ve çevre sağlığına etkilerinin en aza indirilmesi; geri dönüşüm ve geri kazanımın sağlanması; etkin ve sürdürülebilir kent içi ulaşımın yaygınlaştırılması gibi öncelikler tartışmaya gerek duyulmayacak açıklıkta politika hedefleridir. Kentsel Altyapı başlığında önemli olan unsur, planda bahsedilen hedeflerin gerçekleşmesine imkân verecek düzenlemelerin hangi öncelik sırasıyla ve ne zaman hayatı geçirilebileceği konusudur.

Kırsal Kalkınma başlığında kırsal işgücünün istihdam edilebilirliğinin artırılması hedefi planda salt kentleşmenin teşvik edilmediğini, nüfusun kırsalda tutacak politikalara da öncelik verildiğini göstermektedir. Bu politika önceliği, özellikle büyük şehirlerdeki nüfus yığılmasını önleyerek kırdan kente göç eğilimlerini azaltmayı ve sonuçta kentler üzerindeki baskıyı hafifletmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda On Birinci Kalkınma Planı'nın sadece kentlerin büyümesini teşvik etmeyen, kırsalda refah düzeyini artırarak kentten kıra tersine göçü de teşvik eden bir yaklaşımı benimsediği söylenebilir.

On Birinci Kalkınma Planı çevre politikaları başlığında çevre üzerinde yaratılan baskının azaltılmasının önemini vurgulayarak, çevre sorunları ve iklim değişikliğini önceliği haline getirmeyi hedeflemektedir. Plan

ayrıca çevre politikasına yön veren kurum ve kuruluşların yetki ve sorumluluklarının netleştirilmesiyle kurumlar arası çatışmaların önlenmesini; bu sayede tüm paydaşların katılımıyla etkin bir çevre yönetiminin oluşturulmasını amaçlamaktadır. Çevrenin Korunması başlığındaki politika önceliklerinin uluslararası kamuoyunun tartıştığı konu başlıklarıyla uyumlu olduğu söylenebilir. Sürdürülebilir kalkınma hedefini gerçekleştirebilmek için “ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar ve göreceli kabiliyetler ilkesi” çerçevesinde Türkiye’nin çevre koruma konusunda sorumluluklarını yerine getireceğini ifade eden plan, uluslararası anlaşmaların gelişmekte olan ülkelere verdiği manevra alanını ülke koşullarını ve kalkınma önceliğini dikkate alarak etkin şekilde kullanmaktadır. Ancak, planda bahsedilen şekliyle çevre politikası önceliklerinin etkin şekilde yerine getirilebilmesi için teknik ve idari kapasitenin geliştirilmesi, mevzuatın güçlendirilmesi ve kurumlar arası yetki ve sorumlulukların netleştirilmesi hayati öneme sahiptir.

Afet Yönetimi başlığında planın özellikle İstanbul için özel önlemler öngörmesi makul ve mantıklı gerekçelere dayanmaktadır. Olası bir depremde İstanbul ve çevre illerin uğrayacağı zararın ülkenin tamamında ekonomik ve psikolojik bir yıkıma sebep olması olasılığı İstanbul özelinde afet önlemlerinin yoğunlaşmasını haklı çıkarmaktadır. Ancak 26 Eylül 2019’da İstanbul’da yaşanan 5.8 şiddetindeki deprem, afet yönetimi konusunda hazırlıkların yetersiz olduğunu göstermiştir. Bu tecrübeden çıkarılacak en önemli ders, planlarda yer alan politika hedeflerinin ve tedbirlerinin uygulamaya geçirilmedikçe bir anlam ifade etmeyeceğidir. Afet yönetimi anlayışının yapı kalitesiyle sınırlı kalmaması; izleme, değerlendirme ve denetim unsurlarının da sürece aktif şekilde entegre edilmesi gerekir. Aynı zamanda afet yönetimi ile ilgili yasal düzenlemelerde kent ölçeğinin dışına çıkılarak bölge planlama ile entegrasyonun sağlanması da gerekir. Son olarak eşgüdüm ve işbirliği mekanizmalarının güçlendirilmesi ile eğitim ve bilinçlendirme faaliyetlerinin artırılması afet yönetiminde etkinliği ve başarıyı olumlu yönde etkileyecektir.

On Birinci Kalkınma Planı, parlamenter sistemin stratejik kodlarıyla ve alışkanlıklarıyla hazırlanmış olması nedeniyle bir geçiş temsil etmektedir. Bu bağlamda Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi’nin ilk kalkınma planı deneyimi olması nedeniyle yeni sisteme tam anlamıyla uyumun sağlandığını söylemek güçtür. Kalkınma planlarının hazırlık

sürecinin yeni sistemle uyumunun daha üst seviyede olması için zamana ihtiyaç vardır. Ayrıca On Birinci Kalkınma Planı'nda birçok politika başlığında kurumsal yapının yeniden düzenlenmesi gerektiğinin ifade edilmesi de Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi'ne uyum için mevzuatın yenilenmesinin gerekli olduğunu göstermektedir. Planın hedeflediği şekilde kurum ve kuruluşların yapıları, görevleri ve yetkilerinin yeniden düzenlenmesi ve kurumlar arası eşgüdümün güçlendirilmesi, dengeli kalkınma ve bölgeler arası gelişmişlik farkının azaltılma hedefine ulaşmayı da kolaylaştırıcı niteliktedir. Yasal boşluklar, yetki ve görev çatışması gibi eksikler, politika hedefleri arasında uyumsuzluk ve çatışmaya yol açarak her bir politika başlığıyla ilgili somut adımların atılmasını da önlemektedir. Bu kapsamda On İkinci Kalkınma Planı ve sonrasındaki dönemde yeni hükümet sistemi ve kalkınma planları arasındaki uyumun daha da artacağı öngörülebilir.

Kaynakça

- Keleş, R. (2015). *Kentleşme politikası (14. bs)*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R., Hamamcı, C. ve Çoban, A. (2015). *Çevre politikası (8. bs)*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Resmi Gazete (12.08.1978). *Resmi Gazete*, sayı:16375.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1963). *Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963-1967*.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1968). *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972*.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1972). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-1977*.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1979). *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983*.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1984). *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985-1989*.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1989). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994*.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (1995). *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1996-2000*.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (2000). *Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005*.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (2006). *Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013*.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2019). *On Birinci Kalkınma Planı 2019-2023*.

T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2013). *Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018*.



Türkiye'de Düşük Karbonlu Kentleşme Açısından Bölgesel Eğilimler: Tercih Seçim İndeksi (PSI) Yöntemi İle Kentsel Yönetim Performansının Ölçümü

Ayşe Özcan
Michigan State University
ayozcan@msu.edu

Serap Pelin Türkoğlu
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi
spturkoglu@ybu.edu.tr

Öz

Bu makale, Türkiye'de bölgesel ölçekte düşük karbonlu büyümeye dayanan kentsel politikaların genel eğilimini sayısal bir performans analizi ile sunmakta ve kentsel yönetim performans sıralamasını vermektedir. Çalışmanın ilk bölümünde, Türkiye'de düşük karbonlu büyümeye yönelik ulusal politika ve stratejiler genel olarak değerlendirilmiştir. İkinci kısımda ise, TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) veritabanı çerçevesinde, TÜİK'in istatistiki bölge sınıflandırmasına göre -düzey 2 kapsamında- 26 bölge için sağlamış olduğu veriler OECD'nin yeşil kentsel büyümeye dayalı gösterge grupları dikkate alınarak tanımlanmıştır. Bu kapsamda düşük karbonlu büyüme temelinde kent yönetimini tanımlayan ve TÜİK veri tabanına dayanarak belli bir yıl (2016) ölçeğinde alınan 8 (sekiz) kriterden oluşan gösterge seti üzerinden seçilen değişkenler ile Türkiye'de kent yönetiminin bölgeler ölçeğinde PSI (Preference Selection Index-Tercih Seçim İndeksi) yöntemi ile performansının ölçümü yapılmıştır. Belirlenmiş 8 kriter sırasıyla şunlardır: (C1) Bin Kişi Başına Otomobil Sayısı, (C2) Kişi Başı Ortalama Belediye Atık Miktarı, (C3) İl ve İlçe Merkezleri Nüfusu, (C4) Kişi başına Gayrisafi Yurtiçi Hasıla, (C5) Belediyelerde Biyolojik Arıtma Tesisi Sayısı, (C6) Belediye Çevresel Harcamaları, (C7) Kişi Başına Toplam Elektrik Tüketimi (KWh) ve (C8) Hava Kalitesi İndeks Değeri. Sonuç olarak, bu performans ölçümü düşük karbonlu kentleşmeyi destekleyecek politikaların geliştirilmesi için genel bir politika çerçevesi sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Düşük Karbonlu Kentleşme, Kentsel Yönetim Performansı, Düşük Karbonlu Kentsel Büyüme, PSI Yöntemi, Türkiye



Regional Trends In Terms Of Low-Carbon Urbanization In Turkey: Measuring Urban Management Performance By Using Preference Selection Index (Psi) Method

Ayşe Özcan
Michigan State University

Serap Pelin Türkoğlu
Ankara Yıldırım Beyazıt University

Abstract

This paper presents the general trends of urban policies based on low-carbon growth at a regional level in Turkey using a numerical performance analysis that provide urban management performance ranking. National policies and strategies for low-carbon growth in Turkey are evaluated in the first part of the study. In the second part, the focus is on the TurkStat (Turkey Statistical Institute) database which gives statistical regional classification of Turkey for NUTS2, the dataset provided for the 26 regions are determined by considering the OECD urban green growth indicators. In this context, an indicator set consisting of a total of 8 (eight) for 2016 was selected based on the TURKSTAT database, which describes urban management performance on the basis of low carbon growth. With these selected indicators Turkey's regional urban management performance has been measured by using the PSA method. The 8 criteria analyzed are as follows: (C1) Number of cars per thousand people, (C2) Average municipal waste amount per capita, (C3) Population of provincial and district centers, (C4) Gross Domestic Product (GDP) per person, (C5) Number of biological treatment plants in municipalities, (C6) Municipal environmental expenditures, (C7) Total electricity consumption per person (KWh) and (C8) Air quality index (AQI) value. Briefly, this performance measurement provides a general policy framework to develop policies supporting low carbon urbanization.

Keywords: Low-Carbon Urbanization, Urban Management Performance, Low-Carbon Urban Growth, PSI Method, Turkey

Giriş

Gelişmiş ülkeler veya diğer gelişmekte olan piyasa ekonomileri ile karşılaştırıldığında, Türkiye'nin GSYİH birimi başına oransal olarak daha düşük karbon emisyonuna sahip ülkelerden birisi olduğu görülmektedir. Ancak, emisyon oranları son yıllarda diğer OECD ülkelerine kıyasla çok daha hızlı artmaktadır. TÜİK'e göre (2016) 2009 yılında 369 milyon ton olarak gerçekleşen toplam CO₂ emisyon oranı, 2016 yılında 402.8 milyon tona ulaşmıştır, aynı yıl için toplam sera gazı emisyon değeri ise 496.1 milyon tondur.

Türkiye, yeşil büyümeye yönelik küresel politika ve planlara dayanarak sektörel strateji geliştirme çabalarını sürdürmektedir. Türkiye'nin düşük karbonlu büyüme için kesinleşmiş resmi bir strateji belgesi bulunmamasına karşın, özellikle şu belge ve planlarda düşük karbonlu kentsel büyüme açısından bazı hedeflere ve stratejik araçlara yer verildiği görülmektedir: (1) Türkiye Sürdürülebilir Kalkınma Raporu: Geleceği Hak Etmek 2012, (2) Kalkınma Planları (özellikle 10. Kalkınma Planı), (3) Stratejik Planlar ve Programlar ve (4) AB İlerleme Raporları. Bu kapsamda Türkiye'de düşük karbonlu büyüme süreci ağırlıklı olarak üç temel konu üzerinden tartışılmaktadır: *Enerji, Kentsel Politikalar, İklim Değişikliği Politikaları*.

Bu çalışma, kentsel hizmetlerin yönetimi ekseninde düşük karbonlu büyümeyi analiz eden bir yaklaşıma sahiptir. Düşük karbon ekonomisi, kent yönetimlerine kentlerin yeşil kimlik bilgilerini yükseltmeleri için farklı ve daha güçlü bir platform sunmaktadır. Böylece her kent yönetiminin kendi özgün koşulları içerisinde uygulamaya çalıştığı karbon odaklı politikalar, gelişim düzeylerine ve mekansal organizasyona bağlı olarak farklı kentlerde ve bölgelerde farklı bir karaktere bürünmektedir. 21. yüzyılda -hızlıca değişen ve dönüşen siyasal toplumsal ve ekonomik süreçler nedeniyle ve ayrıca yeni kentsel dinamikler nedeniyle- kentlerin çok farklı zorluklarla karşı karşıya olduğunu bilmek önemlidir. Kentleşme küresel ölçekte artarken, bölgelere göre farklılık gösterdiğinde ortaya çıkan resim her bir kent için benzersizdir ve politikaların da kuşkusuz buna göre üretilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye'nin bölgesel düzeyde düşük karbonlu kentsel politika eğilimlerini ölçmek ve bölgelerarası karşılaştırmayı yapabilmek amacıyla -konu ile ilgili literatürde yer alan diğer çalışmalar da dikkate

alınarak- PSI yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntemin seçilmesindeki ana nedenler şöyle sıralanabilir: (1) Bölgesel düzeyde düşük karbonlu kentsel eğilimlerin performansının genel olarak görülebilmemesinin sağlanması, (2) Değişken kümesinin karşılaştırılabilir, ölçülebilir ve yorumlanabilir olmasının sağlanması, (3) Değişkenlerin farklı birimler içermesi nedeniyle bölgelerarası gelişmişlik farklılıklarının saptanarak performans sıralamasının yapılmasıdır.

Düşük karbonlu büyümeye dayanan kentsel yönetim performansının ölçümünde üzerinde uzlaşmış ve kesin kabul görmüş bir uygulamanın olmaması nedeniyle burada kullanılan kriterlerin seçiminde - literatüre dayanılarak- düşük karbonlu büyümeyi en iyi temsil edeceği düşünülen kentsel değişkenler dikkate alınmıştır. Böylece Çalışmada 2016 yılı için Türkiye'deki 26 bölgenin (TÜİK'in istatistikî bölge sınıflandırmasına dayanarak) kentsel yönetim performansı düşük karbon eğilimleri açısından PSI yöntemiyle değerlendirilmiştir. İncelenen kriterler "Hava Kalitesi İndeks" kriter verisi hariç TÜİK veri tabanından alınmıştır. "Hava Kalitesi İndeks Değeri" kriterini oluşturan değerler ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı veritabanından sağlanmıştır. Bu kapsamda düşük karbonlu büyüme temelinde kent yönetimini tanımlayan ve TÜİK veri tabanına dayanarak belli bir yıl (2016) ölçüğünde alınan şu 8 (sekiz) kriterden oluşan gösterge seti ile Türkiye'de kent yönetiminin bölgeler ölçüğünde performansının ölçümü yapılmıştır: (C1) Bin Kişi Başına Otomobil Sayısı, (C2) Kişi Başı Ortalama Belediye Atık Miktarı (kg/kişiGün), (C3) İl ve İlçe Merkezleri Nüfusu, (C4) Kişi başına Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (TL), (C5) Belediyelerde Biyolojik Arıtma Tesisi Sayısı, (C6) Belediye Çevresel Harcamaları (Ölçüm Bazında), (C7) Kişi Başına Toplam Elektrik Tüketimi (KWh) ve (C8) Hava Kalitesi İndeks Değeri¹.

¹ Hava Kalitesi İndeks Değeri, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Ulusal Hava Kalitesi İzleme Ağı tarafından günlük olarak ölçümü yapılan gazların yoğunluk düzeylerine göre hava kirliliğinin düzeyini tanımlayan bir değerdir. Bu İndeks, ABD Çevre Koruma Ajansı (EPA) Hava Kalitesi İndeksinin ulusal mevzuatımıza ve sınır değerlerimize uyarlanmasıyla oluşturulmuştur. Ayrıca Avrupa Çevre Ajansı (EEA) Hava Kalitesi İndeksi de referans kaynak olarak kullanılmaktadır. 5 temel kirlenici için hava kalitesi indeks değeri hesaplanmaktadır. Bunlar; partikül maddeler (PM10), karbon monoksit (CO), kükürt dioksit (SO₂), azot dioksit (NO₂) ve ozon (O₃) dur.

Ulusal Politikalar ve Düşük Karbonlu Büyüme

2023 yılında Türkiye nüfusunun yaklaşık 85 milyon olacağı, 2050 yılına kadar ise bu nüfusun 94 milyona ulaşacağı varsayılmaktadır. Eğilim ve rakamlar, Türkiye'nin bu dinamik ve çok hızlı değişkenlik gösteren demografik, sosyo-kültürel ve ekonomik yapısına düşük karbonlu kent planlamasının önemli bir ihtiyaç ve bağımsız bir politik alan olarak eklenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Hükümetin güncel yaklaşımını yansıtan 10. Kalkınma Planı'nda (2014-2018), çevre ve iklim değişikliği ile ilgili hedefler kentsel gelişme açısından genel olarak tanımlanmıştır. Planda sürdürülebilir kentsel yaklaşımın geliştirilmesi ana hedef olarak belirlenmiş ve bu çerçevede önümüzdeki 20-30 yıllık süreçte yerel yönetimlerin rolünün artırılması amaçlanmıştır.

Türkiye, yeşil büyümenin bazı unsurları (çevre koruma; azaltma; adaptasyon; inovasyon ve yeşil işler) konusunda belli düzeylerde ilerleme kaydetmiştir. 2009'da Kyoto Protokolü'nü onaylayan Türkiye'nin hem uluslararası hem de bölgesel ölçekte bu konuda önemli sorumluluklar aldığı da bilinen bir gerçektir. AB'ye katılım sürecinde Çevre Müzakerelerinin bir parçası olarak, Türkiye, çevre mevzuatını AB yasalarıyla uyumlu hale getirme konusunda büyük çaba sarf etmiş ve atık ve su yönetimi ve çevresel etki değerlendirmesi (ÇED) başta olmak üzere taahhüt ettiği politikaları çeşitli alanlarda uygulamaya başlamıştır (World Bank, 2013, s.8).

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2011-2023 için amaç ve ilkeleri belirleyen bir İklim Değişikliği Eylem Planı (IDEP) hazırlamıştır. Eylem planında yer alan sektörler "atık, enerji, binalar, ormancılık, sanayi, tarım ve ulaştırma" olarak belirlenmiştir. Rio + 20 Konferansı'na katkısı olan Türkiye, özellikle şu konulara odaklanarak, yeşil büyüme konusunda bir "vizyon belgesi" de hazırlamıştır: (1) çevresel sürdürülebilirlik gerekliliklerini -hızlı ekonomik büyüme sağlama çabalarından vazgeçmeden- kilit sektör politika ve programlarına dahil etmek ve (2) 10. Ulusal Kalkınma Planı'nın ve sonraki planların hazırlanmasının bir parçası olarak, kısa vadede büyüme potansiyelini aşındırmadan ekonominin yeşillendirilmesine yönelik potansiyel ek politika ve kurumsal önlemleri belirlemek (World Bank, 2013, s.1).

"Türkiye'nin Sürdürülebilir Kalkınma Raporu" da (2012) düşük karbonlu büyüme açısından referans gösterilebilecek belgelerden birisi olarak kabul edilebilir. Raporun amacı, Türkiye'nin sürdürülebilir

kalkınma sürecinde gerçekleştirdiği eylemleri değerlendirmektir. Rapor, düşük karbon ekonomisine dayanan yeşil büyüme sürecini sürdürülebilir kalkınma yoluyla tanımlamakta ve analiz etmektedir. Bu kapsamda kalkınma politikaları ekonomik, toplumsal, çevresel ve sürdürülebilirlik boyutları açısından analiz edilmekte ve yeşil yol haritası hedefleri aşağıdaki sektörlerdeki fırsatlar temelinde yorumlanmaktadır: Enerji, ulaştırma, tarım, sanayi ve hizmetler (Kalkınma Bakanlığı SKR, 2012). Sürdürülebilirlik açısından güçlü bir içeriğe sahip olmasına karşın bu Rapor henüz bir yeşil büyüme stratejisi aracı olarak tanımlanamaz.

Makro düzeyde düşük karbonlu kent planlama ve yönetimine Türkiye'nin yaklaşımını, ülkenin ulusal politik önceliklerini belirleyen Kalkınma Planlarına dayanarak değerlendirmek mümkündür. Çünkü Kalkınma Planlarının tüm öngörülleri ve değerlendirmeleri çeşitli politika alanlarının ve sektörlerin ilgili yasalarına, düzenlemelerine ve eylem planlarına entegre edilmektedir. Özellikle 2000'li yılların Kalkınma Planları yeşil veya düşük karbonlu büyüme için önemli bir politika çerçevesi olarak düşünülebilir. Örneğin 10. Kalkınma Planı'nda sürdürülebilirlik, planı şekillendiren ana kavramlardan ve baskın temalardan birisi olarak ele alınmıştır. Ayrıca yeşil büyüme yaklaşımı, 2000'li yıllarda sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmak için de önemli bir yol haritası olarak görülmeye başlanmıştır. Sektörel ve tematik ulusal politika ve strateji belgeleri, düşük karbonlu kentleşme yaklaşımı açısından yol gösteren diğer önemli araçlardır. Tüm bunlarla birlikte düşük karbonlu büyüme veya yeşil büyüme bu dönem planlarının ve diğer ilgili sektörel programların ayrıca ele aldığı bağımsız bir politika alanı değildir, konu genel olarak sektörel politikalar içerisindeki hedeflerde yer verilen ve güçlü bir tanımlaması olmayan bileşenlerden yalnızca birisidir.

Sekizinci Kalkınma Planı'nda (2001-2005), ekonomik ve toplumsal kalkınmanın gerçekleşmesinde insan sağlığını, ekolojik dengeyi, tarihi ve estetik değerleri korumaya dayanan sürdürülebilir bir kalkınma yaklaşımının benimsendiği görülmektedir (8. Kalkınma Planı, 2000). Bununla birlikte, Planın belirleyici bir politika tanımı ve yeşil büyüme hedefleri için genel bir kaygısı yoktur. Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda (2007-2013), sürdürülebilir kalkınma ilkeleri çoğunlukla kalkınma hedeflerine dahil edilmiş ve temel stratejik amaçlar kalkınma eksenini olarak tanımlanmış ve entegre bir bakış açısı benimsenmiştir. Planın temel

ilkelerinden biri, doğal ve kültürel varlıkları ve çevreyi şimdiki ve gelecek nesiller için korumaktır.

Türkiye'nin 2014-2018 dönemini kapsayan Onuncu Kalkınma Planı'nın 1. ve 2. bölümlerinde yeşil büyüme kavramından bahsedilmiştir. İklim değişikliği ve Çevre başlıklı 62. maddede yeşil büyüme kavramının önem kazandığı vurgulanmakta; sürdürülebilir kalkınma yaklaşımını ilerletmek için doğal kaynakların ekonomik değerinin belirlenmesi, rekabetçilik ve yeşil büyüme anlayışı ile üretim ve tüketimde çevre standartlarının da geliştirilmesi gerektiği ifade edilmektedir (10. Kalkınma Planı, 2013, s.137-139, s.118-120). Diğer kalkınma planlarıyla karşılaştırıldığında, yukarıda da belirtildiği gibi, 10. Kalkınma Planı'nın yeşil büyüme açısından daha belirgin bir politika çerçevesi oluşturduğunu söyleyebiliriz.

Konuya kent ve çevre politikası açısından yaklaşıldığında, Türkiye'nin kent ve çevre politikası araçlarının düşük karbon hedefini önceleyen mevcut gücünün çoğunlukla enerji vergileri, çevresel etki değerlendirmeleri ve kirlilik cezaları ile sınırlı olduğu görülmektedir. Ayrıca, belediye hizmetlerinden atık su ve katı atık yönetimini kapsayan ücretler alınmakta ve sulama suyuna nominal ücret uygulanmaktadır. Bununla birlikte, bu araçların daha aktif bir kentsel çevre politikası tasarımı kapsamında yeterli olamayacağı ve ek kirlilik vergileri, emisyon ticareti ve izinleri ve enerji yoğunlukları azaltılmış yatırımlara yönelik destekler gibi diğer politika önlemlerini içerecek şekilde genişletilmesi gerektiği de açıkça anlaşılmaktadır (World Bank, 2013, s.35).

Veri Seti ve Yöntem

OECD Kentsel Gösterge Seti

Düşük karbonlu büyüme konusunda tüm uluslararası kentsel gösterge setleri genel olarak çevresel unsurları içermektedir ve konu özellikle enerji ve iklim değişikliği politikaları açısından yorumlanmaktadır. Aşağıda Tablo 1'de açıklanan mevcut gösterge seti, kentlerin çevresel ve ekonomik performansı hakkında bir çerçeve sunmaktadır. Düşük karbonlu büyümeye dayanan kentsel yönetim performansının ölçümünde üzerinde uzlaşılmış ve kesin kabul görmüş bir uygulamanın olmaması nedeniyle burada kullanılan kriterlerin seçiminde -literatüre dayanılarak- düşük

karbonlu büyümeyi en iyi temsil edeceği düşünülen kentsel değişkenler dikkate alınmıştır.

Çalışmada veri setinin oluşturulmasında özellikle OECD'nin yeşil kentsel büyüme odaklı kentsel çevresel göstergeleri göz önünde bulundurulmuş ve bölgesel düzeyde TÜİK veritabanından erişilebilir nitelikte olan verilere dayalı analiz yapılmıştır. Düşük karbonlu politikalara dayanan bu göstergeler aşağıda Tablo 1'de sınıflandırılarak verilmektedir. Kentsel ölçekte yorumlanan bu gösterge setinden "atık, enerji, ulaşım ve hava kalitesi" PSI yöntemi ile performans ölçümünün ağırlık noktasını oluşturan veriler olmuştur. TÜİK veri tabanında bölgesel düzeyde ilgili tüm verilerin olmaması nedeniyle bu gösterge setinin her birine yönelik veri seçimi yapılamamıştır.

Bu kapsamda düşük karbonlu büyüme temelinde kent yönetimini tanımlayan ve TÜİK veri tabanına dayanarak belli bir yıl (2016) ölçeğinde alınan 8 (sekiz) gösterge grubu üzerinden seçilen değişkenler ile Türkiye'de kent yönetiminin bölgeler ölçeğinde performans ölçümü yapılmıştır. Belirlenmiş olan 8 gösterge sırasıyla şunlardır:

- (C1) Bin Kişi Başına Otomobil Sayısı,
- (C2) Kişi Başı Ortalama Belediye Atık Miktarı (kg/kişiGün),
- (C3) İl ve İlçe Merkezleri Nüfusu,
- (C4) Kişi başına Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (TL),
- (C5) Belediyelerde Biyolojik Arıtma Tesisi Sayısı,
- (C6) Belediye Çevresel Harcamaları (Ölçüm Bazında),
- (C7) Kişi Başına Toplam Elektrik Tüketimi (KWh) ve
- (C8) Hava Kalitesi İndeks Değeri.

Tablo 1. OECD Yeşil Büyüme Göstergelerine Dayanan Kentsel Gösterge Seti

Konu/Tema	Düşük Karbona Dayanan Çevresel Bileşenler	Kentsel Politikalar (Bazı Örnekler)
Arazi Kullanımı	<ul style="list-style-type: none"> Yerleşme alanının büyüklüğü ve eğilimleri Kamusal yeşil alanların miktarları ve erişilebilirliği 	<ul style="list-style-type: none"> Ev, iş ve diğer faaliyetler arasındaki seyahat mesafelerini azaltmak amacıyla çeşitlendirilmiş arazi kullanımlarına izin veren imar politikalar Kentsel çekirdeklerde az kullanılmış toprakların gelişimini teşvik etmek ve gelişmemiş toprakların kentselleşmesini engellemek için vergi reformu
Kentsel Hava Kalitesi	<ul style="list-style-type: none"> Hava kalitesi standartlarını aşma sıklığı Kaynağına göre hava kirleticilerin emisyon miktarı 	
İklim Değişikliği ve Enerji	<ul style="list-style-type: none"> Karbon emisyonları Sektörlere göre enerji yoğunluğu ve elektrik tüketimi 	<ul style="list-style-type: none"> Dağıtılmış yenilenebilir enerji üretimi (örneğin güneş panelleri kurulması), Bölgesel ısıtma ve soğutma sistemleri, Yüksek enerji kullanımını engelleyen ücretler, Enerji verimliliğini artırmak için mevcut bina stoğunun güçlendirilmesi, Yeni binalar için minimum enerji verimliliği standartları.
Su Kullanımı	<ul style="list-style-type: none"> Kişi başına su tüketimi İçme suyu kalitesi ve erişim oranı 	<ul style="list-style-type: none"> Suyun korunmasını teşvik eden ücretler Su dağıtım verimliliğini artıracak yönetim mekanizmaları
Kentsel Su Kalitesi	<ul style="list-style-type: none"> Atıksu arıtımına bağlantı oranları ve arıtma derecesi Yüzme suyu kalitesi 	
Atık Yönetimi	<ul style="list-style-type: none"> Belediye katı atık üretimi ve imhası Geri dönüşüm oranları 	<ul style="list-style-type: none"> Evsel ve endüstriyel atıkların geri dönüşümü Atıktan enerjiye ve çöplükten metan enerjiye sistemler Atık oluşumunu engelleyen ücretler
Ulaşım ve Trafik	Toplu taşıma sistemlerinin ağ uzunluğu	<ul style="list-style-type: none"> Toplu taşımayı genişletmek ve/veya iyileştirmek Yürümeyi ve bisiklete binmeyi teşvik eden fiziksel iyileştirmeler Kişisel araç seyahatine fiyat ekleme (örneğin, trafik ücretleri)
Çevre Sağlığı	Gürültüye maruz kalan kent sakinlerinin sayısı	
Genel farkındalık ve davranış	-----	

Kaynak: (OECD, 2011a, s.16 ve s.106)

PSI (Tercih Seçim İndeksi) Yöntemi

Çok kriterli karar analizi, literatürde son yıllarda çok fazla kullanılmaktadır. Farklı uygulama alanlarındaki rolü, özellikle yeni yöntemler geliştikçe önemli ölçüde artmıştır (Velasquez ve Hester, 2013, s. 56). PSI (Preference Selection Index-Tercih Seçim İndeksi) yöntemi,

Maniya ve Bhatt (2010) tarafından geliştirilmiş alternatifleri sıralayan ve değerlendiren çok kriterli karar verme yöntemlerinden birisidir. Bu yöntem kriterlerin ağırlıklarını hesaplamaya gerek duymamaktadır. Böylece PSI yöntemi, yalnızca karar matrisinde verilen bilgileri kullanarak kriter ağırlıklarını belirler, yani standart sapma veya entropi yöntemi gibi kriter ağırlıklarını belirlemek için objektif bir yaklaşım kullanır (Petković vd., 2017, s. 99).

Yöntemin temel adımları şunlardır (Vahdani vd., 2014, s.394-395):

- Adım 1. Alternatifler, A_i ($i = 1, 2, \dots, m$) ve kriterler, C_j ($j = 1, 2, \dots, n$) belirlenir. Kriterler, değerlendirme ve seçme problemi için fayda veya maliyet tipleriyle tanımlanır.
- Adım 2. Alternatifler ve kriterler dikkate alınarak karar matrisi oluşturulur.

- Adım 3. Karar matrisi normalize edilir:

$$R_{ij} = \frac{x_{ij}}{x_j^{\max}}, i = 1, 2, \dots, m; j = 1, \dots, n; \quad (1)$$

$$R_{ij} = \frac{x_j^{\min}}{x_{ij}}, i = 1, 2, \dots, m; j = 1, \dots, n; \quad (2)$$

Eşitlik 1, fayda kriterleri ile ilişkilirken; Eşitlik 2, maliyet kriterleri ile ilişkilidir.

- Adım 4. Tercih varyans değeri (PV_j) hesaplanır:

$$PV_j = \sum_{i=1}^m (R_{ij} - \bar{R}_j)^2 \quad (3)$$

\bar{R}_j , j kriterinin normalize edilmiş değerinin ortalamasıdır:

$$\bar{R}_j = 1/m \sum_{i=1}^m R_{ij} \quad (4)$$

- Adım 5. Bu adımda, her bir kriter için genel tercih değeri (Ψ_j) belirlenir. Genel tercih değerini elde etmek için, tercih değerindeki sapma (Φ_j) hesaplanır ve her kriter için tercih değerindeki sapma eşitlik (5) kullanılarak belirlenir:

$$\Phi_j = |1 - PV_j| \quad (5)$$

Genel tercih değeri eşitlik (6) ile belirlenir:

$$\Psi_j = \frac{\Phi_j}{\sum_{j=1}^n \Phi_j} \quad (6)$$

Tüm kriterlerin genel tercih değerleri toplamı "1" olmalıdır ($\sum_{j=1}^n \Psi_j = 1$).

- Adım 6. Eşitlik (7) ile her bir alternatifin tercih seçim indeksi (I_i) hesaplanır:

$$I_i = \sum_{j=1}^n (R_{ij} * \Psi_j) \quad (7)$$

- Adım 7. Tercih sırası belirlenir. I_i 'nin maksimum değeri, i alternatifi için daha iyi bir performans göstergesidir.

Uygulama

Çalışmada 2016 yılı için Türkiye’de 26 bölgenin (TÜİK’in istatistiki bölge sınıflandırmasına dayanarak) düşük karbonlu büyüme temelinde kent yönetimi performansı PSI yöntemiyle değerlendirilmiştir. Bu kapsamda ele alınan 26 bölge ve kriterler Tablo 2’de ve 3’de gösterilmektedir. İncelenen kriterler, “Hava Kalitesi İndeks Değeri” kriter verisi hariç TÜİK veritabanından alınmıştır. “Hava Kalitesi İndeks Değeri” kriteri değerleri ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Ulusal Hava Kalitesi Ağı veritabanından sağlanmıştır. Bu veritabanındaki veriler il bazında olduğu için, bölge düzeyindeki “Hava Kalitesi İndeks Değeri” incelenen bölgeyi oluşturan illerin ortalama değerleri hesaplanarak elde edilmiştir. Kütahya ve Uşak illerine ait 2016 yılı için “Hava Kalitesi İndeks Değeri” verisi ölçümüne ulaşılammıştır. Değerlendirilen kriterler seçilirken literatürdeki çalışmalar (Lin vd., 2014; Şeker ve Çetin, 2015; Zhou vd., 2015; Tan vd., 2015; Azizalrahman ve Hasyimi, 2018) dikkate alınarak düşük karbonlu büyümeye dayalı kentsel yönetim performansını en iyi temsil edebilen değişkenler belirlenmeye çalışılmıştır

Tablo 2. TÜİK İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması (Düzey 2 Bölgeleri)

Bölgeler	Kodlama
TR10 (İstanbul)	B1
TR21 (Tekirdağ, Edirne, Kırklareli)	B2
TR22 (Balıkesir, Çanakkale)	B3
TR31 (İzmir)	B4
TR32 (Aydın, Denizli, Muğla)	B5
TR33 (Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak)	B6
TR41 (Bursa, Eskişehir, Bilecik)	B7
TR42 (Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova)	B8
TR51 (Ankara)	B9
TR52 (Konya, Karaman)	B10
TR61 (Antalya, Isparta, Burdur)	B11
TR62 (Adana, Mersin)	B12
TR63 (Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye)	B13
TR71 (Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir)	B14
TR72 (Kayseri, Sivas, Yozgat)	B15
TR81 (Zonguldak, Karabük, Bartın)	B16
TR82 (Kastamonu, Çankırı, Sinop)	B17
TR83 (Samsun, Tokat, Çorum, Amasya)	B18
TR90 (Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane)	B19
TRA1 (Erzurum, Erzincan, Bayburt)	B20
TRA2 (Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan)	B21
TRB1 (Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli)	B22
TRB2 (Van, Muş, Bitlis, Hakkari)	B23

*Türkiye'de Düşük Karbonlu Kentleşme Açısından Bölgesel Eğilimler: Tercih Seçim İndeksi (PSI)
Yöntemi İle Kentsel Yönetim Performansının Ölçümü*

TRC1 (Gaziantep, Adıyaman, Kilis)	B24
TRC2 (Şanlıurfa, Diyarbakır)	B25
TRC3 (Mardin, Batman, Şırnak, Siirt)	B26

Tablo 3. Kriterler

Kriterler	Kodlama
Bin Kişi Başına Otomobil Sayısı	C1
Kişi Başı Ortalama Belediye Atık Miktarı (kg/kişiGün)	C2
İl ve İlçe Merkezleri Nüfusu	C3
Kişi başına Gayrisafi Yurtiçi Hasıla (TL)	C4
Belediyelerde Biyolojik Arıtma Tesisi Sayısı	C5
Belediye Çevresel Harcamalar (Ölçüm Bazında)	C6
Kullanım Yerlerine Göre Elektrik Tüketimi : Kişi Başına Toplam Elektrik Tüketimi (KWh)	C7
Hava Kalitesi İndeks Değeri	C8

Değerlendirilen kriterlerden C1, C2, C3, C7 ve C8 maliyet kriterleri iken, C4, C5 ve C6 fayda kriterleridir. İncelenen bölgeler ve kriterler dikkate alınarak oluşturulan karar matrisi Tablo 4'te verilmektedir.

Tablo 4. Karar matrisi

Alternatifler	Kriterler							
	Bölgeler	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7
B1	179	1,3	14804116	54933	63	5128252675	2442	44,35
B2	146	1,39	1511615	35802	21	484759885	6961	68,12
B3	159	1,57	1504317	29067	28	531933630	4034	40,99
B4	164	1,32	4223545	37817	34	1344122599	4556	59,31
B5	178	1,49	2997720	28405	62	1183007875	3024	75,18
B6	147	1,24	2468127	26986	23	618721489	3031	78,00
B7	156	1,1	3920909	36527	20	1578092917	3925	34,89
B8	129	1,1	3432280	42372	25	1329667674	5422	31,46
B9	243	1,14	5346518	45247	15	1573598293	2183	29,56
B10	151	1,06	2341468	26306	15	805519483	3304	73,66
B11	191	1,37	2811144	31611	38	1034633128	3070	92,00
B12	139	1,03	3975522	25366	15	963544620	2681	29,40
B13	118	0,85	3065743	20494	7	536564375	4425	73,33
B14	146	0,99	1059232	22743	16	173640390	2489	41,60
B15	142	0,99	2085960	25509	18	404537205	2420	47,05
B16	151	1,15	632597	23332	14	145110271	4445	45,85
B17	144	1,23	485249	23567	6	80743370	2096	29,16
B18	129	1,16	2303962	22171	21	502264129	1924	46,41
B19	95	0,96	2264980	22930	29	473305372	1689	40,70
B20	81	0,95	947995	21341	10	252239831	1394	32,44
B21	28	1,43	585319	14434	0	89759045	813	32,37
B22	90	1,13	1448817	20114	1	275483870	1882	24,25
B23	22	0,95	1609144	13371	3	293808542	832	22,25
B24	97	0,94	2476507	21847	4	353856099	3219	39,67
B25	40	1,04	3613746	13858	2	502965925	1328	22,50

B26	22	1,11	1755216	15436	2	226499604	1207	65,75
-----	----	------	---------	-------	---	-----------	------	-------

Fayda ve maliyet kriterleri dikkate alınarak, karar matrisi normalize edilmiştir. Normalize karar matrisi ise aşağıda Tablo 5'te verilmektedir.

Tablo 5. Normalize karar matrisi

Bölgeler	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
B1	0,1229	0,6538	0,0328	1,0000	1,0000	1,0000	0,3329	0,5017
B2	0,1507	0,6115	0,3210	0,6517	0,3333	0,0945	0,1168	0,3266
B3	0,1384	0,5414	0,3226	0,5291	0,4444	0,1037	0,2015	0,5428
B4	0,1341	0,6439	0,1149	0,6884	0,5397	0,2621	0,1784	0,3751
B5	0,1236	0,5705	0,1619	0,5171	0,9841	0,2307	0,2688	0,2960
B6	0,1497	0,6855	0,1966	0,4913	0,3651	0,1206	0,2682	0,2853
B7	0,1410	0,7727	0,1238	0,6649	0,3175	0,3077	0,2071	0,6377
B8	0,1705	0,7727	0,1414	0,7713	0,3968	0,2593	0,1499	0,7072
B9	0,0905	0,7456	0,0908	0,8237	0,2381	0,3068	0,3724	0,7527
B10	0,1457	0,8019	0,2072	0,4789	0,2381	0,1571	0,2461	0,3021
B11	0,1152	0,6204	0,1726	0,5754	0,6032	0,2018	0,2648	0,2418
B12	0,1583	0,8252	0,1221	0,4618	0,2381	0,1879	0,3032	0,7568
B13	0,1864	1,0000	0,1583	0,3731	0,1111	0,1046	0,1837	0,3034
B14	0,1507	0,8586	0,4581	0,4140	0,2540	0,0339	0,3266	0,5349
B15	0,1549	0,8586	0,2326	0,4644	0,2857	0,0789	0,3360	0,4729
B16	0,1457	0,7391	0,7671	0,4247	0,2222	0,0283	0,1829	0,4853
B17	0,1528	0,6911	1,0000	0,4290	0,0952	0,0157	0,3879	0,7630
B18	0,1705	0,7328	0,2106	0,4036	0,3333	0,0979	0,4226	0,4794
B19	0,2316	0,8854	0,2142	0,4174	0,4603	0,0923	0,4813	0,5467
B20	0,2716	0,8947	0,5119	0,3885	0,1587	0,0492	0,5832	0,6859
B21	0,7857	0,5944	0,8290	0,2628	0,0000	0,0175	1,0000	0,6874
B22	0,2444	0,7522	0,3349	0,3662	0,0159	0,0537	0,4320	0,9175
B23	1,0000	0,8947	0,3016	0,2434	0,0476	0,0573	0,9772	1,0000
B24	0,2268	0,9043	0,1959	0,3977	0,0635	0,0690	0,2526	0,5609
B25	0,5500	0,8173	0,1343	0,2523	0,0317	0,0981	0,6122	0,9889
B26	1,0000	0,7658	0,2765	0,2810	0,0317	0,0442	0,6736	0,3384

Her bir kriter için tercih varyans değeri, genel tercih değeri ve tercih değerindeki sapma eşitlik (3), (5) ve (6) ile elde edilmiş ve Tablo 6'da gösterilmiştir.

Tablo 6. Kriterlerin tercih varyans değeri, genel tercih değeri ve tercih değerindeki sapmaları

	PV_j	Φ_j	Ψ_j
C1	1,7055	0,7055	0,2155
C2	0,3481	0,6519	0,1992
C3	1,4298	0,4298	0,1313
C4	0,8448	0,1552	0,0474
C5	1,7218	0,7218	0,2205
C6	0,9376	0,0624	0,0191
C7	1,3239	0,3239	0,0990
C8	1,2228	0,2228	0,0681

Her bir bölge için, eşitlik (7) ile tercih seçim indeksi hesaplanmıştır. Hesaplanan değerler ve bölge sıralaması Tablo 7’de verilmiştir.

Tablo 7. Tercih Seçim İndeksi ve Bölge Sıralaması

Bölgeler	I_i	Sıralama
B1	0,5151	4
B2	0,3364	26
B3	0,3620	21
B4	0,3721	18
B5	0,4542	7
B6	0,3467	23
B7	0,3718	19
B8	0,4012	11
B9	0,3654	20
B10	0,3414	25
B11	0,3779	15
B12	0,3740	16
B13	0,3432	24
B14	0,4086	10
B15	0,3869	13
B16	0,4001	12
B17	0,4338	9
B18	0,3793	14
B19	0,4623	6
B20	0,4627	5
B21	0,5551	2
B22	0,3736	17
B23	0,6212	1
B24	0,3520	22
B25	0,4477	8
B26	0,5152	3

Tablo 7’de elde edilen sıralamaya göre TRB2 (Van, Muş, Bitlis, Hakkari), TRA2 (Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan) ve TRC3 (Mardin, Batman, Şırnak, Siirt) performans ölçümü açısından ilk üç sırayı oluşturmaktadır. TR52 (Konya, Karaman) ve TR21 (Tekirdağ, Edirne, Kırklareli) bölgeleri ise son sıralarda yer almaktadırlar. Bu sonuca göre düşük karbonlu kentsel yönetim performansı açısından sıralamada ilk sıralarda yer alan bölgelerin çevresel harcamaları daha fazla, gelişmiş bir sanayinin olmamasına bağlı olarak hava kalitesi daha iyi olduğundan performansları daha yüksek çıkmıştır. Düşük performanslı bölgelerde ise; hava kalitesi indeks değeri yüksek, çevresel harcamalar düşük, enerji tüketimi ve atık miktarı fazla olduğundan performans sıralamasında bu bölgeler son sıralarda yer almışlardır.

Sonuç ve Değerlendirme

Kentsel form çevresel sonuçlar açısından önemli bir laboratuvar işlevi görmektedir. Genel CO₂ emisyonları ile yoğunluk arasındaki ilişki, kentlerin küresel emisyonların yönetilmesi açısından çok önemli işlevlere sahip olduğunu göstermektedir. Böylece düşük karbonlu büyümeye dayalı kentsel planlama ve kent yönetimi, ulusal iklim hedeflerine ulaşmada ve çevresel politikaların inşasında öncelikle ve bağımsız biçimde ele alınması gereken bir tematik alanı oluşturmaktadır. Türkiye’de düşük karbonlu kentsel büyüme açısından ağırlıklı olarak şu 3 konuya yönelik bir politika üretim sürecinin söz konusu olduğu ifade edilebilir: Enerji, İklim Değişikliği ve Kentsel Atıklar.

Türkiye’nin kent ve çevre politikası araçlarının düşük karbon hedefini önceleyen mevcut gücü, çoğunlukla enerji vergileri, çevresel etki değerlendirmeleri ve kirlilik cezaları ile sınırlıdır. Ayrıca, belediye hizmetlerinden atık su ve katı atık yönetimini kapsayan ücretler alınmakta ve sulama suyuna nominal ücret uygulanmaktadır. Bununla birlikte, bu araçların daha aktif bir kentsel çevre politikası tasarımı kapsamında yeterli olamayacağı ve ek kirlilik vergileri, emisyon ticareti ve izinleri ve enerji yoğunlukları azaltılmış yatırımlara yönelik destekler gibi diğer politika önlemlerini içerecek şekilde genişletilmesi gerektiği de açıkça anlaşılmaktadır (World Bank, 2013, s.35).

Bu çalışmada düşük karbonlu büyümeye dayalı kentsel yönetim performansı PSI yöntemiyle ölçülmüş ve PSI yöntemiyle değerlendirilen 26 bölgenin 2016 yılındaki sıralaması elde edilmiştir. Bu sıralamaya göre

TRB2, TRA2 ve TRC3 bölgeleri ilk sıraları oluştururken, TR52 ve TR21 bölgeleri ise son sıralarda yer almışlardır. Elde edilen sıralamaya göre “bölgelerin gelişmişlik düzeyleri” ile “performans sıralaması” arasında ters yönlü bir ilişki saptanmıştır. Söyle ki, gelişmiş bir sanayi sektörünün olmadığı ve dolayısıyla hava kalitesinin daha iyi olduğu bölgelerin düşük karbonlu kentsel yönetim performansları iyi çıkmıştır. Buna karşın, performans sıralamasında son sıralarda yer alan bölgelerde enerji harcamaları ve çevresel atık miktarları fazla ve hava kalitesi düşük olduğundan ilgili bölgelerin kentsel yönetim performansları oldukça düşük çıkmıştır. Performansı düşük olan bölgeler, özellikle düşük karbonlu büyüme yaklaşımını güçlendirmek için çevresel yatırımları arttırıp, ulaşım, atık gibi kentsel hizmetlere yönelik düşük emisyon yönündeki çalışmaları kent ölçeğinin coğrafi yoğunluğu ekseninde genişletirler ise performans sıralamasında ön sıralarda yer alabilirler.

Bu çalışmada ölçümü yapılan değişkenler diğer çok kriterli karar verme yöntemleriyle de analiz edilebilir ve sonuçlar karşılaştırılabilir. Farklı kriterler ve alternatifler dikkate alınarak farklı dönemler için uygulamalar da yapılabilir. Bu çalışmadaki sayısal analiz düşük karbonlu kentleşme açısından çok kesin sonuçlar üretmemiştir, ancak bu performans ölçümünün düşük karbonlu kentleşmeyi destekleyecek politikaların belirlenmesinde ve ilgili ilke ve kriterlerin geliştirilmesinde yol gösterici olacağı düşünülmektedir. Sonuç olarak, bu performans ölçümü düşük karbonlu kentleşmeyi destekleyecek politikaların geliştirilmesi için genel bir politika çerçevesi sunmaktadır.

Kaynakça

- Azizalrahman, H. ve Hasyimi, V. (2018). Towards a generic multi-criteria evaluation model for low carbon cities. *Sustainable Cities and Society*, 39, 275-282.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (03.12.2016) *Ulusal hava kalitesi ağı* 22.09.2019 tarihinde <https://www.havaizleme.gov.tr/> adresinden erişilmiştir.
- İDEP (2011). *Türkiye ulusal iklim değişikliği eylem planı*. Ankara: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- SBB. (t.y). *Kalkınma planı: 2001-2005*. 22.09.2019 tarihinde <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Sekizinci-Be%C5%9F-Y%C4%B1ll%C4%B1k-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2001-2005.pdf> adresinden erişilmiştir.

- SBB. (t.y). *Kalkınma planı: 2007-2013*. 22.09.2019 tarihinde <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Dokuzuncu-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2007-2013%E2%80%8B.pdf> adresinden erişilmiştir.
- SBB. (t.y). *Kalkınma planı: 2014-2018*. 22.09.2019 tarihinde <http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Onuncu-Kalk%C4%B1nma-Plan%C4%B1-2014-2018.pdf> adresinden erişilmiştir.
- Kalkınma Bakanlığı SKR (2012). Sürdürülebilir kalkınma raporu: Geleceği sahiplenmek. Ankara: Kalkınma Bakanlığı 22.09. 2019 tarihinde <http://www.surdurulebilir.kalkinma.gov.tr/wpcontent/uploads/2016/07/1.Gel-ecegi-Sahiplenmek.pdf> adresinden erişilmiştir.
- Lin, J., Jacoby, J., Cui, S., Liu, Y. ve Lin, T. (2014). A model for developing a target integrated low carbon city indicator system: The case of Xiamen, China. *Ecological Indicators*, 40, 51-57.
- Maniya, K. ve Bhatt, M. G. (2010). A selection of material using a novel type decision-making method: Preference selection index method. *Materials & Design*, 31(4), 1785-1789.
- OECD (2011a). *Urban environmental indicators for green cities: A tentative indicator set" working party on environmental indicators*. ENV/EPOC/WPEI(2011)6, OECD, Paris.
- OECD (2011b). *Towards Green Growth: Monitoring Progress*, OECD Publishing, Paris, 22.05.2019 tarihinde <https://www.oecd.org/greengrowth/48224574.pdf> adresinden erişilmiştir.
- Petković, D., Madić, M., Radovanović, M. ve Gečevska, V. (2017). Application of the performance selection index method for solving machining MCDM problems. *Facta Universitatis, Series: Mechanical Engineering*, 15(1), 97-106.
- Şeker, F. ve Çetin, M. (2015). Düşük karbonlu yeşil büyüme ve karbondioksit salınımının temel belirleyicileri: Türkiye uygulaması. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 4(8), 22-41.
- Tan, S., Yang, J. ve Yan, J. (2015). Development of the low-carbon city indicator (LCCI) framework. *Energy Procedia*, 75, 2516-2522.
- TÜİK (2019). Bölgesel Göstergeler. 17.09.2019 tarihinde <https://biruni.tuik.gov.tr/bolgeselistatistik/sorguSayfa.do?target=degisken> adresinden erişilmiştir.
- TÜİK. (2016) TÜİK sera gazı envanteri 17.06.2019 tarihinde <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=21582> adresinden erişilmiştir.
- Vahdani, B., Mousavi, S. M. ve Ebrahimnejad, S. (2014). Soft computing-based preference selection index method for human resource management. *Journal of Intelligent & Fuzzy Systems*, 26(1), 393-403.
- Velasquez, M. ve Hester, P. T. (2013). An analysis of multi-criteria decision making methods. *International Journal of Operations Research*, 10(2), 56-66.

- World Bank (2013). *Turkey Green Growth Policy Paper: Towards a Greener Economy*, April 2013. World Bank:Washington. 22.05.2019 tarihinde <http://documents.worldbank.org/curated/en/914651468311113361/pdf/781150ESW0Whit0cy0Paper0FINAL0FINAL.pdf> adresinden erişilmiştir.
- Zhou, N., He, G., Williams, C. ve Fridley, D. (2015). ELITE cities: A low-carbon eco-city evaluation tool for China. *Ecological Indicators*, 48, 448-456.



Social Learning Through Interaction In Turkish WFD Implementation

Burcin Demirbilek

Çankırı Karatekin University
burcinn_dmrblk@hotmail.com

Elif Ekinci

Binali Yıldırım University
eekincierzincan.edu.tr

Abstract

After the Justice and Development Party (AKP) came into power, significant progress was made towards fulfilling the EU's Copenhagen Criteria for accession in return for anticipated membership as the Europeanisation of domestic institutions occurred. Since 2004, however, the credibility of EU accession incentives has gradually decreased amongst Turkish government actors. As a result, domestic institutional reforms have stalled or even reversed in some policy sectors (or de-Europeanisation), while in others Europeanisation has continued most notably in the water sector where institutional changes are still occurring in line with the EU.

This paper consequently draws upon sociological institutionalism, with its emphasis on social learning around EU norms through a process of interaction as a key shaper of Europeanisation, in order to analyse the partial downloading of the Water Framework Directive and domestic institutional changes. In theory, learning can occur individually, in groups and through multi-level social network interaction. Actors can also, it is theorised, learn behavioural signals from EU norms within multi-scale networks, for example regional river basin planning authorities and macro level institutions, including the national and EU. To test this theory, this paper uses documentary analysis and 40 interviews conducted with officials from Turkey (Ankara and Aydin), and Brussels. From our analysis, it is apparent that social learning amongst Turkish political actors gradually increased in the water sector by means of EU Twinning and Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA) projects

Keywords: *de-Europeanisation, WFD, sociological perspective, water policy, social learning*

Introduction

Europeanisation generally refers to the interaction between the European Union (EU) internally with its member states and externally with non-EU states (Börzel, 2005; Börzel and Risse, 2009). This concept has inspired a broad literature that has sought to understand the nature of such interactions, with several main Europeanisation processes identified (Börzel and Panke, 2016). Some scholars have focused on the ‘uploading’ of domestic policy preferences to the European level and resultant institutional development (Börzel and Risse, 2003, p. 62 Börzel, 2010). However, the majority of this burgeoning literature has investigated the ‘downloading’ of EU rules, norms and values by member states or non-EU countries (Börzel, 2010, p.6). Indeed, it is this diffusion of EU policy norms to external countries that is of interest to this paper. An argument is presented that while many Europeanisation researchers have fixated on how the EU influences domestic institutions through a formalised accession process or external norm diffusion (see Grabbe, 2001; Checkel, 1997; Börzel and Risse, 2012; Börzel and Risse, 2009; Schimmelfennig, 2001), little consideration has been given to what we term differential Europeanisation occurring in countries after formal accession incentives have declined due to changed political circumstances. This observation also has implications for how ‘de-Europeanisation’ (Saatçioğlu, 2016, p. 133) is theorised within EU studies.

One significant example of this differential Europeanisation phenomenon comes from Turkey, which has experienced a tortuous accession process. Turkey attempted to join the European Economic Community (EEC) in 1959 but did not receive EU candidate status until 1999. An accession agreement then obliged Turkey to undertake domestic institutional reforms designed to align it with EU norms, values and rules under the *acquis communautaire*. After 2004, however, shifting domestic political priorities in Turkey witnessed declining enthusiasm for reforms and a gradual rejection of the accession process (Saatçioğlu, 2010). Political support for EU membership has since fluctuated but overall it has continued to decline, particularly under the current Erdogan presidency. Some scholars now refer to “de-Europeanisation” in Turkey (see Saatçioğlu, 2016; Boşnak, 2016; Kaliber, 2016; Yilmaz, 2016b; Yilmaz,

2016a; Sipahioğlu, 2017). According to Yilmaz (2016b, p.148), de-Europeanisation refers 'to reforms reversed from European ways of doing...'. However, this view is an over-simplification: the situation is more complex and nuanced. Despite declining accession incentives, Turkey continues to implement accession criteria in specific sectors, including water policy, even though external EU pressures for institutional adaptation are now minimal. Indeed, it remains an intriguing question as to how (and also why) such differential Europeanisation via domestic reform has occurred – particularly now that the EU itself has effectively abandoned attempts at negotiating Turkish membership.

The Turkish Europeanisation process could therefore present problems in applying rational choice institutionalism theory, which privileges exogenous accession criteria (conditionality) in forcing institutional change (Cengiz and Hoffmann, 2013; Celik and Rumelili, 2006; Özbudun, 2015; Loewendahl-Ertugal, 2005; Aydin and Acikmese, 2007; Öniş, 2003) - thereby necessitating the testing of alternative theoretical approaches. Scholars such as Yilmaz (2014, p.303), Saatçioğlu (2010), Saatçioğlu (2009), Saatçioğlu (2016) are now questioning whether conditionality is a credible explanation for Turkish Europeanisation and instead suggest that domestic drivers are more appropriate explanatory variables. Here, Yilmaz (2014, p. 303) argues for an actor-based assessment to claim that policy makers are under pressure from political parties, civil society, media, and business interest groups for change rather than from EU conditionality. Some scholars have alternatively argued for a sociological perspective (see Buhari-Gulmez, 2011; Macmillan, 2012; Rumelili and Boşnak, 2015; Tocci, 2005; Göksel and Güneş, 2005; Ustun, 2010; Boşnak, 2016), although the application of theory remains limited.

This paper focuses on these alternative approaches by examining whether sociological institutionalism (Börzel and Risse, 2000; Schimmelfennig and Sedelmeier, 2004) can potentially explain Europeanisation under conditions of declining accession incentives. In testing these explanations, the paper focuses on Turkish water policy which, despite credible accession incentives, is still being amended in line with wider European policy objectives. This development suggests that rational conceptions cannot adequately capture implementation of the water *acquis* in Turkey, as there has been low credible commitment since 2005. A critical research question guiding this analysis is therefore: what is the explanatory value of sociological institutionalism for the

Europeanisation of Turkish water policy? Theoretical propositions on social learning are then applied to qualitative data, primarily interviews with policy elites at national level, to determine their explanatory potential vis-à-vis more rational theoretical interpretations. Arguments are tested on events since the early 2000s in three successive stages to examine implementation of one key EU water policy, namely the Water Framework Directive.

Conceptualizing Europeanisation

Usage of Europeanisation has increased in the academic literature since the 1990s for examining the impacts of EU governance on member states, the EU itself and also domestic and institutional adaptation to the EU (Mannin, 2013). The term has also informed theory for better understanding changes in domestic politics, polities and policies of member states and candidates, as well as fundamental changes affecting actors and institutions (Featherstone, 2003; Börzel and Risse, 2003). However, it is the institutional aspects of Europeanisation that we focus on in this article.

According to Börzel and Pamuk (2012), Europeanisation involves formal institutional shifts without making core changes, which push the existing regime towards accepting EU rules. Institutional changes can occur in two dimensions: firstly, in political organization through the improvement of institutional and financial capacity for reorganization; secondly, the redefinition of institutional actors' beliefs, morals, political views and visions (Olsen, 2002). The theoretical literature suggests two principal explanations for such binary change within national institutions: rational institutionalism and sociological institutionalism (Börzel and Risse, 2000).

The former approach, based on the 'logic of consequences' argues that Europeanisation causes domestic institutional changes from empowerment of political actors stemming from coercion through conditionality (Börzel and Risse, 2012, p. 5, Börzel and Risse, 2003, Börzel and Risse, 2000). Many studies of external Europeanisation in non-EU states have primarily focused on rational choice institutionalism interpretations that examine accession conditionality as the key independent variable for state downloading of EU policy (Schimmelfennig and Sedelmeier, 2008; Epstein and Sedelmeier, 2008;

Grabbe, 2006; Schimmelfennig and Sedelmeier, 2005a; Kelley, 2004). Conditionality can impact on target governments directly via intergovernmental bargaining or indirectly via differential empowerment of political actors (Schimmelfennig and Sedelmeier, 2004).

However, Usul (2014, p. 286) states that 'although the EU membership perspective' is a 'necessary condition' it is not a 'sufficient condition' for 'the successful transformative effect of the EU'. This is because the EU provides elites in candidate countries with the legitimacy to legalise domestic reforms, besides financial and technical support and EU membership rewards (Börzel and Risse, 2012, p. 9). Accordingly, sociological institutionalism claims that Europeanisation entails domestic changes via persuasion and collective learning emanating from internalisation of new EU rules and norms (Börzel and Soyaltin, 2012). Sociological institutionalism is based on the 'logic of appropriateness' (March and Olsen, 1998; March and Olsen, 2011, p. 1; Börzel and Risse, 2009; Börzel and Risse, 2003) in which institutional actors reach collective understandings based on internalizing of norms, values and new identities as well as processes of persuasion according to their institutional context (Sedelmeier, 2006).

According to one leading scholar, social learning 'involves a process whereby actors, through interaction within a broader institutional context (norms and discursive structures such as those provided by the EU), acquire new interests and preferences in the absence of obvious material incentives' (Checkel, 1999, p. 548). Flockhart (2004, p. 366) describes social learning as 'a change of beliefs at the individual cognitive level, either in relation to values, norms, procedures or new routines.' Such institutional learning, however, can occur through individual, group and wider network interaction (Reed, Evely, Cundill, Fazey, Glass, Laing, Newig, Parrish, Prell and Raymong, 2012; Benson, Gain and Rouillard, 2015).

Nonetheless, three main social learning mechanisms can be identified from the Europeanisation and environmental management literatures to guide the analysis of Turkish water policy (Checkel, 2001; Berger, 1999; Reed et al., 2010). Firstly, a change in *individual understanding*: learning may or may not cause a change in the behaviours of single actors or in building shared beliefs or trust (Checkel, 2001; Johnston, 2001, p. 496). Such learning could be considered a superficial form of Europeanisation since it only assumes such changes occur in individual behaviour around EU water policy. Secondly, learning is situated within *social units or*

communities of practice (White, Fischer, Hansen, Varjoparu, Young, and Adamescu, 2005). Here, a deeper form of social learning is anticipated as EU water policy norms are assimilated by individual actors but transferred horizontally to others within a wider institutional community through group interaction, leading to more extensive change in normative practice at the institutional level. Finally, vertical learning through multi-level *social network interaction* (Checkel, 2001). Learning is much more extensive, operating at an intersubjective socio-cultural level, as actors learn behavioural signals from EU water norms within multi-scale and even transnational networks.

Methodological Framework

This paper adopts a single case design (Yin, 2015) to test the aforementioned theoretical propositions. One specific policy, the Water Framework Directive (WFD), is central to the EU's water acquis (Sumer and Muluk, 2011). A process-tracing technique (Bennett and Checkel, 2014) was utilised to analyse semi-structured interview and documentary data on the multi-level WFD implementation over time. Primary data sources used consist of official reports and legal documents including Commission Progress Reports. Secondary sources include academic journals (regarding Europeanisation, EU-Turkey relations, Turkish water policy), books, plus publications from conferences and seminars. Besides this, interviews were conducted with over 20 policy elites in Turkey and in Brussels including policy makers from the Turkish Ministry of Forestry and Water Affairs, the Ministry of Environment and Urbanisation and the European Commission.

The Europeanisation of Turkish water policy

Turkey experienced a golden age of Europeanisation between 2002 and 2005, slowing Europeanisation between 2005 and, after 2010, selective de-Europeanisation (Saatçioğlu, 2016; Kaliber, 2016; Sipahioğlu, 2017). Recent research shows de-Europeanisation in sectors including media freedom (Yilmaz, 2016b) and the Kurdish question (Kaliber, 2016). Nevertheless, despite de-Europeanisation in some areas, institutional reforms continue in ombudsmanship, the justice system, minority rights and civil military relations (Yilmaz, 2014; Yilmaz, 2012; Kirişçi, 2011; Noutcheva and Aydin-

Düzgit, 2012) as well as most notably around the EU water acquis (Demirbilek and Benson, 2018).

The First Phase: 1999-2006

In response to the 1999 accession agreement, the Turkish government actively sought to develop its national water policy in line with the EU water acquis, specifically with regard to integrated river basin management (Republic of Turkey Ministry for EU Affairs, 2011). In 2002 Turkey started to adopt the WFD through the EU-sponsored MATRA and EHCIP projects¹, which provided technical and financial support to Turkey. The MATRA Project 2002-2004 is accepted as first step in adjusting to the WFD (Moroglu and Yazgan, 2008, p. 277). During this project, 25 Turkish river basin districts were defined. The Environmental Heavy Cost Investment Planning (EHCIP) 2002-2005 (Restructuring of the Turkish Water Sector for the Implementation of EU Water Directives) aimed to improve adaptive capacity to meet Turkey's environmental infrastructure for EU accession, primarily by supporting wastewater treatment (European Commission, 2011, p. 10). National regulations were also adopted to support implementation of the water acquis: the By-Law on Urban Waste Water Treatment (08/01/2006, No26047) and the By-Law on the Quality of Bathing Water (09/01/2006 No. 26048) (Orhan and Scheumann, 2011).

The Second Phase: 2007-2013

In this period, several more national laws were enacted within the scope of EU Twinning projects², including By-Laws on Urban Waste Water Treatment, the Usage of Domestic and Urban Sewage Sludge in Soil, Waters Intended for Human Consumption and the Protection of Waters Against Nitrate Pollution from Agriculture (Kinaci, 2013). In this phase, the Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA-I) (2007-2013) programme funded projects consisted of the Nevşehir Wastewater Treatment Plant Project (2007-2010) and Tokat Wastewater Treatment

¹MATRA is a training programme for the EU acquis for governmental officials and the EHCIP refers Environmental Heavy Cost Investment Planning (2002-2005)

² Twinning is another training project approach aimed at strengthening institutional capacities.

Plant Project (2007-2010). Both aimed to construct wastewater treatment facilities while improving water quality in the Kizilirmak and Yesilirmak rivers respectively (Ministry of EU, 2017). Under these projects, workshops and training programmes were organised by EU national experts. Turkish officials visited European countries to observe administrative structures (Dikmen and Irmak, 2016).

Nevertheless, according to progress reports, low domestic institutional adaptation to the WFD and other directives had occurred (European Commission, 2011; European Commission, 2007). However, the 2012 report stated that 'good progress can be reported in the area of water quality, with the adoption of the new water law and legislation on river basin management and groundwater and drinking water' (European Commission, 2012, p. 82). Thereafter, Turkey continued to adopt EU water directives, even though the pace was slow.

The Third Phase: 2014 - to present

Adjustment to the EU water acquis has continued since 2014. More regulations have been adopted, including the By-Law on the Quality of Surface Waters Used or Intended to be Used for Drinking Water (29/06/2012 No 28338); By-law on the Preparation, Implementation and Follow-up of Basin Management Plans', 28.10. 2017, 30224). Both the Ministry of Environment and Urbanisation and the Department of European Union have invested in drinking water and wastewater projects, with two recently completed. Firstly, the 'Technical Assistance for Water Ambassadors Education and Awareness Raising' project, aimed at raising public awareness regarding rational water use and environmental protection. Secondly, the 'Conversion of River Basin Action Plans into River Basin Management Plans' project for preparing RBMPs in the Susurluk, Konya, Buyuk Menderes and Meric-Ergene basins (Ribamap, N/D)

An analysis of social learning

This section aims to analyse learning patterns of national level Turkish officials to determine what social learning has occurred as a measure of Europeanisation. This analysis is divided into three phases, using the time

frames identified above, to examine both the depth of learning (*individual, community, network*) and its temporal-spatial extent.

In the first phase, as explained above, initial attempts to implement the EU water acquis began in 2002 with the MATRA. Also, legislative adjustment to EU water policy was mostly completed. During this period, the documentary analysis and elite interviews indicate that superficial forms of learning as policy norm transfer occurred, i.e. *individual* learning. Generally, most interviewees indicated their learning process started with the projects. They stated that the EU experts taught them regarding determination of water bodies and practiced the knowledge in the different basins, for example Büyük Menderes basin, through the MATRA and other projects (Interviewee 9 and 11, 2017).

Another official (Interviewee 20, 2017) added “there was some technical progress via MATRA, however legislative arrangements were mainly initiated after the environment chapter was opened in 2009.” However, because of ineffective technical capacity, limited learning was observed (Interviewee 18, 2017). Despite its lack of efficiency, other interviews suggest that MATRA nonetheless laid the cognitive basis for the later Twinning projects in 2008, with some EU individual norm acquisition apparent by officials instrumental in further learning.

In the second period, national level learning was supported by EU experts through several study visits and training workshops organised to increase the awareness of national officials in line with the WFD river basin management approach. Interviews show how this preliminary national level *community* of learning evolved, initially through interaction with twinned EU partner country officials in the projects. One official (Interviewee 3, 2017) said that he attended several project activities, adding that “under the Twinning projects, we worked with the EU experts and we strengthened our capacity and knowledge as well as a mutual information flow” (Interviewee 23, 2017). Therefore, it is clear that, in the second period, *community* learning by interacting with the EU experts, other national officials but also other stakeholders was increased through the EU-funded projects.

In the last period, according to one official who participated in this process, there was effective information flow from the EU experts because national officials had not prepared these plans before and therefore requested the EU’s experience (Interviewee 15, 2017). National officials further transferred this knowledge downwards to the river basin level. In

the project process they learned new technical knowledge such as biological monitoring and hydro-morphology.

Multi-level *network* learning has also been initiated through national level WFD stakeholder training. To provide inter-sectorial coordination for efficient water management, the MoFWA prepared the By-law on Protection of Water Basins and Preparation of Management Plans and established committees at national and local level, including The Water Management Coordination Committee, Basin Management Central Committee, Basin Management Committees and Provincial Water Management Coordination Committees (Ribamap, 2017). Accordingly, the MoFWA introduced another project called the 'Implementation of WFD and preparation of RBMPs' (2014-2015), aimed at improving the capacity of basin management committees. Training provided related to monitoring, water budgets, water bodies, public participation, negotiation skills, economic analysis and RBMPs (General Directorate of Water Management, N/D).

Despite learning some multi-level constraints to learning are also evident. Regarding the IPA projects, officials found the process, which is a minimum of two years, very challenging.. Another challenge, regarding coordination, is overlapping authority (Interviewee 13, 2017). Another added that "from my perspective the major issue is that the private sector and public must be informed about EU water policy, although we have... [progress]... in terms of capacity building" (Interviewee 17, 2017). Therefore, interviews show that institutional actors had a willingness to learn from EU water-related directives in implementing a river basin management approach via the successive projects, i.e. Europeanisation was evident.

Conclusions

This paper argues that a sociological perspective can add value to understanding ongoing Europeanisation in this sector, despite limited conditionality incentives. Here, social learning theory reveals a pattern of ever increasing levels of learning, which started with the initial projects after 2002, supporting Europeanisation. Learning by individuals on EU water norms has led to their gradual assimilation by communities of policy actors which then, in turn, is developing wider multi-level networks around EU policy implementation. But - from a more critical

view - this sociological perspective clearly cannot explain all aspects of water Europeanisation. Although conditionality has manifestly declined as a driver of institutional change in response to reduced credibility of EU membership incentives, somewhat undermining key rational institutionalism arguments, other material incentives – in this case financial-technical – were significant.

References

- Aydin, M. and Acikmese, S. A. (2007). Europeanization through EU conditionality: understanding the new era in Turkish foreign policy. *Journal of Southern Europe and the Balkans*, 9, 263-274.
- Bennett, A. and Checkel, J. T. (2014). *Process tracing: From metaphor to analytic tool*, Cambridge University Press.
- Benson, D., Gain, A. and Rouillard, J. (2015). Water governance in a comparative perspective: From IWRM to a 'nexus' approach? *Water Alternatives*, 8.
- Berger, N. S. (1999). Pioneering experiences in distance learning: Lessons learned. *Journal of Management Education*, 23, 684-690.
- Börzel, T. A. (2005). Mind the gap! European integration between level and scope. *Journal of European Public Policy*, 12, 217-236.
- Börzel, T. A. (2010). *The transformative power of Europe reloaded: The limits of external Europeanization*. KFG Working Paper Series, (No.11)
- Börzel, T. and Risse, T. (2000). When Europe hits home: Europeanization and domestic change. *European Integration online Papers (EIoP)*, 4.
- Börzel, T. A. and Risse, T. (2003). Conceptualizing the domestic impact of Europe. In: (K. E. V. Featherstone, Eds.). *The politics of Europeanisation*. New York: Oxford University Press.
- Börzel, T. A. and Risse, T. (2009). The transformative power of Europe: the European Union and the diffusion of ideas. *KFG working paper series 1*.
- Börzel, T. A. and Risse, T. (2012). From Europeanisation to diffusion: introduction. *West European Politics*, 35, 1-19.
- Börzel, T. A. and Soyaltin, D. (2012). Europeanisation in Turkey: stretching a concept to its limits? *KFG working paper series 1*, 36.
- Börzel, T. A. and Pamuk, Y. (2012). Pathologies of Europeanisation: fighting corruption in the Southern Caucasus. *West European Politics*, 35, 79-97.
- Börzel, T. A. and Panke, D. (2016). *Europeanisation*. European Union Politics. United Kingdom: Oxford University Press.
- Boşnak, B. (2016). Europeanisation and de-Europeanisation dynamics in Turkey: the case of environmental organisations. *South European Society and Politics*, 21, 75-90.

- Celik, A. B. and Rumelili, B. (2006). Necessary but not sufficient: The role of the EU in resolving Turkey's Kurdish question and the Greek-Turkish conflicts. *Eur. Foreign Aff. Rev.*, 11, 203.
- Cengiz, F. and Hoffmann, L. (2013). Rethinking conditionality: Turkey's European Union accession and the Kurdish question. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 51, 416-432.
- Checkel, J. T. (1997). International norms and domestic politics: Bridging the rationalist:Constructivist divide. *European journal of international relations*, 3, 473-495.
- Checkel, J. T. (1999). *Why comply?: constructivism, social norms and the study of international institutions*, Arena.
- Checkel, J. T. (2001). Why comply? Social learning and European identity change. *International organization*, 55, 553-588.
- Demirbilek, B. and Benson, D. (2018). Legal Europeanisation in three dimensions: Water legislation in Turkey. *The journal of Water Law*, 25, 294-307.
- Dikmen, D. and Irmak, H. (2016). Alignment of new bathing water EU directive and its applications to protect public health. *Turkish Bulletin of Hygiene and Experimental Biology*, 73, 395-404.
- Epstein, R. A. and Sedelmeier, U. (2008). Beyond conditionality: international institutions in postcommunist Europe after enlargement. *Journal of European public policy*, 15, 795-805.
- European Commission. (2007). *Turkey 2007 progress report*. (Report No: 1436.) Brussels, Belgium.
- European Commission. (2011). *Turkey 2011 progress report*. (Report No: 1201.), Brussels, Belgium.
- European Commission. (2012). *Turkey 2012 progress report*. (Report No: 336.)Brussels, Belgium.
- Featherstone, K. (2003). Introduction: In (K. Featherstone in C. M. Radaelli ur.), *The Name of 'Europe'*. V *The Politics of Europeanization*, 3–26. Oxford: Oxford University Press.
- Flockhart, T. (2004). 'Masters and novices': Socialisation and social learning through the NATO Parliamentary Assembly. *International Relations*, 18, 361-380.
- General Directorate of Water Management. (2014). *TR2009/0327.02-02/001- Technical Assistance for Capacity Building on Water Quality Monitoring. Final Report* [Online]. Ankara. http://www.suyonetimi.gov.tr/Libraries/su/TAWQM_20150414_Final_Report_EN_2.sflb.ashx accessed on 27/03/2017.
- General Directorate of Water Management. (N/D). *Havza Yonetimi Dairesi Başkanlığı* [Online]. Ankara. Available: http://suyonetimi.ormansu.gov.tr/Libraries/su/HAVZA_TRxm070515_4.sflb.ashx Accessed on 08/05/2018

- Göksel, D. N. and Güneş, R. B. (2005). The role of NGOs in the European integration process: The Turkish experience. *South European Society and Politics*, 10, 57-72.
- Grabbe, H. (2001). How does Europeanization affect CEE governance? Conditionality, diffusion and diversity. *Journal of European public policy*, 8, 1013-1031.
- Grabbe, H. (2006). *The EU's Transformative Power Europeanization through Conditionality in Central and Eastern Europe*. NY: Palgrave Macmillan.
- The Ministry of Forestry and Water Affairs. (2017). *Interviewee 3*. Ankara, Turkey.
- The Ministry of Forestry and Water Affairs. (2017). *Interviewee 13*. Ankara, Turkey.
- The Ministry of Forestry and Water Affairs (2017). *Interviewee 15*, Ankara, Turkey.
- The Ministry of Environment and Urbanisation (2017). *Interviewee 17*, Ankara, Turkey.
- The Ministry of Environment and Urbanisation (2017). *Interviewee 18*, Ankara, Turkey.
- The Ministry of Environment and Urbanisation, (2017). *Interviewee 20*. Ankara, Turkey.
- The Ministry of Environment and Urbanisation. (2017). *Interviewee 23*, Ankara, Turkey.
- Kelley, J. (2004). International actors on the domestic scene: Membership conditionality and socialisation by international institutions. *International organisation*, 58, 425-457.
- Kinaci, C. (2013). *Water management in Turkey*.
- Kirişçi, K. (2011). The Kurdish issue in Turkey: Limits of European Union Reform. *South European Society and Politics*, 16, 335-349.
- Loewendahl-Ertugal, E. (2005). Europeanisation of regional policy and regional governance: The case of Turkey. *European Political Economy Review*, 3, 18-53.
- Macmillan, C. (2012). Europeanisation and migration and asylum policies in Turkey. *Turkey and the European Union: Processes of Europeanisation*, 243-57.
- Mannin, M. (2013). Europeanisation and European Politics. *The Europeanization of European Politics*. Springer.
- March, J. G. and Olsen, J. P. (1998). The institutional dynamics of international political orders. *International Organisation*, 52, 943-969.
- March, J. G. and Olsen, J. P. (2011). *Logic of Appropriateness*, New York, Oxford University Press.
- Ministry of EU. (2017). *Chapter 27-Environment* [Online]. Ankara. https://www.ab.gov.tr/chapter-27--environment_92_en.html Accessed on 19/09/2018.
- Moroglu, M. and Yazgan, M. 2008. Implementation of EU water framework directive in Turkey. *Desalination*, 226, 271-278.

- Muluk, C. B., Kurt, B. T., Turker, A., Caliskan, M. A., Balkiz, O., Gumrukcu, S., Sarigul, G. and Zeydanli, U. (2013). State of water in Turkey and new approaches to water management: environmental Perspective. *Turkey: Business Council for Sustainable Development Turkey (SKD) and The Nature Conservation Centre (DKM)*.
- Noutcheva, G. and Aydin-Düzgit, S. (2012). Lost in Europeanisation: The Western Balkans and Turkey. *West European Politics*, 35, 59-78.
- Olsen, J. (2002). The Many Faces of Europeanization. Europeanization—a fashionable term, but is it useful. *Arena Working Paper*, Oslo.
- Öniş, Z. (2003). Domestic politics, international norms and challenges to the state: Turkey-EU relations in the post-Helsinki Era. *Turkish Studies*, 4, 9-34.
- Orhan, G. and Scheumann, W. (2011). Turkey's policy for combating water pollution. In (A.Kibaroglu, W. Scheumann, A. Kramer, Eds.). *Turkey's Water Policy*. Berlin: Springer.
- Özbudun, E. (2015). Europeanisation and Turkey's constitutional reform process'. In (A.Güney, Eds.). *The Europeanisation of Turkish Public Policies*. New York, Routledge
- Ribamap. (2017). Technical Assistance for the Conversion of River Basin Action Plans into River Basin Management Plans. Ankara, Turkey.
- Ribamap. (N/D). *Project Presentation*. Ankara, Turkey. <http://ribamap.ormansu.gov.tr/projectpresentation> Accessed on 10/07/2018
- Reed, M., Evely, A., Cundill, G., Fazey, I., Glass, J., Laing, A., Newig, J., Parrish, B., Prell, C. and Raymond, C. (2010). What is social learning? *Ecology and Society*, 15.
- Republic of Turkey Ministry for EU Affairs. (2011). *The Accession Negotiations Turkey and EU*, 6. Ankara, Turkey.
- Rumelili, B. and Boşnak, B. (2015). Taking stock of the Europeanization of civil society in Turkey. *The Europeanization of Turkey: Polity and Politics*, 75, 127.
- Saatçioğlu, B. (2009). How closely does the European Union's membership conditionality reflect the Copenhagen criteria? Insights from Turkey. *Turkish Studies*, 10, 559-576.
- Saatçioğlu, B. (2010). Unpacking the compliance puzzle: the case of Turkey's AKP under EU conditionality. *KFG Working Paper Series*, 14. accessed on http://userpage.fuberlin.de/kfgeu/kfgwp/wpseries/WorkingPaperKFG_14.pdf
- Saatçioğlu, B. (2016). De-Europeanisation in Turkey: the case of the rule of law. *South European Society and Politics*, 21, 133-146.
- Schimmelfennig, F. (2003). *The EU, NATO and the integration of Europe: Rules and rhetoric*. Cambridge University Press.
- Schimmelfennig, F. and Sedelmeier, U. (2004). Governance by conditionality: EU rule transfer to the candidate countries of Central and Eastern Europe. *Journal of European public policy*, 11, 661-679.

- Schimmelfennig, F. and Sedelmeier, U. (2005). *The politics of European Union enlargement: theoretical approaches*, Routledge.
- Schimmelfennig, F. and Sedelmeier, U. (2008). Candidate countries and conditionality. In (U. Sedelmeier, and F. Schimmelfennig Eds.). *Europeanization*. Berlin: Springer.
- Sedelmeier, U. (2006). Pre-accession conditionality and post-accession compliance in the new member states: a research note. In (W.Sadurski, and K. Zurek Eds.). *Après Enlargement: Legal and Political Responses in Central and Eastern Europe*. Florence: EUI - RSCAS.
- Sipahioğlu, B. Ö. (2017). Shifting From Europeanization to De-Europeanization in Turkey: How AKP Instrumentalized EU Negotiations. *The Turkish Yearbook of International Relations*, 48, 51-67.
- Tocci, N. (2005). Europeanization in Turkey: Trigger or Anchor for Reform? *South European Society and Politics*, 10, 73-83.
- Ustun, C. (2010). Europeanisation of foreign policy: The case of Turkish Foreign Policy towards the Black Sea Region. *Southeast European and Black Sea Studies*, 10, 225-242.
- Usul, A. R. (2014). Is There Any Hope on the Revival of EU–Turkey Relations in the “New Era”? *Turkish Studies*, 15, 283-302.
- White, R., Fischer, A., Hansen, H., Varjoparu, R., Young, J. and Adamescu, M. (2005). Conflict management, Participation, Social learning and Attitudes in Biodiversity Conservation: Project no. GOCE-CT-2003-505298.
- Yilmaz, G. (2012). From EU conditionality to domestic choice for change: Exploring Europeanisation of minority rights in Turkey. In (Y. Ö. Çiğdem Nas, ed.) *Turkey and the European Union: Processes of Europeanisation*. Surrey, England: Ashgate Publishing Company.
- Yilmaz, G. (2014). It is pull-and-push that matters for external Europeanization! Explaining minority policy change in Turkey. *Mediterranean Politics*, 19, 238-258.
- Yilmaz, G. (2016a). From Europeanization to De-Europeanization: The Europeanization Process of Turkey in 1999–2014. *Journal of Contemporary European Studies*, 24, 86-100.
- Yilmaz, G. (2016b). Europeanisation or de-Europeanisation? Media freedom in Turkey (1999–2015). *South European Society and Politics*, 21, 147-161.
- Yin, R. K. (2015). *Qualitative research from start to finish*, New York: US Guilford Publications.



Soylulaştırma ve Bir Karşı Şehircilik Deneyimi Olarak İstanbul Fener Senti

Elif Nazlı Malkoç
Düzce Üniversitesi
elif.nazli.malkoc@gmail.com

Öz

Bu çalışmada, 2000li yılların ilk 10 yılında, İstanbul Fener semtinde yaşanan kentsel dönüşüm deneyimi, mekânsal ayrışma ve soylulaştırma ekseninde incelenmiştir. Çalışmada kuramsal çalışma ile semt sakinleriyle yapılan açık uçlu görüşmelerden elde edilen bilgiler bir araya getirilmiştir. Görüşme yapılan sakinlerin konutları haritalanıp, terk edilen binaların envanteri çıkarılmıştır. Sosyal ve mekânsal doku kompleks yönleriyle irdelenerek kentsel tasarım pratiğine katkı sağlaması hedeflenmiştir. Sentiin strüktürel, topografik tarihi dokusuyla birlikte semt sakinlerinin hikayeleri ortaya konmaya çalışılmıştır. Fener, İstanbul'da yaşanan soylulaştırma örneklerinin yalnızca bir tanesidir. Onu farklı kılan burada yapılması planlanan dönüşüm projesine halkın tüm kesimlerinin bir araya gelerek karşı çıkması ve projenin iptal olma durumudur. Türkiye'de kentsel dönüşüm projelerinde genellikle karşılaşılan durum, binaların yıkılıp yeniden yapılması ve eski sakinlerin yerlerini terk etmek zorunda kalmasıdır. Fener halkı bu durumu yaşamak istemese de semtte kendiliğinden bir soylulaştırma süreci yaşanmış ve kimi sakinler evlerini bırakıp kentin çeperlerine doğru yerleşmek zorunda kalmıştır. Çalışmada soylulaştırma süreçlerinde karşılaşılan bu çelişkili duruma dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Soylulaştırma, Kentsel değişim, Kentsel dönüşüm, Karşı şehircilik*



İstanbul Fener District as an Experience of Gentrification and Counter-Urbanism

Elif Nazlı Malkoç
Düzce University

Abstract

In this study, the experience of urban transformation in the Fener district of Istanbul in the first 10 years of the 2000s was examined in the axis of spatial segregation and gentrification. In this study, the theoretical study and the information obtained from the open-ended interviews with the residents were brought together. The houses of the interviewed residents were mapped and inventory of the abandoned buildings was obtained. It is aimed to contribute to urban design practice by examining the complex aspects of social and spatial texture. The structural, topographic historical texture of the neighborhood and the stories of the inhabitants were tried to be revealed. Fener is only one of the examples of gentrification in Istanbul. What makes it different is the fact that all segments of the people come together and oppose the transformation project planned to be carried out here and the project is canceled. often encountered situations in urban transformation projects in Turkey, the reconstruction of buildings destroyed and is having to leave the place of the former residents. Although the people of Fener did not want to experience this situation, there was a process of gentrification in the neighborhood and some residents had to leave their homes and settle towards the walls of the city. This study tries to draw attention to this contradictory situation encountered in gentrification processes

Keywords: Gentrification, Urban change, Urban transformation, Counter urbanism

Giriş

Yerleşik hayata geçişle birlikte insanlığın yaşadığı evrime paralel olarak kentler de değişim göstermiştir. Tarıma ve pazar ekonomisine dayalı sanayi öncesi kentten makineleşen kente doğru kentin değişen çehresini görmek mümkündür. Ota çağda şehrsel nüfusun statik dönemi devam eder. Bu dönemde şehrsel nüfusta değişim yaratacak bir gelişim nedeni henüz mevcut değildir. Liman şehirleri 17. Yüzyılda büyümeleri hızlandı. Bu süreçten sonra kapitalizm çok büyük etki yaratacaktı. Toprak sahipleri ve tüccarlar artık sanayi karşısında etkilerini yitirmeye başladılar. Aynı zamanda özel alan ve kamusal alanın da değişimini izlemek mümkündür. Sanayi öncesi Avrupa kentlerinde kamusal alan ile özel alan ayrımının daha bulanık olduğu, 19. yy.' da ise bu ayrımın çok keskinleştiği görülür. (Kılıç, 2019) Bu durum sokak ve caddelerin görünümünü baştan sona değiştiren bir etmen olmuştur. Modernizmin inşası süreci, endüstrileşmeyle birlikte şehirleşmede kır ve kent karşılaşmasını gündeme getirdi. Dünyanın pek çok yerinde yaşanan bu süreçlerde kentlere göç eden pek çok insan kendi çözümlerini de beraberinde getirdiler. Çoğunlukla göçle gelen kimseler kente adaptasyonlarını alışkanlıklarını değiştirmeden kırdan taşıyarak getirdikleri için kent onlar için yaşanılması güç mekanlar haline geldi. Kimileriye kendi yaşam tarzlarını kente enjekte edip kent merkezlerine yakın bölgelerde kendi yaşam tarzlarını sürdürdüğü mahalle birimlerinde hayatlarına devam ettiler. Avrupa'da ortaçağ şehirleri sanayi devrimiyle sağlıksızlaşmış ve ondan beklenen işlevleri yerine getiremez hale gelmiştir. Sanayi kentleri şehirlerin 'hasta' durumuna gelmesine sebep oldu ve bu bir karşı şehircilik sürecini doğurdu. Amerika'da Henry Thoreau'nun Walden'daki orman kulübesi bir anti şehirci tezi ortaya koyacaktır. 19 yy.'ın başlarında banliyö zenginler için bir dinlenme noktası idi. Zamanla sanayinin kentin çeperlerine taşınması, kentsel yenilemeyle yoksulların yerlerinden edilmesi, banliyölere ulaşımın sağlanması bu yerleri zenginlerin göz bebeği olmaktan çıkarıyordu. Sayfiye evlerinden geri dönen zengin tabaka ile banliyölerde yeni yaşamlara başlayan yoksullar arasında bir yer değiştirme yaşanıyor. Bu süreçte bahçeşehir akımı ortaya çıktı. İşçi mahallerinin banliyölerde uydukentlerde yada Ebenezer Howard'ın tasarladığı radial kent sistemlerinde paternalist bir yaklaşım yerine sosyalist bir komün hayatı öne sürülmekteydi. Buna göre konutlar

da okullar da bahçelerin içinde inşa edilmeliydi. (Ragon, 1998) Aytaç'a göre (2016) kentlerdeki yoksulluğun artışıyla beraber kentlerdeki mekânsal ayrışma artmaktadır. Kentsel periferilerde veya iç kesimlerde yer alan ucuz konutların yer aldığı mekanlar kentsel sürgün alanı olarak görülmektedir. Yoksulluğun ortak payda olduğu bu bölgelerde sadece alt gelir gruplu kimseler değil aynı zamanda 'etnik, ırki, ve politik ayrımcılığa da maruz kalan' kişiler de kendilerine yer bulurlar. Ve zaman zaman bu yerlerde kentsel protestolar ve isyanlar buradaki canlı yaşama tanık olmamızı sağlar. Modern kentler, yedeğinde taşıdıkları sorun yumaklarıyla kentli yaşamın makul standartları için büyük bir tehdit oluştururlar. Özellikle de kentlerdeki sosyal düzensizlik, dışlama ve yaftalama mekanizmaları ve buna zemin hazırlayan özgün nedensel dinamikler ve sınıfsal çelişkiler, bize yeni bir tür kent yoksulluğunun ipuçlarını vermektedir. Gelişmiş Batı metropollerinde olduğu gibi Türkiye'nin de aralarında bulunduğu gelişmekte olan dünyada yoksulluk üzerinden inşa olunan toplumsal hiyerarşiler ve bunlara dayalı siyasi ve kültürel desenler yeni toplumsal eşitsizlik mekânları üretmektedir. Bu tip eşitsizlikler üç ana başlıkta incelenir. Bunlardan ilki ekonomik kutuplaşmadır; yeni endüstrilerde; çok sayıda düşük ücretli işçi ile az sayıda yüksek ücretli uzman aynı anda yer almaktadır. Bu durumda kutuplaşmış gelir dağılımı egemenliğini göstermektedir. İkinci aşama olan sosyal kutuplaşma aşaması; ekonomik kutuplaşmanın bir sonucu olarak ortaya çıkmakta ve sınıfların enformasyon teknolojilerine mesafeleri, sahip oldukları erişebilirlik düzeyleriyle birlikte belirginleşmektedir. Üçüncü aşama olan mekânsal kutuplaşma ise; sosyal kutuplaşmanın bir sonucu olarak ortaya çıkmakta; tabakalaşmış toplum, mekânsal olarak da benzer kutuplaşma ve tabakalaşmaları sergileyerek ayrılmış kent parçalarına neden olmaktadır. (Özkan'dan akt. Şanlı ve Sönmez, 2016) Bu ayrılmışlık kentteki kamusal alanı da ortadan kaldırır. Kamu kelime anlamı itibarıyla (TDK) hem devlet organlarının tümü hem de, bir ülkedeki halkın tümü anlamına geliyor. Kamusal alanı beş farklı boyutta tanımlayabiliriz. Buna göre kamusal alan (1) insanların iletişiminin ve etkileşiminin fiziksel bir alanı, (2) insan eylemlerinin oluşturduğu fiziksel olmayan metaforik bir alan, (3) iki taraf arasındaki bilgi alış verişinin farklı biçimlerinin bulunduğu bir mekan, (4) ilişkilerin farklı eklemleme biçimlerinin ve entelektüel veya entelektüel olmayan tartışmaların meydana geldiği bir alan, (5) devletlerin ve devlet dışı aktörlerin planlanmış veya planlanmamış politikalarının ortaya çıktığı bir

alan olabilir. Bir başka tanıma göre kamusal alan, devletin oluşumu, ev ve iş dışındaki konularda katılım, ortak ilgi konuları üzerine kamusal tartışmalar, bunlara ek olarak kamusal yapılar ve mekanların oluşturulmasıdır (Rappa'dan akt. Karadağ, 2003) Kamusal mekan, sosyal devletin zayıflamasıyla eriyerek çeşitli mekânsal bölünmelere uğrar. Bu bölünmelerin yaşandığı şehirlerde genel olarak keskinleşen bir dikotomiden bahsedilebilir. Varlıklı kesimin güçlendirilmiş evleri ile düşük gelirli grupların yaşadığı mekanlar.. Bu dikotomi sebebi ile oluşmuş ayrı mahalleler düşük gelirli grupları ana akımdan dışlamaktadır ve bu dışlanan gruplar, kaynaklara erişimleri olmayan, karar verme süreçlerine dahil olamayan, ortak hikayelerde yer almayan kişilerden oluşmaktadır. Bu dışlanan mekanlar, basitçe kodlanmadıkları için anlaşılmayan yerler olarak kalmaya devam ederler. Bir kere görünür hale gelip anlaşılır olduklarında kolayca kaybolurlar; yine de genellikle başka bir yerde yeniden organize olurlar. Bu alanlar kentsel değişimin çok net yaşandığı yerlerdir. Bu değişim, yüksek gelirli kesimle düşük gelirli grupların yerini değiştirmesinde karşımıza soylulaştırma kavramını çıkarır. Eski burjuvazi kent merkezi alanlarını terk ederken yeni burjuvazi kentin ve kent merkezinin olanaklarını yeniden keşfetme eğilimindedir (Bailey, Robertson, Uysal'dan akt. Malkoç, 2014). Soylulaştırma bir kavram olarak ilk kez 1964 yılında, sosyolog Ruth Glass tarafından, Londra'nın işçi mahallelerindeki konutları orta ve üst sınıfın satın alması, bunların yerine şık ve lüks konutlar yapmaları ve bu bölgelerin sosyal karakterini değiştirmeleri ile ilgili olarak kullanılmıştır (Ergun'dan akt. Malkoç, 2014). Soylulaştırma ile ilgili pek çok farklı perspektif bulunmaktadır çünkü farklı kentsel bağlamlardan oluşturulan gözlemlere dayanmaktadırlar. Bununla birlikte, soylulaştırma araştırmaları içinde çok önemli iki ana tema bulunmaktadır. Bunlar üretim ve tüketim temalarıdır ki; kentsel araştırmalarda da sıkça kullanılmaktadırlar. Neil Smith soylulaştırmayı, orta sınıfın şehir merkezini istilası olarak görürken Caulfield (Caulfield ve Slater'dan akt. Malkoç, 2014) onu savaş sonrası modernist planlamaya bir cevap olarak görüyordu. Caulfield'a göre bu süreç farklı insanları kent merkezinde bir araya getiriyor, orta sınıfı özgürleştiriyor ve toplumsal tolerans ve etkileşim için fırsatlar yaratıyordu. Bu iki tema soylulaştırma kuramlarını ikiye ayırıyordu; sermaye nedeniyle soylulaştırma ve kolektif toplumsal hareket nedeniyle soylulaştırma. (Butler'dan akt. Malkoç, 2014). Soylulaştırma sürecinin toplumsal boyutunun analiz edildiği talep yönlü yaklaşımda,

soylulaştırma kavramı kent merkezinde yer seğenlerin kültürel tercihleri ve demografik özellikleri ile açıklanmaya çalışılmaktadır. Soylulaştırma sürecinin ekonomik boyutunun analiz edildiği arz yönlü yaklaşımda ise soylulaştırmanın oluşumundaki dinamikler yeniden yatırımın konusu olan arsa ve mülk değerlerinin belirlenmesi üzerinden ve rant farkı kuramı yardımı ile açıklanmaya çalışılmaktadır (Sam, N. 2010). Soylulaştırma pek çok anlamda çok büyük mekânsal yeniden yapılanmayı gerektirir. İlk olarak, kent merkezinin fiziksel alanının genişlemesi, dahası kent merkezinin kültürel gücünün merkezliyetinin dışında bir difüzyon geręekleřmesini sağlar. Sonuç olarak, soylulaştırma, kent merkezinin uluslar arası piyasa kültürüyle harmanlanmış bir sosyal değişim geğirmesini temsil eder (Zukin'den akt. Malkoç, 2014). Bu değişimin yatırımla olan ilişkisi çok önemlidir. Bu kısım, soylulaştırmayı hızlandırır. Şık ve elit restoran ve mağazalar eski mekânların yerini alır. Ev sahipleri genç profesyonelleri etkileyebildiklerini fark ettiklerinde kiralari arttırlar. Değerli kent gayrimenkul alanı olan bu yer birden çalışan sınıf sakinlerinden arındırılır. Bazı mahalleler genç profesyonelleri ve işadamlarını etkilemeyi sürdürmeye devam eder. Kiralık mülk sahipleri binalarını iyileştirme isteği içindedirler çünkü kiranın yükselişiyle bir problemleri yoktur. Kentsel alan büyüdükçe, arazi çöküntü binalarla doldukça düşük gelirliler bu alanlara yerleşebilirler. Bir yandan da kent merkezine yakın işler, kolay ulaşım erişimi ve ilginç eski mimari örnekler alanı yüksek gelirliler için bir çekim noktası haline getirir. Dolayısıyla, çöküntü alanın kirasıyla alanın tamamen yeniden yapılandırıldığındaki üretilen kira fiyatları arasında bir fark oluşur. Bu fark değeri yeterince büyüdüğünde arazi soylulaştırma için uygun hale gelir. Süreç başladığında spekülátörler buralardan mülk almaya başlarlar (Wetzel'den akt. Malkoç, 2014). Eleştirel yaklaşıma göre, mekânsal düzeydeki eşitsizliklerin temel yaratıcı mekanizması, kapitalizmin eşitsiz gelişme dinamikleridir. Harvey (1997) bir yandan emek süreci içerisinde yaratılan artı değere kapitalist güçler tarafından el konulmasının kent mekanındaki eşitsizliklerin temelinde yattığını ifade ederken; diğer yandan kentsel taşınmazlar etrafında oluşan spekülátif aktivitelerin de bu eşitsizliği katmerli hale getirdiğini belirtmektedir. Soylulaştırmaya sınıfsal farklılıklardan bakarak çalışmak önemli olsa da onu orada yaşayanlarla sonradan gelen farklı insanların akışları olarak algılamak daha kolay ve anlamlı olacaktır. Sınıf terimi gibi farklılık da basitleştirilmeden çalışmalarda kullanılabilir. Bu açıdan bakınca

soylulaştırmayı bir yerin eski halinden daha farklı hale gelmesi süreci olarak tanımlayabiliriz (Slater'dan akt. Malkoç, 2014). Soylulaştırmanın bir başka ayağı olan ticari bölgeler yeni gelişim için sıcak nokta oluştururlar. Restoran zincirleri kendileriyle birlikte yerel peyzajı dönüştüren iki karakteristiği de getirirler. Bunlar;

- Homojenizasyon
- Yükselen kiralalar olarak tanımlanabilir.

Restoran zincirlerinden bağımsız olarak ticari alanlar kendiliğinden gelişirler. Yeni yerler açılır, eskileri kapanır. Bu bazen soylulaştırmayı gösteren bir işarettir. Kapanma, yükselen değerleri gösterebileceği gibi emekli olan bir sahibi de gösteriyor olabilir. Ana caddenin görevi bu gibi değişimler olsa da eski olanın yeniyle uyumunu sağlamaktır. Türkiye'deki duruma bakıldığında özellikle 80li yıllar sonrası keskinleşen bir dengesizlik durumu vardır. 1980 sonrasında, rant ekonomisi egemen hale gelerek gelir dengesizliği aşırılaşır ve kentsel rantın dağıtılması ile hegemonyanın yeniden kurulması süreci başlar. Bu süreç içinde konut, sermaye birikiminin kurtarıcısı olarak görülmüş, neoliberal politikalar bu döneme damgasını vurmuştur. Yapılan anayasal değişikliklerle neoliberal politikaların önemi artmış ve konut piyasasında büyük değişimler olmuştur. Buna göre artık kimin konut gereksinimine ihtiyacı olduğu kestirilemeyecektir. Böylelikle konut ihtiyacı kavramı anlamı kaymış, belki de konuta ihtiyacı olmayan kimselerin bile bu gruba dahil olması sağlanmıştır. Bu da daha sonraları konut üretiminin devlet eliyle gayrimenkul yatırım aracı haline dönüşmesinin ilk adımlarıdır. 2000'lerde ise mekânın yeniden dağıtılmasında yeni bir hegemonik aşama ortaya çıkar ve metalaşmamış mekânlar keşfedilerek, emlak piyasasına dâhil edilir; arazi geliştirme yoluyla toprak metalaştırılıp özelleştirilir ve yeni mekânlar piyasaya sunulur. Başka bir deyişle, 1980-2012 arası dönemin ilk yarısında kooperatifler ön plandadır; ama 2002 yılında AKP iktidarı ile başlayan ikinci yarıda TOKİ ve kentsel dönüşüm uygulamaları gündemdedir. Konut projelerindeki farklı uygulamalarla, farklı gelir gruplarının farklı kentsel bölgelerde yaşamaya yöneldiği söylenebilir. Bir yanda üst gelir gruplarının yaşadığı, kendini kentsel topluluğa kapatan güvenli siteler yaygınlaşırken, diğer yanda TOKİ ile daha düşük inşaat kalitesinde, tek tip mimariye sahip gettolaşmanın ortaya çıktığı, toplumsal yaşamdan uzaklaştırılan ve kendi içine kapanan toplumsal konutlar artar. (Gön, 2017) Eğer kentin mekânsal biçimini (konutları, taşıma ve ulaşım güzergahlarını, kirlilik kaynaklarını yeniden

yerleştirerek) değiştirirsek, herhangi bir aile için erişilebilirliğin fiyatını ve yakınlığın maliyetini de değiştireceğimiz açıktır. (Harvey, 1973,sf.58) Bu tip konut yaratımı kenti parçalara bölerken kamusalığı da zedeler. Kamusalıık kent hakkının kentlilerce kanıksanması ve ortaya konmasıyla doğrudan ilişkilidir. Kent hakkı kavramı, basit bir ziyaret ya da geleneksel Şehirlere geri dönme hakkı olarak değil, dönüşmüş, yenilenmiş kentsel yaşam hakkı olarak formüle edilebilir. Burada kilit nokta ise, kullanım değeri-değişim değeri ile paralel bir Şekilde sahiplenme-tahakküm kavramları arasındaki geçişin kent hakkı için hayati olmasıdır. Söz konusu değişim, toplumsal düzlemde “kent toplumu”na geçişin bir ifadesidir aynı zamanda. Bu toplumun kentinin bir biçimi vardır: Bir araya geliş, kendiliğindenlik, karşılaşma. Bir başka deyişle, Lefebvre’in kent sorunsalına yanıtı, kullanım değeri ve sahiplenme güdüleriyle donanmış, toplumsal pratiklerin katkısı ile spekulatr ya da kapitalist elebaşlarına değil, “kullanıcılara” yönelik kente varabilmektir. (Kuran,2015)

Yöntem

Çalışmada, semt sakinleriyle, kendi toplumsal ve yapılı çevreleriyle ilişkili gündelik pratiklerini ve gelecek hayallerini anlamak için yapılan açık uçlu görüşmelerden yararlanılmıştır.

Bulgular

İstanbul’da soylulaştırma 90’ların sonuna doğru kentteki en fakir bölgelerden biri olan Fener Balat bölgesine yayılmıştır. Osmanlı’dan bu yana azınlıkların yoğun olarak yaşadığı Fener semti, Proust planıyla sanayileşen kıyı bölgesinde, 6-7 Eylül olaylarının da sonrasında Anadolu’dan göçle gelen düşük gelirli işçi sınıfının yaşamsal mekanı haline gelmiştir. Yıllar sonra sanayisizleşen 2003 yılında UNESCO tarafından Dünya Kültür Mirasları Listesi’ne alınarak AB tarafından rehabilite edilen alan, 2006 yılında 5366 sayılı kanun ile Fener Balat Ayvansaray Yenileme Projesi ’ne konu oldu. 2014 yılında FEBAYDER’in yoğun çalışmaları sonucunda yenileme projesini içeren koruma amaçlı nazım imar planı iptal edildi.



Kaynak: Fatih Belediye Başkanlığı, 2013

Fener’de yaşayan sakinlerden 20 kişiyle derinlemesine görüşme yapılmıştır. Görüşmelerden çıkarılan sonuçlara göre semtte dönüşüm projesi uygulanmamasına rağmen kendiliğinden gelişen bir soylulaşma süreci gözlemlenmektedir. Eski sakinler mahalleye kendilerini daha çok ait hissetmekte ve kendilerini güvende hissetmektedirler. Ayrıca anket sonuçlarına göre eski sakinler yeni gelenlere göre daha düşük gelirli konumdadırlar. Bu yüzden eski sakinler alım güçlerinin düştüğünü söylemektedirler. Eski sakinler yeni gelenlere göre kentsel yenileme projesi uygulanırsa gitmek zorunda kalacaklarını düşünmekteydiler. Bu iki grup arasında zaman zaman anlaşmazlıklar yaşanmaktadır. Örneğin 2013 Mayıs ayındaki gezi olayları sırasında yeni gelen gruplar olayları desteklerken eski sakinler olaylara tepki göstermişler ve herhangi bir desteğin verilmesinden rahatsız olmuşlardır. Bu iki grup arasında gerilimler yaşandığı gibi aralarında öğrenim, gelir düzeyi gibi farklar olsa da yeni gelen gruplardan eski kullanıcılarla evlilik gibi ilişkiler kuran örnekler de mevcuttur. Bunun yanında Fener’de, Suriye’deki iç savaş nedeniyle Türkiye’ye gelen Suriyeliler de bulunmaktadır. Ekonomik durumu çok kötü olan bu kesimin çoğu, evsiz veya dilenci konumundadır. Suriyeliler ile eski sakinler arasında da zaman zaman gerilimler yaşanmaktadır. Her bir kişi ile yapılan görüşme sonuçları aşağıda yer almaktadır;

- 10 senedir Fener’ de yaşayan 29 yaşındaki ev hanımı 450 TL ev kirası ödemektedir. Fener’de yaşamayı ucuz olduğu için tercih etmiş. Kendini buraya ait hissettini fakat güvende hissetmediğini,gitmekten çekindiği yerler olmadini, en sevdiği yerin sahil kenarı olduğunu söylüyor. Açık alanların yeterli olduğunu düşünmekle beraber bölgedeki en büyük problemin evinin satılması olduğunu ifade ediyor. Haliç denince aklına mangal geldiğini söylüyor ve sahili bunun için kullandini belirtiyor. Kentsel dönüşüm projesinden haberdar ve proje uygulanırsa Fener’den gitmek zorunda kalacağını düşünüyor. Gelecekte burada yaşamayı planlamıyor, ayrıca alım gücünün düştüğünü belirtiyor.
- 21 senedir Fener’de yaşayan 38 yaşındaki ev hanımı eşinin işe yakınlığı ve Fener’in ucuz bir yer olması nedeniyle burayı tercih etmiş. Kendini buraya ait hissediyor fakat güvende hissetmiyor. Her sokakta çekinerek yürüdüğünü ve korktuğunu,son dönemlerde hırsızlık olaylarının arttığını ifade ediyor.Açık alanların yeterli olduğunu ve çocukların yeterince eğitimi olmadini düşünüyor. Haliç denince aklına Haliç kongresi, yeşil alan geldiğini söyleyerek sahili gezmek resim çekinmek için kullandini söylüyor. Kentsel dönüşüm projesinden haberdar ve etkisinin olumlu olacağını düşünüyor fakat proje uygulanırsa gitmek zorunda kalacağını düşünüyor. Alım gücünün bundan 20 sene öncesiyle karşılaştırarak düşmediğini belirtiyor. Fakat ‘bana herşey pahalı’ diyerek bir başka şekilde kendini ifade ediyor. ^[1]_{SEP}
- 20 senedir Fener’de yaşayan40 yaşındaki bakkal dükkkanı işleten kadın 400 TL ev kirası ödemektedir. Aylık geliri 1500 TL.dır. Kendini buraya ait ve güvende hissediyor. Gitmekten çekindiği yerler olmadini aynı zamanda sevdiği yerler de olmadini söylüyor. Olağan dışı bir duruma rastlamadığını fakat zaman zaman gençlerin kavgalarını duyduğunu söylüyor. Açık alanların yeterli olduğunu, çocukların yeterince eğitimi olduğunu düşünüyor. Trafik sıklığının problem olduğunu düşünüyor ve deniz kıyısını gezmek, dolaşmak ve mangal yapmak için kullandini söylüyor. Kentsel dönüşüm projesinden haberdar değil ve projenin alana dair etkisinin ne olacağı hakkında bir fikri olmadini belirtiyor. Fener’de yaşamaya devam etmek istiyor ve alım gücünün düştüğünü söylüyor.

- 51 yaşındaki ev hanımı 30 senedir ev sahibi olarak Fener'de yaşıyor. Kendini buraya ait hissettiğini, Fener'de gitmekten çekindiği bölgeler olmadığını söylüyor. Açık alanların yeterli olduğunu fakat çocukların yeterince eğitilmiş olmadığını söylüyor. Motorların, iskelenin kaldırılmış, olmasını problem olarak görüyor. Haliç denince aklına, annesinin burada kayık sefası yaptığını belirterek nostalji geliyor. Semtin her yerini seviyor ama bir binada onlarca kişi yaşamasından, doğudan gelenlerden, Suriyelilerden, kirli çocuklardan şikayetçi. Deniz kıyısını yürüyüş için kullandığını, dönüşüm projesinden haberdar olduğunu ve bölgeye etkisinin olumlu olacağını düşünüyor. Proje uygulanırsa bir süre gitmek zorunda kalabileceğini, fakat sonra geri dönebileceğini düşünüyor. Alım gücünün ise düşmediğini ifade ediyor.
- 30 senedir Fener'de yaşayan mülk sahibi 30 yaşındaki erkek kafe çalışanı, aylık geliri 1000 TL.dir. Kendini Fener'e ait hissettiğini ve burada güvende hissettiğini söylüyor. Gitmekten çekindiği ya da korktuğu bölgeler yok. Haliç kıyısında gezmekten hoşlandığını söylüyor. Bölgede rastladığı olağan dışı durum olarak mahalledeki değişimi söylüyor ve ekliyor ; 'eskiden herkes birbirini tanırdı şimdi öyle değil, bakıyorsun yabancılaşıyorsunuz yani.' Fener'de bulunan açık alanların yeterli olduğunu, çocukların yeterince eğitilmiş olmadığını söylüyor. Kentsel yenileme projesinin problem olduğunu ifade ediyor ve ekliyor; 'ben oy kullanmaya gittim hiç kimse yoktu. Şu adada eskiden 100 kişiydik, merdivenlerde otururduk, lazi kürdü hep beraberdik şimdi kimse kalmadı.' Deniz kıyısını çocukları oynatmak, alkol almak ve piknik yapmak için kullandığını, kentsel yenileme projesinden haberdar olduğunu ve projenin alana etkisinin olumsuz olacağını belirtiyor. Gelecekte burada yaşamaya devam etmek istiyor fakat yenileme projesi uygulanırsa buradan gitmek zorunda kalacağını düşünüyor. Ayrıca alım gücünün düştüğünü belirtiyor.
- 44 yaşındaki ev sahibi aktivist, doğduğundan beri Fener'de yaşamaktadır. Kendisini buraya ait hissettiğini ve burada güvende hissettiğini söylüyor. Gitmekten çekindiği ya da korktuğu bir bölge olmadığını, en sevdiği yerin Fener meydanı olduğunu söylüyor. (Vodina caddesi) bölge halkı için yeterli kamusal alan olmadığını dmitri kandemir, soroptimistler gibi yerleri halkın

kullanamadığını söylüyor. Açık alanların yeterli olduğunu, çocukların yeterince eğitilmiş olduğunu ve fakat çocuklar için bilgi evleri olması gerektiğini söylüyor. Haliç denince aklına çocukluk yılları, eski sanayi ve tersaneler geldiğini söylüyor. Deniz kıyısını akşamüstleri yürüyüş yapmak için kullandığını, kentsel yenileme projesinden haberdar olduğunu ve projenin alana etkisinin olumsuz olacağını düşündüğünü belirtiyor. Proje uygulanırsa burada yaşamaya devam edemeyeceğini şöyle anlatıyor; 'zannetmiyorum yani belli bir kesim geleceği için zannetmiyorum. Uyum sorunu olurdu yani çünkü dönüşüm projelerine halk katılmıyor.' Alım gücünün son zamanlarda aşırı derecede düştüğünü ifade ediyor.

- 40 senedir Fener'de yaşayan 60 yaşındaki emlakçı erkek ayda 1500 TL gelir ile hayatını devam ettiriyor. Ailesinin burada bulunması ve ucuzluk sebebiyle buraya yerleştiğini anlatıyor. Kendini Fener'e ait ve burada güvende hissettiğini, girmekten çekindiği ya da korktuğu bir alan olmadığını söylüyor. Fener'in bütün sokaklarını sevdiğini burada rastladığı olağan dışı bir durum olmadığını belirtiyor. Açık alanların yeterli olduğunu bölgedeki en büyük problemin işsizlik ve geçim sıkıntısı olduğunu söylüyor. Çocukların yeterince eğitime sahip olmadığını aktarıyor. Haliç denince aklına eskiden sandallarla yapılan gezintiler aklına geliyor. Deniz kıyısını seyir ve gezi amaçları için kullandığını, kentsel yenileme projesinden haberdar olduğunu projenin alana etkisinin olumlu olacağını belirtiyor. Fakat proje uygulanırsa Fener'den taşınmak zorunda kalmasından emin değil. Alım gücünün son zamanlarda düştüğünü söylüyor.
- 29 yaşındaki kadın mimar 1 senedir Fener'de yaşıyor. Ev kirası 550 TL iken aylık geliri 3000-5000 TL arasında. Fener'in ucuz bir yer olduğunu, tarihi dokusunun çekici özelliği olduğunu söylüyor. Senti kendine has organik bir yapısı olduğunu, kişilerin kendilerini daha rahat varedebilecekleri bir yer olduğunu aktarıyor. Fakat yine de kendini Fener'e ait hissetmediğini söylüyor. Ayrıca kendini evinin dışında da pek güvende hissetmediğini aktarıyor. Lonca kesimine gitmekten çekindiğini, Vodina Caddesini, kilise bahçesini, ve Ayakapı'dan Fener'e yürümeyi sevdiğini anlatıyor. Bölgede rastladığı olağan dışı bir durum olmadığını söylüyor. Açık mekanların fiziksel olarak yeterli olduğunu ama nitelik olarak

- yeterli olmadığını söylüyor. Çocukların yeterli eğitime sahip olmadığını ve Mavi Kalem Derneği'nin yeterli olmadığını söylüyor. Sokakların araçlar için dar olduğunu yeterli otopark alanı olmadığını söylüyor. Haliç denince aklına tersanelerin geldiğini söylüyor. Deniz kıyısını kullanmadığını söylüyor. Kentsel yenileme projesinden haberdar ve alana etkisinin olumsuz olacağını, yenileme projesi uygulanırsa bölgeden gitmek zorunda kalmayacağını söylüyor. Alım gücünün ise düşmediğini aktarıyor.
- 29 yaşındaki kadın mimar 1 senedir Fener'de yaşıyor. Ev kirası 550 TL iken aylık geliri 3000-5000 TL arasında. Ofisini burada kurmuş, tesadüfen buraya yerleştiğini söylüyor. Kendini Fener'e ait hissettiğini fakat güvenden hissedemediğini söylüyor. Geceleri sahilde dolaşmaktan çekiniyor, ayrıca Lonca ismiyle anılan bölgeye gitmekten korktuğunu söylüyor. Bölgede rastaladığı olağandışı durumlara örnek olarak etnik kökenli ayrımları ve trafik sorunları nedeniyle çıkan büyük kavgaları anlatıyor. Çocukların yeterince eğitilmiş olmadığını söylüyor. Bölgedeki problemlere örnek olarak etnik gerilimler, eğitimsizlik, fazla sayıda kedi popülasyonu, metruk binalar ve deniz ulaşımının sona ermiş olması olduğunu söylüyor. Haliç denince aklına tarih, Bizans geliyor. Deniz kıyısının rekreatif amaçla kullanmadığını sadece trafik sıkışık olduğunda yürümek için kullandığını söylüyor. Kentsel yenileme projesinden haberdar olduğunu söylüyor ve yenilemenin sadece fiziksel çevreyi değiştireceğini asıl dönüşümün çok daha uzun süren bir süreç olduğunu anlatıyor. Fener'de yaşamaya devam etmek istediğini taşınmayı planlamadığını söylüyor. Fakat proje uygulandığında gitmek zorunda kalıp kalmayacağını bilmediğini söylüyor. Alım gücünün düşmediğini aksine Fener'in çok ucuz bir yer olduğunu aktarıyor.
 - 40 yaşında politik aktivist ve serbest meslek sahibi kadın doğduğundan beri Fener'de yaşıyor. Ayrıca ev sahibi. Kendini Fener'e ait hissediyor fakat kendisini burada güvende hissetmediğini söylüyor. tüm sokaklarını dolaşmayı sevdiğini özellikle tarihi binaların olduğu sokakları dolaşmayı ve mahalle ilişkilerini sevdiğini anlatıyor. Bölgede etnik kökenli tartışmaların olduğunu aktarıyor. Ayrıca açık alanların yeterli sayıda olmadığını, belediyelerin yardım politikalarının aslında halkı aşağılamak olduğunu düşündüğünü söylüyor. Haliç denince

aklına eski İstanbul geldiğini, deniz kıyısını dinlenmek için kullandığını söylüyor. Kentsel yenileme projesinden haberdar ve gerçekleşirse projenin etkisinin olumsuz olacağını düşünüyor. Yenileme projesi uygulanırsa gitmek zorunda kalacağını anlatıyor ayrıca alımgücünün de düştüğünü söylüyor.

- 70 yaşında ev sahibi terzi 20 senedir Fener'de yaşıyor. Dini sebeplerle buraya taşındığını, kendini buraya ait hissettiğini, gönül frekansının burayla uyuştuğunu söylüyor. Ayrıca kendini Fener'de güvende hissediyor. Gitmekten çekindiği bölgeler olmadığını, açık alanların yeterli olmadığını, çocukların yeterince eğitilmiş olduğunu, bölgede bir problem olmadığını söylüyor. Haliç denince aklına kötü koku geldiğini söylüyor. Deniz kıyısını misafirlerle piknik yapmak için kullandığını söylüyor. Kentsel yenileme projesinden haberdar fakat Çarşamba bölgesine etki etmeyeceğini düşünüyor. Taşınmayı düşünmediğini alım gücünün düşmediğini söylüyor.
- 50 senedir Çarşamba'da yaşayan 50 yaşındaki muhtar, kiracı ve geliri 875 TL. Kirası ise 440 TL. Kendini buraya ait hissediyor ve burayı güvenli bulduğunu söylüyor. Gitmekten çekindiği yerin patrikhane olduğunu söylüyor. Gitmekten hoşlandığı yerlerin Molla Aşkı Parkı ve Yavuz Sultan Selim Cami bahçesi olduğunu söylüyor. Bölgede rastladığı olağan dışı bir durum olmadığını, açık alanların yeterli olduğunu anlatıyor. Çocukların yeterince eğitilmiş olduğunu belirtiyor. Balat vapur iskelesinin çalışmamasını ve deniz kenarındaki donatı eksikliklerini problem olarak anlatıyor. Yenileme projesinden haberdar olduğunu, projenin Çarşambayı etkilemeyeceğini söylüyor. Taşınmayı planlamıyor, alımgücünün ise düştüğünü söylüyor.
- 45 yaşındaki ev temizlik işçisi kadın şuan gelirinin olmadığını söylüyor. Ev kirası 550 TL olan kadın 1.5 senedir Fener'de yaşıyor. Kızının tarihi eserlere olan ilgisi nedeniyle buraya taşınmışlar. Kendini burada doğmuş gibi hissetmekle beraber burada güvende de hissettiğini söylüyor. Gitmekten çekindiği yerler yok ama geceleri ayrıca dikkat ettiğini söylüyor. Deniz kenarını, sokakları sevdiğini söylüyor. Bölgede rastladığı olağan dışı durum olarak arabasına saldıranların olduğunu anlatıyor. Açık alanların yeterli olduğunu, çocukların yeterince eğitilmiş olduğunu, bölgede bir problem olmadığını belirtiyor. Haliç denince aklına deniz geliyor

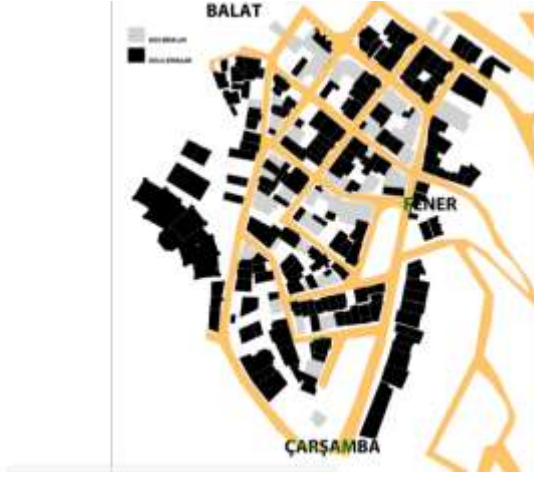
ve deniz kıyısını yürüyüş, ve piknik için kullanıyor. Kentsel yenileme projesinden haberdar ve proje uygulanırsa gitmek zorunda kalacağını düşündüğünü belirtiyor.

- 9 yaşındaki çocuk doğduğundan beri Fener'de yaşıyor. Kendisini buraya ait hissettiğini, burada güvende hissettiğini söylüyor. Gitmekten çekindiği ya da korktuğu bir yer yok. En sevdiği yerise Hanımeli Kafe. Açık alanların yeterli olduğunu söylüyor. Bölgedeki problemleri şöyle anlatıyor; 'keske arabalar geçmeseydi yollar bize ait olsaydı ne güzel olurdu.' Haliç denince aklına balık ve deniz geldiğini söylüyor ve deniz kenarını bisiklet sürmek ve gezmek için kullanıyor. Kentsel yenileme projesinden haberdar ve projenin olumsuz etkisi olacağını aktarıyor.
- 3 senedir iş nedeniyle Fener'de 900 TL ödeyerek kiracı olarak yaşayan 47 yaşındaki Hollandalı kadının gazeteci kendini buraya ait hissetmediğini, özellikle gece karanlık olması nedeniyle sokaklarda dolaşmaktan korktuğunu belirtiyor. Bölgede açık alanların yetersiz olduğunu, kendisinin yürüyüş için deniz kıyısını kullandığını, çocuk parkı, kres gibi işlevlerin olmadığını, burdaki insanların organize olması için sivil toplum kuruluşu olması gerektiğini söylüyor. Kentsel dönüşüm projesinden haberdar olup, "bu projenin nasıl bir gelişme içerdiği, bu projeden kim kazanacak? Bu gelişme burada yaşayan insanlar için mi yoksa işadamları için mi", gibi ayrıntılarını bilmemekle beraber, dönüşüm projesi uygulanırsa kendisinin burada yaşayamayacağını düşünüyor.
- 25 senedir Fener'de yaşayan 50 yaşındaki ev hanımı ise eşinin işine yakınlığı ve ucuz olması nedeniyle burada ev sahibi olduklarını, kendini buraya ait ve burada güvende hissettiğini, gitmekten çekindiği yerler olmadığı gibi sevdiği yerler de olmadığını söylüyor. Bölgede problem görmüyor, rastladığı olağan dışı bir durum olmadığını, açık alanların yeterli olduğunu düşünüyor. Haliç denince aklına iyi bir yer geliyor ve deniz kıyısını oturmak, hava almak için kullanıyor. Dönüşüm projesinden haberdar olmakla birlikte detayları bilmediğini, ancak projenin alana etkisinin olumsuz olacağını düşünüyor. Gelecekte buradan taşınmayı düşünmediği halde proje uygulanırsa gitmek zorunda kalacağını, alım gücünün düştüğünü belirtiyor.
- Eşinin işi dolayısıyla 4 senedir 650 TL kira ödeyerek burada yaşayan 31 yaşındaki ev hanımı, gitmekten çekindiği yerler

olmamasına rağmen kendini Fener'e ait ve güvende hissetmediğini, bölgede açık alanların yeterli olmadığını, Çarşamba Fatih bölgesine gitmekten hoşlandığını, gençler arasında kavgalar çıktığını, çocukların yeterince eğitilmiş olmadığını belirterek, bölgede en önemli problemin cehalet olduğunu söyle anlatıyor: "insanların daha kültürlü daha anlayışlı olmasını istardım. Değer olarak çok güzel bir yer ama insanları böyle" Ayrıca eskiden gemiyle Üsküdar'a geçtiklerini, bunun tekrar olmasını, deniz kıyısında daha düzenli yürüyüş yolları olmasını, binaların dış görünüşlerini yine bu şekilde ama daha düzenli ve daha düzenli olmasını istediğini, bölgede sürekli film çekimleri olması nedeniyle evine girmekte zorlandığını belirtiyor. Haliç denince aklına çocukluğunun geldiğini, balık The Trial Version tuttıklarını anlatıyor. Dönüşüm projesinden haberdar olup projenin etkisinin olumsuz olacağını, uygulanırsa buradan gitmek zorunda kalacağını, ayrıca alım gücünün düştüğünü düşünüyor.

Tartışma ve Sonuç

Çalışmada incelendiği üzere Fener semtinde büyük bir sosyal değişim yaşanmıştır. Sanayisizleşme sürecinden sonra, önce rehabilitasyon daha sonra yenileme projelerinin etkisiyle görünür olan ve baskı altına giren kentsel doku, köhneme sürecine girerek sahip olduğu nüfusu değiştirme eğilimine girmiştir. Semt, mekanın ucuzluğu ve kent merkezindeki iş olanaklarına yakınlığı nedeniyle düşük gelirli gruplar için konut stoğu işlevi görmüştür. Yapılan çalışmaya göre Fener'de bugün yaşayan çok az kimse kalmıştır. Bölgede bulunan binaların % 25'i boşaltılmıştır.



İllustrasyon: Elif Nazlı Malkoç, İTÜ, 2014

Buradaki boş binaların neredeyse tamamı satılmıştır. Boşaltılan binalardan giden aileler kentin çeperlerine taşınmış, çok çocuklu, düşük gelirlili kimselerdir. Genellikle Gaziosmanpaşa, Arnavutköy gibi kent çeperlerindeki yeni yerleşim alanlarına taşınmışlardır. Ev sahibi olduklarından evlerini kar amacıyla satarak bölgeyi terk etmişlerdir. Geride kalanlar da ev sahibi ve kiracı olarak dağılım göstermektedir. Bölgede yaşamaya devam eden sakinlerin neredeyse tamamı kendi geleceklerinden şüphe etmektedirler. Yenileme projesi uygulanırsa bölgeden gitmek zorunda kalacaklarını düşünmektedirler. Sakinlerin neredeyse tamamı kendini Fener'e ait hissetmektedirler ve geleceğe dair düşünceleri burada yaşamaya devam etme eğilimindedir. Kentsel yenileme projesine karşı eski sakinler ve yeni gelenler ortaklaşarak karşı çıkmışlardır. Bu oluşan kentsel muhalefet, sürece önemli etki edip projenin durdurulmasını sağlamıştır. Benzer alanlarda deneyimlenen daha önceki yenileme çalışmaları incelendiğinde, uygulamaların binaları fiziksel olarak yıkıp yeniden yapma üzerine gerçekleştirildiği ve sosyal dokunun değişiminde kaygı yaratan sonuçlar ortaya koyduğu görülmüştür. Fener'de ise yenileme sürecine, semtin tüm yaşayanları bir araya gelerek karşı çıkmış ve açılan davalar sayesinde proje iptal edilmiştir. Böylelikle direniş kendi içinde örgütlenerek bir karşı şehircilik dinamiği olarak belki de geçici otonom bölgeler oluşturmak üzere başka yerlere göç etmiştir.



Kaynak: Elif Nazlı Malkoç Kişisel Arşiv, 2014

Kaynakça

- Aytaç, Ö., (2016). *Kent, yoksulluk ve sosyal düzensizlik potansiyeli. Mukaddime*, 7(1), 135-155. doi:10.19059/mukaddime.50521
- Gön, A., (2017). 'Hiçbir-yerde' yaşam: Konut projeleri görselleri. *ilef dergisi*, 05 Ekim 2019 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ilef/article/357085> adresinden erişildi
- Harvey, D. (1973). *Sosyal adalet ve şehir*. İstanbul: Metis Yayınları
- Karadağ, A., (2003). *Kamusal alan modelleri çoğulcu perspektiften bir değerlendirme*. 05 Ekim 2019 tarihinde <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/36174> adresinden erişildi
- Kılıç, A. (2019). *Sanayileşme, modernleşme ve kent*. 16 Kasım 2019 tarihinde https://www.academia.edu/20087383/SANAYI%C4%B0LE%C5%9EME_MODERNLE%C5%9EME_VE_KENT?auto=download adresinden erişildi.
- Kuran, H., (2015). *Şehir hakkı*. Ankara: Sel Yayınları
- Malkoç, E.N., (2014). *Haliç bölgesi değişimine bağlı olarak fener semtinde kentsel değişim*. Yüksek Lisans Tezi, İTÜ.
- Ragon, M., (1998). *Modern mimarlık ve şehircilik tarihi*. İstanbul:Kabalıcı Yayınevi.
- Sennett, R. (2010). *Kamusal insanın çöküşü*. İstanbul: Mart Matbaacılık Sanatları.
- Slattery, M. (2003). *Key ideas in sociology*, UK: Nelson Thornes Ltd
- Şanlı, T. ve Sönmez Özdemir, N. (2016). Üst gelir grubunun sosyo-mekansal ayrışımı:Ankara Bilkent Angora Evleri. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 42. 05 Ekim 2019 tarihinde http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt9/sayi42_pdf/4sosyoloji_psikoloji_felsefe/sanli_tugce_nihanozdemir_KAYNAKCA.pdf adresinden erişildi



Between City and Village: Rural Gentrification in the West of Turkey

Gözde Orhan

Altınbaş University

gozde.orhan@altinbas.edu.tr

Yonca Güneş Yücel

gunesyucel8@gmail.com

Abstract

This study scrutinizes the transformation of rural areas through gentrification and tries to move the concept of spatial segregation to the rural scale by following the path opened by the theories of space. Since 1970s, the idea that space is not a scene, but a social product produced and reproduced has become widespread. The argument that space is produced as a commodity predicts that both cities and rural areas cannot be handled independently of capitalist relations of production; therefore, the tendency to consider rural and urban as separate categories is losing its meaning day by day. Spaces defined as non-urban areas are rapidly getting their share from the demolition processes that seem to be unique to the city and are exposed to commodification processes. As a natural consequence of the tendency of capital to move towards under-used spaces, gentrification processes, which we frequently see at the urban scale, also show its effect in rural spaces. One of the main objectives of this study is to provide insight into how the gentrification is experienced on the rural scale in Turkey and to reveal the motivations of the gentrification in the countryside. Via a research on Aegean villages, rural gentrification is examined as an attempt to create a hybrid village model and a practice to move urban habits to village scale. It is argued that this kind of gentrification offers a new urbanization experience on a rural scale, giving the gentrifiers the opportunity to rearrange traditional space use, economic activities and existing social order according to their own habits. The function of nature, the extent to which nature is included in and excluded from the new life model is discussed within the framework of "amenity migration."

Keywords: Gentrification, rural spaces, rural gentrification, amenity migration

Introduction

This study scrutinizes gentrification practices that have taken place in Turkey, especially in the Aegean villages of the country. It questions the motivations and consequences of gentrification experiences and compares them with those which occur in urban spaces. Although the experiences of what can be called as “rural gentrification” in the Western literature have occurred mainly in the opening of the rural areas just outside the city centres to the use of the middle classes, it should be emphasized that many contemporary processes of social recomposition for very different purposes and displacements among different segments may occur. This paper firstly reveals gentrification processes in rural areas, peculiar to Turkey and discusses how they differ from customary forms. Through the Western Aegean cases, it aims to problematize the concept of “rural gentrification” and highlight the validity of the concept for both rural and urban spheres. Moreover, it brings the concept of “amenity migration” into question and discusses the relationship between gentrification and the movement of people for pleasure rather than economic reasons.

Gentrification is strictly related to a radical shift in housing politics in neoliberal era (Hedin, Clark, Lundholm, & Malmberg, 2012, p. 444). In addition to ordinary types of displacement in low income areas, middle class areas or uninhabited areas have appeared as new zones of gentrification in recent years. This means not only a transformation in the built environment including certain types of architectural authenticity, conservation methods, planning and construction activities but also social tensions occurring between local people and newcomers. Neil Smith, one of the most significant authors who conceptualizes “gentrification” highlights the patterns and rhythms of capital and argues that one may look at the uneven development of capitalism to understand gentrification and spatial segregation because it is “the systematic geographical expression of the contradictions inherent in the very constitution and structure of capital” (Smith, 1984, p. xiii). Smith emphasizes that nature is more deeply integrated into capital as an accumulation strategy (2006, p. 34) and gentrification, which firstly appeared as an abnormal tendency in the housing markets is now generalized as a spatial strategy. Real-estate development has now become an essential engine of urban economic expansion (2002, p. 447).

On the other hand, it is possible to stretch the concept of gentrification from a focus on the renewal of residential areas in urban space towards encompassing rural space. Martin Phillips reveals that gentrification concept has a long history of use in a rural context while it has not been subject to the same degree of reflection and contestation (2002, p. 284). Rural gentrification is similar to urban gentrification: one should look at the movement of capital instead of the movement of people in order to understand it. This approach referring to Smith rejects voluntarist and consumption based preference theories on gentrification by highlighting economic than cultural motivations (Phillips, 2005, p. 334).

However, defining gentrification through the movement of capital does not necessarily exclude examining the motivations of new residents of a gentrified area. Gentrification has been generally characterized with socially selective in-migration and social displacement; therefore, uneven geographical development cannot be scrutinized without considering social dynamics of a locality. For example the movement of people based on the draw of natural and/or cultural amenities (*amenity migration*) is, in effect, a kind of capital movement from urban to rural areas; however, it contains certain sophisticated social patterns that enable to unveil gentrification in rural context. In this sense, Hannah Gosnell and Jesse Abrams offer an insight into the discussion by examining global influences with local dynamics (2009, p. 306). It is important to point out the intersection of local needs and expectations, the desires of amenity migrants about the rural landscape and the movement of capital at the same time (Gosnell and Abrams, 2009).

In his article on rural America, Karl N. Stauber states that there is no one rural America; there are several (2001, p. 48). The "rural America" includes urban periphery close to urban areas where inhabitants can reach urban employment, services, and social opportunities; sparsely populated areas without economic and social opportunities; rural areas characterized by persistent poverty and finally rural areas of significant scenic beauty, cultural opportunities, and attraction to wealthy and retired people (Stauber, 2001). This complexity is also valid for many countries. This is why; one should focus on the motivations of gentrifiers as well as capital accumulation processes in order to analyse gentrification in rural space.

While the character of the countryside has shifted from the centre of production to one of consumption (Marsden, 1999), the inhabitants of the rural areas have become diversified. We have witnessed now in-migrants

eager to enjoy the resources and knowledge of rural residents to ameliorate their standards of living. Kirsten Valentine Cadieux remarks that the pull of the rural life is the “aestheticized productive landscape;” however, in general new inhabitants cannot succeed in incorporating their global knowledge and environmental awareness into local and productive traditions of land use (Cadieux, 2005, p. 218). The transformation of the countryside arena to an “accessible countryside” has triggered new tensions and conflicts strictly related to the intersection of both production and consumption functions within the same geographical space (Scott, Shorten, Owen, & Owen, 2011, p. 418)

From theoretical framework established by rural sociologists and space theorists, this paper aims to demonstrate the rise of gentrification practices in Aegean villages of Turkey and discuss the motivations of in-migrants. In last decades, with the rise of tourism and ways of searching interesting leisure options in addition to the desire for escape from the perceived problems of the city; districts, towns and villages in the Western Anatolian coasts have been reinvented. The common denominator of these places is the fact that these settlements had been inhabited by Greeks once upon a time.

Rural Reconstructing In Turkey: From Tourism To Gentrification

Turkey has faced rapid urbanization and coastal concentration of tourism activities like other Mediterranean countries with a rate increasing from 18.5% in 1950 to about 62% after 2000 as an alternative economic development strategy (Burak, Gazioğlu, & Doğan, 2004). It is possible to argue that from the 1980s, public-private partnership has replaced state-sponsored tourism development and a spatial dichotomy has developed between “a privileged space along the coast and an underprivileged space in the interior of the country” (Göymen, 2000, p. 1030). By this way, the coastal regions have been the principal places for tourism investments. On the one hand tourism facilities have been established and their numbers have dramatically increased in the course of time, on the other hand, summer houses have been built in mass and become an indispensable part of the middle class lifestyle. In other words, not only the spatial pattern but also the socio-economic life of these regions have changed to a large extent.

Most of the tourist facilities in Turkey have been constructed in productive agricultural areas where productive farmland lies on the urban fringe or on the coastal zones where some archeological artifacts and historical sites/ruins have been discovered or are still preserved (Tuna, 2011, p. 11). The environmental degradation as a consequence of the rise and enlargement of industrial tourism has incited new tourism approaches. In this part of the paper, the appearance of gentrification practices in rural areas of Turkey as a new tourism understanding will be scrutinized.

Gentrification in Aegean Villages: Şirince, Adatepe, Doğanbey

The reinvention of Aegean villages can be discussed from different aspects. It firstly means a new lifestyle and habitus for beings in search of meaning. For those unsatisfied with mass industrial tourism and consumption related to holiday-making and characteristics of tourist-gaze, it has become an alternative and sophisticated opportunity. Moreover, because these villages have historical importance in terms of their descent from Antiquity, they look “autochthonous” and immemorial. Most of them were inhabited by Greeks until recently; therefore, it reflects the traces of Christian culture and the values associated with European civilization. In this part of the paper, the settlement and reconstruction strategies in Aegean villages will be examined through the concept of gentrification and the relationship between capital flow and amenity migration will be discussed.

The most popular example of the gentrification in Aegean villages is Şirince, a small village of Selçuk, İzmir. The population exchange affected the fate of the village as well as that of its inhabitants. From the 1920s, the majority of the Greeks of Turkey left their village and moved to Greece due to the population exchange between Turkey and Greece. In the course of time, the houses of Şirince (like others located in Greek villages) turned to ruin (Tül, 2008). Sabahattin Ali, famous Turkish novelist, poet, and journalist, has a short-story about the village. In this short-story, he describes this pretty village and expresses his astonishment about its name. We learn from the author that the name of the village was Çirkince once upon a time, which means “ugly land” in Turkish (Ali, 1966). The Muslim population who settled in the places of Greeks could not keep agricultural activities and neglected the village; however, they changed its

name and called it as Şirince, “pleasant,” “pretty” or “cute” in Turkish (Ali, 1966).

The gentrification of Şirince took place in the 1990s. Sevan Nişanyan, Turkish-Armenian linguist and travel writer, can be seen as the pioneer of this process. In an article published in his own website he defines his contribution as “to construct a utopia, a life project.” (Nişanyan, 2016)

In the beginning we just built our own house (1992-1997). We created a fantastic house away from the ready moulds of architects and habits, designed with passion, mind and love of beauty and a garden designed with an equally obsessive passion. Then we built other houses like this and fell in love with bringing our friends from the big city to the village (1997-2001). When that dream was interrupted for the first time with my imprisonment in 2001, we attempted to design our hotel as the prototype of an ideal life (2001-2005). When it was not enough, we ran after a utopian village in Ilyastepe, free from the sources of unrest of the modern world as much as possible (2006-2007). When we felt that concentrating on tourism griped our soul, the idea of education came to the fore. I imagined a free and autonomous educational commune. I shared my dream with Ali Nesin. A mathematics village was established with his experience and facilities (2007-2008). From my point of view, the math village was only the first step of a larger idea. I continued to climb the stairs with the Theatre Madrasa (2010-2011). I made monuments representing a political challenge and perhaps a larger metaphysical rebellion. Completed in 2013, Nişanyan Library is a project that combines the dream of university with the idea of immortality (Nişanyan, 2016).

Nişanyan’s statement demonstrates that Şirince has been designed as both a living space where some intellectuals feel satisfied with being isolated and an investment through which those capable of and keen on renovating old houses generate income. It is clear that a considerable capital flow from urban to rural took place; however, in order to restore or rebuild the village, professional knowledge in the field of history, conservation and restoration of the architectural heritage was necessary. The urbanites’ dream of creating a romantic village life overlapped the requirement of capital and knowledge. Pınar Budan indicates that the presence of ex-urbanites in Şirince who choose to live in the rural on their voluntary choices has a crucial impact on the construction of Şirince today (Budan, 2015).

Another example of the gentrification of villages can be seen on the coasts of North Aegean Sea. On the website of Küçükkuyu, Adatepe is described as follows: “The village of Adatepe, 3.5 km from Küçükkuyu, is like a photograph from the past, on the skirts of the Mount Ida, with its stone houses of high walls and cool shady streets” (Adatepe). Adatepe, which is an old Greek village, is still a protected area for many years. It is one of the oldest villages where Greek and Turkish cultures coexist and fuse together. The research of Arzu Başaran Uysal and İpek Sakarya gives detailed information about the reconstruction of the North Aegean Greek villages. The first group immigrating into Adatepe consisted of artists, authors and academicians in the middle of the 1980s; therefore, Uysal and Sakarya define them as the “national elite” (Uysal & Sakarya, 2018, p. 108). These intellectuals have contributed to the preservation of Adatepe and the village was included in the scope of “urban conservation area” on the grounds of its architectural value (Uysal & Sakarya, 2018, p. 109).

The ambiance and socio-economic profile of Adatepe has changed in a short time. Like Şirince, Adatepe has also witnessed the rise of real estate values, the change in the function of the buildings, the replacement of agricultural production by more sophisticated, “boutique” production of traditional products and the emergence of cultural and artistic workshops and activities in the village. In other words, the transformation of the physical space has gone hand in hand with the transformation of socio-economic and cultural landscape of the village. One may express that this process is strictly related to the transfer of not only capital accumulation but also cultural capital of the urbanites into the village.

Finally, one of the unknown cases of gentrification in this region is Domatia, an old Greek village of Söke. For this paper, a fieldwork was conducted in Domatia in the beginning of 2019. This village was discovered in the 1990s by urbanites living in İstanbul. Its population was replaced by Muslims after the population exchange in the 1920s as that of other Greek villages in Turkey. Newcomers could not use abandoned houses and pursue agricultural activities inherited by Greeks; therefore, they established another village close to Domatia. The houses left by immigrants were bought by İstanbulites mostly consisting of academics and intellectuals.

The rent obtained by seizing the property of the Greeks has evolved to another level with the gentrification movement in the 1990s. The Domatia

case reflects multilayered and historical migration processes; on the other hand, it is highly striking to conduct spatial separation debate.

Conclusion

Gentrification is a concept that has been used since the 1970s. It is actually used for both urban and rural space, but as there are more examples of urban gentrification, a perception has emerged over time as if it were a city-specific concept. Since gentrification is generally observed as the spatial movement of the middle classes to working-class neighbourhoods, it looks like an urban phenomenon. Such a reading makes many gentrification practices in rural areas invisible. However, it is clear that gentrification practices in the rural have some differences from those occurring in the urban. Without neglecting that all implementations are based on the spatial movement of capital from most developed to less developed spaces, the examples of the Western Aegean villages show some interesting social patterns.

Some of gentrification implementations discussed in this paper in order to reveal common features of gentrified rural areas and their differences from urban cases show distinctness in terms of class structures of inhabitants. In all cases, a group of people consisting of educated middle and upper middle classes especially intellectuals, writers, artists settled in villages. It is understood that they wish to construct a “utopia” in these historical and isolated places. They aim to reach the lifestyle they socially desired and make the potential community idea real. Moreover, they seek to create an identity characterized with immemorial, philosophic and historical Greek culture. In tandem with their intellectual, they tend to gather around a unique community spirit.

One may not see investing in Greek villages as only long-term economic entrepreneurship; it is also a prestigious activity with many social benefits. The interests and concerns of society have been satisfied with the restoration of villages aesthetically; however, all gentrification practices are based on the movement of capital and are not independent of rent relations. As far as the rise of hotels, coffeehouses and other commercial enterprises in villages are concerned; the process cannot be discussed without the commodification of the rural

Kaynakça

- Küçükkuuyu. (n.d.). *Kucukkuyu rehberi..* Retrieved from: <https://www.kucukkuyu.com>
- Ali, S. (1966). *Son hikâyeler: Esirler* (Vol. 9). Istanbul: Varlık .
- Budan, P. (2015). The Impasse of Urban to Rural Migration: Re-enchantment and Disillusionment in Şirince. Istanbul: Sabancı University.
- Burak, S., Gazioğlu, C., and Doğan, E. (2004). Impact of urbanization and tourism on coastal environment. *Ocean&Coastal Management* , 47 (9-10), 515-527.
- Cadieux, K. V. (2005). Engagement With the Land: Redemption of the Rural Residence Fantasy? In (S. Essex, A. Gilg, and R. Yarwood), *Rural Change and Sustainability: Agriculture, the Environment and Communities* (p. 215–229). Oxfordshire: CABI Publishing.
- Gosnell, H., and Abrams, J. B. (2009, August). Amenity migration: Diverse conceptualizations of drivers, socioeconomic dimensions, and emerging challenges. *GeoJournal* , 76 (4), 303-322.
- Göymen, K. (2000). Tourism and governance in Turkey . *Annals of Tourism Research*, 22, 1025–48.
- Hedin, K., Clark, E., Lundholm, E., and Malmberg, G. (2012, March). Neoliberalization of housing in Sweden: Gentrification, filtering, and social polarization. *Annals of the Association of American Geographers* , 102 (2), 443-463.
- Marsden, T. (1999, October). Rural futures: The consumption countryside and its regulation. *Sociologia Ruralis* , 39(4), 501-526.
- Nişanyan, S. (2016, July 25). *Şirince: Bir muhasebe*. [Blog Yazısı]. Retrieved from 12 September 2019 <http://nisanyan1.blogspot.com>
- Phillips, M. (2005). People in the centre? The contested geographies of 'gentrification'. In (M. Phillips), *Contested worlds: An Introduction to Human Geography* (p. 317-353). Hants: Ashgate Publishing Limited.
- Phillips, M. (2002). The production, symbolization and socialization of gentrification: Impressions from twoberkshire villages. *Transactions of the Institute of British Geographers* , 27 (3), 282-308.
- Scott, A. J., Shorten, J., Owen, R., and Owen, I. (2011, August). What kind of countryside do the public want: Community visions from Wales UK? *GeoJournal* , 76 (4), 417–436.
- Smith, N. (2006). Nature as accumulation strategy. In *Socialist Register* , p.16-36.
- Smith, N. (2002, July). New globalism, new urbanism: Gentrification as global urban strategy. *Antipode* , 34 (3), 427-450.
- Smith, N. (1984). *Uneven development: Nature, capital and the production of space*. Oxford: Basil Blackwell Publisher Ltd.
- Stauber, K. N. (2001). Why invest in rural America—and how? A critical public policy question for the 21st century. *Economic Review* , p.33-63.

- Tuna, M. (2011). Social and Environmental Impacts of Tourism Development in Turkey. In (M. Kozak, and N. Kozak), *Sustainability of tourism: Cultural and environmental perspectives* (p. 1-17). Newcastle: Cambridge Scholars Publishing.
- Tül, Ş. (2008). *Şirince: Bir zamanlar çirkince*. İstanbul: Ege .
- Uysal, A. B., and Sakarya, İ. (2018). Rural gentrificationin in The North Aegean Countryside (Turkey). *International Journal of Architecture & Planning* , 6 (1), p. 99-125.



Soylulaştırmada Yeni Bir Katman Olarak Ev Paylaşım Ekonomisi: Cihangir Örneği*

Ahmet Suvar Aslan

Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi
ahmetsuvaraslan@gmail.com

Ebru Harman Aslan

İskenderun Teknik Üniversitesi
ebru.aslan@iste.edu.tr

Öz

Konut ve ekonomi alanının beraber tartışıldığı güncel başlıklardan biri yeni kentsel turizm çerçevesinde şekillenen ev paylaşım ekonomisidir. Küreselleşmiş kentlerdeki geleneksel turizmin son yıllardaki değişimi, turistlerin konaklama alışkanlıklarına da yansımaktadır. Yeni kentsel turistler, kısa dönemli kiralama sistemi ile yereli daha fazla deneyimleyebildikleri ev paylaşım platformlarını tercih etmektedir. Dijital platformlar ve onların kentlere etkileri ile kısa dönemli kiralama üzerine gelişmekte olan bir literatür bulunmaktadır. Lakin, bu fenomenlerin kentsel mekana etkilerine dair geç kapitalistleşen ülkelere ilişkin az sayıda araştırma vardır. Bu çalışma literatürdeki bu boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır. Çalışmada betimleyici nicel yöntem kullanılmıştır. Türkiye'nin en büyük küresel kenti olan İstanbul'un uluslararası alanda en bilinen yerleşimi olan Beyoğlu, kentin dünyaya açılan kapısıdır. Cihangir ise tarihsel kökleri ile Beyoğlu'nun kültürel çeşitliliğini en iyi yansıtan örneği olmuştur. Cihangir yıllar içerisinde yaşadığı mekânsal dönüşüm ile canlı bir konut yerleşimi olmayı sürdürmüştür. Çalışma kapsamında incelenen veriler, kısa dönemli kiralama sisteminin yoğun olarak kullanılmaya başlanması ile alanın konut yerleşimi olma niteliğini riskli hale getirebilecek yeni bir dönüşüm katmanının ortaya çıktığını göstermiştir.

Anahtar Kelimeler: Konut, ev paylaşım ekonomisi, Airbnb, yeni kentsel turizm, Cihangir.

* Bu çalışma, Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinatörlüğü tarafından desteklenen 19.M.032 numaralı proje kapsamında gerçeleştirilmiştir.



Home Sharing Economy as a New Layer in Gentrification: The Case of Cihangir

Ahmet Suvar Aslan
Hatay Mustafa Kemal University

Ebru Harman Aslan
İskenderun Technical University

Abstract

One of the current topics where housing and economy fields are discussed together is the home-sharing economy shaped within the framework of new urban tourism. The change of traditional tourism in globalized cities in recent years is reflected in the accommodation habits of tourists. New urban tourists prefer home sharing platforms where they can experience local more with short-term rental system. There is an emerging literature on short-term rentals and digital platforms with their impact on cities. However, there is little research on the effects of these phenomena on urban space in late capitalizing countries. This study aims to fill this gap in the literature. Descriptive quantitative method is used in the study. Beyoğlu, the most well-known settlement of Istanbul in the international arena, seems to be the city's gateway to the world. With its historical roots, Cihangir is the best example of Beyoğlu's cultural diversity. Cihangir has continued to be a lively residential settlement with its spatial transformation over the years. The data examined within the scope of the study showed that with the intense use of the short-term rental system, a new transformation layer emerged that could put the residential character of settlement at risk.

Keywords: *Housing, home sharing economy, Airbnb, new urban tourism, Cihangir*

Giriş

Gündelik hayatın yeniden üretilmesini sağlayan temel unsurların başında yer alan konut, sosyal ve politik roller üstlenmektedir. Bunun da ötesinde konut, uzun zamandan beri özellikle gelişmiş ekonomiler için kritik öneme sahip bir sektördür (Sassen, 2009). Konut ve ekonomik alanın beraber tartışıldığı güncel başlıklardan biri yeni kentsel turizm çerçevesinde şekillenen kısa dönemli kiralama hizmetleri olarak dikkat çekmektedir.

Turistlerin çekim noktası olan küreselleşmiş kentlerdeki geleneksel turizmin son yıllarda değişmeye başladığı gözlemlenmektedir. Yeni şehir turizmi tartışmaları da bu bağlamda değerlendirilmektedir. Yerelin gündelik şehir yaşamını deneyimlemek isteyen yeni kentsel turistler, geleneksel turizmin sunduklarından kaçınma gayretindedirler. Bu yeni turist tipolojisinin ortaya çıkması ile ev paylaşım platformlarının popülerleşmeye ve dünyayı saran bir ağa bürünmeye başlaması aynı döneme denk gelmektedir. Böylece, yeni kentsel turizmde konaklama alışkanlıkları da değişmeye başlamıştır. Yeni kentsel turistler, yereli deneyimleyebildikleri, onlarla daha fazla iletişimde olmalarını sağlayan ev paylaşım platformlarını tercih etmektedir. Berlin'i inceleyen (Füller ve Michel, 2014), kentin devasa bir turizm patlamasına tanık olduğunu ve bunun bir kısmının, kentin alışılmadık alanların ve 'özgün' deneyimlerinin tercih edildiğini gösteren 'yeni kentsel turizm' olarak tanımlanabileceğini ifade etmektedir. New York City örneğini çalışan (Wachsmuth ve Weisler, 2018) Airbnb'nin, kültürel olarak arzu edilen ve uluslararası alanda tanınan mahallelerde, sistematik ancak coğrafi olarak eşitsiz olan konut piyasalarına yeni bir potansiyel gelir akışı sağladığını savunmaktadır. (Blanco-Romero, Blázquez-Salom ve Cánoves, 2018) ise, konutların finansallaşma sürecinde yaşadığı konut balonu patlamasının on yıl sonrasında Barcelona'da meydana gelen kira fiyatlardaki artışın, hanehalkı borcu, kentsel girişimcilik ve kentin pazarlanması, tahliyeler, spekülasyon sermaye yatırımları, kiracılıkla ilgili değişiklikleri ve turistler için kiralık konut artışı gibi faktörlerin bir araya gelmesinden kaynaklandığını iddia etmektedir. Paylaşım ekonomisi kentsel alanı etkileyen yeni fenomenlerden biridir. Bu bağlamda oluşan bu yeni ekonomik modele ilişkin tartışmanın değerlendirilmesi gerekmektedir.

“Benimki Sizindir: Ortak Tüketiminin Yükselişi” (Botsman ve Rogers, 2010) adlı kitabında, marka danışmanı Rachel Botsman ve girişimci kapitalist Roo Rogers, “ortak tüketim” veya “paylaşma ekonomisi” terimlerinin tanımlamışlardır. Buna göre, şirketlerin konaklama, araç paylaşımı ve diğer özel geçici kiralık iş birliklerinde eş düzeyler arası paylaşımda organik eğilimler üzerinden kapitalistleştiklerini belirtmişlerdir (McNeill, 2016). Bu yeni paylaşım alanları düzenlenmesi zaman alan, yılların birikimi ile ortaya çıkan yasal mevzuatların boşluklarından iyi faydalanmışlardır.

Bu işbirliğine dayalı teknolojilerin silikon vadisi temelli çıkışı ve şaşırıncı olmayan bir şekilde ilk benimseyenlerinin San Francisco’dan olması nedeni ile yerleşim bu ürünler için önemli bir merkez haline gelmiştir (McNeill, 2016). En çok bilinen eş düzeyler arası paylaşım platformlarından biri olan Uber’in yükselişiyle neredeyse aynı zamanlarda, Airbnb fenomeni de ortaya çıkmıştır. Mayıs 2015’te dünya genelinde 1.4 milyon konaklama ilanı ve 25 milyar ABD doları değeriyle, Airbnb mülk paylaşımı için platform sağlamada küresel bir lider olmuştur (Winkler ve MacMillan, 2015).

“Paylaşım ekonomisi”, gıda takası ve üretici alanları gibi kooperatif şeklinde örgütlenen, kar amacı taşımayan kuruluşların yanı sıra, ev ve araba kiralama ve ürün ve emek satışı gibi gelir getirici fırsatlar sunan kar amacı güden platformlar da dahil olmak üzere çeşitli platform ve organizasyon setini içerir (Schor ve Fitzmaurice, 2015). Genellikle oldukça büyük olan kâr amacı güden kuruluşlar, büyük ölçüde popüler ilgiyi çekmektedir, çünkü geleneksel ekonomik faaliyetlerin yeni teknolojiler ve yenilikçi iş modelleri ile değiştirilmesiyle ekonomik fayda sağlama potansiyeline sahiptirler. Paylaşım ekonomisini savunanlar olduğu gibi karşı argümanları dile getirenler de bulunmaktadır. Bu sistemi savunanların temel argümaları arasında, teknolojik temelli parçalanmanın, tedarikçiler için ekonomik verimliliği, esnekliği ve özerkliği artıracığı yer almaktadır. Sundararajan (2016)’a göre paylaşım ekonomisi üzerine çalışan platformlar, sistemin kullanıcılarında elde ettiği bilgilerin yanında kullanılan yazılımlarla beraber işlem maliyetlerini düşürmektedirler.

Paylaşım ekonomisinin hızlı büyümesi, etrafında oluşan ekosistem dolayısıyla bu platformlar küresel ölçekte tartışmalar doğurdu. Bu tartışmalar neticesinde, paylaşım ekonomisi platformlarına ilişkin yeni hukuki düzenlemeler oluşmaya başladı. Türkiye’de ise paylaşım

ekonomisine ilişkin hukuki düzenlemeler yetersiz olmasının yanında çoğunlukla yasaklama yönünde genel bir eğilim olduğu görülmektedir.

Paylaşım ekonomisi etrafında dönen tartışmalarda ana sorunlardan birini terminoloji oluşturmuş ve kiralamanın veya emek hizmeti sağlamanın 'paylaşım' olarak kabul edilip edilmediği sorulmuştur (Schor, 2017). Ravenelle (2017) New York'ta yaptığı çalışmada, sistemi kullananların kendilerini daha çok çalışanlar gibi görerek paylaşım tanımlamasını reddettiğini vurgulamaktadır.

Bir diğer karşı argüman ise, paylaşım ekonomisinin, şirketleri destekleyen ve emeğin gücünü baltalayan neo-liberal ekonomik eğilimleri ve politikaları daha da şiddetlendirdiğini iddia etmektedir. Kamu yararı söylemine rağmen, sektör, prekaryayı genişleten ve işçilere daha büyük risk kayması getiren emek karşıtı bir saldırının parçası olarak görülmektedir (Standing, 2011).

Paylaşım ekonomisi bu yazı bağlamında Airbnb üzerinden incelenmektedir. Airbnb'nin kentsel alanda hangi etkileri olduğunu araştırmak da bu çalışmanın amaçlarından biridir. Kısa dönemli kiralama sistemleri beraberinde kentsel dokuda gözle görülebilen bir etki yaratmaya başlamıştır. Bu değişim, artan konut fiyatları ve kiralari ve bunu karşılamaya gücü yetmeyen eski mahalle sakinlerinin bir başka alana taşınmak zorunda kalması, restore edilen tarihi yapıların sayısında artış gibi farklı ama birbiri ile yakın ilişkili katmanlarla kendini gösterebilmektedir. Bu çalışma, kısa dönemli kiralama platformlarından biri olan Airbnb'nin, Türkiye'nin uluslararası alanda en iyi bilinen, kültürel olarak arzu edilen kentsel alanlarının başında gelen Beyoğlu ilçesinde yer alan Cihangir'de yarattığı dönüşüm bağlamında ele almayı amaçlamaktadır.

Yöntem

Bu çalışmada kısa dönemli kiralama sistemlerinden biri olan Airbnb'nin Cihangir kentsel alanında yarattığı etkiye ilişkin durumu saptayabilmek için betimleyici nicel yöntem kullanılmıştır. Bunu sağlayabilmek için farklı kurumlardan veriler toplanmış ve analiz edilmiştir.

Saha Çalışması: Cihangir

İstanbul: İstanbul'da turizm sektörü giderek daha da büyümeaktadır. Turizm birçok fırsat getirmekle birlikte aynı zamanda olumsuz etkileri de vardır. Şehri ziyaret eden turist sayısı son on yılda ikiye katlanmış ve 2018'de İstanbul 13,4 milyon turist ziyaret etmiştir. TUROB (Türkiye Otelciler Birliği)'un 2016 tarihli İstanbul Otel Kapasite Raporu'na göre Beyoğlu ilçesindeki otellerin sayısı 106, oda sayısı 8.788 ve yatak kapasitesi 17.797'dir. Bu rapor verileri yeniden değerlendirildiğinde, İstanbul'daki otellerin %19,8'si, oda sayısının %16,6'sı ve yatak sayısının %16,8'i Beyoğlu'nda yer aldığı görölmektedir.

Beyoğlu: Beyoğlu, farklı dönemlerde soylulaştırma denebilecek dönemlerden geçmiştir. Beyoğlu yakın zamana kadar İstanbul'un kültür, sanat ve eğlence merkeziydi ve giderek yükselen bir trendi vardı. Bu işlevlerle, her toplumsal tabakadan genci kendisine çeken bir yer niteliğindediydi. Bu dönemde kiraların aşırı yükselmesi ve yerel yönetimin eğlence mekânlarına getirdiği kısıtlamalar sonrasında Beyoğlu'na kimliğini ve çeşitliliğini veren pek çok işletme buradan ayrılmaya başladı. Bunların yerine ulusal ve uluslararası zincir mağazalar geldi. Pek çok tarihi yapı satılarak el değiştirdi ve otele dönüştürüldü.

2013 yılında Gezi olaylarıyla başlayan süreç mekânın dönüşümünde dönüm noktası oldu. 2016 yılında İstanbul'da meydana gelen bazı terör olayları da kentin ana meydanı olan Beyoğlu Taksim'de gerçekleşti. Bu da Beyoğlu'nu soylulaştıran dinamiklerin geri çekilmesine neden oldu. Turistlerin geri çekilmesiyle birlikte turiste yönelik mekânlar iş yapamaz hale geldi, boşaldı ve kiralar gerilemeye başladı. Kullanıcı kitlesi değişti ve eskiden burayı sanat ve kültür için kullanan kesim de buradan çekildi. Beyoğlu'na kimliğini veren ve günöbirlik ziyaretçiyi çağırın bu işlevlerde bir gerileme olunca buranın niteliği değişti. Özellikle Arap turistlerin tercih ettiği bir yer haline geldi. Beyoğlu'ndaki mekânlar da Arap ve Ortadoğulu turistlerin tercihleri doğrultusunda şekillenmeye başladı.

Cihangir: 1559-1560 yıllarında Mimar Sinan tarafından yapılan camiye Cihangir isminin verilmesinden bugüne semtin adı değişmemiştir. Türkiye gibi sokak ve/ya semt isimlerinin sürekli değiştiği bir ölkede semtin adının korunabilmiş olması mekânın tarihselliğinin gücü ile ilişkilendirilebilir. Osmanlı'da 18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyılda yaşanmaya

başlayan modernleşme hareketlerinin mekânsal yansımalarından biri olan elçiliklerin açılmaya başlaması Beyoğlu'nun mekânsal örüntüsünü etkilemiştir. Elçiliklerin birçoğu burada yer seçmiş ve bu da beraberinde ilçedeki gayrimüslim nüfusun artışı getirmiştir. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyılın ilk çeyreğinde Cihangir'de yapılan kargir yapılar ve apartmanlarla alan yoğun bir yerleşim yeri hüviyetine kavuşmuştur (Şalgamcıoğlu, 2005).

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilanı ve başkentin Ankara'ya taşınması sonrasında kentsel gelişmenin yavaşlaması tüm İstanbul'da yaşanan bir süreçti ve Cihangir de bu yaşananlardan azade olmamıştır. Bu dönemi takiben 6-7 Eylül 1955 olayları sonrasında Rum azınlıkların ülkeyi terk etmesi ve yaşanan bu ani demografik dalgalanma sonucu oluşan boşluğun alt gelir grubundan emekçilerle doldurulması ile bölgenin ekonomik ve kültürel sermayesinde büyük düşüşler yaşanmıştır. Bölgeye yeni gelen vatandaşların ekonomik ve kültürel sermayelerinin inşa edilmiş olan yapıyı çevrenin gerekliliklerine uymaması, yapıların süreç içinde gerekli tamiratlarının yapılamamasına ve fiziksel olarak bozulmaya başlamasına yol açmıştır. İstiklal Caddesi'nin (Cadde-i Kebir) 1990'ların başında trafiğe kapatılmasından sonra bölgede yoğunlaşan kültür ve eğlence hareketliliği mekânın kimliğini belirleyen ana güç olmuştur. Daha sonrasında ise bölgeye kültürel sermayesi daha yüksek olan grupların gelmesi ile beraber alanın soylulaşma sürecinin başladığını söylemek olasıdır (İslam, 2009; Kütükoğlu, 2006; Şalgamcıoğlu, 2005).

Soylulaşma süreci Cihangir'de 1990'lı yıllardan itibaren gerçekleşmeye başlamıştır. Bu süreç günümüzde de soylulaşmanın dinamik çerçevesinde veçhe değiştirerek devam etmektedir. Cihangir'de yaşanan süreç 1990'ların ortalarından itibaren oldukça hızlanmış, konutların hem el değiştirmeleri hem de fiyatları artmıştır. Soylulaşmanın bu kadar hızlı olabilmesinin ana nedeni semtin sahip olduğu büyük potansiyeldir. İstanbul boğazı ve Tarihi Yarımada manzarasına sahip olması, yapıyı çevredeki konut stokunun eski de olsa tarihi değeri ve kalitesi, Taksim gibi tüm ülke için önemli bir merkezle iç içe bulunması ve dolayısıyla iş, kültür ve eğlence alanlarına erişim kolaylığı, elçiliklerin açıldığı günden beri bölgede yaşayan elçilik çalışanlarının varlığı ile beraber katmanlı bir sosyo-kültürel dokuya sahip olması, Cihangir'in soylulaşma sürecini hızlandıran etmenlerden olmuşlardır (İslam, 2009; Kütükoğlu, 2006; Şalgamcıoğlu, 2005).

Veri Toplama Araçları ve Veri Analizi

Nicel veriler için Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK), Beyoğlu Belediyesi, Zingat, Türkiye Otelciler Birliği (TUROB) ve Airbnb'nin kamuya açık verilerini derleyerek internet sayfasında yayınlayan Inside Airbnb sitesinin verileri kullanılmıştır. Airbnb sisteminde kullanıcıların kaldıkları oda ve/ya tüm ev için değerlendirme yapmaları hayattır. Bu sebeple veri setinin belirlenmesinde, evlerini, odalarını kısa dönemli kiralayan kişilerin aktif olarak sistemin içinde olduğunu test edebilmek için kişinin evi/odası için 1 Ocak 2019'dan sonra en az bir değerlendirme yapılmış olması şartı getirilmiştir.

İnside Airbnb verileri ile Beyoğlu Belediyesi'nden alınan veriler, CBS ortamında (Arcgis) haritalaştırılmıştır.

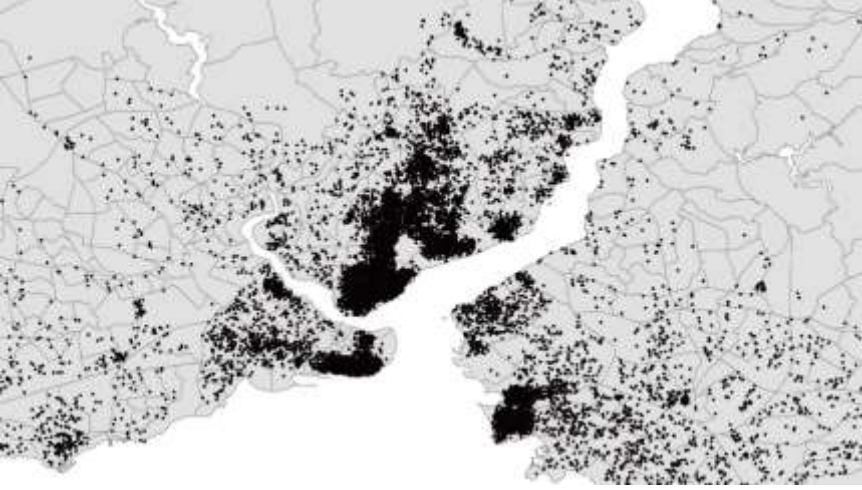
Bulgular

Çalışmanın amacı doğrultusunda, iki ana araştırma sorusu yanıtlanmaya çalışılmıştır:

1. Airbnb faaliyetleri İstanbul/Beyoğlu/Cihangir'de nerelerde yoğunlaşmaktadır?
2. Airbnb üzerinden evlerini/odalarını kimler ve neden kiralamaktadır?

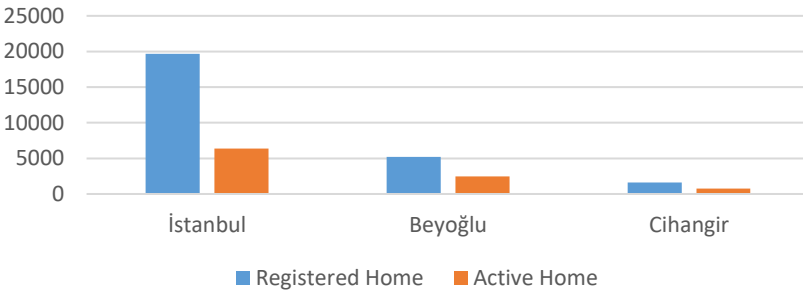
Airbnb Faaliyetleri İstanbul/Beyoğlu/Cihangir'de Nerelerde Yoğunlaşmaktadır?

İstanbul: şekil 1'de tüm İstanbul'daki aktif ve pasif olan Airbnb kayıtlarının dağılımı görülmektedir. Airbnb kayıtlarının Beyoğlu, Fatih, Kadıköy, Beşiktaş gibi tarihi kent merkezlerinde yoğunlaştığı izlenebilmektedir.



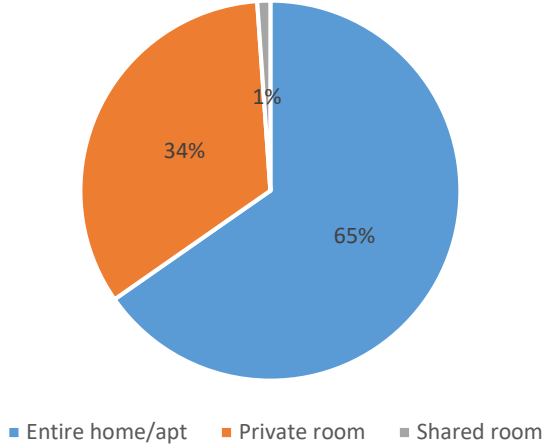
Şekil 1. Tüm Airbnb kayıtlarının İstanbul'da mekânsal dağılımı (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Şekil 2'de Airbnb platformuna kayıtlı ve aktif evlerin sayılarının, İstanbul, Beyoğlu ve Cihangir'e göre dağılımları görülmektedir. 2019 Haziran sonu itibariyle tüm İstanbul'da sisteme kayıtlı olan ev sayısı 19691; tüm Beyoğlu ilçesinde kayıtlı olan ev sayısı 5224, çalışma alanı olan Cihangir yerleşmesinde kayıtlı olan ev sayısı ise 1629 tanedir. Diğer taraftan 19691 potansiyel konutun hepsi aktif olarak çalışmadığı için detaylı incelemede 1 Ocak 2019 tarihi ve sonrasında değerlendirme almış konutlar değerlendirilmiştir. Buna göre, tüm İstanbul'da 6382, Beyoğlu'nda 2469 ve Cihangir alt bölgesinde 740 birim aktif olarak Airbnb sitesinde hizmet sunmaktadır.



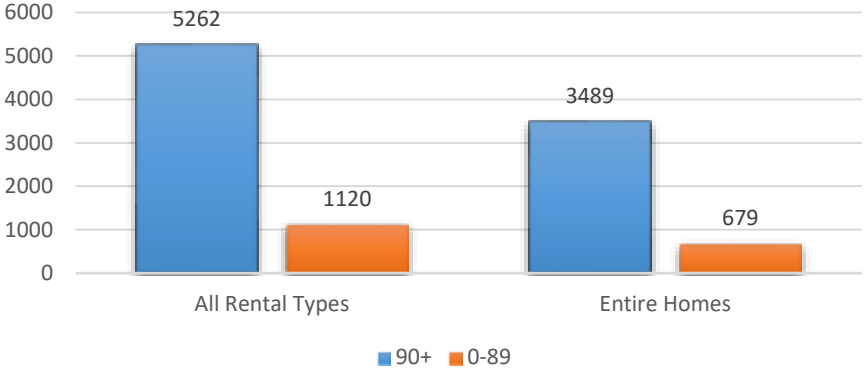
Şekil 2. Tüm Airbnb kayıtlarının ve sadece aktif olan Airbnb kayıtlarının İstanbul, Beyoğlu ve Cihangir'de dağılımları (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

İstanbul'daki farklı Airbnb kiralık tiplerin yüzdelerik oranları Şekil 3'te görölmektedir. Airbnb kayıtları, % 65 tüm evlerden, % 34 özel odalardan ve % 1 müşterek odalardan oluşmaktadır.



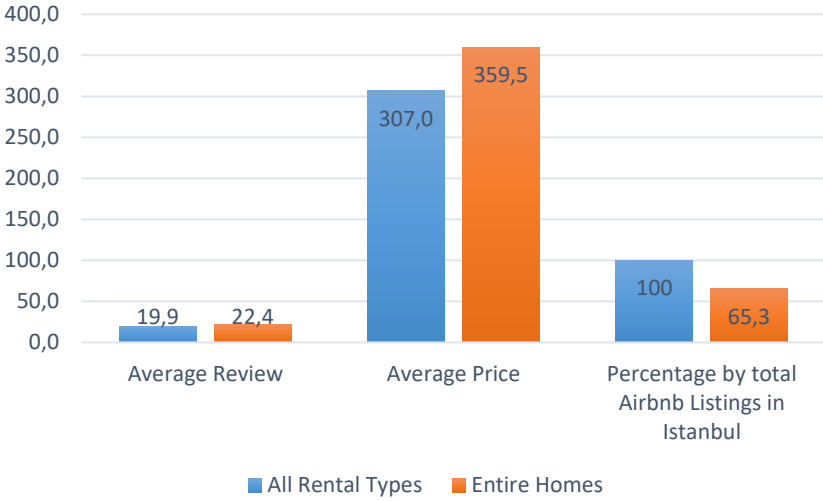
Şekil 3. İstanbul'daki farklı Airbnb kiralık tiplerin yüzdelerik oranları (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır)

Evlerin yıl içinde toplam kaç günlüğüne kiralanmak için uygun olduğu da Airbnb sistemindeki konutların dönüşümünde etkili olan faktörlerden biridir. Bu bağlamda verinin alındığı sitenin İstanbul için belirlemiş olduğu 90 ve üzeri sınırı çalışma kapsamında da uygun bulunarak analizlerde kullanılmıştır. Konutların 90 gün ve üzerinde Airbnb üzerinden kiralanıyor olması, konutlarda işlev değişikliğini hızlandıran bir etkiye neden olabilmektedir. Şekil 4'te göröldüğü üzere sistemi aktif olarak kullanan kişilerin baskın tercihi (tüm İstanbul için % 82,5, Beyoğlu için % 82,7 ve cihangir için % 79,6) evlerini 90 gün ve üzerinde bir süre için kiralamadır. Aktif olarak listelenen konutlar içinde tüm evini kiralaayanlar alt kümesine baktığımızda ise aynı eğilimin geçerli olduğu görölmektedir. Bu oran, tüm İstanbul için % 83,7, Beyoğlu için % 84,4 ve Cihangir için % 81,2'dir. Bu gidişatla alandaki evler giderek konut işlevini kaybederek yeni kentsel turizmin kullanıcılarına hizmet edecektir. Bu da yerel halkın barınma problemini arttıracak bir etkiye sebep olabilecektir.



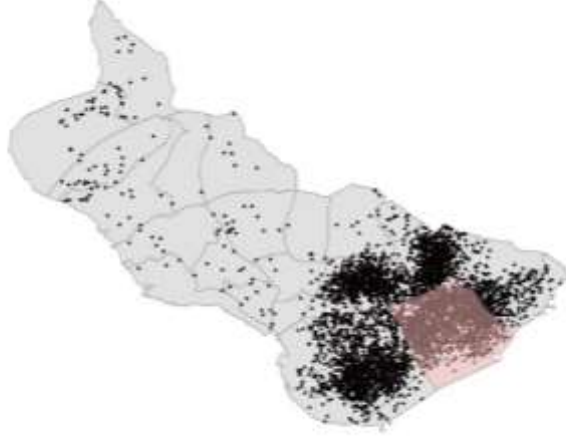
Şekil 4. Airbnb kayıtlarına göre İstanbul'daki tüm kiralık tipler ile sadece tüm evlerin müsaitlik durumları (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Airbnb kayıtlarına göre İstanbul'daki tüm evler, tüm kiralık tipler içinde çoğunluğu oluşturmaktadır (Şekil 5). Ayrıca, tüm evlerin ortalama kira bedeli, tüm kira tiplerinin ortalama kira fiyatından biraz daha fazladır.



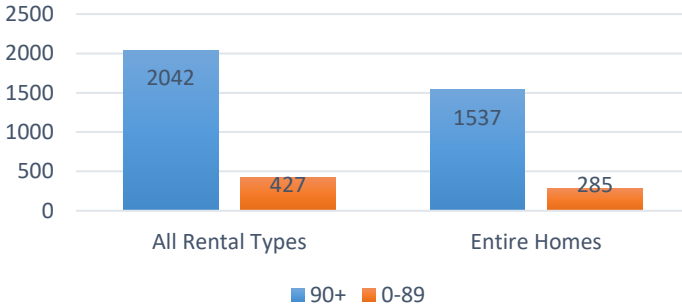
Şekil 5. İstanbul'daki tüm Airbnb kayıtların tüm evlere yüzdelik oranı, bunların değerlendirme sayıları ile ortalama fiyatlarına göre karşılaştırması (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Beyoğlu: Şekil 6’da tüm Beyoğlu’ndaki aktif ve pasif olan Airbnb kayıtları görölmektedir. Kırmızı ile gösterilen bölge ise çalışma sınırı olarak belirlenen Cihangir’dir. Airbnb kayıtlarının dağılımları incelendiğinde, Beyoğlu’nun Cihangir, Galata ve Tarlabası gibi geleneksel merkezlerinde kısa dönemli kiralama faaliyetlerinin yoğunlaştığı görölmektedir.



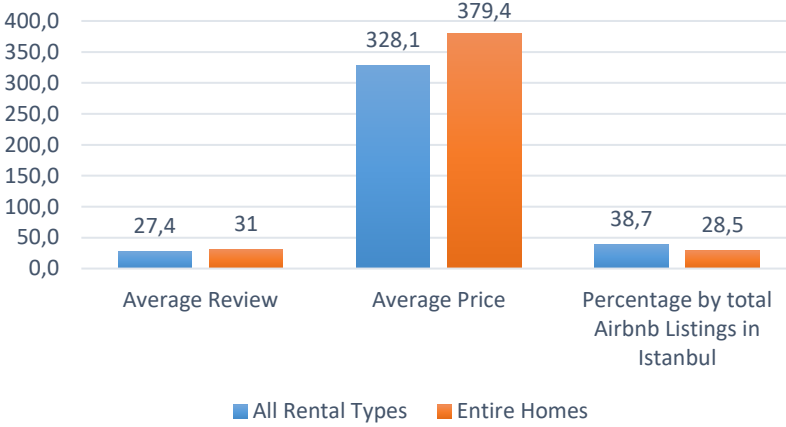
Şekil 6. Tüm Airbnb kayıtlarının Beyoğlu’nda mekânsal dağılımı (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

İstanbul’da olduğu üzere, Beyoğlu’nda da Airbnb’ye kayıtlı aktif ev sahiplerinin baskın tercihi, evlerini en az 90 gün veya daha fazla kiralamaktır (Şekil 7).



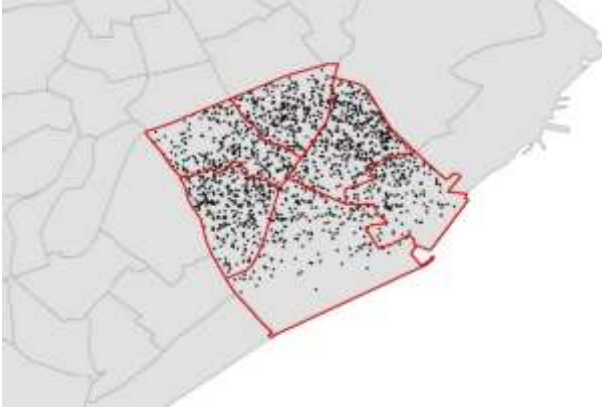
Şekil 7. Airbnb kayıtlarına göre Beyoğlu’ndaki tüm kiralık tipler ile tüm evlerin müsaitlik durumları (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Şekil 8’de Beyoğlu’ndaki tüm evlerin, tüm Airbnb kayıtlarının büyük kısmını oluşturduğu görülmektedir. Beyoğlu’ndaki Airbnb kayıtlarının tüm İstanbul içerisindeki payı % 38,7’dir. İstanbul metropolitan alanını büyüklüğü düşünüldüğünde bu oranın aşırılığı anlaşılmaktadır. Ayrıca tüm evlerin ortalama gecelik kirası, tüm kayıtların ortalama kira bedelinden biraz daha fazladır.



Şekil 8. Beyoğlu’ndaki tüm Airbnb kayıtların tüm evlere yüzdeler oranı, bunların değerlendirme sayıları ile ortalama fiyatlarına göre karşılaştırması (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Cihangir: Cihangir’in idari sınırları ile çalışmada Cihangir olarak kabul edilen sınırlar birbirinden farklılık göstermektedir. Çalışma kapsamında Cihangir’den bahsedildiğinde, Airbnb sisteminde Cihangir olarak kabul edilen sınırlar dikkate alınmıştır. Bu sebeple Cihangir, Firüzağa, Kuloğlu, Katip Mustafa Çelebi, Pürtelaş ve Kılıç Ali Paşa mahallelerinin tamamı Cihangir olarak ele alınmış ve analizler buna göre yapılmıştır. Şekil 9’da yer alan haritada, Cihangir’deki tüm Airbnb kayıtlarının mekânsal dağılımı görülmektedir.



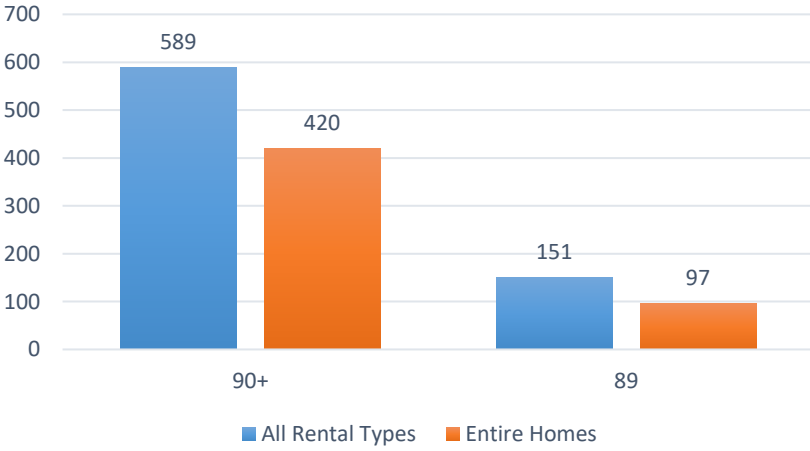
şekil 9. Tüm Airbnb kayıtlarının Cihangir'de mekânsal dağılımı (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

şekil 10, Cihangir'de bulunan aktif Airbnb kayıtlarının kiralık tipine göre dağılımını göstermektedir. Buna göre, kayıtların yaklaşık % 70'i tüm ev, % 29'u özel oda ve % 1'i müşterek odalardan oluşmaktadır. Evin tümünü kiralayanların bölgedeki toplam konut birimine oranı % 3,6'dır ve bu oran oldukça yüksektir.



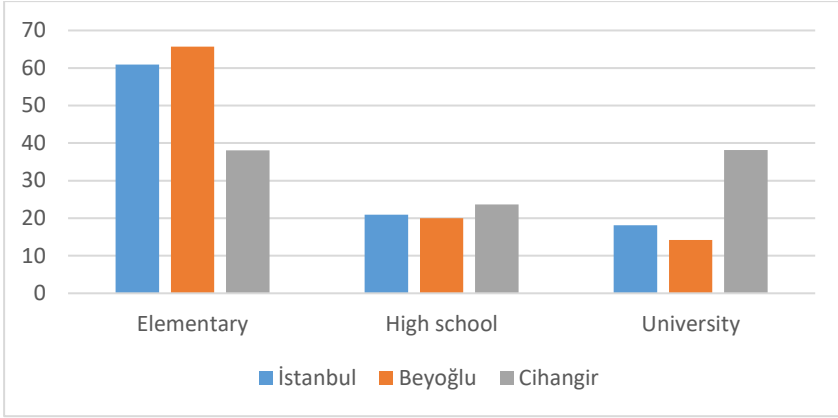
şekil 10. Cihangir'deki tüm Airbnb kayıtlarının kiralık tipine göre mekânsal dağılımı (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Şekil 11'de Cihangir'de aktif olarak Airbnb hizmeti sunan evlerin kiralama aktivitelerine göre dağılımları sunulmuştur. Buna göre evlerin yaklaşık % 79,5'i 90 gün ve üzerinde kiralanmaktadır. Aktif kayıtlardaki tüm ev kiralama tipine baktığımızda, aynı eğilimin sürdüğü izlenmektedir (Cihangir için % 81,2). 90 gün ve üzerinde kiralık oranının yüksekliği, alanın ticari meta olarak görüldüğünü ve bunun da soylulaşma sürecine katkıda bulunduğunu göstermektedir. Bu eğilim ile birlikte bölgedeki evler yavaş yavaş konut işlevlerini kaybetme riskiyle karşı karşıyadır.



Şekil 11. Airbnb kayıtlarına göre Cihangir'de bulunan tüm kiralık tipler ile tüm evlerin müsaitlik durumları (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Cihangir'de yaşayanların eğitim seviyesi hem İstanbul hem Beyoğlu yerleşimlerinden çok daha yüksek olduğu grafikte görülmektedir (Şekil 12). Alanda yaşayanların kültürel sermayelerinin kent ortalamasından yüksek olması, beraberinde ekonomik sermaye farklılığını da getirmektedir. Cihangir'in yıllar içerisinde yaşamış olduğu soylulaşma süreci de kültürel sermaye birikiminin mekânsal olarak farklılaşmasında etkilidir.

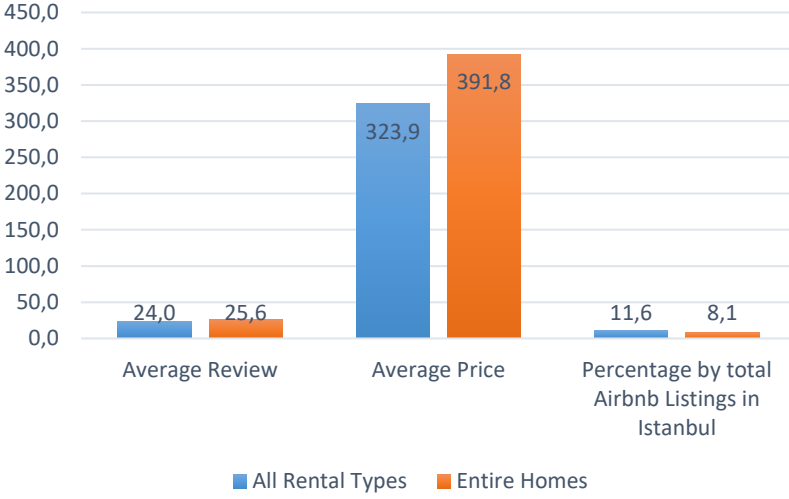


şekil 12. İstanbul, Beyoğlu ve Cihangir’de yaşayanların eğitim seviyesi (Kaynak: TÜİK verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

AIRBNB Cihangir’in Soylulaşması İçin İtici Bir Güç Oluşturmakta Mıdır?

Tüm İstanbul’da aktif olan Airbnb kayıtları içerisinde Beyoğlu’nun payı % 38,7 ve Cihangir’in payı % 11,6’dır; Cihangir’in tüm Beyoğlu içerisindeki payı ise % 30’dur. Cihangir gibi küçük bir yerleşimin tüm İstanbul’daki Airbnb listesinin % 11,6’sına sahip olması alandaki yoğunlaşmayı göstermesi açısından önemlidir. Bu yoğunlaşmanın sebepleri arasında alanın içsel özellikleri olan tarihi konut dokusu, tarihi kent merkezlerine ve eğlence alanlarına yakınlık, İstanbul ortalamasının çok üzerinde bir sayıda olan bölgede yaşayan yabancı uyruklu kişi sayısı ve elbette alanda 1990’larda başlamış olan ve bugün Airbnb ile yeni bir çehre kazanan soylulaşma sürecidir.

Bunların yanında ev sahibi değerlendirmeleri ve ortalama gecelik konaklama bedelleri İstanbul genelinden çok farklı değildir. Bu ise Airbnb ile kısa dönemli kiralanan evlerin İstanbul’un geleneksel kent merkezlerinde yoğunlaşmış olması ile açıklanabilir. Airbnb’nin yoğunlaştığı diğer alanlar olan Beyoğlu Galata ve Tarlabası, Kadıköy Yeldeğirmeni ve Moda, İstanbul Tarihi Yarımada bölgesi de hâlihazırda farklı oranlarda soylulaşma sürecinden geçmektedir.



Şekil 13. Cihangir'deki tüm Airbnb kayıtların tüm evlere yüzdelik oranı, bunların değerlendirme sayıları ve ortalama fiyatlara göre karşılaştırması (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Cihangir'de aktif olarak Airbnb hizmeti sunan evlerin mekânsal dağılımları ısı haritasında görülmektedir (Şekil 14). Buna göre evler belirli bölgelerde toplanmıştır. Galatasaray Lisesi'nin arkasında yer alan ve antikacıların da yoğunlaştığı Çukurcuma bölgesi ile Pürtelaş Sokak civarında Airbnb kayılarının kümelendiği görülmektedir. Bu alanlardan Çukurcuma'da Airbnb kayıtlarının fazlaşmaya başladığı son dönemde, kira fiyatlarının da artması söz konusudur.



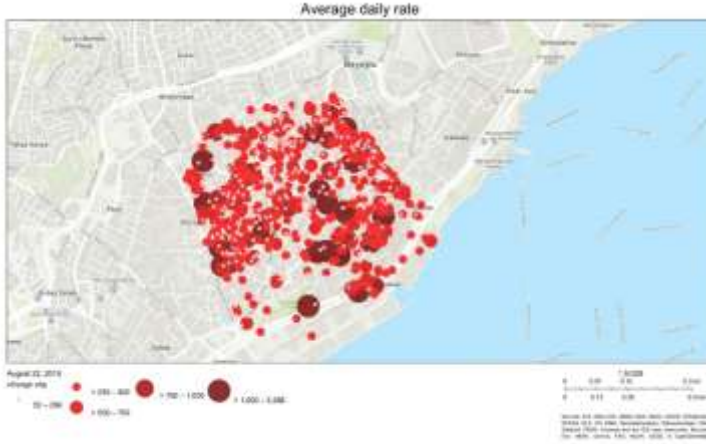
Şekil 14. Cihangir'deki aktif Airbnb kayıtlarının kümelendiği alanlar (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

şekil 15’de Cihangir’de aktif Airbnb kayıtlarının kiralama aktivitelere göre mekânsal dağılımları görölmektedir. şekil 11’de de vurgulandığı üzere Cihangir’de evlerini Airbnb ile kiralayanların baskın olan eğilimi konutların 90 gün ve üzerinde kiralınması yönündedir. Bu bağlamda mekânsal açıdan homojen bir dağılımdan bahsetmek mümkündür.



şekil 15. Cihangir’deki aktif Airbnb kayıtlarının kiralama aktivitelere göre mekânsal dağılımı (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

Cihangir’de aktif olarak Airbnb hizmeti sunan evlerin ortalama günlük kira bedeli dağılımları şekil 16’da görölmektedir. Cihangir’de İstanbul Boğazı manzarası olan evlerin kiralrı ve satılık fiyatları, aynı bina içinde yer alan diğerler birimlere göre ciddi oranda yüksek olabilmektedir. Benzer bir durum, Airbnb kayıtlarının ortalama günlük kira bedellerinde de görölebilmektedir. Ortalama kira fiyatlarının dağılım haritasında, İstanbul Boğazı manzarasına sahip olan bölgelerde kiralrı daha yüksek olduğu görölmektedir (şekil 16).



Şekil 16. Cihangir’de bulunan aktif Airbnb kayıtlarının ortalama günlük kira bedeli dağılımı (Kaynak: Inside Airbnb verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

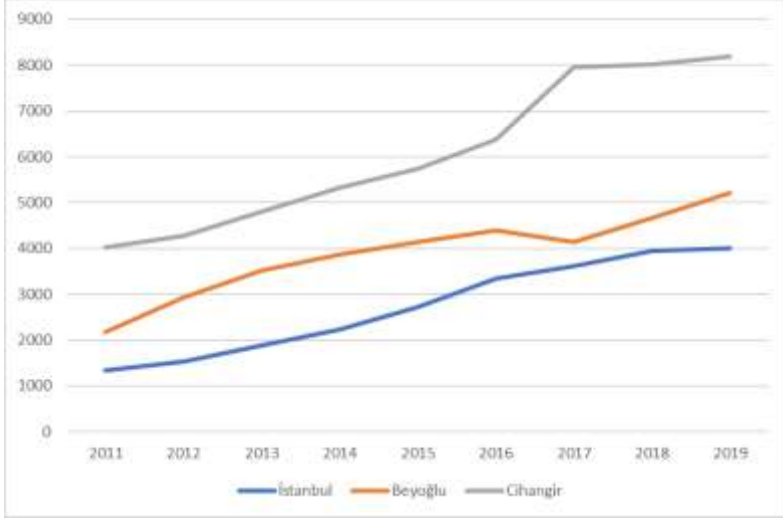
Şekil 17’de sunulan grafikte, İstanbul, Beyoğlu ve Cihangir’deki konutların 2011 yılından itibaren 2018’e kadar olan aralıktaki ortalama m² birim fiyatları görülmektedir. Beyoğlu ve Cihangir bölgesi, İstanbul metropolitan alanının ortalamasından daha yüksektir ve bu eğilim devam etmektedir.

2016-2017 arası dönemde konut fiyatlarında yüksek bir artış izlenmektedir. Diğer taraftan 2016 yılı kente gelen turist sayısında %25 azalmanın olduğu ve İstanbul’da büyük terör saldırılarının olduğu yıldır. 2016’dan 2017’ye olan dönemdeki artış daha önceki dönemde meydana gelen gelişmelerin etkisi ile gerçekleşmiştir. 2016 yılında yaşanan terör olaylarının etkilerinin mekâna yansması ise 2017 yılı ile başlamıştır

2017’den itibaren İstanbul kentsel mekanında konut sektöründe durgunlaşma da başlamıştır. Bu çalışmanın kapsamını aşmakla birlikte belirtmek gerekir ki, konut sektöründe yaşanan bu durgunlaşma Türkiye’nin 2018 yılında ekonomik krize girmesine neden olacaktır. 2018 yılında Türk Lirası dolar karşısında % 50’den fazla değer kaybetmiştir.

Bu süreç, Cihangir’in Airbnb üzerinden yaşadığı yeni soylulaşma serüvenini de etkilemiştir. Konut sektörü temelli yaşanan ekonomik krizin konut fiyatlarını etkilemesi, aşırı değerlenmiş alanların fiyatlarında düşüşler yaşanmasına neden olmuştur. Buna karşın, İstanbul ve Beyoğlu

ortalamasının oldukça üzerinde seyreden Cihangir'deki konut fiyatları, değerini korumayı başarmıştır.



şekil 17. 2011-2018 yılları arasında İstanbul, Beyoğlu ve Cihangir'deki konutların ortalama birim satış fiyatları (Kaynak: Zingat verileri kullanılarak yazarlar tarafından hazırlanmıştır.)

2019 Temmuz ayında Beyoğlu Belediyesi'nden alınan veriye göre, çalışma sınırı olarak kabul ettiğimiz Cihangir'de 14428 bağımsız birim bulunmaktadır. Bölgede Airbnb platformuna kayıtlı konutlar, toplam konutların % 11,2'si; Airbnb'de aktif olarak kullanılan evlerin, toplam konut sayısına oranı % 5,2; Airbnb platformunda aktif tüm ev olarak kiralanılan birimlerin, toplam konut sayısına oranı %3,6 iken bu alt kümenin 90 gün ve üzerinde kiralık olanlarının toplam konut birimine oranı % 2,9'dur. Airbnb platformu üzerinden hizmet sunan evlerin de % 70 civarının tüm evi kiraladığı düşünöldüğünde, alandaki Airbnb kullanım oranının konut fiyatlarının makul seviyede olmasının önündeki engellerden biri olduğu açıktır.

Tartışma ve Sonuç

Kısa dönemli kiralama hizmetlerinin mekânları dönüştürme gücünün incelendiği bu çalışmada, İstanbul Beyoğlu İlçesi'nin en önemli merkezlerinden biri olan Cihangir yerleşimi örnek alan olarak ele

alınmıştır. Bu hizmetlerin, genel olarak bir konut alanı olan Cihangir'de mahallenin fiziksel ve sosyal yapısındaki değişimi arttırdığı görülmüştür.

Airbnb kayıtları, İstanbul'un tarihi kentsel alanlarında yoğunlaşmıştır. Geleneksel turizmde olduğu gibi, yeni kent turizmi kullanıcıları da kültür ve eğlence merkezlerine yakın olmayı tercih etmektedir. Geleneksel turizmden farklı olarak, bu yeni turist tipolojisi günlük yaşamı deneyimlemeye daha açıktır. Bu bağlamda Cihangir, İstanbul'da yeni kent turistlerinin istek ve temennilerini karşılayabilecek ilk yerleşim bölgesidir. Analiz bölümünde sunulan bulgular bu gerçeği desteklemektedir.

Cihangir'de aktif olarak Airbnb hizmeti sunan evlerin % 3,6'sı tüm evlerini kiralamaktadırlar. Bu oran başlı başına kentsel dokunun değişimi için yüksek sayılabacak bir seviyeye işaret etmektedir. Lakin asıl dikkat çekici olan ise evlerinin tümünü kiralayanlardan bu hizmeti 90 gün ve üzerinde sunanların, toplam konut birimine oranının % 2,9 olmasıdır. Tüm konut stoku göz önüne alındığında, Airbnb'nin Cihangir'de konut piyasasındaki önemli bir oranı dönüşüme uğrattığı görülmektedir.

1990'lardan bu yana Cihangir'de devam etmekte olan soylulaştırma süreci, 2016'daki terör eylemleri ve 2018'de patlak veren ekonomik kriz nedeniyle kesintiye uğramıştır. Öte yandan, konut ve ev satışlarındaki birim fiyatlar ekonomik değerlerini koruyabilmiştir. Airbnb'nin yarattığı kentsel ekonominin Cihangir'de bu değerlerin korunmasına da katkıda bulunduğu ortaya çıkmıştır.

Kaynakça

- lanco-Romero, A., Blázquez-Salom, M., ve Cànoves, G. (2018). Barcelona, housing rent bubble in a tourist city. *Social responses and local policies. Sustainability*, 10(6), 2043.
- Botsman, R., ve Rogers, R. (2010). *What's mine is yours*. New York: Harper Business.
- Füller, H., ve Michel, B. (2014). 'Stop being a tourist!' New dynamics of urban tourism in Berlin-Kreuzberg. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(4), 1304-1318.
- İslam, T. (2009). *Devlet eksenli soylulaştırma ve yerel halk: Neslişah ve Hatice Sultan mahalleleri (Sulukule) örneği*.
- Kütükoğlu, İ. (2006). *Mimarlık Ve seçkinleştirme: Cihangir örneği*. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- McNeill, D. (2016). Governing a city of unicorns: technology capital and the urban politics of San Francisco. *Urban Geography*, 37(4), 494-513.

- Ravenelle, A. J. (2017). Sharing economy workers: selling, not sharing. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 10(2), 281-295.
- Sassen, S. (2009). When local housing becomes an electronic instrument: The global circulation of mortgages: A research note. *International Journal of Urban and Regional Research*, 33(2), 411-426.
- Schor, J. B. (2017). Does the sharing economy increase inequality within the eighty percent?: findings from a qualitative study of platform providers. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 10(2), 263-279.
- Schor, J. B., ve Fitzmaurice, C. J. (2015). Collaborating and connecting: the emergence of the sharing economy. In (L. A. Reisch and J. Thorgeresen Eds.), *Handbook of research on sustainable consumption* (p. 410-425).
- Standing, G. (2011). *The precariat: The new dangerous class*. New York: Bloomsbury.
- Sundararajan, A. (2016). *The sharing economy: The end of employment and the rise of crowd-based capitalism*: Mit Press.
- şalgamcıoğlu, M. E. (2005). *Cihangir'in kentsel sızma dinamiklerinin irdelenmesi*. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Wachsmuth, D., and Weisler, A. (2018). Airbnb and the rent gap: Gentrification through the sharing economy. *Environment and Planning: A Economy and Space*, 50(6), 1147-1170.
- Winkler, R., and MacMillan, D. (2015). The secret math of airbnb's \$24 billion valuation. *Wall Street Journal*. Retrieved from <http://www.wsj.com/articles/the-secret-math-of-airbnbs-24-billion-valuation-1434568517>



Türkiye Kentlerindeki Neoliberal Yapının Yaşamsal Ursu Olarak Bireysel Toplu Taşıma İşleticileri

Erhan Öncü

Ulaşım-Art Ulaşım Araştırma ve
Planlama Ltd
erhan@u-art.com

Ayça Öncü Yıldız

Ulaşım-Art Ulaşım Araştırma ve
Planlama Ltd.
ayca@u-art.com

Öz

Kentlerdeki özelleştirme uygulamalarının ilk örneklerinden biri olan bireysel toplu taşıma işleticileri ellili yıllardan bu yana kentsel gelişmede önemli roller üstlenmiştir. Bireysel işleticiler hızlı şehirleşmeyle artan ve kamunun karşılamada yetersiz kaldığı kentiçi toplu ulaşım talebinin karşılanmasında “öncü bir girişim” olarak bu “kamusal” hizmeti sağlamak amacıyla sahneye çıkmıştır. Önceleri herhangi bir yasal bir çerçeveye uygun olmasalar da kısa sürede kendilerine uygun yasal ve idari çerçevenin oluşturulmasını sağlamışlar, kent içi ulaşımında zamanla en büyük payı üstlenecek güce ve yapılanmaya ulaşmışlardır. Neo-liberal rant odaklı kentsel gelişimini destekleyen yönetim dönemlerinde bireysel işleticiler kısa dönemli çıkarların hayata geçiren parçacı plan değişiklikleriyle oluşan ulaşım talebini karşılayabilen, kolay ve kısa sürede uygulanabilir hizmet türü olarak kentsel yapı içerisinde konumlarını sağlamlaştırmışlardır

Anahtar Kelimeler: bireysel toplu taşıma işletmeleri, toplu taşıma, ara-toplu taşıma



Para-transit Owner Operators as a Vital Component of Neoliberal Urban Structure in Turkey

Erhan Öncü

Ulaşım-Art Transport Research and
Planning Ltd

Ayça Öncü Yıldız

Ulaşım-Art Transport Research and
Planning Ltd

Abstract

Owner operated public transport services as one of early privatization examples in Turkish cities have played a vital role for urban development since fifties. Personal operators have appeared on the stage as "leading entrepreneurs" to fulfill growing need for public transport services resulting from rapid urbanization and incapability of local governments to create required capacity and supply. Owner operators have ensured to have legal and administrative framework in a short period even though their operations started without a proper framework. They have reached to a power and organization to be the largest shareholder in the public transport market of urban areas. Private public transport (paratransit) operators strengthened their position in the urban system with their flexible and rapidly implementable services responding transport demands of piecemeal land use plan revisions during periods of neoliberal managements favoring commercialization of urban land and services.

The paper evaluates history of appearance and development of owner operated urban paratransit services and their effects on urban system as typical solution to urban transportation in Turkish cities. Effects of private operators and their assemblages on urban expansion, squatter housing, reducing performance and role of formal public transportation services are analyzed with examples from cities. The paper concludes with evaluating results of previous solutions attempts and defines strategies for reducing adverse effects of various types of paratransit operations in Turkish cities.

Keywords: *owner operated public transport, para-transit, transit*

Giriş

Kapitalist sistem kentsel araziye kârın ve gelişmenin yeni bir potansiyeli olarak ele almakta, motorlu taşıtları ise bu sürecin hızlandırıcısı olarak kullanmaktadır. Artan hareketlilik olanakları ile yerleşmeler tüketimin ve sosyal kontrolün en üst düzeylere vardığı, üreticiler yerel kuruluşlar ve devlet için çekici alanlar haline gelmektedir (Bentley, 1999). Günümüzde kentsel mekân ve bu alanları birbirine bağlayan ulaşım sistemleri politik birçok ilişki ve pazarlık sonucu şekillenmektedir. Sermaye ve kentsel gelişme ile yakın ilişkisi göz önünde bulundurularak kentsel ulaşım altyapısı ve hizmetlerinin de gelişimi politik ekonomik gelişmeler ve etkisi aktör ve birlikler (assemblage'lar¹) göz önünde bulundurularak değerlendirilmelidir. Bildirinin odaklandığı bu gruplar ulaşım sisteminde yer alan toplu ulaşım hizmeti veren özel işleticilerdir.

Yerel yönetimler ise merkezi yönetimin etkinliği, rekabetçi güçleri ve karlılığı arttırmak için kullandığı neo-liberal eğilimlerin bir tamamlayıcısı olarak hareket etmeye başlamışlardır (Lambert, 1985). Harvey'in (1989) de belirttiği gibi bu kent kapitalist gelişmenin hem ürünü hem de koşulu olarak ortaya çıkmakta ve bu ileri düzey kapitalizm yerel yönetimlere kentsel gelişmeyi parçalanmış olarak desteklemek gibi yeni roller atfetmektedir. Türkiye kentleri özellikle 1980'den sonra motorlu taşıt odaklı kentsel gelişmeyi ve ulaşım uygulamalarını desteklemiştir. Kentler bir yandan kentsel yayılmadan sıkıntı çekerken, diğer yandan öngörüsü olmayan kentsel ulaşım yatırım ve uygulamaları kontrolsüz kentsel yayılmanın olumsuz etkilerini şiddetlendirmiştir. Bu süreçte girişimci (entrepreneurialist) kent gelişmesi sürecine bireysel işletici tarafından işletilen toplu taşıma türleri kamunun finansal olarak yetmediği noktada kısa sürede uygulanabilir, esnek çözümler sunmuşlar ancak zamanla güçlenerek kontrol edilmesi ve planlanması zor, planlama kararları üzerinde etki sahibi konumuna ulaşmıştır.

Ülkemiz kentlerindeki özelleştirme uygulamalarının ilk örneklerinden olan bireysel toplu taşıma işleticileri otuzlu yıllardan bu yana kentleşmenin tarihsel çizgisinde çok önemli roller gerçekleştirmiştir. Birinci dalgada ulaşım gibi bazı hizmetler kamusal olarak görülmediğinden özel toplu taşıma işleticileri yerleşimlerin yürüme mesafesi sınırlarını aşması sonucu ortaya çıkmıştır. Demiryolunun banliyö işletmeciliğinde kullanılması, genellikle önemli düzeyde yatırım

kaynaklarına sahip şirketlere verilen taşımacılık imtiyazları kent içinde yolcu taşımacılığının ilk örnekleri olmuş, İstanbul'da tünel, tramvay ve daha sonra otobüslerin işletilmesine başlanmıştır. Özel girişimin ticari faaliyetleri olarak başlayan kentiçi yolcu taşımacılığı imtiyaz sahibi şirketlerin faaliyetlerinde savaş yıllarının zor koşullarında aksaklıklar ortaya çıkmış ve ikinci dalgada şirketler kamulaştırılarak yerel yönetimler tarafından işletilmeye başlanmıştır. Ankara'da Uray (belediye) Otobüsleri kentin eski merkezi Ulus ve yeni merkezi Yenışehir ile Çankaya ve İstasyon arasında bu dönemde hizmet vermeye başlamıştır.

Uzun bir süre kamu tarafından sağlanan toplu taşıma hizmetleri 1950'lerde hızlanan kentleşme ve gecekondulaşmanın baskısına dayanamamış, kamu hizmetleri yolculuk taleplerini karşılayacak düzeyde gelişmemiştir. Kentlerin eteklerinde, yüksek eğimli alanlarda hızla gelişen plansız yerleşimlere ulaşamayan kamu toplu taşıma hizmetleri göçle kente yeni gelen nüfusun işe ve ticari faaliyetlere erişiminde kısıtlayıcı bir faktör olmaya başlamıştır.

Bireysel işleticiler hızlı şehirleşmeyle artan kent içi toplu ulaşım talebinin karşılanmasında "öncü bir girişim" olarak "kamusal" bir hizmeti karşılamak amacıyla ortaya çıkmıştır. Ancak özelleştirme politikalarının uygulanması sonucunda yönetim işlevlerinin piyasalaştırılması sosyal hizmetlerde küçülmeye ve kullanıcıların ödediği ücretlerin artmasına sebep olan sonuçlar (Brenner ve Theodore 2002, Peck ve Tickell 2002) Türkiye kentlerinde de kendini göstermiştir.

Kentsel toplulaşım sisteminde özel işleticiler önceleri herhangi bir yasal bir çerçeveye uygun olmasalar da kısa sürede kendilerine uygun yasal ve idari çerçevenin oluşturulmasını sağlamışlardır. Kısa bir sürede kent içi ulaşımında en büyük payı üstlenecek bir güce ve yapılanmaya ulaşmışlardır. Neo-liberal, rant odaklı kentsel gelişimini destekleyen yönetim dönemlerinde bireysel işleticiler kısa dönemli çıkarların hayata geçiren parçacı plan değişikliklerinde oluşan ulaşım talebini karşılayabilen, kolay ve kısa sürede uygulanabilir hizmet türü olarak kentsel yapı içerisinde konumlarını sağlamlaştırmışlardır.

Bireysel özel işleticiler önceleri kaptı-kaçtı, dolmuş ve minibüs olarak kentiçi ulaşımındaki rollerini geliştirirken kendilerine rakip olabilecek bireysel girişimcileri pazardan geri tutmayı başarmışlardır. Taksilere ve minibüslere getirilen "plaka tahdidi" ile pazara yeni işletici girişi önlemiştir. Bireysel toplu taşıma işleticilerinin pazarı kontrol edecek kadar güçlenmesi, hat, güzergâh, sefer tarifeleri belirleme ve uygulama

konusundaki etkinlikleri montaja dayalı otomotiv sanayinin gelişiminde, otomobile dayanan kentsel ulaşımın ve kentsel yayılmanın şekillenmesinde belirleyici olmuştur.

Pazarın dışında kalan girişimciler pazarın hızla büyümesi karşısında yetersiz kalan “tahditli plaka” uygulamasına karşılık belediye üzerinde baskı oluşturarak yeni yasal çerçeve ile yeni çözümler geliştirilmesini sağlamışlardır. Kısa sayılabacak bir dönemde kentlerde ulaşımında özel halk otobüsleri (ÖHO), özel toplu taşıma araçları (ÖTTA) ve işyeri ve okul servis araçları gibi yeni tanımlarla bireysel toplu ulaşım girişimlerinin sayısı ve pazar payları artmıştır.

Günümüzde yeni biçimleriyle bireysel işleticiler metropoliten kentlerin en büyük araç filolarına sahiptir. Bireysel özel işleticilerin filosu kentlerdeki tüm toplu taşıma araçları içinde tüm kentler ortalamasında %94'e ulaşırken Anadolu'nun orta boy kentlerinin çoğunda toplu taşıma filosunun tamamı bireysel işleticilerin araçlarından oluşmaktadır. (Tablo 1)

Kentiçi ulaşımın çekirdeğini oluşturan koruma altındaki tahditli plakalı araç sahipleri (minibüsler ve taksiler) ile onların dışındaki esnek yapıdaki bireysel işleticiler (ÖHA, ÖTTA, servis araçları) birbirleri ile hat, güzergâh ve yolcu yakalama açısından rekabet içinde olsalar da kamu toplu taşıma işleticileri karşısında kolayca birleşerek ortak bir tavır sergileyebilmektedirler. Minibüs, ÖTTA, servis araçları gibi kentsel ulaşımında farklı güzergahlara, farklı kullanıcı gruplarına yönelik hizmet sunan toplu taşıma hizmetlerinin sahipliliklerinde çakışmalar olması özel-kamu kutuplaşmasını güçlendirmektedir.

Bireysel ulaşım işletmesi sektörü ve bu sektörün hayatta kalmasını sağlayan yan sektörlerle birlikte (sürücüler, otomotiv yan sanayi, akaryakıt sağlayıcıları gibi) belediye planlama ve yatırım kararları üzerinde etkisi olabilen bir baskı grubu haline gelmiştir. Özellikle belediye otobüs filolarının büyütülmesi ve yenilenmesi, raylı sistem hatlarının hizmete girmesi ile ortaya çıkan besleme hatlarının oluşturulmasında sorunlar ve eylemler gerçekleştirebilmekte, raylı sistemlerin verimlilik ve etkinliğini azaltabilmektedirler (Öncü, 2015).

Kentsel girişimcilik döneminin yeni saçılmış kenti spekülatif yaklaşımlarla hayata geçen yeni kentsel kullanım dokularına sahiptir. Büyük alışveriş merkezleri, kültür ve eğlence kompleksleri, dünya ticaret merkezleri, lüks konut ve ofis kompleksleri Türkiye kentlerinde en geniş kullanıma sahip olanlardır. Girişimci kentsel gelişme süreci neo-liberal

seçimleri yerel yönetimler altında kentsel ulaşım sisteminin toplum yararının ikinci önem sırasına koyarak daha çok kentsel çıkar gruplarının çıkarları doğrultusunda gelişmesi desteklemiştir. Ülkemiz kentlerinin tipik bir özelliği olan bireysel toplu ulaşım işleticilerinin gelişimleri, işletme ve yapılanmalarının olumlu ve olumsuz yönleri incelenmekte, kentlerimize etkileri açıklanmaktadır.

Yöntem

Bildiride kentsel ulaşımındaki özel işleticilerin farklı dönemlerdeki rolleri, yapılanma özellikleri ve kamusal kararları etkileme biçimleri örnekleri ile değerlendirilmektedir. Bugün hala devam etmekte olan kentsel girişimcilik dönemindeki geldikleri nokta ve resmi olmayan birliklerinin (assemble) kentsel ulaşım üzerindeki olumlu ve olumsuz etkileri yakın zamanda tamamlanmış Muğla, Antalya ve Ankara kentlerinin ulaşım ana planlarından elde edilen bilgilerin yanı sıra Tüm Özel Halk Otobüsleri Birliği'nden elde edilen bilgiler ve kurumlaşma toplantılarında paylaşılan bilgiler ışığında değerlendirilmektedir. Bireysel işleticilerin farklı kentlerdeki dönüşüm uygulamalarının düzeyleri ve ortaya çıkan sorunlar incelenerek güncellenmiş bir çözüm stratejileri önerilmektedir.

Kentsel Yapı ve Bireysel İşletmelerin Birlikte Gelişimi

Tarihsel Gelişim

Cumhuriyetin ilk yıllarında kent içi ulaşım arzı çok yetersizdi. Ulaşım talebi çoğunlukla yaya olarak veya organize olmamış bireysel girişimciler tarafından "kaptı-kaçtı" hatlarında gerçekleştiriliyordu. Bunların zaman tarifeleri olmadığından araç dolduğunda kalkmaları nedeniyle isimleri "dolmuş" olarak benimsenmiştir. 1930'larda belediyelerde otobüs işletmeleri kurularak hizmet vermeye başlandı. 1950'lere gelene kadar 2. Dünya savaşı sonrası döneminin finansal zorlukları ile otobüs ve kaptıkaçtı hatları birlikte talebi karşılamaya çalışmışlardır (Tekeli, 1987). Bu döneme kamu hizmetinin yetersiz kalmasıyla oluşturulan bir başka ulaşım türü ise daha sınırlı yolcu kapasitesine sahip taksi dolmuşlardır. Taksi-dolmuşlar belirli güzergâhlar üzerinde işletilmekte, daha yüksek hizmet kalitesi ile yüksek gelir grubu tarafından tercih edilmekteydi. Ayakta yolcu almayan taksi-dolmuşlara ilerleyen yıllarda düşük

kapasiteleri nedeniyle ruhsatları yenilenmemiş birçok kentin ulaşım sisteminden kaldırılmıştır.

1950'lerde devletin endüstrileşmeyi desteklemesi ile kırsaldan kentlere yaşanan hızlı göç hareketi yerleşmelerin yapısını önemli ölçüde değiştirdi. Hızla büyüyen sanayi istihdamına paralel olarak devletin kentsel hizmetlere ve altyapıya yatırım ayırmaması, enformel olarak hızla artan "gecekondu" konut bölgelerini ve bunların çalışma alanlarına ulaşımını sağlayan minibüs ulaşım türünün kalıcı hale gelmesini sağladı. Kent çeperlerindeki yol alt yapısı yetersiz ve yüksek eğimli yeni gelişmelere hizmet veren minibüsler kentsel ulaşım sistemini ve kent makroformlarının giderek değişmesine katkıda bulundu (Akçura, 1971). Minibüs filolarının büyümesi ve işletici sayılarının artması ile kısa bir süre sonra belediye kararları üzerinde etkin bir baskı grubu haline gelen minibüsler zamanla kent merkezinde hizmet veren belediye otobüslerinin yerini almıştır. Belediye hatları ise kent çeperlerinde düşük seviyede talebe hizmet veren hatlara kaydırılmıştır.

1970li yıllarda Türkiye'de otomobil ve minibüs üretiminin (montajının) başlaması ve özel otomobil sahipliğinde bu yıllardan itibaren patlama yaşanması daha fazla yeni karayolu talebi yaratmıştır. Kentlerde küçük işletcinin hâkim olduğu yapının temelleri bu yıllarda atılmıştır. Düşen karlılık oranları ve yollarda yaşanan aşırı sıkışıklıklar nedeniyle taksi sayıları dondurulmuştur.

1980 darbesinden sonra merkezi yönetim kentlerde özel sektörün hem kentsel gelişme hem de kentsel ulaşım alanında önemli girişimlerde bulunmasını sağlayacak zemini oluşturmuştur. Darbe sonrası ekonomik stabilizasyon kararları altında belediyeler özelleştirmeyi ve özel sektör müdahalesini artan yolculuk taleplerine yanıt vermek için kullanmışlardır. Ankara ve İstanbul belediyeleri "özel halk otobüsü" işletmesine ilk olarak 1982 yılında Bakanlar kurulu kararıyla başlamışlardır. Küçük girişimciler ilk olarak belediye otobüslerinin talebi ve kârı düşük hatlarında hizmet vermeye başlamışlar da kısa sürede yüksek kârlı hatlarda işletme talepleri kabul edilerek bu hatlarda belediye hizmetleriyle yarışan konuma gelmişlerdir.

2000 sonrası kontrolsüz, dağınık ve hızlı kentsel gelişme ile yolculuk mesafeleri uzamış, birbirinden kopuk yerleşme birimlerine belediye otobüs işletmelerinin kendi araç ve personeliyle hizmet vermesi giderek zorlaşmıştır. Diğer yandan kaynakların daha çok karayolu odaklı altyapı yatırımlarına aktarılması yapımı başlayan raylı sistem inşaatlarının

hizmete girişinin ertelenmesine ve bu sürede motorlu taşıt trafiği sıkışıklıklarının artışına katkıda bulunmuştur. Ankara ve İstanbul gibi kentlerin yönetimleri artan ulaşım talebine bu sefer sözleşmeli özel toplu taşıma işleticilerini ve servis işleticilerinin payını arttırarak talebi karşılamaya çalışmışlardır.

Kamu Toplu Taşıma İşleticileri

Ankara, İzmir ve İstanbul kentlerinde Belediye tarafından kentiçi toplu taşıma otobüsü işletmeciliği özel yasalarla kurulmuş EGO, ESHOT ve İETT gibi belediye kuruluşları tarafından verilmektedir. Ancak büyükşehir belediyelerinin kentsel ulaşım ile ilgili standart bir ulaşım planlama ve hizmet verme yapısı belirlenmediğinden Belediyelerin ulaşım planlama ve yönetim birimleri İstanbul ve İzmir’de belediye bünyesinde sadece işletmecilik ilgili kurumda iken Ankara belediyesinde bu durum son dönemde farklılaşmış ve EGO asli görevi olan işletmenin yanı sıra belediyenin ulaşım planlama ve yönetim işlevlerini de üstlenmiştir.

1980 sonrasında benimsenen saçılarak gelişen kentsel yapısı motorlu taşıt odaklı karayolu yatırımlarını ve uygulamalarını desteklenmiştir. Bu sürecin başlarında kentsel toplu taşıma hizmetleri refah devletinin bir görevi olarak değerlendirilse de ekonomik kısıtlar nedeniyle yerel yönetimin yerine getirmede yetersiz kaldığı alanlarda özel halk otobüsü hizmetine izin verilmiştir.

Bireysel Toplu Ulaşım İşleticileri

Türkiye kentlerinde özel işleticilerin yasal ve hukuki zeminleri, kurumsal yapıların, işletme ve fiziksel özellikleri büyük farklılıklar göstermektedir. İzmir kentinde Belediyenin Otobüs işletmesi ESHOT’un yanında bir özel halk otobüs hizmeti gelişmemiş ancak sınırlı hat ve kapasiteye sahip bireysel işleticiler tarafından hizmet veren taksi dolmuşlar, M plakalı minibüsler ve daha geniş bir hizmet ağına sahip Güzergâh İzin Belgesi (GİB) minibüsler ve midibüsler bulunmaktadır. Buna karşılık Ankara’da kent genelinde hizmet veren EGO belediye otobüs ağı bulunmaktadır. Ankara toplu taşıma sistemindeki özel işleticileri Özel Halk Otobüsleri (ÖHO), Özel Toplu Taşıma Araçları (ÖTTA), M plakalı minibüsler, okul ve işyeri servisleri ve taksiler bireysel işletmecilik yapmaktadır.

Ara toplu taşıma ve Toplu taşıma Tanımları

Toplu taşıma (*transit*) ve ara-toplu taşıma (*para-transit*) hizmetlerinin arasındaki farklılığı tanımlayan dört temel kriter söz konusudur (Kirby vd., 1974);

- Herkese açık olma (*open to public*) (isteyen herkesin yararlanabileceği hizmet sunulması),
- Sabit ücret sistemine sahip olma (*fixed fare*) (kişiden kişiye değişmeyen ve önceden bilinen, açıklanmış bir fiyat tarifesi olması),
- Sabit güzergâha sahip olması (*fixed route*) (önceden açıklanmış ve normal koşullarda değişmeyen bir hizmet güzergahına sahip olması)
- Sabit zaman tarifesine sahip olması (*fixed schedule*) (önceden belirlenmiş ve duyurulmuş zaman tarifelerine sahip olması)

özelliklerini sağlayan kent içi yolcu taşıma sistemleri “toplu taşıma” olarak tanımlanmıştır. Toplu taşıma sistemleri (*transit, public transport*) bu dört temel özelliğin hepsine birden sahip olan taşıma türleri olarak değerlendirilmekte ve bu özelliklerden biri bile eksik olduğunda verilen hizmet ara-toplu taşıma (*paratransit*) olarak tanımlanmaktadır (Şekil 1).

Gelişen teknoloji ve uygulamalar bu dört ölçütün yeterli olmadığını zaman içinde ortaya çıkarmıştır. Bir toplu taşıma hizmetinin “toplu taşıma” olarak değerlendirilebilmesi için daha çok koşulu sağlaması gerektiği vurgulanmış ve son yıllarda bu dört ölçüte yeni ölçütler eklenerek çağdaş bir toplu taşıma sistemindeki türlerin ve hizmetlerin alt sınırlı yeniden tanımlanmıştır. Bu yeni kriterlere göre bir toplu taşıma hizmetinden beklenenler aşağıda sıralanmaktadır.

- **Toplu Üretim:** Hizmetlerin bireysel işleticiler tarafından değil, topluca kurumsal nitelikteki bir yapı tarafından üretilerek yolculara sunulması, hizmetlerin ve araçların bireysel değil, kurumsal (kamu ya da özel şirket dahil) mülkiyette olması,
- **Bütünleşme:** Toplu taşıma hizmetlerinin kurumsal bir yapı tarafından planlanması, eşgüdümü, yönetimi, bütünleştirilmesi ve denetimi, hizmetler / türler ve araçlar arasında zaman tarifesi, aktarma mekânı düzenlemeleri, şebeke ve hat düzenlemeleri, bilet teknolojisi, aktarma fiyatlandırması gibi bütünleşme unsurlarının

bulunması, hatlar ve hizmetler arasında rekabet ve tekrarlarla değil birbirlerinin tamamlayacak şekilde planlanması,

- **Toplulaşım Standartlarına Uyum:** Hizmetlerin, personel ve altyapının uluslararası standartlar da dikkate alınarak belirlenen yerel toplulaşım standartlarına uygun olması (hizmetlerin konforu, sıklıkları ve doluluk oranları, engelsiz erişim, tarifelere uyum, araç özellikleri vb.)
- **Yasal Gereklilikleri Sağlama:** Yolcuların ve hizmet sunulmasında görev alan çalışanların hizmet sırasında oluşabilecek risklere karşı korunmuş olmaları (sigortalanmış olmaları), sosyal sigortalı olarak çalışmaları, işletici kurumların mali yükümlülüklerini yerine getirmeleri

yeni ve ilave koşullar olarak ortaya çıkmaktadır.

Şekil 1’de görüldüğü üzere belediye otobüsleri, raylı sistemler ve vapurlar (uygulamalarda bazı aksaklıklar olsa da) toplulaşım tanımına girerken, dolmuşlar, işyeri ve okul servisleri ve taksiler kesin olarak ara-toplulaşım grubunda kaldığı görülmektedir. Özel halk otobüsleri ve bir ölçüde minibüsler eski ölçütlere uymakla birlikte yeni tanımlanan özelliklere sahip olmadıklarından ara-toplulaşım tanımı içine kalmaktadır.

	Belediye Otobüsü	Raylı Sistem	Deniz Üstü	Özel Halk Otobüsü	Dolmuş/Minibus	Servis Aracı	Taksi	
• Sabit Güzergah	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
• Sabit Ücret	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
• Sabit Tarife	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
• Herkese Açık	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
• Toplu Üretim	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	• Kurumsallaşma • Bireysel İşletim
• Bütünleşme	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	• Bilgi Teknolojisi • Aktarım Fizibilitelemesi • Zaman Tarifesi • Mekansal Bütünleşme • Bütünleşen Hatlar
• Standartlara Uyum	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	• Araç, Hizmet Standartları • Konfor, doluluk • Güvenlik
• Yasal Gereklilikler	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	• Yolcu Sigortaları • Çalışan Sigortaları • Vergiler

Şekil 1. Toplulaşım ve Ara-Toplulaşım Ölçütleri (Kaynak: Muğla Büyükşehir Belediyesi, 2018)

Bireysel Toplulaşım İşletiminde Mevcut Yapı ve Sorunlar

Kentlerimizde farklı büyüklükte ve işletme özelliklerine sahip ara-toplulaşım türleri bulunmaktadır. Büyük kentlerde raylı sistem gerçekleştirilmesi ön koşulu olarak hazırlanan “ulaşım ana planları” tek bir zaman kesitinde bilgi vermesine karşılık bu bilgiler güncellemediğinden kısa sürede eskimektedir. Ayrıca bu çalışmalar raylı sistem odaklı olduklarından belediye ve bireysel otobüs işletmeciliğine genellikle ayrıntılı analizler yapılmamaktadır. Dolayısıyla son yapılan ulaşım ana planlarındaki bilgiler bireysel işleticilerin büyüklüğü ve rolleri konusunda aydınlatıcı olmakla birlikte ulaşım ana planı bulunmayan kentlerdeki bireysel işleticilerle ilgili bilgilere erişilememektedir. Ayrıca bazı yasadışı “korsan” işleticiler (örneğin taksi ve servis araçlarında), yasal kayıtları olmayan Uber gibi hizmetler nedeniyle kesin ve doğru bilgilere ulaşamamaktadır.

Özel halk otobüs kooperatif ve şirketlerinin meslek çatı örgütü olan TÖHOB (Tüm Özel Halk Otobüsleri Birliği) tarafından 2015 yılında yapılan ancak yayınlanmamış bir çalışma ile yerel meslek odalarından bu bilgilerin toplanmasına çalışılmış ve bir veri tabanı oluşturulmuştur. Bütün illerden geri dönüş olmamakla (81 ilden 61 dönüş) birlikte filonun büyük bir oranını yansıtan bu verilerle genel yapıya ilişkin fikir oluşturabilmektedir. Her ildeki meslek odalarına araç ve işletme biçimlerine ilişkin sorular yöneltilmiş ve toplanan veriler üç büyük kentteki lastik tekerlekli toplu taşıma araçlarının ülkedeki filo toplamının yarısından fazlasını oluşturduğu ortaya çıkmıştır (TÖHOB, 2016).

Büyük kentlerdeki bireysel işleticilerin araç sayıları bireysel taşımacılık sektörünün büyüklüğü konusunda önemli ipuçları vermektedir. Bireysel işleticilerin araçları İstanbul’da %5 düzeyinde kalırken servis araçlarının filo payı %76,5 düzeylerine ulaşmakta, bireysel işleticiler filonun %95’lik bir bölümünün sahibi durumundadır. Bireysel işleticilerin filodaki payı Ankara’da %85, İzmir’de %77 düzeylerinde, ülke genelinde ise %94 düzeyinde bulunmaktadır (Tablo 1).

Gerek büyük kentlerde ve gerekse diğer illerde işyeri ve okul servisleri en yüksek filo payına ulaşmakta, veri gelen 61 il bilgilerine göre ülke genelinde servis araçlarının payı %60’ı geçmektedir. Bu değerler üç önemli sonucu ortaya koymaktadır;

- 1) Pazara girişi en kolay olan grup hızla en büyük paya ulaşmaktadır.
- 2) Yerel yönetimler toplu ulaşımı bir hizmet alanı olarak değil yasal görev ve haklarını ihalelerle kişilere devrettikleri bir gelir mekanizması olarak görmektedirler.
- 3) Servis araçları filo oranının kamu toplu taşıma hizmetlerinin yetersizliğinin bir ölçütü olarak değerlendirilebilir. Diğer bir deyişle bireysel işleticilerin filo ve taşıma paylarının büyüklüğünün kamu toplu taşıma işletmelerinin gelişme düzeyi, performansları ve etkinlikleri ile ters orantılı olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 1. Lastik Tekerlekli Toplu Taşıma Araç Filosunun Büyüklükleri (TÖHOB, 2015)

Araç Sayısı							
	Belediye	ÖHO	Midibüs	M Minibüs	Servis	Dolmuş	Toplam
İstanbul	2.370	2.515	0	5.860	36.902	590	48.237
Ankara	1.786	200	501	2.225	6.800	0	11.512
İzmir	1.724	0	1.600	1.117	4.553	192	7.586
Ara Toplam	5.880	2.715	2.101	9.202	48.255	782	67.335
Diğer	1.440	3.596	2.798	13.714	25.025	3.835	52.008
Toplam	7.320	6.311	4.899	22.916	73.280	4.617	119.343
Araç Sayısının Kentteki Filo İçindeki Oranı							
	Belediye	ÖHO	Midibüs	M Minibüs	Servis	Dolmuş	Toplam
İstanbul	4,9%	5,2%		12,1%	76,5%	1,2%	100,0%
Ankara	15,5%	1,7%	4,4%	19,3%	59,1%	0,0%	100,0%
İzmir	22,7%	0,0%	21,1%	14,7%	60,0%	2,5%	100,0%
Ara Toplam	8,7%	4,0%	3,1%	13,7%	71,7%	1,2%	100,0%
Diğer	2,8%	6,9%	5,4%	26,4%	48,1%	7,4%	100,0%
Toplam	6,1%	5,3%	4,1%	19,2%	61,4%	3,9%	100,0%
Araç Sayısının Kentlere Göre Oranı							
	Belediye	ÖHO	Midibüs	M Minibüs	Servis	Dolmuş	Toplam
İstanbul	32,4%	39,9%		25,6%	50,4%	12,8%	40,4%
Ankara	24,4%	3,2%	10,2%	9,7%	9,3%	0,0%	9,6%
İzmir	29,3%	0,0%	76,2%	12,1%	9,4%	24,6%	11,3%
Ara Toplam	80,3%	43,0%	42,9%	40,2%	65,9%	16,9%	56,4%
Diğer	19,7%	57,0%	57,1%	59,8%	34,1%	83,1%	43,6%
Toplam	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Bireysel İşletmeciliğin Etkileri ve Yarattığı Sorunlar

Bireysel işletmeciler oluşturdukları güçlü baskı grupları ile hat ve güzergâhlardaki değişikliklerde, fiyat ve zaman tarifelerinin hazırlanmasında etkin olmakta, düşük kapasiteli araçlardan oluşan

filolarıyla ve trafik kurallarına uymayan davranışlarıyla kent yapısını, ulaşım sistemini ve trafik güvenliğini olumsuz etkilemektedir.

Kentsel Yapıya Etkileri: Bireysel işleticilerin sunduğu hizmetler kentsel yayılmayı teşvik etmekte, düşük yoğunluklu yerleşimlerin ihtiyacı olan kapasiteyi sunarak kentleri biçimlendirebilmektedir. Otomobil sahibi kentliler düşük yoğunluklu yapılaşma ile kentleri yönlendirirken otomobil sahibi olmayan düşük gelirli kentlilerin önce gecekondularla başlayan daha sonra apartmanlara dönüşen yerleşim alanlarının gelişimi bireysel işleticilerin sunduğu kapasite ile gerçekleşebilmektedir. Örneğin Antalya'nın kentsel gelişiminde birinci aşamada yaya ulaşımına dayanan merkezdeki gelişimi, zaman içinde toplu ulaşım olanakları sunan kentlerarası karayolu koridorları üzerinde ikinci aşamada ışınsal olarak devam etmiştir. Ara-toplutaşım türleri ve daha sonra otomobile dayalı ulaşım ile üçüncü ve dördüncü aşamalarda kent yağ lekesi formunda gelişmeyi sürdürmüştür. Ulaşım koridorları arasındaki daha düşük yoğunluklu yayılmada ara-toplutaşım filusunun büyüklüğü tarımsal alanlar içindeki yapılaşmada önemli bir rol üstlenmiştir (Ulaşım-Art, 2010) (Şekil 2).



Şekil 2. Antalya Yerleşim Biçiminin Zaman İçinde Ulaşımına Bağlı Gelişimi (Ulaşım-Art, 2010).

Hat ve Güzergâh Yapısının Bozulması: Bireysel işleticiler bir baskı grubu olarak hizmet verdikleri toplu ulaşım sisteminin biçimlenmesinde etkili olabildikleri için güzergahlarının, hatların, durakların ve bekleme alanlarının yer seçimlerinin kendi istekleri doğrultusunda oluşmasını sağlamaktadırlar. Bu uygulamalar sonucunda toplu taşıma sistemi yolcu

odaklı olmaktan çıkarak kamu yararı ve verimlilik ilkelerine aykırı olarak gelişmekte ve aşağıdaki tipik sorunlar oluşmaktadır (Öncü, 2011).

Merkezde ve Ana Koridorlarda Yığılma: Küçük veya büyük araçlı tüm bireysel işleticiler daha çok yolcuya erişebilmek için hatlarının en yoğun koridorlardan geçmesini, kent merkezine ulaşmasını ve hatta merkezde bekleme ve depolama yapabilmeyi istemektedirler. Bu istekler ve baskılar karşısında isteklerinin büyük bir bölümü kabul edildikçe toplu ulaşım sisteminin performansı düşmekte, ana koridorlarda ve merkezde sıkışıklıklar oluşmaktadır.

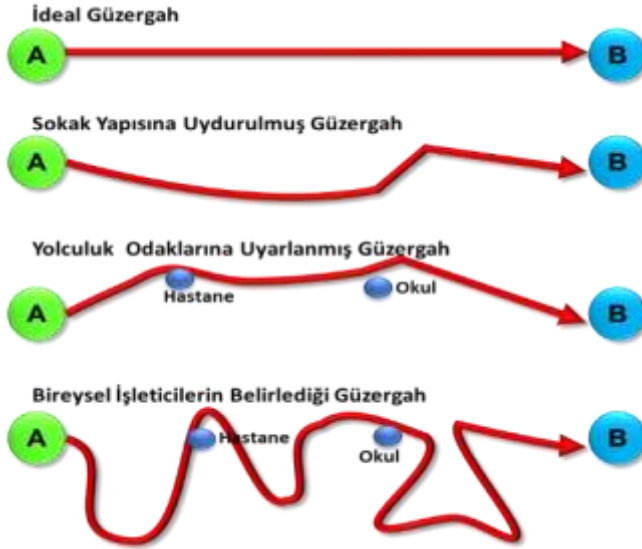
Antalya Ulaşım Ana Planı hazırlık çalışmaları sırasında kentteki otobüs ve minibüs hatlarının birkaç koridorda yoğunlaştığı görülmüştür. Bireysel işleticilerin ve yolcuların aktarma yapmadan tüm ana koridorlara erişme isteği sonucunda bazı koridorlardan geçen hat sayıları seksenin üzerine çıkmıştır. Bu hat yoğunluğu koridorlardaki trafik sıkışıklığını arttırmakta, koridorlar üzerindeki duraklarda yolcu-indirip bindiren ve hatta yolcu bekleyen otobüsler trafiği tıkamakta, çok sayıda hatta hizmet eden duraklarda yolcu türbülansları ile iniş ve binişler daha da aksamaktadır (Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2013) (Şekil 3).



Şekil 3. Antalya Merkez Koridorlarındaki Otobüs ve Minibüs Hat Sayıları (Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2013)

Dolaşan Hatlar: Toplu ulaşım hatlarının oluşturulmasında temel ölçüt iki nokta arasında en kısa olan ideal güzergahın kentin karayolu şebekesi üzerine uyarlanması ve seçilen koridordaki yolculuk odaklarına hizmet ederek Şekil 4'teki gibi düzenlenmesi ile oluşturulmaktadır. Ancak bireysel işleticilerin yönlendirmesi ile oluşturulan hat güzergahlarında yolcuları en uygun şekilde iki nokta arasında taşımak değil koridordaki tüm yolcuları toplama amacına yönelik düzenlenme söz konusudur.

Yolcu toplama amacıyla belirlenen hat güzergahlarından oluşan bir şebeke işleticilerin gelirini arttırmaya çalışırken her hatta ve şebekenin tümünde verimsiz, aşırı yakıt ve zaman tüketen, trafik sıkışıklıklarını ve hava kirliliği ile kazaları arttıran bir niteliğe dönüşmektedir. Antalya örneğinde yerleşim alanının sadece 8,5 km yarıçaplı bir bölgeyi oluşturmasına karşılık kentteki minibüs hatlarının ortalama uzunluğu 60 km ve otobüs hatlarının uzunluğu 44 km olması hatların güzergahlarının kentte yolcuları varışa götürmek için değil, olabildiğince çok yolcu toplamaya yönelik olarak düzenlendiğinin göstergesi olmaktadır (Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2013) (Şekil 5).



Şekil 4. Hat Yapısının Bozulması (Öncü, 2017)



Şekil 5. Antalya Yerleşim Alanı, Otobüs ve Minibüs Hat Uzunlukları (Antalya Büyükşehir Belediyesi, 2013)

Çok Sayıda Bireysel Özel İşletici: Kentteki ara-toplutaşım işletmesinin çok sayıda küçük araçla yapılmasının ardında bulunan bireysel sahiplik ve sahip-işletmecilik yapısı sistemin akılcı bir düzenleme ve işletmeye ulaştırılması için gerekli koşulları oluşturamamaktadır. Bu kadar çok sayıda birbiri ile rekabet eden bireysel işleticinin hizmet standartları ve kurallarını uygulayabilmesi, sistemi daha ileriye götürebilmesi söz konusu olmamaktadır.

Kurumlaşma Düzeyi Düşük İşleticiler: İşleticiler hizmet standartlarını ve kalitesini artırarak pazar paylarının büyütülmesi yerine pazardaki rakiplerle sürtüşerek müşteri sayısını artırma yaklaşımında olmaları kurumsallaşma düzeylerinin düşük olmasından ileri gelmektedir. Ayrıca kurumlaşma düzeyi düşük bireysel işleticiler sistemdeki verimli ve verimsiz hatlar arasında çapraz sübvansiyonun yapılmasına engel olmaktadır.

Çok Sayıda Hat: Bireysel işleticiler müşteri sayısını artırmak için sürekli olarak yeni hatlar açılmasını istemekte, çoğunluğunda verimli işletmecilik yapılması mümkün olmayan çok sayıda zayıf hat ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Çok sayıda ve düşük kapasiteli küçük araçlarla düşük talep düzeylerinde hizmet verilmesi kentsel yayılmayı desteklemektedir.

Talep Fazlası Arz: Özel halk otobüsü, minibüs ve taksi plakaları bir yatırım aracı olarak görülüp yüksek getiri beklentisine girilmesi sonucunda baskılarla işletici sayısı sürekli artırılmış, araç kapasiteleri büyütülmüş ve sonuçta sunulan kapasite talebin çok üzerine çıkmıştır. Pazara girişin kısıtlanmasıyla birlikte ara-toplutaşım araç plakalarında oluşturulan yüksek sanal plaka değeri sistemin işleyişinde önemli itici unsur olmuştur. Diğer yandan pazara girişin en kolay olduğu servis araçları filoları aşırı büyümüş ve zirve saatler dışında kent yollarını depolama yeri olarak kullanan bir filo oluşturulmuştur.

Azalan Kamu Denetimi: İşletici sayısının aşırı şekilde artması sonucunda işleticilerin daha güçlü ve etkili bir baskı grubu oluşturmuşlardır. Ara-toplutaşım yatırımcıları yerel politika düzeylerinde temsil edilerek etkilerini artırmışlar ve kamu işleticisinin pazar payının azalmasına neden olmuşlardır. Kamu hizmet sağlayıcısı; toplutaşım pazarında planlama ve yönlendirme rolünü kaybetmiş, yetkisi kısıtlı ve denetimlerle sınırlı kalmıştır.

Çağdaş İşletme Yöntemlerine Geçilememesi: Özel işleticilerin kurumlaşmaması sonucunda otobüs büyüklüğündeki araçlar bireysel işletmecilik (dolmuşçuluk) yaklaşımları ile hizmete devam etmiştir. Çağdaş işletmecilik gereği olan hat, gelir, araç, personel ve gider paylaşım havuzları oluşturulup şirketleşmeye geçilememiş ve teknolojik planlama, izleme ve denetim araçları uygulanamamıştır.

Bütünleşemeyen Hatlar, Hizmetler ve İşleticiler: Toplu ulaşım sisteminin parçalanmış ve kurumsallaşamamış çok aktörlü yapısı, toplutaşım sistemlerinde verimliliğin ön koşulu olarak görülen “çeşitli hatlarda farklı işleticiler tarafından sunulan hizmetlerin bütünleştirilmesini” engellemiştir. Bütünleşmeyen sistemdeki karmaşa ve verimsizlik giderek artmış ve toplutaşım sistemi düzeltilmesi güç noktalara gelmiştir.

Çakışan Hatlarla Hizmet Tekrarları Oluşması: Çok sayıda bireysel işleticiye yolcu sağlamak için hatların yolcuya yaklaştırılması amaçlanmış, yeni hatlar açılmıştır. Tüm hatlar merkeze ve sınırlı sayıda koridorlarda hizmet vermeye başlayınca hizmet tekrarları oluşmuştur. Ara-toplutaşım hizmetleri ile toplutaşım işletmeciliği hizmetleri ve hatlar arasında aktarmalar yapılamamıştır.

Merkezde Birleştirilen Hatlar: Merkezin bir aktarma alanı olarak kullanılması sonucunda kent merkezi sokakları araçların bekleme ve depolama yeri haline gelmiş, sınırlı yol kapasitesi üzerinde sıkışıklık artmıştır. Bu sıkışıklığı azaltmak ve merkezden geçerek taşınan yolcu sayısını artırmak amacıyla farklı iki yönden gelen hatlar merkezde birleştirilmiştir. Böylece kentleri bir uçtan diğer uca kat eden uzun hatlar oluşturulmuştur. Farklı talep düzeylerine sahip hatların birleştirilmesi işleticilerin yararına hizmet ederken işletmede sorunlar ve kent merkezlerinde trafik sıkışıklıklarına neden olmaktadır.

Hat Kademelenmesi Olmaması: Kentin farklı alan ve koridorlarında farklı düzeylerde yolculuk talepleri oluşmakta ve yolculukların gün içindeki dağılımı da değişmektedir. Talep düzeyleri dikkate alınarak farklı işletme özellikleri ile hatların kademelendirilmesi gereklidir. Bireysel işleticilerin olduğu ulaşım sistemlerinde aktarma fiyatlandırması ve gelir paylaşımı olmadığı için farklı hat türleri (gövde hattı, ana hat, yerel hat, kırsal hat, besleme hattı gibi) oluşmamıştır. Tüm bireysel işleticiler ana hat gibi çalışmayı sürdürmektedir. Bu durum ulaşım sisteminin genel performansını düşürmekte ve etkinliğini azaltmaktadır.

Bireysel İşletmeciliğin Ulaşım Sistemine Olumlu Etkileri

Bireysel işletmecilik tüm bu sorunlarına ve eksikliklerine rağmen bazı olumlu etkiler de oluşturmaktadır. Aşağıda bireysel işletmeciliğin (aratoplu ulaşım hizmetlerinin) kente ve ulaşım sistemine yansıyan yararları sıralanmaktadır.

Yolculara Yakın Hizmet Sunulması: Genel trafik düzeni için sorunlar yaratmasına rağmen duraksız işletmecilik (hail-stop operation) hem durağa yürüme gerektirmediği için yolcular tarafından, hem de toplu ulaşım durağına gitmeden yolcuları yakalamasıyla işleticiler açısından olumlu değerlendirilmektedir.

Kamunun Ulaşım Yatırım ve İşletme Giderlerini Azaltması: Aratoplu ulaşım işletmeleri önceleri kamunun toplu ulaşım sisteminde yatırım ve işletme giderleri için sübvansiyon olarak görülmüş ve özel kesim kaynaklarının kamu hizmetine verilmesi olumlu değerlendirilmiştir.

Ancak pazardaki işletici sayısının kısıtlanmasıyla oluşan sanal haklar ve değerler günümüzde sistemlerin en sorunlu noktası haline gelmiştir. Zaman içinde kamuya rağmen kamu ile yarışan bir niteliğe dönüşmüş ve sistemde yapılması gereken iyileştirmelerin önünde engel oluşturmuştur.

İstihdam Etkisi: Ara-toplutaşım işletmeleri sağladıkları istihdam etkisi ile olumlu bir katkı sağlamaktadırlar. İlk dönemlerdeki sahip-işletici ağırlıklı yapı giderek yerini patron-işletici biçimine dönüşmüş ve birden çok kişinin sahip olduğu birden çok kişinin sürücü olarak çalıştığı küçük esnaf niteliğine dönüşmüş ve yerel yönetim kararları üzerinde önemli bir baskı grubu haline gelmiştir.

Yan Sektörler ve Ekonomik Etkileşim: Ara-toplutaşım sistemi düşük kapasiteli ve çok araçlı yapısıyla özellikle araç bakım-onarım, akaryakıt ve hatta otomotiv sektöründe olumlu etkiler oluşturmakla birlikte rasyonel olmayan yapısı nedeniyle toplutaşım ağırlıklı bir sisteme kıyasla kamusal yararları daha az olmaktadır.

Çözüm Arayışları ve Geline Son Nokta

Ara-toplutaşım sektörünün olumsuzluklarının azaltılması için çeşitli girişimler başlatılmış ve bazı olumlu uygulamalar görülmüştür. Bunlar;

- Hat yapılanmasının düzeltilmesi (belediyelerin hizmetleriyle yarışmayacak işletme planlaması, şebeke ve hatlar oluşturulması),
- Bireysel yapının kurumsallaştırılması (kooperatif ve şirketleşme),
- Teknolojik gelişmelerin benimsenmesi (elektronik ödeme ve araç takip sistemleri vb.),
- Toplutaşım sistemi ile bütünleşme (tarife, hat ve hizmet çelişkilerinin önlenmesi, aktarma ve indirimli yolculuk sağlanması gibi) konularında gelişmeler görülmüştür.

Ülkemizdeki farklı kentler aşağıda açıklanan aşamalı ortak havuzlar oluşturma sürecinin farklı aşamalarını gerçekleştirilmiş, ancak genellikle ilk aşamalardan ileriye gidilmemiştir. Bu yöntemde uzun süren bir dönüşümün; her aşamanın tamamlandıktan sonra bir sonraki aşamaya geçilmesi ile gerçekleşmesi öngörülmektedir (European Bank for Reconstruction and Development, 2019; Muğla Büyükşehir Belediyesi, 2018). Bu dönüşümlere başlanmadan önce yerel yönetim tarafından

yapılacak hat yeniden yapılandırılması ve elektronik ödeme sistemine geçiş bir ön hazırlık olarak değerlendirilmektedir.

Hat Havuzu: Hat havuzları ve havuzda dönüşümlü işletme, farklı kârlılık ve verimliliğe sahip hatlar arasındaki farklılıkların ortadan kaldıracak ve hatlar arasında çapraz sübvansiyonunun oluşturulmasında ilk adım olacaktır. Bu uygulamada belirli bir alandaki hatlarda havuza giren işleticiler belirlenen plana göre sıra ile seferleri dönüşümlü olarak yapmaktadırlar. Her işletici farklı karlılığa sahip hatlarda sıra ile çalışır ve işleticiler arasında gelir ve gider hakkaniyeti sağlanır.

Hat havuzlarında temel hedef, işleticilerin tek bir hattı sahiplenmesi yerine havuzu oluşturan tüm hatlarda dönüşümlü olarak çalışması, karlı ve karsız hatların hepsinde çalışarak gelirlerin adaletli bir şekilde paylaşılmasıdır. Hat havuzunda her işletici kendi hesabına çalıştığı için yolcu gelirleri elektronik bilet sistemi ile sistem işletme giderleri düşüldükten sonra kişisel hesaba aktarılır. Farklı günlerde verimli hatlarda elde edilen yüksek gelir ile düşük kazançlı hatların sınırlı gelirleri kişisel hesaplara aktararak dönüşümlü işletmede gelir hakkaniyeti sağlanmış olmaktadır.

Gelir Havuzu: Bir önceki aşama tamamlanıp hat havuzları işler hale geldiğinde başlatılacak bu aşamada, yolcu gelirleri önce ortak bir havuzda toplanmakta, ardından üzerinde tarafların anlaştığı paylaşım kurallarıyla gelir işleticilere dağıtılmaktadır. Gelir paylaşımı için havuzdaki hatların özelliklerine göre farklı ölçütler kullanılabilir. Yolculuk ve hat uzunlukları büyük farklılıklar göstermiyorsa yolcu sayısı, havuzda işletilen farklı araç büyüklükleri var ise koltuk (yer) x km, aynı tip araç kullanılıyorsa araç x kilometre ölçütlerinin kullanılması daha hakkaniyetli olmaktadır.



Şekil 6. Bireysel İşleticilerin Dönüşüm Aşamaları (Öncü, 2015), European Bank for Reconstruction and Development, 2019

Gider Havuzu: İşletme giderleri de oluşturulan kuruma devredilmekte, yönetim topladığı gelirleri işleticilere dağıtmadan önce işletme sırasında yakıt, temizlik, sigorta, personel, lastik, gibi giderleri düşmekte, kalan işleticilere dağıtmaktadır. Böylece tüm işletme giderleri de havuz kapsamına alınmış olmaktadır. Ruhsat sahipleri giderler çıktıktan sonra dağıtılan gelir paylarını almaktadırlar.

Araç Havuzu: Araçların kişisel mülkiyetten çıkarılıp kooperatif veya şirket sahipliğine geçmesi ile araç havuzları oluşturulur. Araçlarla ilgili yükümlülüklerin kurum yükümlülüğüne geçmesiyle tüm harcamalar kurumun ortak giderine dönüşür. Araçların kişisel mülkiyette kalması uygun görülürse kişiler araçlarını sözleşme ile havuza kiralayabilmekte ve kira geliri olarak bir amortismanı geri alabilmektedir.

Personel Havuzu: Araçların havuza devrinden sonraki aşamada, çalışanlar da havuza devredilmekte, filo yönetimi serbest bir şekilde araç ve personel planlaması yapabilmektedir.

Hak Havuzu: Dönüşümün en son aşamasında işleticilerin yasal ruhsatlarını ve işletme haklarını kooperatiflerine (şirketlerine) devri gerçekleşir. Ancak bu aşama mevcut yasal çerçeve içinde hukuksal sorunlar içermektedir. Bireysel olarak 'esnaf' niteliğindeki gerçek kişilere verilen çalışma ruhsatlarının kooperatif veya şirketlere devredilmesinde sorunlar oluşabilmektedir. Bursa ve Kayseri gibi bazı büyük kentlerimizde minibüs ruhsat ve plakaları, sözleşmelerle işleticilerin kişisel hakkı olarak korunması kararı alınsa da özel halk otobüsüne dönüşümünde sağlanan yeni haklarla birlikte eski plakaların bir geçerliliği kalmamıştır.

Dönüşümün tamamlanması sürecinde adım adım gerçekleştirilmesi gereken diğer bir süreç "bütünleşme" olmalıdır. Bütünleşme önceleri sadece toplu taşıma türlerinin, hatlarının, hizmetlerinin bir bütün olarak planlaması ve işletilmesi olarak ele alınmıştır. Ancak bugün bisiklet, taksi dahil tüm ulaşım türlerinin sanal ortamı da kapsayacak ve en uygun seçeneği tavsiye eden şekilde bütünleştirilmesi anlamına gelmektedir.

On yılı aşkın bir süredir gündemde olan bu dönüşüm süreci işleticilerin isteğine bırakılmış yerel yönetimlerce herhangi bir zorunluluk getirilmemiştir. Bu nedenle beklenen hızda gerçekleşmemiş, dönüşüm

farklı kentlerde farklı düzeylerde kalmıştır. Aşağıda dönüşüm sürecini hızlandırmak amacıyla yerel yönetimlerin daha etkin rol alacağı yeni sürecin ana hatları çizilmiştir.

Önerilen Dönüşümün İlkeleri

Bireysel işleticilerin kurumsal bir yapıya dönüşümleri için önce dönüşümün ilke ve amaçlarının net bir biçimde ortaya konması gerekmektedir. İlkeler ara-toplutaşım işleticilerinin günümüzde sorun ve olumsuz etkiler yaratan özelliklerinin değiştirilmesi ve toplutaşım niteliklerine kavuşturulmasını amaçlamalıdır.

Mekândan Bağımsızlaştırma: Günümüzde işleticiler çalışmakta olduğu hatları ve güzergahları kendilerine ayrılmış, alınıp satılabilen bir meta olarak algılamaktadır. Öncelikle kentte toplu taşıma yapma ruhsatının belirtilen sınırlı süre için verildiği ve mekâna bağlı bir hak olmadığına işleticilere benimsetilmesi gereklidir. Toplu taşıma kamuya ait bir hak ve yetkidir ve geçici olarak özel işleticilere bu yetkiyi kullanma hakkı verilmiştir. Bir güzergahın belli işleticilere ait olmadığına benimsetilmesi için işleticilerin tüm hatlarda çalışması sağlanmalıdır.

Bireysel Gelirden Bağımsızlaştırma: İşleticilerin gelirlerini arttırmak için birbirlerinden yolcu kapmaya çalışmaları trafik güvenliğini riske attığı ve konforu azalttığı için gelir havuzları bu sorunları ortadan kaldıracaktır. Hatta çalışma imtiyazına sahip olan işleticiler istatistikler dikkate alınarak (mevsimlik ve hafta içi talep değişiklikleri dikkate alınarak) havuzdan pay almalıdır. Diğer bir deyişle hangi hatta çalıştığına bakılmaksızın geçmişteki verilere dayanılarak havuzdan geliri ödenmelidir.

Bireysel Sahiplikteki Araçların Kiralanması: Bu uygulama ile araçlar kapasite, yaş ve niteliklerine göre yeni oluşturulacak bir işletme şirketine kiralanmalı ve tüm kullanım hakları ile işletme, tamir, bakım giderleri bu yeni şirket tarafından kullanılmalıdır. Bu şirket belediye araçlarını da benzer şekilde bünyesine alarak tüm araç sahiplerinin mevcut hakları oranında temsil edebilmelerini sağlamalıdır.

Bireysel Giderden Bağımsızlaştırma: Bireysel işleticilerin daha önce bireysel olarak karşıladığı günlük bakım, onarım, yakıt ve personel, SGK giderleri gibi harcamalar araçları (ve hakları) kiralayan şemsiye şirket tarafından karşılanmalıdır. Şirket yaptığı bu tür ödemeleri genel bütçesine katarak işleticilere yapılacak ödemelerden düşmelidir.

Bireysel Personel Görevlendirmesinin Kaldırılması: Araçlarda görevli sürücüler ve diğer personelin sınavla işe alımı, eğitimi ve ödemeleri şirkete ait olmalıdır. Bireysel işleticilerin mevcut personelinin (ya da hak sahiplerinin kendileri) konulacak koşulları sağlaması halinde personel havuzunda görev almalıdır.

Ortak Hizmet Alımı: Kurulacak yeni şirket farklı özel ve resmi (kamu işletmecisi gibi) kuruluşlardan hizmet alımı sözleşmeleriyle tamir, bakım, onarım, yakıt temini, eğitim, denetim işletme planlaması ve denetimi gibi konular piyasadan ya da ortaklarından en uygun hizmet alımını yapmalıdır.

Yeni Yaklaşımın Değerlendirilmesi

Bu yaklaşım dönüşümün aşamalarla bireysel işleticiler tarafından kendiliğinden oluşturulması yerine; özel ve kamu işleticilerinin temsilcilerinden oluşan çalışma grubunun yönlendirmesi ile uygulanması ön görülmektedir. Hazırlanacak dönüşüm planına bireysel işleticilerin katılımı zorunlu olmalıdır. Günümüzde çağdaş uygulamalarda MaaS (Mobility as a Service) olarak adlandırılan ve bisikletten raylı sisteme kadar tüm ulaşım türlerini birbirine bağlayan bir odak noktası oluşturulmasına altlık olacak yapılanma öncelikle lastik tekerlekli toplu ulaşım işleticilerini kapsamak üzere geliştirilecektir.

Yerel yönetimlerin politik beklentilerle bireysel işleticilere (örneğin servis araçlarına) plaka tahdidi koyarak mevcut işleticilere yeni sanal değerler oluşturulması gibi yanlış adımlar atarak gelecekteki çözümleri zorlaştırması yerine bireysel işleticilerin kurumlaşması yönünde adımlar atması gereklidir

Oluşturulacak tek odaklı kurumsal yapı zaman içinde yaratılmış sanal değerlerin azaltılması ve bilimsel veriler ve etütlerle filo büyüklüğü, genişlemesi ve gençleştirilmesi adımları, elektrikli filo oluşturulması, sürücüsüz araçlara geçiş gibi teknolojik gelişmeleri uygulama

konularında sağlıklı kararlar alınabilmesini sağlayacak bir yetki merkezi olabilecektir.

Sonuç

Neo-liberal ideoloji bireysel özgürlük ve serbestliği çağdaşlaşmanın en üst noktası olarak kabul eder bu da güçlü özel mülkiyet hakları, serbest pazar ve ticaret koşullarını oluşmasını sağlayan kurumsal yapıyla sağlanır. Bu sistemde devlet ekonomiye çok fazla karışmamalı ancak gücünü gerekli olduğunda özel mülkiyet hakları ve pazar kurumlarını korumak ve desteklemek için kullanılmalıdır (Harvey, 2007). Böylece daha önce yönetim tarafından yerine getirilen kamu hizmetleri, kar güdüsünü merkeze koyan ve özel sektörü kentsel hizmet ve yatırımların odağına getiren bir piyasa konusu haline gelmiştir. Neo-liberalizmin yansımaları belediye hizmetlerini de içeren yerel ölçekte açıkça görülmektedir.

Ülkemiz kentlerinde uygulandığı biçimiyle bireysel işletmecilik sağladığı yararlardan çok sorunlar yaratmış ve düzeltilmesi zor, verimsiz kentsel ulaşım sistemlerinin oluşmasına yol açmıştır. Kentlerin ulaşım yönetimleri ve işleticiler kendi yarattıkları bu sorunlu yapıdan yine neo-liberal ekonominin kuralları ve dinamikleri ile çözülmeye çalışmaktadır. Ancak sorunları oluşturan düşünce yapısı ve sistem kurallarıyla tüm tarafları mutlu edecek bir çözümün bulunması mümkün olmayabilir.

Kaynakça

- Akçura, T. (1971), Ankara Cumhuriyetinin Başkenti Hakkında Monografik Bir Araştırma, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Yayın No.16.
- Antalya Büyükşehir Belediyesi (2013). Antalya kent içi ulaşım ana planı rapor-1. *Antalya ve ulaşım sistemi: Mevcut bilgilerin toplanması ve değerlendirilmesi.*
- Bentley, I. (1999). *Urban transformations*. Routledge, London
- DeLanda, M., (2006). *A new philosophy of society: Assaemblage theory and social complexity*. Continuum Books
- Deleuze, G. ve Guattari, F. (1987). *A thousand plateaus*. Minneapolis: University of Minnesota Press
- Brenner, N. ve Theodore, N. (2002), Cities and the geographies of actually existing neoliberalism. *Antipode* 34 (3), 602-624
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), (2019). Driving change: Reforming urban bus services. *A policy paper of the EBRD's,*

- Sustainable Infrastructure Group, p.21. accessed on https://www.changing-transport.org/wp-content/uploads/EBRD_bus-sector-reforms_Mar2019.pdf
- Harvey, D. (1989). *From managerialism to urban enterpreneurialism: The transformation of urban governance*. Geografiska Annaler, 71B, 3-17
- Harvey, D. (2007). *A brief history of neoliberalism*. OUP Catalogue, Oxford University Press
- Kirby, R.F., Bhatt, K.U., Kemp, M. A., McGillivray, R. G. ve Wohl, M. (1974), *Paratransit: Neglected options for urban mobility*. Urban Institute, Washington.
- Muğla Büyükşehir Belediyesi, (2018). *Muğla ulaşım ana planı: Rapor 4 - plan kararları ve uygulama önerileri*. <https://www.mugla.bel.tr/mecliskarar/3118>
- Öncü, E. (2011), Antalya toplu ulaşım yapılanma planı ve uygulaması. *Transist IV Ulaşım Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, s. 142-149
- Öncü, E. (2015), Formalization and corporatization of informal operators in Turkish cities, *International Conference: Regulatory Framework and Governance of Public Transport, Union of International Public Transport Operators (UITP)*, Almaty, Kazakhstan
- Öncü, E (2017). Toplu taşımacılıkta reform ve kurumsallaşma. 7. *UITP Türkiye Toplu Taşıma Konferansı*, Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği.
- Öncü, M. A. (2015). *Politics of urban transportation- Local, national and international dynamics – Case of Ankara and Eskişehir road*. Doktora tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Peck, J. ve Tickell, A. (2002). Neoliberalizing space. *Antipode* 34(3), 380- 404
- Rees, G ve Lambert, J. (1985). *Cities in crisis: The Political economy of urban development in Post-War Britain*, London
- Tekeli, İ. (1987), *Ankara 1985'ten 2015'e*. Ankara Büyükşehir Belediyesi, EGO Genel Müdürlüğü, 65-86.
- TÖHOB (2015). *Türkiye kentlerinde özel işleticilerin sayısal verileri anketi*. (Basılmamış Araştırma Raporu)
- Ulaşım-Art (2010). *Antalya toplu ulaşım yapılanma planı raporu*. Büyükşehir Belediyesi ve Antepçe.

ⁱ *Assemblage Theory sosyal bilimlerde çeşitli teorisyenler tarafından farklı içeriklerde ele alınmakta; bildiride ise assemblage; Deleuze ve Guattari (1987)'nin "dış ilişkileri ile tanımlanan ve tek başına var olan parçalar" ve De Landa (2006)'nin "içsel uyumu olmayabilen, koşullara göre başka bir bütünün parçası olarak da davranabilen dinamik sosyal varlıklar" olma özellikleri öne çıkarılan sosyal birliklerdir. Kentsel ulaşım bileşenlerinin assemblage'lar olarak değerlendirilmesi Politics of Urban Transportation- Case of Ankara and Eskişehir Road; Öncü (2015) doktora tezinde ayrıntılı olarak yapılmıştır ancak bu bildirinin sınırlarını aşmaktadır.*



Kent Plancısının Teknokrattan Siyasal Olana Doğru Değişen Rolü: Türkiye Örneğinden Dersler

Esin Özdemir
Kocaeli Üniversitesi
esin.ozdemir@kocaeli.edu.tr

Öz

Kent plancısının rolü, son birkaç on yıl içerisinde, akılcı kapsamlı planlama çerçevesinde teknokrattan, iletişimsel planlamanın yükselişine ile bir iletişimci/müzakereciye doğru değişim geçirmiştir. Daha yakın geçmişte ise, siyaset felsefesi alanında gelişen demokrasiye ilişkin yeni düşüncelere koşut olarak, her ne kadar henüz olgunlaşma sürecinde olsa da, siyasal nitelikli bir rol oluşmaya başlamıştır. Bu dönüşümün belirtileri ise daha çok Batı demokrasilerinin, özellikle de uzlaşma yönelimli olanların deneyimlerinde görülmekteyken, Türkiye gibi uzlaşma yönelimli olmayan veya Batı dünyası dışındaki bağlamlarda plancının rolünün nasıl değiştirdiğine ilişkin yeterince bilgi ve tartışma bulunmamaktadır. Derinlemesine görüşmeler ve belge analizine dayanarak yapılan nitel araştırma yöntemiyle yazılan bu makale, Türkiye’de de plancılar açısından siyasal bir rolün tanımlanabileceğini; ancak bu rolün diğer rollerden tamamen bağımsız olmadığını savunmaktadır. Türkiye’de siyasal bir rol üstlenen bir plancı, aynı zamanda akılcı karar vermeyi, kapsamlılığı ve uzlaşma arayışını savunabilmektedir. Ayrıca, siyasallaşma potansiyeli ve siyasallaşmanın önündeki engeller, uzlaşma yönelimli bağlamlardakinden farklılaşmaktadır. Türkiye’de bunun önündeki en önemli engellerden biri uzlaşma arayışının olmayışıyken, bu durum meslek odalarının ve kent aktivistlerinin tepeden inme planlama kararlarına karşı mücadele etmesine yol açarak, paradoksal biçimde siyasallaşma için bir potansiyel sunmaktadır. Makale, bu savını açıklarken aynı zamanda plancılar için siyasal bir rolün pratikte ne anlama gelebileceği konusundaki tartışmalara da katkı sağlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: *plancının rolü, uzlaşma arayışı, siyasal rol, meslek odaları, aktivist plancılar*



Changing Role of Urban Planners from a Technocrat to a Political One: Lessons from the Turkish Case

Esin Özdemir
Kocaeli University

Abstract

The role of urban planner in shaping urban development has been in transformation in the last decades from a technocratic one within rational comprehensive planning to a communicator/negotiator with the rise of the communicative planning. More recently, a political role has been emerging, which has yet to mature, parallel to the new thoughts on democracy in political philosophy. The evidences for this transformation are derived mainly from the experiences of Western democracies; particularly the consensus-oriented ones, while there is a lack of sufficient knowledge and discussions on the changing role of the planner in non-consensual or non-Western contexts like Turkey. Based on a qualitative research utilizing in-depth interviews with planners and document analysis, this article argues that a political role for urban planners can be defined in Turkey too; yet the different roles are not entirely independent from one another. A planner with a political role in Turkey can still advocate for rational decision making, comprehensiveness and consensus-seeking. Moreover, the obstacles against and potentials for politicization differ from consensual ones. One of the main obstacles in Turkey is the lack of consensus mechanisms, while this lack itself has led to further efforts of non-governmental planning professionals and urban activists against authoritarian planning decisions, paradoxically providing a potential for politicization. In elaborating this argument, the article also contributes in the discussions on what a political role for planners might mean in practice.

Keywords: role of planners, consensus-seeking, political role, professional chambers, activist planners

Introduction

The role of urban planner in shaping urban development has been subject to a transformation parallel to the changes in the global capitalist system and increasing complexity of cities, and this transformation is ongoing. It can possibly be traced back to early 20th century when urban planning began to emerge as a separate discipline and a profession from architecture. That said, a more substantial and meaningful transformation, particularly with regard to the purpose of this article, has taken place from the end of the 2nd World War and beginning of the Welfare State era.

The role of urban planners during the Welfare State era was a technocratic one; planners were strong and well-respected, endowed with expertise framed by rational comprehensive planning tradition. From 1980s, this role began to be criticized for being insensitive to varying needs and problems of people and it started to change into a consensus-builder, negotiator, mediator between different interests, or simply a communicative planner with the rise of communicative/collaborative planning (Forester, 1989, 1993, 1999; Healey, 1992, 1996, 1997, 2003; Innes and Booher, 1999; Sager, 1994 etc.). In this role, planners' negotiation, communication and even leadership skills mattered as much as the technical ones. In this regard, Forester referred to the crucial role of planners in solving conflicts of power (1989, 2009), emphasizing their role as a negotiator in addition to a technocratic one, defining this role as 'facilitative leaders' (Forester, 2013). As alternatives, planner as an advocate of certain –mainly disadvantaged– groups in the framework of advocacy planning; radical planner in the framework of radical planning (Friedman, 1987; Leavitt, 1994) or insurgent planner (Sandercock, 1998) have been defined, which have implicitly emphasised the more political aspects of the planning profession, rather than its objective operation as a mediator between different interests. More recently, criticisms towards communicative planning practices and the post-politicization of urban planning have gained a prominent place in the contemporary literature on planning and urban studies (Allmendinger and Houghton, 2012; Bengs, 2005; Fainstein, 2010; Flyvbjerg, 1998; Gunton et al., 2006; Harris, 2002; Hillier, 2003; Inch, 2014; Kaza, 2006; Pløger, 2004; Purcell, 2009; Tewdwr-Jones and Allmendinger, 1998, etc.). As a consequence, a more political

role of urban planners has been called for and such politicization is put forward as a prerequisite of democratization of urban planning.

In a word, parallel to the discussions on democracy and the issue of conflict in urban planning, the role of the urban planner has evolved from a technocrat to a communicative planner and now to a political planner. The analysis of this transformation is crucial. However, a different but related point, as crucial as the transformation itself, is that evidences for it are derived mainly from the experiences of Western liberal democracies, and particularly the consensus-oriented ones. We do not know much about the changing role of urban planners in non-consensual or non-Western contexts. This is not to say that there are no studies on Turkish urban planning, which would obviously be wrong, but the point here is to draw attention to the changing *role of urban planner* with a view to post-foundationalist thoughts on democracy. There is an important gap on this topic in the literature, which the article aims to overcome.

In the second section following the introduction, the article discusses the dynamics behind this change and its outcomes, focusing on the more recently appearing new roles planners are called to take on in both theoretical and empirical studies and the effects of these new roles on enhancing urban democracy. In the third section, it looks into the political role of urban planners in the Turkish case; focusing on different types and dimensions of a political role. It finally argues that, there is an emerging and increasingly important political role of urban planners in Turkey; yet the different roles cannot be so easily distinguished from one another, as in the Western examples. A planner with a political role can still a strict advocate of rational decision making and comprehensiveness, and have technocratic features. On the other hand, lack of consensus mechanisms leads to strong efforts of non-governmental planning professionals and urban activists working together against authoritarian planning decisions, which is a situation paradoxically providing a potential for politicization. The article supports its arguments with evidence from Turkish urban planning, based on in-depth interviews with urban planners, document analysis and observations from Turkish cities.

Methodology

The article is based on a qualitative research on the Turkish urban planning, focusing on urban planners in Ankara and Istanbul. As a part of the qualitative methodology, twelve in-depth semi-structured interviews with (1) urban planners working for municipalities, (2) planners that provide support to deprived local communities, especially *gecekondu* neighbourhoods, where urban transformation is foreseen and whose residents intend to participate in the planning process, and (3) non-governmental planners who are representatives of mainly Chambers of City Planners, but also Chambers of Architects. The municipal planners were employed by either metropolitan municipalities or district municipalities to widen the perspective, yet the exact names of the municipalities are not given throughout the article, since all municipal planners, except for one, accepted to be interviewed on condition of anonymity and without voice recording. The interviewees include both senior and middle-level urban planners. In addition, a document analysis including the activity reports, press releases and web sites of the Chambers complemented the interviews.

Table 1. Interviewees

Municipal Planners (MP)	2 planners at Ankara Metropolitan Municipality (MP1-MP2), 2018 6 planners at District Municipalities (MP3- MP8), 2016-2018
Chamber Planners (CP)	Chamber of City Planners General Presidency- 2018 (CP1) Chamber of City Planners Ankara Branch – 2018 (CP2)
Activist Planners (AP)	Planner from Istanbul – 2015 Planner from Istanbul - 2019
Total:	12 planners

Influence of Post-Foundationalist Thought and Calls for a More Political Role for Planner

Calls for a more political role for urban planners or politicizing and democratizing urban planning are inspired or even rooted in the theoretical insights from mainly political philosophy, problematizing the escalation of the contested nature of the concept of democracy in the recent years. Accordingly, there is a growing concern among especially left-wing intellectuals of Western liberal democracies on how ‘democracy’ is understood and put into practice in international, national and local

contexts. Such a discontent over democracy is usually named as the crisis of the representative and participatory/deliberative democracy. These concerns are often expressed in the post-foundationalist critique of Habermasian communicative action theory focusing on how institutionalized and consensus-oriented governance arrangements result in a serious democratic deficit in policy-making. Underlying force behind this is the concern on how the consensus-orientation in contemporary Western liberal societies serve the already powerful and sustain the existing power relations, by excluding and marginalizing conflict from the domain of policy making; silencing, circumventing the political claims and demands of particularly the less powerful segments of the societies and finally reproducing and even increasing the societal inequalities. An important literature problematizes this consensus orientation as post-political and criticizes it for being only ostensibly inclusive and democratic (Žižek, 1999; Mouffe, 1999, 2005; Rancière, 1999, 2010). More specifically, the literature on post-politics, which was later adopted in urban geography and planning (MacLeod, 2011; Swyngedouw, 2005, 2009), problematizes the contemporary processes of stakeholder democracy, consensus-building and good governance as means of organizing and disciplining the society. In this vein, post-political is defined as the feature of a new era defined by the abandonment of ideological visions and political struggles, and their replacement by a managerial and technocratic collaboration based on a compromise in the guise of universal consensus through negotiation of interests (Žižek, 1999 p:198). The logic of consensus is denounced for denigrating and rejecting of any manifestation of disagreement in the society in the name of democracy, and hereby for neutralizing conflict and antagonisms which are in fact constitutive of social relations and is a source of innovation, a necessary dimension of democracy (see Mouffe, 2005). The critique proceeds with the distinction between “the politics” and “the political”. At its most simple, the politics (*la politique*) is institutionalized policymaking, while the political (*le politique*) refers to a stance, an intervention, an act (Mouffe, 2005). The politics deal with certain policy concerns, conducted more or less as a managerial task, while ‘the political’ questions the very acceptance of these concerns as agenda items. That is, the politics assesses things such as interests, entitlements etc., while the political deals with the existence of things at a systemic level. The political is ‘a space of contestation and agonistic engagement’, while the politics is

understood as ‘technocratic mechanisms and consensual procedures’ (Wilson and Swyngedouw, 2014: 6). To prioritize the political vis à vis the politics, agonistic pluralism is suggested by Mouffe, under a radical-agonistic model of democracy (1999, 2005), through which antagonisms are transformed into agonism, namely from a relationship between enemies towards one between adversaries, where people continue to disagree, but accept each other’s differences as legitimate. Here, conflict gains a productive and innovative dimension, as opposed to the traditional perception seeing it as negative or even destructive. It refers to ‘the interplay of reciprocal struggle and conflict’ and ‘recognizing conflict as a healthy part of deep engagement’ (Mouat et al, 2013: 151-152), or similarly, to ‘an understanding of the social as always potentially conflictual and antagonistic’ (Bond, 2011: 162). Put differently, conflict is here endowed with a transformative and emancipatory potential and seen as a prerequisite of democracy. On the other hand, Rancière (1999) introduced the distinction between “politics/political” and “the police”. The police means the institutions and set of procedures that reproduce the societal hierarchy; defining the “allocation of ways of doing, ways of being and ways of saying” (Rancière, 1999:29), while the political occurs when the police order is interrupted, or in other words it occurs ‘because or when, the natural order of the shepherd kings, the warlords, or property owners is interrupted by a freedom that crops up and makes real the ultimate equality on which any social order rests.’ (ibid.: 16). Although Rancière often uses the terms dissensus (2010) and disagreement (1999) instead of conflict, he sees being always open to conflict as opposed to circumventing it through consensus mechanisms as a key dimension of democracy. In short, in both Mouffeian and Rancièrian sense, things, processes, individuals, attitudes, actions etc. become political when they question and challenge the structural existence of whatever societal problem is dealt with. Moreover, in defining what is political, Rancière goes one step further by putting the acts of exposition of a wrong in the society and assertion of equality as necessary elements of the political, i.e. a strike that attacks the inadequacy of wages (Rancière: 32).

The post-political critique and all these discussions on the political have an important meaning for urban planning, for it problematizes the very existence of urban planning because it is a consensus mechanism at the last resort (Özdemir and Taşan-Kok, 2019). Urban planning is seen at the realm of Mouffeian politics and Rancièrian police, which ignores the

dimension of the political seeking only to overcome the conflicts to reach consensus and aims to sustain the existing power relations to the advantage of the powerful. This critical thought on consensus and conflict has influenced urban planning deeply and not only rational comprehensive planning, but communicative/collaborative planning has been criticized for being insensitive to power inequalities, excluding and marginalizing of contestation and conflict and to neoliberal instrumentalization leading to exclusionary practices (Allmendinger and Houghton, 2012; Bengs, 2005; Fainstein, 2010; Flyvbjerg, 1998; Gunton et al., 2006; Harris, 2002; Hillier, 2003; Inch, 2014; Pløger, 2004, 2015; Purcell, 2009; Tewdwr-Jones and Allmendinger, 1998, etc). However, these discussions also have not provided a very optimistic picture for urban planning, for seeing it as devoid of the political and closed to any kind of conflict (see Özdemir, 2019) and sounding almost like “planning can never be democratic”. As a response, new openings have been sought for and, in this regard, considerable attention has been given to the need for *politicization* of urban planning (Albrechts, 2010; Fainstein, 2010; Grange, 2017; Gualini, 2015; Metzger, 2011; Nicholls and Uitermark, 2016 etc.). Here, the idea of Mouffean agonistic pluralism (Laclau and Mouffe, 1985; Mouffe, 1993, 1999, 2005) has gained prominence among the scholars of urban planning (see Hillier, 2003; Brand and Gaffikin, 2007; Bäcklund and Mäntysalo, 2010; Bond, 2011; McClymont, 2011, Glover, 2012; Legacy, 2017; Mouat et al., 2013; Yamamoto, 2018; Özdemir, 2019, etc.). As a result, the term ‘agonistic planning theory’ has begun to be used in the planning theory literature, though not as an established framework, but either as an emerging (Bäcklund one and Mäntysalo, 2010) or an increasingly influential one (Yamamoto, 2017). Although there are legitimate concerns on what agonism is at the level of practice and its lack of procedural specificity (Bond, 2011), (see Özdemir, 2019 for a short review of criticisms), it refers not to a specific model, but emphasizes the need for politicizing urban planning processes, seeing urban planning as a process where plans are perceived as documents contestable and changeable through ongoing conflict especially by planners themselves.

In a word, parallel to the discussions on democracy and the issue of conflict in urban planning, the role of the urban planner has evolved from a technocrat to a communicative planner and now a political role is called for, which is emphasized by but not limited to the abovementioned agonistic approach. In this new role, at a more concrete level, consensus

mechanisms and expert-based governance arrangements are put forward either as obstacles or as insufficient for a democratic urban-planning, while valuing urban conflicts, keeping them alive and for this, cooperation with urban movements, is seen as possible potentials for politicization and democratization of urban planning (Grange, 2017; Gualini, 2015; Hillier, 2003; McClymont, 2011; Özdemir, 2019 etc.). Although building strong relationship with urban movements, or paying heed to community knowledge rather than depending on expert knowledge come to the fore as typical action areas within a political role, at the level of practice we still do not have a clear definition of a political role of urban planners. What a political role entails is still in a process of development. In other words, a clearer definition of a political role of urban planner has yet to mature. In that regard, there is need for in-depth empirical studies to investigate what kind of approaches and concrete activities it involves at the level of practice and this article aims to respond to this need. On the other hand, what is political or not is a serious question itself with which political philosophy itself is busy with, and therefore the definition of a political role for urban planners is by nature always open to discussion and new insights.

The Case: Urban Planning in Turkey with a View to Different Roles of Planners

This section is divided into two parts. First part provides a short review of the development of urbanisation and urban planning in Turkey throughout the 20th Century and in doing so, it focuses on the changing roles of planners. The second part is on the current situation of urban planning with a view to the political role of urban planners. It aims to reveal what different kinds of a political role can be defined at a more practical level, why they are political and it provides examples for each kind.

Urban Development and Planning in Turkey

Urban planning in Turkey has developed parallel to its modernisation process beginning from the early years of the Republic. One of the most strategically decisive decision in that process was the designation of

Ankara as the capital of the Republic, replacing Istanbul (Tekeli, 1998; Keskinok, 2006). The rationale behind this replacement was not only to break up with the Law of Primate City (Jefferson, 1939) and to aim at a more balanced regional development in the country, but to modernize and Westernize the country, and discontinue with the Ottoman legacy, symbolized by Istanbul as the capital of the Empire since its conquest by the Ottomans.

Urban planning continued to develop under Western influence, as a project of modernity (Tekeli, 2001) and redevelopment of Ankara, which was a small Anatolian town in 1920s, into a modern and western looking capital. The tools of the modernity project were insufficient though to deal with the massive migration from rural to urban areas in 1950s (Tekeli, 2001), which led to an extremely rapid increase in the urban population of especially large cities, such as Ankara, İstanbul and İzmir. This led to informal solutions to urban problems such as *gecekondu* as regard to housing and *dolmuş* in public transportation. From 1960s since 1980s, an economic model based on import substitution and development plans dominated. From 1980s the world trend neoliberal policies in a wide range of areas including urban policy begun to be implemented in the country.

The issue of informal settlements, namely *gecekondu*, is very important for the Turkish case. There is an extensive literature on the informal solutions to urban problems in Turkey, such as the history of *gecekondu* (Karpaz, 1976; Şenyapılı, 1998; Tekeli and Erder, 1978; Tekeli, 2004) and the experience of *gecekondu* areas under neoliberal regime (Kuyucu and Ünsal, 2010; Demirtaş-Milz, 2013; Kuyucu, 2014; Özdemir and Eryadın, 2017). Özdemir and Eryadın (2017) provide a compact review on the relation between the development of *gecekondu* and urban planning in Turkey. A further discussion on this issue is beyond the scope of this article, yet there is an important message from this experience relevant today that is worth of emphasis here. Although urban planning has developed as a strict modernity project in Turkey from its foundation in 1923 until today, this feature has not been uncritically adopted, since this modernity project was assessed as insufficient to deal with the problems of informality in urban development and for rather leading to a duality as informal and formal urban areas in the urban space. This duality even became a part of the system with the introduction of the *Gecekondu Law* in 1966, which regulated the development in *gecekondu* areas and devised certain tools to cope with the problem. The problem of

duality is now tried to be overcome through new laws with neoliberal ends in their surtext (Özdemir and Eraydın, 2017; Kuyucu and Ünsal, 2010; Kuyucu, 2018). This duality in the form of formal and informal was perhaps the main point where Turkish planners diverged from those in the West. Since they had to deal with informality and ensure a formal development, planners experienced difficulty in acting within the principles of rational comprehensive planning.

The contemporary solution against informal urban development of Turkish urban planning is urban renewal (or urban transformation as used in Turkish). However, perhaps the main problem with urban transformation in Turkey is its top-down neoliberal nature and lack of citizen participation. According to the current planning regulations in Turkey, once a plan is prepared by a municipality and approved by the Municipal Assembly, it is publicized for 30 days, during which any objections to the plan can be made. The Assembly has to make a decision regarding the objections in fifteen days. After that period, those who are not content with the plan can take legal action at administrative courts. Other than this legally binding objection period and suing option, there is one regulation on obligation for the municipality (and for Ministry of Environment and Urbanism that has planning powers too) to ask for the opinions of the other *public* institutions in plan-making process.

Lack of civil society participation, on the other hand, is expressed as one of the serious problems of urban planning in Turkey. One of the Chamber planners expressed the situation as follows:

‘Participation is very weak. Only selected people are invited to the consultancy meetings; only those that the municipality knows what he/she will say. Those who really have something to say, who have an objection are not invited. Especially urban transformation is an area where public participation is highly necessary, but we see that it is carried out without it.’ (CP2)

Here, planners complain not only about lack of citizen participation, but their own exclusion, as expressed by one of the municipal planners: ‘In Turkey, let alone citizens, planners themselves are excluded from the planning process’. (MP1). Another planner stated: ‘We have to implement what the politicians say. What can you do in a context where the location of the 3rd Bridge is determined by the head of government from a helicopter?’ (MP2). As the main difference from the urban planning experiences in the Westers context, a communicative planner can hardly

be found because of political pressure. Even if they are willing to, there are barriers to communication enforced by the system. Planners are under the pressure of party politics.

A Political Role for Urban Planners in Turkey

I define three dimensions of the political role of urban planners; (1) providing technical knowledge to deprived communities and gecekondu neighbourhoods, (2) active involvement in the urban movements of the discontented, and (3) carrying out a legal struggle against top-down planning decisions. These three dimensions also correspond with the different types of planners mentioned in the methodology section, as shown below.

Providing technical and organisational support to deprived communities

This role is not peculiar to the current situation, but has a longer history of university students of architecture, engineering and planning departments helping gecekondu neighbourhoods build their houses back in 1970s. A similar engagement was observed in European cities, when progressive planners and architects helped poor communities in expressing and defending their urban and spatial needs and demands (Uitermark, 2009; Swyngedouw, 2014). One of the interviewees made the definition of this role very shortly and perhaps in the best possible way: 'We want to put our technical knowledge into the service of the society; especially the poor people' (AP1). This role is today particularly important, since urban renewal projects usually target gecekondu neighbourhoods and inner-city degraded and poor areas such as Sulukule and Tarlabaşı in Istanbul for rent-seeking purposes (Özdemir and Eraydın, 2017; Kuyucu and Ünsal, 2010, Kuyucu, 2018). In these projects that are implemented all over Turkey, yet especially in large metropolitan cities, such areas are demolished and allocated to elite consumption such as luxury housing, high-rise office buildings, hotels and shopping malls, while the residents are provided with housing by Turkish Mass Housing Administration. This process results usually in deprivation with financial and psychological dimensions for the residents, since they have to make regular payments for their new apartments, although they are poor and do not have regular income (Karaman, 2013). Moreover, the new

apartments are usually in the peripheral areas of the city, which create extra commuting expenses for the residents. On the other hand, they experience difficulties in adapting to high-rise apartment life (Erman, 2016; Özdemir, 2013). What is also important here is that, they generally have low levels of resources in terms of education, time, money and social ties to read and understand the technical issues in the proposed urban plans that profoundly affect their future resulting in the above-mentioned deprivations. In such situations, urban planners provided both technical knowledge to understand the provisions of proposed plans, and organisational support by playing the role of an objective intermediary between the different interests among the residents. Sometimes, this cooperation resulted in an effective mobilisation in the community against the proposed plans, which is called 'urban movements of the deprived' by Özdemir and Eraydın (2017). Here, not only urban planners, but also lawyers specialized in planning related laws, architects who worked at urban scale and constructions engineers were involved; therefore, they can be generally named as planning professionals. This role is elaborated by Özdemir (2019) based on the case of a planning process in two adjacent gecekondu neighbourhoods in Istanbul -Gülsuyu and Güleusu. An important dimension of this type of a political role that is worth of emphasis for the purpose this article is that, planners here acted as communicators/negotiators among different interests; yet what distinguishes them from the communicative planner of the communicative planning era is their voluntary effort to support communities that have less power to make themselves heard and their endeavour for a more equal sharing of the land rent generated with the implementation of the urban renewal plans. They even do not anticipate any academic gain from the process as stated by one of the planners interviewed: 'We did not produce academic work out of these processes. We did all these without looking after any academic interest' (A1).

Here it is important to note that these community planners are usually left-wing progressive people, yet they do not enforce a similar orientation among the community, as stated by the same planner:

'We never aimed at an ideological transformation in the neighbourhoods; this was one of our main principles. Our aim was to increase their organisational capacity and we did this using the power of the technical knowledge. Like showing them what needs to be done when a plan is shared with the public, what they need to pay attention to... We never mentioned any political party.' (CP1)

In a word, their voluntary support for less powerful communities and endeavour emphasis on equality, namely their endeavour to enable a more equal share of the increased land rent that is to be generated after the implementation of the plan, are the two important aspects that make their role here a political one.

Role In Urban Movements Of The Discontented

Urban movements of the discontented are movements whose main motivation is discontent or dissatisfaction with the spatial outcomes of the neoliberal urbanization (Özdemir and Eraydın, 2017). They feel the need to reclaim and redefine the public space as both a dimension of democratic participation and an area for common use. In these movements; planners, architects, academics, students, lawyers, organisations such as professional chambers, community-based organisations and platforms bringing together these different actors take part. The most prominent example of such movements in Istanbul flourished under the name 'Taksim Solidarity' (Taksim Dayanışması), which mobilised in early June 2013 with the leadership of planners and architects, against the demolition of a park in the Taksim Square of Istanbul named Taksim Gezi Park, and soon developed into an anti-government protest, usually named as Gezi Park Protests in the international literature, and spread all over the country, predominated by young, educated people (Kuymulu, 2013; Çavuşoğlu and Strutz, 2014; Abbas and Yiğit, 2014; Lelandais, 2016; etc.). There are other examples of urban movements of the discontented especially in Istanbul that have struggled against neoliberal urban projects attacking urban public and green spaces, such as Haydarpaşa Solidarity (Haydarpaşa Dayanışması), which has mobilised against the foreseen transformation of the historical Haydarpaşa Train Station in Istanbul into a complex of business centres, shopping malls and hotels. While this is an on-going one, there are many mobilisations that have proved ineffective due to the extreme top-down nature of the projects. One example was the mobilisation against the 3rd Bridge, a platform named 'Life Platform Instead of the 3rd Bridge'. Despite the activist efforts coupled with expert reports against it, the 3rd Bridge was constructed and opened in 2016. On the other hand, the high costs of the construction, high amount of passage

fees resulting in underuse are still on the public agenda, especially of oppositional politicians, planners, architects, engineers and academics.

These movements, where planners and architects take an active role, define themselves against the unequal distribution of increasing value of urban land, at the expense of alienation and impoverishment of the urban residents in general. They feel the need to reclaim and redefine the public space as both a dimension of democratic participation and an area for common use. Moreover, they put their role in the movements into heart of their left-wing political stance, as expressed by one of the forerunners of the Gezi protests at a symposium, who is both a planner and an architect: 'The left cannot be successful unless it takes the urban contradictions in its own politics'.

Legal Struggle Against Top-Down Planning Decisions

This type of political role involves the legal struggle of Chamber of City Planners and Chamber of Architects against top-down planning decisions and this section is mainly, but not limited to the activities of the Chamber of City Planners Ankara Branch (hereafter Chamber). To be more precise, both Chambers sue the plans at administrative courts, which they see as wrong and deem not in line with the principles of equality and public interest. One of the interviewed planners of the Chamber explained their struggle as follows: 'Today plans have become tools of legitimizing what is illegitimate. Sometimes I almost think it would better without any plan at all'. The Chamber's 2016-2018 Activity Report gives more detailed information about what kind of plans they see illegitimate and sue, by stating that they have been carrying out a struggle against,

- land rent policies that bolster the existing power relations,
- increasing domination over space,
- violation of the constitution and the rule of law,
- public policies that deepen the social inequalities and spatial contradictions
- power competition that terrorize the spaces we live in and we claim,
- destruction of the nature and public spaces,
- destruction of our collective memories,
- disrespect science, technic and our profession,
- capitalists that increase their wealth by exploiting our labourers.

Throughout the report, press releases on each court case as well as the interviews, defence and protection of public interest is emphasized. Scientific knowledge is regarded as a value similar to labour, natural and historical assets. In that regard, they carry out a political struggle, as will be detailed in what follows, against existing power relations and the resulting neoliberal policies, without abandoning modernist principles and even tending towards rational comprehensive planning. This might sound paradoxical from a Western post-structural or post-foundationalist point of view yet displays the reality of how these principles might be effective safeguards of democracy in a non-consensual and weak democracy.

For precision and simplicity, based on these rationales, it is possible to group the plans the Chamber have sued: into three (1) plans that result in destruction/commercialisation of public and green spaces, (3) ideologically based interventions that result in loss of collective memory, (4) plan changes for parcel-based increases in building rights. Examples for each type are given below:

Plans That Result In Destruction/Commercialisation Of Public And Green Spaces

One of the most important examples of such interventions is plan changes that allow construction in Atatürk Forest Farm, which has been the largest inner-city area in Ankara, having both a public space and a green space character. In fact, from the date it was built in the early years of the Turkish Republic, approximately 2/3 of this area has been privatised gradually, mostly in 1980s and after, when neoliberal urban policies began to be implemented in Turkey (Keleş, 2012). More recently, several new plans concerning different sections of the urban park was adopted by Ankara Metropolitan Municipality that would lead to new project for the construction of a privately owned and managed amusement and theme park (Ankapark). The Chamber sued these plans arguing that it was against public interest for destroying a 1st degree agricultural area according to all expert reports issued in the court processes. Although the Chamber won the cases, the construction of the park continued, and the subsequent legal actions of the Chamber proved unsuccessful for the area was declared as 'not any more a 1st degree agricultural area' in the new plan (Activity Report of the Chamber, 2018). Finally, the construction

finished and Ankapark was officially opened in March 2019. This case is particularly important because the planning decisions for a public open space were made and implemented rapidly in a top-down fashion, without any sort of public discussion or consultation, other than the legally binding one-month objection period after the approval of the plan, which is unknown to most of the ordinary citizens.

Ideologically Based Interventions That Result In Loss Of Collective Memory

Plan changes for mosque constructions are typical examples of this type. One peculiar example is from a public square (Hergelen Square) in Ulus, the historical centre of Ankara. This construction was deemed problematic not only because it would destroy a public space with intensive construction, but because it led to the demolition of a public building constructed in 1937 (İller Bankası- Bank of Provinces). The building was a unique example of modernist architecture and registered as cultural heritage and formed a unity on the same axis with other registered buildings from the modernist era. What is particularly interesting here is that the building was demolished not for the construction of the mosque, but to create open space for it. Somewhat ironically, the whole operation was construction in old public open space necessitating nearby demolition for new open space. Both the Chamber and the Chamber of Architects opposed the demolition and carried out a campaign by organising meetings, visits to members of parliaments, using social media and making press releases.



Figure 1: Building of the Bank of Provinces, Ulus, Ankara (Source: www.akitera.com)

The Chamber again took legal action against the decision for demolition, yet the whole campaign including the court case was not successful and the building was finally demolished in 2016. A huge mosque was constructed in the square and the space left by the building is now a grass courtyard of the mosque. The Chamber stated later in its press releases that the demolition was not for creating open space, but for making the mosque more visible and described the whole process as an example of ‘ignorance’ and added ‘perhaps we had the only example in the world of a public building is pulled down to plant grass’.



Figure 2: the New Mosque, Ulus, Ankara (Source: Author's own archive).

Plan Changes For Parcel-Based Increases In Building Rights

Parcel-based changes, usually in the form of increases in building rights on one particular parcel are another serious problem expressed by planners: 'Approving plan changes have become the main task of municipal assemblies. Municipal Assemblies approve changes in plans that should take place. It even became a crucial income generating activity for municipalities and this ruins plan unity.' (CP2). Therefore, there are many examples of such changes in Turkish cities. Moreover, such changes are usually made upon the request of powerful interests groups of individuals, leading to unjust increases in land rents, increasing construction density in especially inner city areas and is not in line with the principle of equality, since less powerful property owners do not have the same chance. For these reasons, Chamber sues such parcel-based plan changes in Ankara, while each branch does the same in its own city.

This legal struggle of the Chamber as well as similar struggles of other Chambers are at times criticized by planners for watering down planning processes into court cases. However, this legal struggle is valuable in the current top-down policy context and moreover, has a crucial political aspect, since it is explicitly exposing a wrong and demanding equality in the Rancièrian sense. I therefore I argue that such legal struggle is where planners have a political role.

Discussion and Concluding Remarks

This article sheds light into how a political role has been emerging for urban planners in Turkey, what different types of a political roles can be defined and its differences from Western consensus-oriented liberal democracies. The article has two main findings. First, while the roles of urban planners are in a somewhat clear transformation in Western democracies, especially the consensus oriented ones, resulting in a similarly clear differentiation between the different roles of a technocrat, communicator/negotiator and more recently, the political one, the situation is less clear-cut in Turkey, where the different roles are not so differentiated from each other. For example, planners who are defined as political in this article together with all municipal planners, are strong defenders of rational decision making and reliance on scientific

knowledge. They also attach importance to comprehensiveness; all the planners interviewed, except for a very senior level planner at the metropolitan municipality, complained about the lack of attention in plans to analysis of social, economic, geological and environmental data. They were all, same planner being again an exception, very discontented about the top-down fashion of plan making, without any genuine public participation seeking for a consensus. I argue that this situation has to be read mainly as a consequence of the historical development of urbanisation in Turkey, that is urbanisation without industrialization especially after 1950s. This kind of a mass and rapid urbanisation preceding industrialisation and the serious lack of sufficient capital accumulation necessary for the financing of housing and urban services by the state and the consequent dualism in our cities in the form of formal areas and informal ones such as gecekondu areas, have never been in compliance with the objective of an urban planning as a modernity project. This dualism in the urban space, creating unhealthy conditions in our cities are coupled with the neoliberal top-down and rent-seeking urban projects that are not in line with the principle of public interest of planning, and do not take into scientific data risking human life or causing environmental degradation. As a result, reliance on rational thinking, scientific knowledge and comprehensiveness – thanks mainly to the dominance of the abovementioned parcel-based plan changes- have never seized to be the priority of planners and their only safeguards to provide the minimum standards of living in cities, and limit the pressure of the capital on urban spaces, even when they equally value the community knowledge and are well aware of the never-ending conflict between differing interests. In other words, planners in Turkey, remained predominantly as modernists, and this is interestingly more so for highly politicized ones, who struggle for equality and society's interests rather than the capital's.

Second, in addition to the need for adherence to modernist values, what is different in the Turkish planning context is the obstacles and potentials for politicization of urban planners. In consensus-oriented Western liberal democracies, these mechanisms themselves are obstacles for politicization as problematized by the post-political literature, since the consensus arrangements favour the interests of the powerful and reproduce the inequalities in the society. However, in Turkey, top-down fashion of planning and the lack of consensus-seeking itself is an obstacle

against politicization, for planning is realized out of the reach of the public, while this paradoxically constitutes a politicizing potential for activist planners and planners of Chambers, who, by means of their expertise and professional authority, can force the system, though at a minor degree but better than nothing and challenge the top-down planning decisions.

Both of these findings remind us once again that each case has to be assessed in its own context. Identifying the points where our story differs from that of the West, which is dominant in the literature, is important to find genuine solutions to our own urban problems, which obviously needs further empirical investigations into our cities, with up-to-date theoretical insights.

References

- Abbas, T. and Yiğit, İ.H. (2014). Scenes from Gezi Park: Localisation, nationalism and globalisation in Turkey. *City*, 19(1), 61-76.
- Albrechts, L. (2010). More of the same is not enough! How could strategic spatial planning be instrumental in dealing with the challenges ahead? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 37(6), 1115 -1127.
- Allmendinger, P. and Haughton, G. (2012). Post-political spatial planning in England: a crisis of consensus? *Transactions of the Institute of British Geographers*, 37(1), 89-103.
- Bäcklund, P. and Mäntysalo R (2010) Agonism and institutional ambiguity: Ideas on democracy and the role of participation in the development of planning theory and practice –the case of Finland. *Planning Theory* 9(4), 333-350.
- Bengs, C. (2005). Planning theory for the naive? *European Journal of Spatial Development* July. Available at: <http://www.nordregio.se/en/European-Journal-of-Spatial-Development/Debate/>
- Bond, S. (2011). Negotiating a 'democratic ethos': Moving beyond the agonistic-communicative divide. *Planning Theory* 10(2): 161-186.
- Brand, R. and Gaffikin, F. (2007). Collaborative planning in an uncollaborative world. *Planning Theory* 6(3), 282-313.
- Çavuşoğlu, E. and Strutz, J. (2014). Producing force and consent: Urban transformation and corporatism in Turkey. *City*, 18(2), 134-148.
- Demirtas-Milz, N. (2013). The regime of informality in neoliberal times in Turkey: The case of the Kadifekale urban transformation project. *International Journal of Urban and Regional Research* 37 .1, 689-714.

- Erman, T. (2016), Formalization by the State, Re-Informalization by the People: A Gecekondu Transformation Housing Estate as Site of Multiple Discrepancies. *International Journal of Urban and Regional Planning*, 40(2), 425-440.
- Fainstein, S.S: (2005). *The just city*. Ithaca: Cornell Univesity Press.
- Flyvbjerg, B. (1998). Empowering civil society: Habermas, Foucault and the question of conflict. In M. Douglass and J. Friedmann (eds.), *Cities for Citizens: Planning and the Rise of Civil Society in a Global Age*, Wiley, New York.
- Forester, J. (1989). *Planning in the Face of Power*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Forester, J. (1993). *The argumentative turn in policy analysis and planning*. USA: Duke University Press.
- Forester, J. (1999). *The deliberative practitioner: Encouraging participatory planning processes*. USA: MIT Press.
- Forester, J. (2009). *Dealing with Differences: Dramas of Mediating Public Disputes*. Oxford: Oxford University Press.
- Forester, J. (2013). *Planning in the Face of Conflict: The Surprising Possibilities of Facilitative Leadership*. Chicago, IL: APA. Friedmann J (1987) *Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Glover, R.W. (2012). Games without frontiers? Democratic engagement, agonistic pluralism and the question of exclusion. *Philosophy and Social Criticism* 38(1), 81-104.
- Grange, K. (2017). Planners – A silenced profession? The politicisation of planning and the need for fearless speech *Planning Theory* 16(3): 275-295.
- Gualini, E. (2015). Conflict in the city: Democratic, Emancipatory –and transformative? In Search of the political in planning conflicts. In: Gualini E (ed), *Planning and conflict: Critical perspectives on contentious urban developments*. Routledge, New York.
- Gunton, T., I., Peter, T., Day, J. C. (2006). Evaluating collaborative planning: a case study of a Land and Resource Management Planning process, *Environments*, 34(3), 5-12.
- Harris, N. (2002). Collaborative planning. In P. Allmendinger and M. Tewdwr-Jones (eds.), *Planning futures: New directions for planning theory*. Routledge, London.
- Healey, P. (1992). A planners day: Knowledge & action in communicative practices. *Journal of the American Planning Association*, 58(1), 9-20.
- Healey, P. (1996). The communicative turn in planning theory and its implications for spatial strategy formation. *Environment and Planning B*, 23(2), 217-234.
- Healey, P. (1997). *Collaborative Planning: Shaping places in fragmented societies*. Vancouver: UBC Press.
- Healey, P. (2003). Collaborative planning in perspective. *Planning Theory*, 2(2), 101-123.

- Hillier, J. (2003). 'Agonizing over consensus: Why Habermasian ideals cannot be 'real'. *Planning Theory*, 2(1), 37-59.
- Inch, A. (2014). Ordinary citizens and the political cultures of planning: In search of the subject of a new democratic ethos. *Planning Theory*, 14(4), 404-424.
- Innes, E.I. and Booher, D.E. (1999), Consensus building and complex adaptive system: A framework for evaluating collaborative planning. *Journal of American Planning Association*, 65, 412-430.
- Innes, E.I. and Booher, D.E. (2015). A turning point for planning theory? Overcoming dividing discourses. *Planning Theory*, 14(2), 195-213.
- Leavitt J (1994) Planning in the Age of Rebellion: Guidelines to Activist Research and Applied Planning. *Planning Theory* 10-11: 111-29.
- Jeferson, M. (1939). The Law of the Primate City. *Geographical Review*, 29(2), 226-232.
- Karpat, Kemal (1976) *The Gecekondü: Rural Migration and Urbanization*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Kaza N (2006) Tyranny of the median and costly consent: A reflection on the justifications for participatory urban planning processes. *Planning Theory*, 5(3): 255-270.
- Keskinok, Ç. (2006). *Kentleşme Siyasaları*. İstanbul: Nadir Kitap.
- Kuymulu, M.B. (2013). Reclaiming the right to the city: Reflections on the urban uprisings in Turkey. *City*, 17(3), 274-278
- Kuyucu, T. and O. Unsal (2010) 'Urban transformation' as state-led property transfer: an analysis of two cases of urban renewal in Istanbul. *Urban Studies*, 47.7, 1479-99.
- Kuyucu, T. (2014) Law, property and ambiguity in remaking Istanbul's informal settlements. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38.2, 609-27.
- Laclau, E., and Mouffe, C. (1985). *Hegemony and Socialist Strategy Towards a Radical Democratic Politics*. London: Verso.
- Legacy, C. (2017). Is there a crisis of participatory planning? *Planning Theory*, 16(4), 425-442.
- Lelandais, G. E. (2014). Space and identity in resistance against neoliberal urban planning in Turkey. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38.5, 1785-806.
- MacLeod, G. (2002). From urban entrepreneurialism to a "revanchist city"? On the spatial injustices of Glasgow's renaissance. *Antipode*, 34.3, 602-24.
- McClymont, K. (2011.) Revitalising the political: Development control and agonism in planning practice. *Planning Theory*, 10(3), 239-256.
- Metzger, J. (2011). Neither revolution, nor resignation: (re)democratizing contemporary planning praxis: a commentary on Allmendinger and Haughton's "Spatial planning, devolution, and new planning spaces. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 29, 191-196.

- Mouat C, Legacy C and March A (2013) The problem is the solution: Testing agonistic theory's potential to recast intractable planning disputes. *Urban Policy and Research*, 32(2), 150-166.
- Mouffe, C. (1993). *The Return of the Political*. London: Verso.
- Mouffe, C. (1999), Deliberative democracy or agonistic pluralism. *Social Research*, 66(3), 745-757.
- Mouffe, C. (2005). *On the Political (Thinking in Action)*. London: Routledge.
- Nicholls, W.J. and Uitermark, J. (2016). Introduction: Planning/resistance. *Urban Geography*, 38(4), 512-520.
- Özdemir, E. (2019). The role of the expert knowledge in politicizing urban planning processes: A case from Istanbul. *Planning Theory*, 18(2), 237-259.
- Ozdemir, E. and Eraydin, A. (2017). Fragmentation in urban movements: the role of urban planning processes. *International Journal of Urban and Regional Planning*, 41(5), 727-748.
- Özdemir, E. and Taşan-Kok, T. (2019). Planners' role in accommodating citizen disagreement: The case of Dutch urban planning. *Urban Studies*, 56(4), 741-759.
- Pløger, J. (2004). Strife : Urban planning and agonism. *Planning Theory*, 3(1), 71-92.
- Purcell, M. (2009). Resisting neoliberalization: communicative planning or counter-hegemonic movements? *Planning Theory*, 8.2, 140-165.
- Rancière, J. 1999, *Disagreement: Politics and Philosophy*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Rancière, J. (2010). *Dissensus: On Politics and Aesthetics*. London: Continuum.
- Sager, T. (1994). *Communicative Planning Theory*. Avebury, Aldershot.
- Sandercock, L. (1998). *Knowledge Practices: Towards an Epistemology of Multiplicity of Insurgent Planning*. Plurimondi.
- Swyngedouw, E. (2005). Governance innovation and the citizen: the Janus face of governance-beyond-the-state. *Urban Studies* 42 (11): 1991-2006.
- Swyngedouw, E. (2009). The antinomies of the post-political city: in search of a democratic politics of environmental production. *International Journal of Urban and Regional Research* 33(3): 601-620.
- Swyngedouw, E. (2014). Insurgent architects, radical cities and the promise of the political. In J. Wilson, and E. Swyngedouw (eds.) *The Post-political and its discontents*, Edinburg University Press, Edinburg.
- Şenyapılı, T. (1998) Cumhuriyet'in 75. Yılı gecekondunun 50. Yılı. In Y. Sey (ed.) *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*. Tarih Vakfı, İstanbul, 301-316. [75th anniversary of the Republic, 50th anniversary of the gecekondur, in *City and Architecture That has Changed in 50 Years*, History Foundation.]
- Tekeli, İ.(1998). Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme Vekent Planlaması. In: Sey, Y. (ed) *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Bilanço 98* (pp.1-24). İstanbul, Tarih Vakfı.
- Tekeli, İ.(2001). *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*. Ankara: İmge.

- Tekeli, İ. (2004) Türkiye'nin yaşadığı hızlı kentleşmenin öyküsünü kurmanın seçeneklerinden biri. Mühendislik Mimarlık Öyküleri, Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, pp.119-113 [One way to write the ssorty of fast urbanization in Turkey. In: Engineering Architecture Stories, Turkish Union of Chambers of Engineers and Architects]
- Tekeli, I. and L. Erder (1978) In Migration as Accordance Process of Settlement Structure. Hacettepe University Publications, Ankara.
- Tewdwr-Jones, M. and Allmendinger, P. (1998). Deconstructing communicative rationality: a critique of Habermasian collaborative planning. *Environment and Planning A*, 30(11), 1975 -1989
- Uitermark, J., 2010. An *in memoriam* for the just city of Amsterdam. *City*, 13.2, 347-61.
- Wilson, J. and Swyngedouw, E. (2014). Seeds of dystopia: Post-politics and the return of the political. In: Wilson J and Swyngedouw E (eds) *The Post-political and Its Discontents: Spaces of Depoliticization, Spectres of Radical Politics*. Edinburg, Edinburg University Press, 1-22.
- Yamamoto, A.D. (2017). Why agonistic planning? Questioning Chantal Mouffe's thesis of the ontological primacy of the political. *Planning Theory*, 16(4), 384-403.
- Yamamoto, A.D. (2018). The enemy within: The dangers of Chantal Mouffe's figure of the adversary to the democratic task of agonistic planning. *Planning Theory*, 17(4), 551-567
- Žižek S (1999) *The Ticklish Subject: The Absent Centre of Political Ontology*. London: Verso.



Yalıçiftlik Beldesi'nin Kentsel Gelişiminde Gayrimenkul Sektörünün ve Mekânsal Planların Yönlendirici Gücü

Fatih Eren
Konya Teknik Üniversitesi
feren@ktun.edu.tr

Khalid Urfan
Konya Teknik Üniversitesi
kf.urfan@gmail.com

Öz

Bu çalışmanın amacı, gayrimenkul sektörünün yoğun ilgi gösterdiği bir turizm bölgesi olan Bodrum'a bağlı Yalıçiftlik Beldesi'nde, mekânsal planlama ve gayrimenkul sektörü arasında yaşanan karşılıklı güç mücadelesini keşfetmektir. Son 30 yıl içinde Yalıçiftlik Beldesi'nde önemli kentsel yatırımlar gerçekleşmiştir. Mekânsal planların ve gayrimenkul sektörünün, Yalıçiftlik Beldesi'nin kentsel gelişimi üzerinde ne derece belirleyici etkisi olduğu bu çalışmada anlaşılacak istenmektedir. Bu kentsel gelişimler gayrimenkul sektörü aktörlerine ve kentsel projelere dayalı olarak detaylı analiz edilmiş, mekânsal planlamanın hangi dönemlerde etkin güç kazandığı, hangi dönemlerde ise etkisiz kaldığı konusu nedenleriyle beraber aydınlatılmıştır. Bu sayede gayrimenkul sektörü ve mekânsal planlama arasındaki işbirliği veya karşılıklı güç düellosu somut olarak ortaya konmuştur.

Bildiri beş bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde gayrimenkul sektörü ve mekânsal planlama arasındaki ilişkiden bahsedilmektedir. İkinci bölümde Türkiye'de gayrimenkul sektörünün durumundan, ayrıca Türkiye'de mekânsal planlama sistemi ve plan yapım süreçlerinden bahsedilmektedir. Üçüncü bölümde, araştırma metodolojisi ve yöntem anlatılmaktadır. Dördüncü bölümde saha araştırması bulguları sunulmakta ve beşinci bölümde araştırmanın sonucuna yer verilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Gelişim, Mekânsal Planlama, Gayrimenkul Sektörü, Bodrum, Yalıçiftlik Beldesi, Güç Mücadelesi.



The Guiding Power of the Real Estate Sector and Spatial Plans in the Urban Development of Yalıçiftlik Town

Fatih Eren
Konya Technical University

Khalid Urfan
Konya Technical University

Abstract

The aim of this study is to explore the mutual power struggle between the spatial planning and the real estate sector in the Yalıçiftlik Town of Bodrum, which is a tourism region where the real estate sector shows great interest. During the last 30 years, significant urban investments have been realized in the Yalıçiftlik Town. In this study, it is aimed to understand to what extent the spatial plans and the real estate sector have a decisive impact on the urban development of Yalıçiftlik Town. These urban developments are analyzed in detail based on real estate sector actors and urban projects, and the periods in which spatial planning gains effective power and in which periods it becomes ineffective are explained together with the reasons. In this way, the cooperation between the real estate sector and the spatial planning or the power of mutual duel has been put forward.

The paper consists of five chapters. In the introduction, the relationship between real estate sector and spatial planning is mentioned. In the second part, the state of the real estate sector in Turkey, the plan-making process and Turkey's spatial planning system are mentioned. In the third section, research methodology and methods are explained. In the fourth section, the findings of the case study are presented and in the fifth section research results are given.

Keywords: *Urban Development, Spatial Planning, Real Estate Sector, Bodrum, Yalıçiftlik Town, Power Struggle.*

Giriş

Küresel liberal ekonomi politikalarının hakim olduğu günümüz dünyasında kentlerin gelişim ve dönüşüm süreçleri iki ayrı gücün karşılıklı mücadelesine sahne olmaktadır. Kamu sektörünün gücünü arkasına alan “mekansal planlama”, kentsel gelişim ve dönüşüm kararlarını artık özel sektörün gücünü arkasına alan “gayrimenkul sektörü” ile beraber almaktadır. Her iki tarafın kentsel gelişim ve dönüşüm süreçlerinden beklentisi farklı olduğu gibi bu süreçlere katkısı da farklı olmaktadır. Kentsel çalışmalar literatürü, mekânsal planlama ve gayrimenkul sektörü arasında yakın bir ilişki olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak bu ilişki çoğu zaman iki yönlü olarak incelenmemekte, hangi durumlarda mekânsal planların hangi durumlarda ise gayrimenkul sektörünün etkinleştiğine ve fiziksel çevre üretiminde baskın yönlendirici güç olduğuna detaylı değinilmemektedir. Çalışma, bu alandaki boşluğa bir katkı yapmayı amaçlamaktadır.

Mekansal planlama ve gayrimenkul sektörü arasındaki karşılıklı uyum ve mücadeleyi en iyi turizm bölgelerinde izlemek mümkündür. Dünya üzerinde turizm potansiyeli yüksek olan yerler, gayrimenkul sektörünün yoğun bir yatırım ilgisi altında kalmaktadır. Turizm bölgeleri kimi zaman mekânsal planlar yolu ile son derece kontrollü olarak gelişirken, kimi zaman ise gayrimenkul sektörünün arz ve talepleri doğrultusunda serbest bir kentsel gelişme göstermektedir. Kentsel gelişme sürecinde taraflar bazen uyumlu hareket etmekte, bazense çatışmaktadır. Uyum ve çatışma süreçlerinin sonunda önemli olan mesele, neticede planlı ve sağlıklı bir kentsel gelişmenin ortaya çıkıp çıkmadığıdır.

Bu çalışmanın amacı, gayrimenkul sektörünün yoğun ilgi gösterdiği bir turizm bölgesi olan Bodrum’a bağlı Yalçıftlık Beldesi’nde, mekânsal planlama ve gayrimenkul sektörü arasında yaşanan karşılıklı güç mücadelesini keşfetmektir. Son 30 yıl içinde Yalçıftlık Beldesi’nde önemli kentsel yatırımlar gerçekleşmiştir. Mekânsal planların ve gayrimenkul sektörünün, Yalçıftlık Beldesi’nin kentsel gelişimi üzerinde ne derece belirleyici etkisi olduğu bu çalışmada anlaşılacak istenmektedir. Bu kentsel gelişimler gayrimenkul sektörü aktörlerine ve kentsel projelere dayalı olarak detaylı analiz edilecek, mekânsal planlamanın hangi dönemlerde etkin güç kazandığı, hangi dönemlerde ise etkisiz kaldığı konusu nedenleriyle beraber aydınlatılacaktır. Bu sayede gayrimenkul

sektörü ve mekânsal planlama arasındaki işbirliği veya karşılıklı güç düellosu somut olarak ortaya konmuş olacaktır.

Araştırma bulgularının, sürdürülebilir, sağlıklı ve yaşanabilir çevreler üretme gayesi güden mekânsal planlamanın gücünü ve etkinliğini hangi şartlar altında koruduğu ve hangi şartlar altında kaybettiği konusuna ışık tutması beklenmektedir. Bu konunun aydınlatılması, turizm bölgelerinde gayrimenkul sektörünü dizginleyen, kamu yararı doğrultusunda sektörü yönlendiren mekânsal planların nasıl yapılabileceğini göstermesi, planlı ve kontrollü gelişmenin sağlanması için hangi şartların oluşması gerektiğinin anlaşılması noktasında büyük önem arz etmektedir.

Metodoloji ve Yöntem

Bu araştırmada veriler doküman incelemesi, saha araştırması, derinlemesine görüşme ve anket yöntemleri kullanılarak toplanmış, toplanan veriler "içerik analizi" yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Araştırmanın **ilk aşamasında** doküman incelemesi yapılmış, konu ile ilgili yazılmış tezler, makaleler ve kitaplar derlenmiş ve tema bağlamında incelenmiştir. **İkinci aşamada**, çalışma alanı olarak seçilen Yalıçiftlik Beldesi'nin geçmişten günümüze yapılan tüm mekânsal planlarına ve kentsel projelerine ulaşılmış ve tema bağlamında incelenmiştir. **Üçüncü aşamada**, Yalıçiftlik Beldesi arsa ve arazi değerlerinin kentsel yatırımlara bağlı olarak son 30 yıl içindeki değişimi beşer yıllık periyotlara bölünerek tespit edilmiştir. Arsa ve arazi fiyatlarında yaşanan değişimler, gayrimenkul sektörünün belde içinde yatırım ilgisini, eğilimini ve davranışını göstermesi bakımından önemlidir. **Son aşamada** ise beldedeki özel ve kamusal paydaşlarla, kentsel gelişime etki eden mekânsal planlama ve gayrimenkul sektörü kararlarının neler olduğu ve neticede Yalıçiftlik Beldesi'nde planlı ve sağlıklı bir kentsel gelişmenin ortaya çıkıp çıkmadığı konularında anket yapılmıştır.

Çalışma kapsamında elde edilen veriler, içerik analizine tabii tutulmuştur. Bu kapsamda beldedeki gayrimenkul projelerinin yer seçimi, işlevlendirmesi ve belirlenen yapılaşma koşulları incelenmiş, projelerin mekânsal plan kararlarına uygun olup olmadığı sorgulanmıştır. Ayrıca mekânsal planlar yapılırken, gayrimenkul sektörünün istek, talep ve beklentilerinin ne ölçüde karşılandığı konusu çözümlenmeye çalışılmıştır. Gayrimenkul sektörünün mekânsal planlama üzerindeki etkisini ölçmek için, bölgede kaçak yapılaşmanın olup olmadığı, imar

planı değişiklikleri, imar planı iptalleri, arsa ve arazilerin fiyatlarındaki belirgin değişimler ayrıntılı incelenmiş ve nitel/nicel veriler üzerinden çalışmanın amacına uygun çıkarımlar yapılmıştır.

Türkiye’de Gayrimenkul Sektörü ve Mekansal Planlama Sistemi

Türkiye’de Gayrimenkul Sektörüne Genel Bakış

Türkiye’de 1950-1960 yılları arasında yaşanan köylerden kentlere göçlerin ardından ortaya çıkan çarpık kentleşme, 1980’li yıllarda Toplu Konut Alanları Planlanması ile çözümlenmeye çalışılmıştır. Gayrimenkul geliştirme ilk başlarda konut ihtiyacını gidermek amacıyla gerçekleşmiş olsa da zaman içerisinde politik ve ekonomik stratejilerin geliştirilmesinde önemli bir araç haline gelmiş ve 1990’lı yıllarda birçok toplu konut projesi, yüksek katlı iş alanları, modern alışveriş merkezleri, eğlence ve spor merkezleri ortaya çıkmaya başlamıştır.

(Aykaç, 2001, s.125)’e göre 1990’lı yıllarda durgun bir piyasaya sahip olan gayrimenkul sektörü, 1999 depreminden sonra önemli bir kırılma yaşamıştır. Bu doğal afet sonrasında gayrimenkul sektörü canlanmış ve inşaat maliyetlerinde artış görülmüştür. Üretilen gayrimenkullerin sayısı ve değeri, deprem öncesi miktara ve değere göre iki kat artış göstermiştir. 1999 depremi aslında doğal bir afet olarak görülse de gayrimenkul sektörü için önemli bir fırsat olarak değerlendirilmiştir (Aykaç, 2001, s.125).

Gyoder (2010)’a göre gayrimenkul sektörünün ikinci kırılma noktası, 2004 yılında yabancı sermayenin Türkiye’ye girişi ve gayrimenkul piyasasının kurumsallaşmaya başlamasıdır. Bu durum gayrimenkul sektörünü güçlendiren ve hızla gelişmesine neden olan en önemli faktör olmuştur. Önceleri yalnızca tüketici odaklı üretilen gayrimenkuller, artık uluslararası standartlara sahip ticari gayrimenkuller olarak üretilmeye başlanmıştır (Gyoder, 2010).

(Kocabaş ve Elden, 1997, s.23)’in ifade ettiği üzere uluslararası oyuncular gayrimenkul yatırımlarını iki şekilde gerçekleştirirler. Birincisi, hazır durumda olan gayrimenkullerin tamamının veya hisselerin bir kısmının satın alınmasıdır. İkincisi ise yeni gayrimenkul şirketleri kurma yolu ile diğer şirketlere ortak olunmasıdır. Türkiye’de gayrimenkul sektörünün hızlı bir şekilde büyümesinin bir sebebi yurt dışından çok büyük oranda finansman sağlanmasıdır. Aynı zamanda iç piyasada gayrimenkule olan sürekli yüksek talep sektörün büyümesine ve

gelişmesine yardımcı olmuştur. Özellikle büyük şehirlerde yüksek talebe bağlı olarak konut fiyatları da yüksektir (Kocabaş ve Elden, 1997,s.23).

Sancar (2010)'a göre, geçmişte müteahhitler ve kooperatifler gayrimenkul sektörünün ana oyuncularını olarak rol oynarken, günümüzde hizmet kurumları, gayrimenkul geliştirme şirketleri ve müteahhitler bu süreci yönetmektedirler (Sancar, 2010). Yılmaz (2006)'ya göre ise, günümüzde gayrimenkul geliştirme faaliyetlerini yöneten ve yürüten aktörler; inşaat şirketleri, holdingler, gayrimenkul yatırım ortaklıkları(GYO), kamu kurumları, yerel belediyeler ve büyükşehir belediyeleri olarak ön plana çıkmaktadır (Yılmaz, 2006).

Emiroğlu ve Ünsal (2006)'ye göre kentsel gelişim sürecinde gayrimenkul projelerinin mekana bir etkisinin olması kaçınılmazdır. Önceleri yap-satçı müteahhitler tarafından yapılmakta olan gayrimenkul yatırımları artık profesyonel gayrimenkul geliştirme ve yatırım şirketleri tarafından yapılmaktadır. Türkiye'de geliştirici firmaların sayısı arttıkça yapılan yatırım projelerin kentsel ölçekteki etkileri de artmaya başlamıştır (Emiroğlu ve Ünsal, 2006).

Türkiye'de Mekansal Planlama Sistemi ve Plan Yapım Süreci

Suher (1996)'e göre planlama, belirlenen amaçlara varabilmek için eldeki tüm imkânları kullanarak bir takım hayati kararlar verip, o kararları uygulama sürecidir (Suher, 1996). Friend, Jessop ve Hickling planlamayı bir bilinmezlik durumunun çaresi olarak görürler. Yani geleceğe yönelik tüm bilinmezlikleri, doğru stratejiler kullanarak iyileştiren bir süreçtir. Dolayısıyla planlama kavramı geleceğe yönelik bir takım eylemlerden oluştuğu için önceden hazırlık yapılması gerekir. Thomas ve Adams'a göre kentler planlanırken sadece fiziksel boyut değil, sosyal ve ekonomik boyutlar da dikkate alınmalı, karşılaşılabilecek tüm sorunlara çözümler aranmalıdır. (Yeşil, 2008, s.57)'e göre kent planlaması, kentlerin gelişmesine karar verirken ekonomik kararlara da katkıda bulunmaktadır. Büyük ölçekli plan kararları kentsel gelişme üzerinde etkili olmaktadır (Yeşil, 2008, s.57).

(Şimşek, 2015, s.14)'e göre devlet, mekânsal planlamada çoğunlukla özel mülk sahipleri ve kamu arasında çıkar çatışmalarını düzenleyen ve mekânsal alanlara yönelik düzenleme getiren bir rol oynamaktadır (Şimşek, 2015, s.14). Bu süreç farklı yönetim alanlarında çeşitli aktörleri içinde barındırarak planlama ile yönetilmektedir. Süreç içerisinde rol

oynayan aktörler, mülkiyet haklarını bireylerin çıkarları doğrultusunda değil, kamu yararı doğrultusunda yeniden düzenlerler. Arslanlı (2004)'e göre, Mekansal Planlar yapılırken toplumsal sınıflanmaya yol açmadan demokratik bir yol izlenmeli, herkese eşit mesafede yaklaşılmalıdır. Planlama sadece pafta üzerinde çizim yaparak uygulanan teknik bir konu olmaktan ziyade, farklı toplumsal grupları ve çeşitli aktörleri içinde barındıran kapsamlı bir iştir(Arslanlı, 2004).

Türkiye'de mevcut planlama sistemini sosyo-ekonomik planlar ve fiziki planlar şeklinde iki temel başlığın altında toplamak mümkündür. Sosyo-ekonomik planlar grubu içerisine kalkınma planları ve bölge planları girer. Fiziki planlar ise çevre düzeni planları ve yerel fiziki planlar (nazım imar planları ve uygulama imar planları) olarak gruplandırılabilir.

Keleş (2016)'in belirlediği plan yapım süreci ise beş aşamadan oluşmaktadır. Bu modele göre ilk aşama amaçların belirlenmesi ile başlar. İkinci aşamada araştırma ve çözümlenmeler yapılır. Üçüncü aşama plan yapım aşaması/karar verme olarak belirlenmiştir. Dördüncü aşamada plan uygulamaya girer ve en son adımda uygulanmış plan üzerinde değerlendirme yapılır ve gerektiğinde yeniden gözden geçirilir (Keleş, 2016).

Arslanlı(2004) ifade ettiği üzere plan yapım sürecinin ilk aşaması bir sorunun belirlenmesi ile başlar. Verilerin toplanması ve analiz edilmesi ile devam eder. Daha sonra hedeflerin belirlenmesi, verilere ve değerlere alternatif seçenekler koyması sonrasında bu seçenekleri en uygun olanına karar vererek en son aşamada uygulamaya geçilmektedir (Arslanlı, 2004).

Mekansal Planlama Sürecinde Gayrimenkul Sektörü İle Planlama Sistemi Arasındaki İlişki

Van Der Krabben (1995)' göre, küreselleşen dünyada kentlerin gelişim ve dönüşümünde sermayenin yer seçimi ve gayrimenkul sektörü projeleri önemli bir rol üstlenmektedir. Gayrimenkul projelerinin yer seçimi, kentlerin yarışabilirlik ve refah seviyelerini etkilemektedir. Dolayısıyla gayrimenkul bilimine olan ilgi giderek artmaktadır. Gayrimenkul sektörü faaliyetleri yapıları çevrelerdeki arazilerin ve binaların üretimi, değişimi, dağılımları ve tüketimlerinden oluşmaktadır. Bu faaliyetlerin içerisinde farklı aktörler yer almaktadır. Gayrimenkul piyasasının çıktısı olan yapıları çevrenin oluşumu, üretim aktör grubu ile tüketim aktör grubunun buluşması sonucunda meydana gelmektedir (Van Der Krabben, 1995).

Tiesdell ve Allmendinger (2005) ifade ettiği üzere bilim dünyasında mekansal planlama sistemi ile gayrimenkul sektörü arasındaki ilişkinin önemi 1980 yılından sonra daha iyi anlaşılmıştır. 1980 öncesinde arsa ve araziler (gayrimenkuller) piyasada basit kanun ve kurallara bağlı olarak alınıp satılmaktaydı. Son yıllarda arsa ve arazilerin el değişimi gayrimenkul sektörünün görünmeyen gücü ile değil, görünen büyük kurumlar ve yatırımcı şirketler vasıtası ile gerçekleşmektedir. Kentlerin gelişim ve dönüşüm sürecinde gayrimenkul sektörünün rolünü belirlemek, sektörün planlama sistemi ile ilişkisini incelemeye dönük bilimsel çalışmalar hız kazanmıştır (Tiesdell, S., Allmendinger, P. 2005).

Shepherd, Stubbs ve Racliffe(2004)'e göre kentsel yatırım kararları verilirken gayrimenkul sektörü oyuncularının stratejileri ve ilgileri kadar, kurumsal organizasyonların düzenlemeleri de esas olmaktadır. Gayrimenkullerin ekonomik değerlerindeki değişimler, piyasa koşullarını belirlemektedir(Shepherd M., Stubbs, M., Racliffe, J. 2004). White, Watkins ve Adams(2005)'a göre kentlerin gelişimi ve dönüşümünü gayrimenkul sektörü yönlendirmektedir. Onlara göre gayrimenkul piyasasının yapısı ve işlemleri arasındaki ilişki kamu politikaları tarafından düzenlenmeli ve planlama sistemi ile ilişkili olarak yürütülmelidir (White, M., Watkins, C., Adams, D.2005).

Castells ve Borja (1997)'ya göre gayrimenkul yatırımları, kentlerin şekillenmesi ve dönüştürülmesinde çok büyük bir etkiye sahiptir. Söz konusu yatırımlar, kentsel ortamların cazibelerini yükselterek değişim ve dönüşümlerini hızlandırma konusunda stratejik bir önem taşımaktadır. Özellikle bu yatırımlar kamu ve özel sektöre ait alanların fonksiyon değişikliği yolu ile faaliyetlerini hızlandırmaktadır (Castells ve Borja, 1997).

Gayrimenkul yatırım süreci içerisindeki en önemli aktörelere biri kamu otoritesidir. Kamu otoritesinin görevi plan kararlarını belirlemek ve planın gerçekleşmesini kontrol etmektir. Gayrimenkul yatırımcılarının görevi ise plan çalışmasını izlemektir. Ayrıca yatırımcılar tarafından planı netleşmiş olan arsalar gayrimenkul geliştirme çalışmaları için tercih edilmektedir. Yatırım sürecinde planlama kararları çok büyük önem arz etmektedir. Aynı zamanda imar planları plan yapım sürecinde belirlenen arazi kullanım kararları ve belirtilen yoğunluk kararları doğrudan proje değerini etkilemektedir.

Yalın (2003)'a göre kentsel arsaların değerini doğrudan etkileyen faktörlerden biri, plan kararlarında belirlenen kullanım biçimi ve

fonksiyonudur. Örneğin; konut, ticaret, sanayi ve benzeri kar getirici fonksiyonları olan arsaların değerleri artarken, okul, hastane, yol ve kanalizasyon ve benzeri gibi kamu yararı ve sosyal altyapı alanlarına belirlenen arsaların değeri düşmektedir. Adil ve sağlıklı bir kent planlaması, kent toprağı üzerinden kazanılan rantın yeniden mülk sahiplerine dağıtılması sonucunda ortaya çıkabilir. Arsa spekülasyonunun temel sebebi rant dağılımından bir grubun en büyük payı elde etme isteğidir (Yalın, D. 2003).

Saha Araştırması: Yalçıftlık Beldesi

Yalçıftlık Beldesi, Muğla'nın batısında, Bodrum Yarımadası'nın güney tarafında yer almaktadır. Yalçıftlık Beldesi, Kızılağaç ve Çiftlik köylerinin 18.04.1999 tarihinde birleşmesiyle beldeye dönüşmüştür. Çiftlik ve Kızılağaç, şu anda beldenin iki mahallesi durumundadır. Yalçıftlık Beldesi toplam 4620 kişilik nüfusa sahiptir. Bölgede Milas-Bodrum ve Dalaman olmak üzere iki tane uluslararası havalimanı mevcuttur. Yalçıftlık Beldesi'ne 50 km uzaklıkta olan Milas-Bodrum Havalimanı üzerinden havadan erişim sağlanmaktadır. Yalçıftlık Beldesi, Bodrum Merkeze 18 km, Muğla İl Merkezi'ne ise 110 km uzaklıktadır. Beldenin ekonomisini çoğunlukla hizmet sektörü (turizm- ticaret), el sanatları ve hayvancılık oluşturmaktadır. 1970'lerin başında Bodrum İlçesi'nin birinci derece turistik bölge ilan edilmesi ile birlikte Yalçıftlık Beldesi'nin kırsal görüntüsü değişmeye başlamıştır. Özellikle beldenin merkezinde yer alan kıyı bölgesi, turizm bölgesi niteliğine kavuşarak turizm tesislerinin yoğunlaşmasına neden olmuştur. Bodrum Yarımadası'nın her yeri gibi Yalçıftlık Beldesi de doğal güzelliklere sahiptir. Son yıllarda beldenin turizme kapılarını açması ile birlikte kentsel gelişim ve değişim süreci hız kazanmıştır. Geçmişte kırsal nitelikte olan belde zamanla turizm ve ticaret sektörüne geçiş yapmıştır.

Yalçıftlık, sahip olduğu doğal ve kültürel değerler ile çok önemli turizm potansiyeline sahip bir yerdir. Turizm baskısı altında kalan kaçak yapılaşma ve ikinci konut eğilimi içinde bulunan Bodrum Yarımadası'nın aksine, Yalçıftlık doğal ve geleneksel yapısını korumuş ve kaçak yapılaşmanın nispeten az olduğu bir yerdir. Ancak bu turizm ve yapılaşma baskısı zaman zaman beldenin mekansal gelişim faaliyetlerini etkilemiştir. Son yıllarda yoğun yapılaşma baskısı yer yer kaçak yapılaşmalara sebep olmuştur.

Yalıçiftlik 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu (2010)'na göre 10.10.2007 tarihinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından bölgenin bütününe ilişkin 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planı onaylanmıştır. Ancak söz konusu planın 20.11.2008 tarihinde yürütmesinin durdurulmasına karar verilmiştir. Yalıçiftlik turizm merkezinin Tavşanburnu bölgesinde Kültür ve Turizm Bakanlığınca hazırlanan 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planı 15.05.2009 tarihinde onaylanmıştır. Bu plana göre kıyı kısmında kalan alanlarda turizm tesisleri ve mevcut yerleşmelerin olduğu bölgelerde (köyler) kalan alanlarda konut için alanlar ayrılmıştır. Ayrıca doğal sit alanları dikkate alınarak 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı ve 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı hazırlanmıştır. Bu planlar üst ölçek plan kararları doğrultusunda hazırlanmış, Muğla Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun kabulü ile 02.06.2010 tarihinde onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir. Ancak bu planlar askı süresini tamamladıktan sonra münferit parsellere ilişkin olarak yine davalar açılmış ve 19.10.2011 tarihinde planların yürütmesi durdurulmuştur (Yalıçiftlik 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu, 2010).

Yalıçiftlik'te Mekansal Planlamanın Gayrimenkul Sektörü Üzerindeki Etkisi

Tarımsal nitelikte olan Yalıçiftlik Beldesi'nin mekansal gelişimi ilk başta Çiftlik Mahallesi-Yukarı Köy bölgesinden başlamıştır. Bu bölge halen köy niteliğini sürdürmektedir. 2009 yılından bu yana Çiftlik Mahallesi-Aşağıköy bölgesinde inşaat faaliyetleri daha hareketlidir. Yalı ise denize yakın bir bölgedir. 2009 yılında hazırlanan 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Plan kararına göre burası turizm bölgesidir ve turizm tesisleri bulunmaktadır. Sahil kenarında bulunan büyük oteller ise çevre düzeni planı gelmeden önce 1990'lı yıllarda yapılmıştır. Otellerin yapıldığı arsa ve arazilerin nerdeyse tamamı devlet arazisidir ve 49 yıllık anlaşma ile yapılmıştır.

Mekansal planlamanın gayrimenkul sektörü üzerindeki etkisini ölçmek için, gayrimenkul projeleri geliştirilirken bu projelerin plan kararlarına uygun olup olmadığı incelenmiştir. Bu analiz yapılırken, yer seçimi, işlevlendirme ve yapılaşma koşulları dikkatle incelenmiştir.

Saha araştırması yapılırken bölgede yapılan tüm gayrimenkul projelerinin tamamen plan kararlarına uygun bir şekilde yapıldığı tespit

edilmiştir. Plan kararlarınca belirlenmiş alanlarda plana uygun olarak gayrimenkul geliştiriciler tarafından projelere yer seçimi ve işlevlendirmesi yapılmıştır. Plan kararlarına aykırı her hangi bir gayrimenkul projesinin yapılmadığı tespit edilmiştir. Projelerin geliştirme sürecinde her hangi bir sektör baskısı veya plansız yer seçimi ve farklı işlevlendirme gibi durumlara rastlanmamıştır. Yapılaşma koşulları analizi yapılırken yapı nizamı, TAKS/KAKS, bahçe mesafeleri incelenmiş ve plan kararlarına aykırı her hangi bir durum tespit edilmemiştir.

Bölgeye hakim olan mekansal planların, gayrimenkul sektörünü etkisi altına alıp kontrollü bir şekilde hareket etmesini sağladığı anlaşılmaktadır. Mekansal planlar hem bölgenin kentsel gelişim sürecinde hem de arsa ve arazi değerleri değişiminde en önemli yönlendirici rolü oynamıştır. Plan kararlarında turizm bölgesi olarak belirlenen ve emsal değeri yüksek olan bölgelerde sektörün hareketlilik (arsa alım satımı, inşaat faaliyetleri vb.) seviyesi yüksek olup diğer yandan emsal oranı düşük olan bölgelerde sektörün hareketlilik seviyesi de düşüktür. Genel olarak bugüne kadar gayrimenkul sektörünün mekânsal planlara aykırı bir girişimde bulunmadığı, çarpık kentleşme ve plansız yapılaşmaya neden olmadığı görülmektedir.

Gayrimenkul Sektörünün Yalçıftlık'ın Mekansal Gelişimi Üzerindeki Etkisi

Gayrimenkul sektörünün Yalçıftlık'ın mekansal gelişimi üzerindeki etkisini ölçmek için, bölgede kaçak yapılaşmanın olup olmadığı, imar planı değişiklikleri, imar planı iptalleri, arsa ve arazilerin fiyatlarındaki değişimler incelenmiştir. Yalçıftlık Beldesi'nin Çiftlik Mahallesi Yukarı köy bölgesinde ilk kez 1974 yılında parselasyon işlemleri başlatılmış, fakat devamında bölgeye her hangi bir plan yapılmamıştır. Yukarı köy bölgesi kısmen kaçak yapılaşmanın olduğu bir bölgedir. Herhangi bir imar planı olmadan kaçak yollarla yapılan yapılar bulunmakta, fakat daha sonra imar barışı ile tüm bu kaçak yapılar resmileştirilmiştir. Dolayısıyla imar planı olmadan kaçak yapılan bu yapıların resmileştirilmesi gayrimenkul sektörünün yukarı köy bölgesinde planlamayı yendiğini göstermektedir. Ancak bu durum Çiftlik Mahallesi Yukarı köy bölgesi hariç başka bölgelerde söz konusu değildir.

Mekansal planlamanın Yalçıftlık Beldesi'ne gelmesi 2009 yılında başlar. İlk kez 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni İmar Planı 2009 yılında

hazırlanmış, onaylanmış ve yürürlüğe geçmiştir. Ancak zaman zaman bu plan değişikliklere ve iptallere uğramıştır. İmar planı değişiklikleri ve iptallerin sebebi ise, planlar hazırlanırken doğal sit alanları, birinci derece tarımsal alanlar, "Z" harfiyle işaretlenmiş zeytinlik alanlar, kamulaştırma ve düzenleme ortaklık payı gibi durumlara dikkat edilmemesidir.

2000 yılından önce sahil bölgesinde hazine arazisi üzerinde gayrimenkul sektörü tarafından yapılan otel projeleri çevresindeki arsa ve arazilerin değerlerinde değişimlere sebebiyet vermiş ve bölgenin reklamı yapılmaya başlanmıştır. Bu durum beldede mekansal planlama sürecinin acilen başlatılmasına neden olmuştur. Arsa ve arazi değerlerindeki değişimler 2009 yılına kadar gayrimenkul sektörü oyuncuları tarafından kontrol edilmiştir. Fakat gayrimenkul sektörünün arsa ve araziler üzerindeki etkisi sadece Yalı bölgesi ile sınırlı kalmıştır.

Yalıçiftlik Beldesi'nde 2000li yıllardan önce ciddi bir gayrimenkul satışı yoktur. 2000'li yıllardan sonra gayrimenkul satışı yavaş yavaş harekete geçmiş ve 2009 yılına kadar bu durum devam etmiştir. Ancak 2009 yılında 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planı onaylandıktan sonra Yalıçiftlik'te gayrimenkul satışı bir anda canlanmış ve hızla yükselmeye başlamıştır. Gayrimenkul yatırımları bölgede mekansal planlarla bir uyum içerisinde hareket ettiği ve plan kararlarına aykırı hareket edilmediği görülmektedir. Gayrimenkul sektörünün Yalıçiftlik mekansal gelişimini desteklediği anlaşılmaktadır. Yapılan yatırımlar sonucunda beldeye daha fazla yatırım gelmiş ve yapılaşma hız kazanmıştır. Özellikle Aşağı köy kısmında siteleşme hızla devam etmektedir. Bu durum aynı zamanda Aşağı köyün tarımsal yüzünün değişmesini ve kentsel bir kimlik kazanmasını sağlamıştır.

Yalıçiftlik Beldesi'nde Arazi Değerlerinin Değişimi

Yalıçiftlik, sahip olduğu turizm potansiyeli ve doğal güzellikleri ile dikkat çeken bir beldedir. Ancak 2009 yılına kadar tüm bu doğal güzellikleri ve turizm potansiyeline rağmen planlama faaliyetlerinden mahrum kalmış, kendi kırsal niteliğini sürdüren bir belde olmuştur. 1990'lı yıllarda bölgeye ait her hangi bir imar planı olmadığı için sahil bölgesinde yer alan arsa ve araziler hariç, diğer bölgelerde bulunan arsa ve araziler alım satım yapılmayan değersiz gayrimenkuller olarak görülmüştür. Fakat 2009 yılında ilk 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni İmar Planı hazırlanınca, bir anda

gayrimenkul sektörünün dikkatini çekmeye başlamış ve yatırımcı şirketler beldeye ilgi göstermeye başlamıştır.

Yapılan araştırmalar sonucu Yalıçiftlik Beldesi'nin farklı bölgelerinde farklı arsa ve arazi değerleri ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla analiz yapılırken Yalıçiftlik Beldesini farklı bölgelere ayırarak arsa ve arazi değerleri incelenmiştir. Birinci derece en değerli araziler sahil bölgesinde bulunan ve üzerinde büyük otellerin yapıldığı arsa ve arazilerdir. İkinci derece en değerli arasa ve araziler Yalı bölgesinde yer almaktadır. Bölgenin hem denize yakınlığı hem de plan kararlarında turizm bölgesi olarak belirlenmiş olması sebebi ile arsa ve arazilerin değerlerinde sürekli bir yükseliş söz konusudur. Aşağı köyde yer alan arsa ve araziler üçüncü derece en değerli araziler olarak tespit edilmiştir. Lokasyon olarak Yalı bölgesinin devamında yer alan Aşağı köy, denize fazla uzak kalmaması ve talebin yüksek olması nedeni ile bölgede yer alan arsa ve arazileri değerli hale getirmiştir.

Yalıçiftlik beldesinin en yukarı ve gelişmemiş kısmı Yukarı köy bölgesidir. Söz konusu bu bölge denizden fazla uzak bir mesafede yer almış olması ve inşaat faaliyetlerinin diğer bölgelere göre hareketli olmaması nedeni ile arsa ve arazilere olan talep düşüktür. Bölgede talebin düşük olması nedeni ile arsa ve arazi değerleri diğer bölgelere göre düşüktür.

Aşağıdaki tabloda farklı bölgelerin arsa ve arazi değerlerindeki değişim 2000 yılından 2019 yılına kadar 5'er yıllık periyotlarda verilmiştir.

Bölgeler	2000	2005	2010	2015	2019
Yalı bölgesi	170 TL	230 TL	320 TL	650 TL	1200TL
Aşağı köy 1. bölge	70 TL	110 TL	190 TL	350 TL	700 TL
Aşağı köy 2. bölge	55 TL	90 TL	120 TL	230 TL	470 TL
Yukarı köy 1. bölge	35 TL	60 TL	90 TL	160 TL	300 TL
Yukarı köy 2. bölge	30 TL	50 TL	75 TL	120 TL	270 TL

Planında belirlenmiş olması, gayrimenkul sektörünün Yalıçiftlik Beldesi'nin mekânsal gelişimi üzerindeki etkisini ve gücünü göstermektedir. Cazibesi yüksek turizm bölgelerinde gayrimenkul sektörü ve mekânsal planlama arasında güç mücadelesi yerine işbirliğinin öne çıktığı anlaşılmaktadır.

Mekansal planın hazırlanması, kırsal nitelikli Yalıçiftlik Beldesi'ni bir turizm bölgesine çevirmiş, beldede planlı kentsel gelişmelerin önünü açmış ve beldeye kentsel bir kimlik kazandırmıştır. Bununla beraber mekânsal planın yapılması, beldede kaçak yapılaşmaların ortaya çıkmasını engellemiş, bölgedeki en değerli doğal ve kültür varlıklarının sınırlarının belirlenerek korunmasını sağlamıştır. Mekânsal planların, Yalıçiftlik Beldesi'nin kentsel gelişimi üzerinde yüksek derecede belirleyici olduğu görülse de, plan kararlarının gayrimenkul sektörünün istek ve beklentileri doğrultusunda oluşturulmuş olması sektörün planlama üzerindeki gücünü ve etkisini göstermektedir. Mekânsal planlama, Yalıçiftlik'in turizm potansiyellerinin değerlendirilmek istendiği 2009 yılından itibaren devreye girmiştir. Bu tarihten sonra beldede kentsel gelişme mekânsal plan kararları doğrultusunda ilerlemiştir. Mekansal plan, bir bakıma gayrimenkul sektörünün faaliyetlerinin önünü açan, resmileştiren bir araç olmuştur. Mekansal planlama, sektörün ihtiyaçları, talepleri ve beklentilerine karşılık verdiği için Yalıçiftlik'te yaygın kontrolsüz bir kentsel gelişmeden bahsedilememektedir. Mekansal planlama ve gayrimenkul sektörü el ele vererek, hem Yalıçiftlik Beldesi'nin kentsel gelişim sürecinde hem de beldede arsa ve arazi değerlerinin değişiminde etkin ve yönlendirici rol oynamıştır.

Çalışma, gelişme potansiyeline sahip turizm bölgelerinde, mekansal planlama sürecinin erken (henüz o bölgeye gayrimenkul sektörü ilgisi başlamadan) başlatılması gerektiğini ortaya koymuştur. Bu sayede, mekânsal plan kararları, gayrimenkul sektörünün güçlü etkisinden nispeten soyutlanmış olarak kamu yararı doğrultusunda alınabilir. Her durumda mekânsal planlamanın, turizm bölgelerinde parçacıl kararlar üretmekten kaçınması, bütüncül plan kararları üretmesi gereği ortaya çıkmaktadır.

Not: Doktor Öğretim Üyesi Fatih EREN'in akademik danışmanlığında yürütülen bu çalışma, Konya Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim

Enstitüsü Öğrencisi Khalid URFAN'ın Yüksek Lisans Tezinden faydalanılarak üretilmiştir.

Kaynakça

- Aykaç, B. (2001). Kamu yönetiminde kriz ve kriz yönetimi. *Gazi Üniversitesi, İ.İ.B.F Dergisi, 1(2)*. 123-132
- Emiroğlu, K. ve Ünsal, S. (2006). *Kentleşme, yapı ve konut 1923-1950 dönemi*. Ankara:İnşaat Sanayi Yayınları,
- Gyoder, (2010). *Türkiye ve dünya gayrimenkul sektör 2. çeyrek raporu*. İstanbul.
- Kocabaş, F. ve Elden, M. (1997). *Reklamcılık, kavramlar, kararlar. kurumlar İletişim:İstanbul*,
- Keleş, R. (1993). *Kentleme politikası*. Ankara:İmge Kitabevi,
- Keleş, R., (2016). *Kentleşme politikası*. 14. Baskı. Ankara:İmge Kitabevi,
- Sancar, T.(2010) *Gayrimenkul geliştirme süreçlerinin iyileştirilmesi: Bir uygulama örneği*. Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Shepherd, M. Stubbs, M. ve Ratcliffe, J. (2004). *Urban planning and real estate development*. (2. Ed.). Spon Press, London.
- Suher, H. (1996). *Şehircilik*. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi. İstanbul.
- Tiesdell, S. ve Allmendinger, P. (2005). Planning tools and markets: towards an extended conceptualisation. (D.Adams, C. Watkins. ve M. White, Ed.) *Planning, Public Policy, Property Markets*, içinde (s. 56-76).Blackwell Publishing. Oxford- UK
- Van Der Krabben, E. (1995). *Urban dynamics, a real estate perspective*. Tilburg University Press. Til- burg.
- White, M., Watkins, C. ve Adams, D. (2005). *Planning, public policy& property markets*. Blackwell Publishing. Oxford- UK:
- Yılmaz, D. (2006). *Gayrimenkul geliştirme projelerinde fizibilite analizi*. Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Yeşil, A.M. (2008). *Kentsel toprak rantının yaratılmasında kent planlamasının rolü*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yalın, D. (2003). *Kentsel ve kırsal alanda taşınmazların değerlendirilmesi*. İTÜ, İstanbul.
- Yalıçiftlik Belediyesi. (2010). *1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı açıklama raporu*.



Akıllı Kentlerin İnsan Boyutu: Akıllı Yönetişim ve Akıllı İnsan Üzerine Bir Analiz

Selçuk Dinçer

Necmettin Erbakan Üniversitesi
sdincer@erbakan.edu.tr

Erhan Örselli

Necmettin Erbakan Üniversitesi
eorselli@erbakan.edu.tr

Öz

Sürekli dönüşüm içerisinde olan kentler teknolojinin kent yaşantısına dahil olması ile farklı bir boyut kazanmıştır. Bilgi iletişim teknolojileri ile gelişen bilginin depolanması ve doğru yorumlanması sonucunda veri kavramının önem kazanması kentlerin “akıllı kent” olarak tanımlanması ve çok boyutlu bir yapıya bürünmesine yol açmıştır. Akıllı kent kavramı ilk izlenim olarak teknolojinin etkin olduğu bir yaklaşım olarak düşünülmekle birlikte, akıllı kentlerin tanımları incelendiğinde bu durumun ötesinde teknolojinin bir araç olarak kullanıldığı toplumun niteliklerini göz önünde bulunduran etkin bir koordinasyonun sağlandığı geniş bir perspektif ışığında bileşenleri çerçevesinde ele alınan ortak teknolojik yönetim mekanizmasının olduğu ortaya çıkacaktır. Bu bileşenler içerisinde akıllı yönetim ve akıllı insan modeli akıllı kent modelinin sürekliliğinin sağlanmasında kilit rol üstlenmektedir. Çalışmada etkin bir akıllı kent modelinin oluşturulmasında teknoloji transferinin ötesinde insan merkezli bir politika uygulama gerekliliğini araştırmak için akıllı insan ve akıllı yönetim kavramları Amsterdam ve Barcelona örnekleri ışığında tartışılmış ve Türkiye’de akıllı kent kavramını ileriye taşımak için öneriler sıralanmıştır

Anahtar Kelimeler: Akıllı kent, akıllı insan, akıllı yönetim, Türkiye.



Media Representations and Controversial Discourses Around a Public-Private Partnership Project: The Case of Basmane Pit in Izmir

Selçuk Dinçer
Necmettin Erbakan University

Erhan Örselli
Necmettin Erbakan University

Abstract

Cities that are in constant transformation have gained a different dimension with the inclusion of technology in urban life. As a result of the storage and correct interpretation of the information developed by information communication technologies, the importance of data concept has led to the definition of cities as “smart cities and a multi-dimensional structure. Although the concept of smart city is thought to be an effective technology as the first impression, when the definitions of smart cities are examined, it is revealed that there is a common technological management mechanism within the framework of its components in the light of a broad perspective that provides effective coordination considering the qualities of society where technology is used as a tool. It will appear. Among these components, smart governance and smart human model play a key role in ensuring the continuity of the smart city model. Smart people and smart governance concepts have been discussed in light of the example of Amsterdam and Barcelona and suggestions to move the smart city concept forward in Turkey to investigate the effect of a smart city model of a policy requirements based human beyond the creation of technology transfer in this study are listed.

Keywords: *Smart cities, smart people, smart governance, Turkey*

Giriş

Akıllı kentler, dünyada teknolojinin etkin geleceğinin bir yansıması olarak, esnek, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentsel alanların kurulması için temel alınan bir yaklaşım olarak görülmektedir. Akıllı kentler, kentsel gelişme, planlama ve yönetimin tüm boyutlarını çevreleyen süreçleri daha verimli kılmak adına teknolojilerin etkin kullanıldığı, hükümetlerin de ulusal vizyonlarının bir parçası haline getirerek önem verdikleri politika süreci olarak kabul edilmektedir.

Kent yaşamının teknolojinin sunduğu fırsatlarla birlikte daha yaşanabilir olması açısından akıllı kentlerin nasıl anlaşılacağı, nasıl kavramsallaştırılacağı, tasarlanacağı ve sürdürüleceğini planlamak ve uygulamak, kentin yönetim mekanizmasında yer alan tüm aktörlerin birlikte çalışmasını gerektirmektedir. Bu bağlamda akıllı kentler, bilgi iletişim teknolojileri, kamu politikası, kentin sürdürülebilirliği açısından yeniden dizaynı, kentsel gelişimin sağlanması ve kent sakinlerinin kamusal hayata katılarak kent yönetiminde aktif bir rol üstlenmesi sürecini bir araya getiren sofistike bir süreci içeren bir kavramdır.

Akıllı kentlerin amacı ve kapsamı dikkate alındığında, akıllı kent yaklaşımını çerçeve bir model haline getirebilmek için, yukarıdan-aşağı olarak benimsenen yaklaşımın ötesinde, vatandaşlardan veya kullanıcılardan gelen talepler doğrultusunda kendini güncelleyen ve ayrıca vatandaşların katılımları ile bir modelin oluşturulması neticesinde, geleceğin akıllı kentlerinin inşası mümkün olabilecektir. Bu sürecin başarıyla sonuçlanabilmesi ve sürecin etkinliği “akıllı insan modeli” ve “akıllı yönetimi” etkin uygulama ile doğru orantılıdır. Bu bağlamda, akıllı kent modelinin geliştirilebilmesi için, akıllı vatandaş modelinin gelişmesi ve yönetim ekseninde süreçlerin tamamında aktif bir rol ve görev üstlenmesi adeta bir zorunluluktur.

Bu kapsamda öncelikle çalışmada, akıllı kent kavramının literatürde nasıl ele alınarak kavramsallaştırıldığı incelenmiştir. Ardından akıllı bir kent modelinin gelişmesindeki insan faktörünün önemine binaen, akıllı insan boyutu “beş faktörlü kişilik modeli” kapsamında değerlendirilmiştir. Çalışmada daha sonra, akıllı kent modelinin merkezinde olması gereken akıllı yönetim kavramına yer verilmiştir. Ayrıca çalışmada, dünyada başarılı akıllı kent uygulamalarına örnek olarak gösterilen Barcelona ve

Amsterdam kentlerinin akıllı yönetim mekanizmasından kazanımları incelenerek, Türkiye'deki uygulamalar bu doğrultuda analiz edilmiştir.

Akıllı Kent Kavramının Analizi

Kentlerin zaman içerisinde karşılaştıkları sorunlara çözüm bulma çabası akıllı kent kavramının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Akıllı kent kavramı ile kentler için modernleşme süreci başlamış bu sürecin tanımlanmasında ve geliştirilmesinde bilgi iletişim teknolojilerinin aktif kullanılması neticesinde de akıllı kent modeli oluşmaya başlamıştır (Örselli ve Dinçer, 2019, s.92).

Literatürde kullanılan akıllı kent tanımları incelendiğinde Giffenger, akıllı kenti; *“bilgi iletişim teknolojilerinin kullanımının ötesinde, bir kentte yaşamla bağlantılı olarak ekonomi, insanlar, yönetim, hareketlilik, çevre ve yaşam alanlarında ileriye dönük performans gösteren bir kent”* olarak tanımlamaktadır (Giffenger, 2007, s.10-11). Lombardi ve diğerleri, akıllı kent kavramının tanımını akıllı kentlerin bileşenleri üzerinden yapmayı tercih ederek akıllı kentleri; *“akıllı yönetim, akıllı ekonomi, akıllı insan sermayesi göstergeleri, akıllı yaşam, üniversite, hükümet, sivil toplum ve sanayi gibi önemli aktörleri içeren akıllı çevre olmak üzere beş kümeden oluşan bir yenilik sistemi”* olarak nitelendirmişlerdir (Lombardi, Giordano, Farouh ve Yousef, 2012, s.139).

Akıllı kentin kavramsal analizini yapan çalışmalar incelendiğinde bileşenlerini açıklamak için kullanılan kavramlar Tablo 1.'de düzenlenmiştir.

Akıllı kentlerin temel özellikleri incelendiğinde yaratıcı, sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent modeli ile karşılaşılmaktadır. Akıllı kent, sosyal bir içermenin yanında rekabet edilebilirliği ve idari verimliliği artırmak için bilgi iletişim teknolojileri, altyapı, ulaşım, e-yönetişim gibi birçok faktörün bir araya geldiği bir bütün olarak algılanmalıdır.

Nam ve Pardo (2011) çalışmasında kentin bütüncül bir yaklaşım benimsemesi için akıllı kentin üç temel yapıtaşını *“teknoloji, insan ve kurumsal”* boyut olarak ele almıştır (Nam ve Pardo, 2011, s.284). Akıllı kentlerin tanımlanmasında kullanılan altı bileşenin bu üç boyut üzerinden incelenmesi mümkündür. Açıklanan özellikler akıllı kenti

oluşturma adına paydaşları bir araya getirmenin, iş birliği oluşturmanın yolunu oluşturmaktadır.

Tablo 1. Akıllı kent bileşenleri

Akıllı İnsan	Akıllı Ekonomi	Akıllı Hareketlilik	Akıllı Yaşam	Akıllı Yönetişim	Akıllı Çevre
Yüksek nitelikli eğitim	Ekonomik verimlilik	Yerel Ulaşılabilirlik	Eğitim seviyesi	Bilgiye erişim imkanı	Su Yönetimi
Kültürel Çoğunluk	Girişim ve küreselleşme	Yeşil Taşıma Sistemleri	Dijital okuryazarlık	Kamu Hizmetleri ve servisler	Enerji Kaynakları yönetimi
Kozmopolit görünüm	Fikir Gelişimi	Halka Açık Taşımacılık	Sağlık hizmet seviyesi	Demokratik Katılım	Atık Yönetimi
Açıklık ve Birleşme	Mesleki Eğitilmiş İşgücü	İzleme ve Kontrol Sistemleri	Akıllı kent planlaması	Bilgi Güvenliği ve Risk Yönetimi	Sanitasyon Yönetimi
Sosyal ve Etnik Çeşitlik	Yüksek Vasıflı Emek	Altyapı Hizmetlerinin Geliştirilmesi	Düşük ölüm oranı	Kentsel planlama destek	
Yüksek Verimlilik		Fiziksel Güvenliğin Sağlanması	Kültürel gelişme	Şikâyet Yönetimi	

Kaynak: (Kumar, Mustafa, Gupta, Ilavarasan ve Dwivedi, 2017, s.2)'den uyarlanmıştır.

Akıllı kent için, “teknoloji ve altyapının” ilk katmanı oluşturan bir ön şart olduğu, ancak tek başına eksikliklere neden olacağı, akıllı kent hizmetlerinin sürekliliğini sağlamak için “insan” faktörüne daha fazla önem verilmesi gerektiği vurgulanmalıdır. Büyük ekonomik yatırımlar ve teşvikler ile kurulan akıllı teknolojiler ve akıllı kentler vatandaşların benimsememesi ve kullanmaması neticesinde ölü yatırımlara dönüşebilmesi mümkündür.

Bu bağlamda akıllı kentler için sorulması gereken en temel soru “Akıllı kentlerin yaşadığı eksikleri gidermek için akıllı vatandaşı nasıl tanımlamalıyız?” olmalıdır. Bu sorunun cevabı Barber (1984)'in de belirttiği gibi akıllı vatandaşların güçlü bir demokrasi ile mümkün olabileceği böylece insanların ve grupların gelecekte daha güçlü rollere sahip olacağı gerçeğini dikkate almamız gerektiği düşüncesine götürmektedir.

Akıllı İnsan Modeli

Akıllı İnsan Modeli

Literatür değerlendirildiğinde akıllı kent modelleri ve tanımlamalarında ortak noktanın, “vatandaş katılımı” ile “vatandaş uyumu”nun olduğu ifade edilebilir. Bu açıdan insan faktörü akıllı kent modelinde analiz edilmesi gereken önemli bir bileşendir. Akıllı kent modelinin sürdürülebilirliği, büyümesi ve gelişmesi akıllı insan kavramının tam olarak kavranması ve uygulanması ile doğrudan ilgilidir.

Tablo 2. Beş faktörlü model ile akıllı insan özellikleri arasındaki ilişkiler

Kişilik Boyutları	İnsan Özellikleri	Akıllı İnsan Özellikleri	Akıllı Kentte İnsanın Rolü
Dışa Dönüklük	Kişiler arası ilişkileri iyi, değişiklik yapmaya istekli, karar süreçlerine aktif katılım gösteren	Gelişmiş liderlik, ekip çalışması becerileri yüksek, yeni projelere katılmaya istekli tutum	İş performansında artış, BİT altyapısı ve hizmetlerini daha iyi ve daha akıllıca kullanılması
Nezaket	İş birliği yapan, sıcak, mutlu romantik, örgütsel ekip üyeleri, iş ve güven konusunda daha memnun	Daha mutlu ve daha pozitif bir atmosfer oluşturan, Kente uyum ve kalkınmaya yönelik iş birliği içerisinde olan	Uygun kent yapılarının kurulması, kentin sağlanan uyumla birlikte sıcak ve huzurlu bir yapıyı kazanması
Sorumluluk duygusu ile hareket etme	Dikkatli ve sorumlu, organize, güvenilir, yeni öğrenme süreçlerine istekli ve ısrarcı	Bu tür insanlar işlerinde daha başarılı olurlar çünkü daha organizedirler ve her zaman mesleki hedeflerine ulaşmak için bir plan izlerler.	Süreçlerin ve faaliyetlerin daha organize olduğu ve plana sadık işlediği kaosun en az olduğu ve kentin başarı ile büyüdüğü bir yapı kuran.
Duyusal denge	Yaşam memnuniyeti, iş tatmini ve düşük stres seviyeleri, sakin, kendine güvenen iyimser.	İşyerinde duygular üzerinde daha iyi kontrol, sakin ve iyimser özellik kötü durumlarda verimli bir şekilde olumsuz etkiyi azaltmaya yardımcı olur.	Akıllı kent, vatandaşlarının iyimser, sakin ve stressiz özelliğinden dolayı engellerle kolayca baş edebilecektir.
Deneyime açık olma	Yaratıcı, meraklı ve sanatsal duyarlı.	Yaratıcı ve esnek tutum, daha başarılı ve kaliteli araştırma, yeni fikirlere açık, yenilikçi	İnovasyondaki artış, teknolojilerin geliştirilmesi, akıllı kentleri daha sürdürülebilir kılmaktadır.

Kaynak: (Gupta, Mustafa ve Kumar, 2017, s. 28)'den uyarlanmıştır.

Akıllı insan kavramı ile, matematiksel veya mantıksal sorunları çözme yeteneğine sahip bir insan kavramının ötesinde, sorunları toplumsal bir açıdan ele alma yeteneğini kazanmış bir insanın anlaşılması gerekmektedir.

Kişilik kavramı üzerine yapılan çalışmalar incelendiğinde “beş faktör kişilik modeli”nin (büyük beşli) kişiliği tanımlayan en önemli model olduğu görülmektedir. Modele göre kişilik beş boyuttan “dışadönüklük”, “nezaket”, “sorumluluk duygusu ile hareket etme”, “duygusal denge” ve “deneyime açıklık” oluşmaktadır (Goldberg, 1990; McCrae ve Costa, 2008). Gupta, Mustafa ve Kumar’ın 2017 yılında yaptıkları çalışmada beş faktörlü kişilik modeli ile akıllı insanın özellikleri arasındaki bazı ilişkilerin ve ortak özelliklerin olduğunun altını çizmişlerdir. Bu bağlamda çalışmada akıllı kentler için akıllı insan modelinin oluşturulmasında yardımcı olacak bazı kavramsal ilişki ve gereklilikler ortaya konulmuştur.

Akıllı insan, kavramı ile hangi özelliklerin akıllı kentte yaşayan insanlardan beklendiği ortaya konulmaya çalışılmıştır. Yaşanan teknolojik dönüşümün insan davranışları üzerine yansımaları kaçınılmaz olacaktır. Bu dönüşüm sırasında kentlerin akıllı teknolojiler aracılığıyla sürdürülebilirliklerinin artırılması ve kent sakinlerinin bu teknolojilere uyum sağlaması için teknolojilerin benimsenmesi gerekmektedir.

Akıllı insan modelinden beklenenler, üretkenlik yaklaşımını geliştirerek yeniliği teşvik eden vizyon eşliğinde, bilgi iletişim teknolojilerini kullanabilen ve hayata entegre eden bir yol izleyerek kazanımlarını toplumun paydaşlarına aktarımını sağlayan e-becerilerini geliştiren insan modelidir. Bu açıdan akıllı kentlerde benimsenen teknoloji merkezli ilk düşüncenin yerini çağa ayak uyduran ve karşılaştığı sorunlara çözüm bulabilmesi adına akıllı insan modeli ekseninde “insan merkezli” bir model oluşturmak yerinde olacaktır.

İnsan merkezli akıllı kent kavramının ortaya konulmasında akıllı kent yönetişiminin sağlanması önemli bir adımı oluşturmaktadır. Bunun için vatandaş katılımını esas alan insan merkezli bir model gerekmektedir. Akıllı kentlerin karar alma sürecinin vatandaş merkezli olması, akıllı kent yönetişiminin ekonomik büyüme de dahil olmak üzere kamu değerleri üretmeye olan katkısının analizinde önemli bir unsurdur (Castelno, Misuraca ve Savoldelli, 2015; Meijer ve Bolívar, 2016). İnsan kavramını akıllı kent modelinin merkezine alabilme ve insan faktörünü akıllı kent ile uyumlu hale getirebilmenin yolu, katılımı sağlamak ve artırmak adına

geleneksel katılım araçları tarafından dışlanan veya katılım sürecine dahil ol(a)mayan kişileri sosyal medya gibi BİT tabanlı uygulamalar sayesinde karar vericilere, daha uygun ve vatandaş odaklı kararlar almalarında yardımcı olmaları sağlanabilir. İnsanları akıllı kent sürecine dahil etmek yeni teknolojilerle şehir planlama ve yönetimini olumlu anlamda geliştirmesini sağlayabilir. Bu doğrultuda akıllı insan modelinin akıllı kentler için ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Akıllı Yönetişim

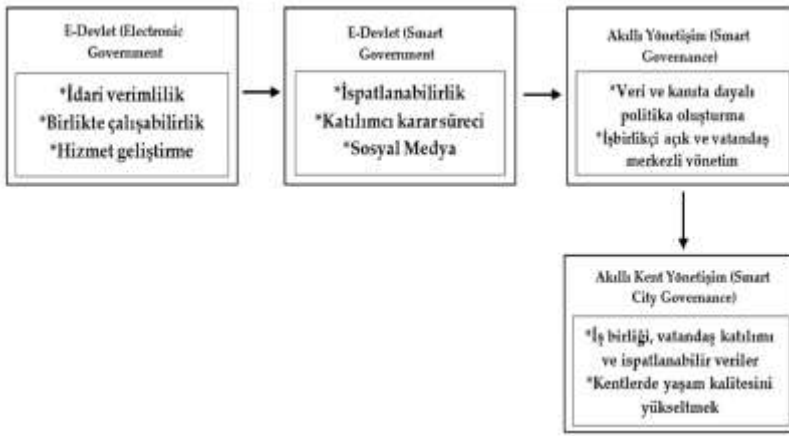
Kentlerin tarihsel süreç içerisinde yüz yüze geldikleri sorunların yeni boyutlar kazanarak farklılaşması ve bu sorunlara çözüm bulma arayışında yönetim mekanizmasını daha önemli hale getirmiştir. Kentler açısından çözülmesi gereken sorunların temelinde gizlenmiş sayısız faktör bulunmaktadır. Bu sorunlar tüm paydaşların katıldığı bir yönetim mekanizması ile çözüme kavuşturabilir.

Akıllı kentlerin dinamiklerini yönlendirebilmek ve yönetebilmek için kent yönetimleri tarafından özellikle vatandaşların aktif rol üstlendiği, kentin içerisinde yer alan tüm paydaşların dahil edildiği karmaşık süreçlerin yönetilmesi için etkili bir koordinasyon ile akıllı yönetim modelinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Akıllı yönetim; akıllı ve uyarlanabilir eylemlerde bulunma kapasitesi ve karar verme mekanizmasına katılım olarak tanımlanabilir (Scholl ve Alawadhi, 2016, s. 22). Akıllı yönetim, akıllı açık ve katılımcı bir yönetimin temeli olarak görülmelidir. Akıllı kent yönetiminde sayılan kavramlar akıllı bir yönetim modelinin kilit noktalarını oluşturmaktadır. Bu alanların daha etkili kullanılmasında bilgi iletişim teknolojilerinin sıklıkla kullanılması önem taşımaktadır (Gil-Garcia, Helbig ve Ojo, 2014).

Akıllı yönetim kavramının tanımları incelendiğinde kavramın bazı bileşenlerine vurgu yapıldığı görülmektedir. Meijer ve Bolívar (2016) kavramın tanımlanmasında akıllı kent yönetişimini, “akıllı kent yönetimi”, “akıllı karar verme”, “akıllı yönetim” ve “akıllı kentsel iş birliği” olmak üzere dört temel bileşen üzerinden tanımlama yoluna gitmiştir. Castelnovo, Misuraca ve Savoldelli (2015) ise yönetim boyutunu vatandaş katılımı esasını üzerine inşa ederek tanımlamaktadır. Osella, Ferro ve Pautasso (2016) yönetim

kavramını akıllı kent tanımının merkezine alarak, liderlik, vatandaş katılımı, ortaklıklar, kamu-özel ortaklıkları, hesap verebilirlik, duyarlılık, duyarlılık, şeffaflık, iş birliği, veri paylaşımı ve bilgi entegrasyon hizmetleri ve iletişim, toplum için değer yaratma niyeti gibi kavramlar ile genişleterek analiz etme yoluna gitmiştir. Bu bağlamda değerlendirildiğinde “akıllı” yönetim kavramında bilgi iletişim teknolojilerine yapılan göndermenin ötesinde demokratik bir vurgu daha ön plana çıktığı görülmektedir.



Şekil

1. Yönetim yapısında yaşanan değişim

Kaynak: (Pereira, Parycek, Falco ve Kleinhans 2018, s. 155)'den uyarlanmıştır.

Yönetim yapısındaki değişimi gösteren Şekil 1. incelendiğinde akıllı bir kent için akıllı yönetim mekanizmasının kurulabilmesi, öncesinde kentlerin elektronik sisteme geçiş başarısı ile ilgili olduğu görülmektedir. Önceki adımları etkin geçemeyen kentler akıllı kentler için gerekli yönetim boyutlarını sağlamada sorunlar yaşayacaktır.

Tablo 3. Kavramların Tanımlanması

Kavram	Tanım	Göstergeler	Referanslar
E-Government	İdari verimlilik ve birlikte çalışabilirlik, hizmet geliştirme ve vatandaş merkezli olma hedefine ulaşmak için devlet kurumlarında bilgi ve iletişim teknolojilerinin tanıtılması	Verimlilik Birlikte çalışabilirlik Servis İyileştirme Vatandaş odaklılık (Şeffaflık ve güven odaklı)	Bertot, Jaeger ve Grimes, 2010; Gil-Garcia, 2012.

Smart Government	Hükümetin BİT'i faaliyetlerine, işlevlerine, süreçlerine ve diğer paydaşlarla ilişkilerine entegre etmeye yönelik girişimleri	Katılımcı karar verme süreci Sosyal medyanın yükselişi BİT destekli iç dönüşüm İspatlanabilirlik	Burkhardt vd., 2014; Nam ve Pardo, 2014
Smart Governance	Bilgi işlemlerinde ve karar vermede dijital teknolojileri ve akıllı etkinlikleri uygulama kapasitesi	Veri ve kanıt dayalı politika oluşturma İşbirlikçi açık ve vatandaş merkezli yönetim biçimleri BİT destekli dönüşüm	Estevez ve Janowski, 2013; Janowski, Pardo ve Davies, 2012; Klaus, 2016; Linders, Liao ve Wang, 2015
Smart City Governance	Akıllı yönetim şekli, paydaşlara (özellikle vatandaşlar) karar alma haklarının tahsis edilmesi ve şehirlerde yaşam kalitesini artırmak için etkili ve verimli karar alma süreçlerine katılmalarını sağlamak	İş birliği, vatandaş katılımı ve veri tabanlı kanıt Şehirlerde yaşam kalitesini yükseltmek	Bolívar, 2016; Castelnovo, Misuraca ve Savoldelli, 2015; Khan vd., 2015; Meijer, 2016

Maliyetleri düşüren, verimliliği ve etkinliği artıran ve karşılaşılan çeşitli toplumsal problemlerin çözümünde paydaşları dahil eden yönetim anlayışındaki değişimler önemlidir. Yaşanan bu değişimlerde ekonomi, sağlık hizmetleri, ulaştırma, çevre, iklim değişikliği, demokrasi, sosyal eşitlik, adalet, vb. ile ilgili konulara değil, aynı zamanda (bu sorunların her birini çevreleyen esnek) yönetim düzenlemelerini de gerekli kılmaktadır. Yönetim ve yönetim kavramı önüne eklenen "akıllı" terimi sürekli değişen yönetim ayarları sonrasında etkili olmak için yönetim esnekliği kazanılması gerektiği anlamına gelmektedir. Bu bağlamda teknoloji kavramını geleneksel yönetim yaklaşımından yönetim yaklaşımına geçişte tek faktör olarak algılamak yanlış olacaktır.

Akıllı Yönetişim ve Dünya Örnekleri

Akıllı yönetim kavramında akıllı kentler için beklenen, ortaya konulan tüm hizmetlerde vatandaşların entegre olduğu hizmet sürecinin yönetilmesidir. Bu açıdan bakıldığında dünyada akıllı kent ölçeğinde incelenen başarılı kentlerin yönetim mekanizmalarının başarılı olmasının temelinde yatan sebep vatandaş katılımını merkeze alan hizmet anlayışını benimsemiş olmalarıdır.

Barcelona Örneği

Barcelona akıllı kent dönüşüm sürecini 2011 yılında başlamıştır. Akıllı kent uygulamaları açısından Barcelona'nın geldiği nokta dünyadaki başarılı örnekler arasındadır. Barcelona örneğinin başarılı olmasının nedenleri incelendiğinde; akıllı kent vizyonunun beş eksen etrafında organize edilmiş olmasının etkisini görmek mümkündür. Bu beş etmen kentin “Barcelona as a people city” projesi kapsamında ortaya koydukları 1- açık veri girişimleri, 2- sürdürülebilir kent büyüme girişimleri, 3- sosyal yeniliğin sağlanması, 4- araştırma merkezleri, üniversiteler, özel ve kamu ortakları arasındaki iş birliğinin teşvik edilerek kurulması, 5- BİT'e dayanan akıllı teknolojilerin kurulması adımlarıdır.

Özellikle kentin bir laboratuvar ortamı biçiminde tüm paydaşlara özellikle vatandaşlara açık olması kentin iCapital ödülünü kazanmasına ve Barcelona'nın akıllı kent vizyonunda örnek olmasını sağlamıştır. (Barcelona City Council 2014). 22@Barcelona projesi, kentsel yenileme ve bilgi toplumunun zorluklarına çözüm bulması adına yeni kent modeli başarılı bir örnektir (<http://www.22barcelona.com>, 2018). Bu modelde Barcelona kenti tüm paydaşların koordine edildiği etkin bir akıllı yönetim modeli ortaya koymaktadır.

Amsterdam Örneği

Amsterdam, kamu-özel sektör ortaklığına dayanan etkileşimli bir platform olan Amsterdam Smart City'nin (ASC) uygulanmasıyla önemli ölçüde farklı bir strateji geliştirmiştir. Bu strateji 2009'dan başlayarak yerel girişimlerin desteklenerek ortaya çıkmasını ve birleştirilmesini teşvik etmeyi amaçlamıştır (Mora ve Bolici, 2017). ASC, bir bilimsel kuruma, Amsterdam Gelişmiş Metropolitan Çözümleri Enstitüsü'ne (AMS) bağlanması kurumsal olarak akıllı kent projelerinin gelişmesini sağlamıştır. Hedefleri akademik ortaklar (Techniek Universiteit Delft, Wageningen Universiteit ve MIT) ile IBM gibi endüstriyel veya ekonomik ortaklar arasında yakın iş birlikleri kurulmasını sağlamaktır. Amsterdam, stratejisinin amaçlarını ve araçlarını ve aynı zamanda akıllı mobilite ve döngüsel ekonomiye odaklanan akıllı bir kent master planını detaylandıran resmi bir yol haritası hazırlanması ve bu haritanın hazırlanmasında tüm paydaşların etkin katılımını sağlamak

Amsterdam'ın akıllı yönetim modelini etkin kullandığının bir göstergesidir.

Amsterdam Belediyesi ve Waag Society kuruluşu kapsamında bir yönetim örneği olarak kurulan Amsterdam Akıllı Vatandaş Laboratuvarı Hava kalitesinden, banyo suyunun şartlarına ve gürültü kirliliğine kadar değişen konularla kolektif katılımı sağlayarak bir mekanizma ortaya koymaktadır. Trafik, altyapı, turizm, kültür, coğrafya, nüfus, kamusal ve yeşil alan, kentsel gelişim, bakım ve enerji olmak üzere kentsel verilerin kullanımı halka sunulmuştur.

Akıllı Yönetişim ve Türkiye

Türkiye Akıllı Şehirler Değerlendirme Raporu incelendiğinde akıllı kent yaklaşımını gerçekleştirmek için ortaya konulan projelerin %36'sını "ulaşım", %34'ünü "su" ve %21'ini "enerji" başlığında yapılan çalışmaların oluşturduğu görülmektedir. Teknolojinin kentlere taşınmasının ötesine geçmesi ve projelerin başarıya ulaşması için vatandaşların bilgisine, ilgisine ve katılımına başvurulması gerekmektedir. Türkiye'deki büyükşehir belediyeleri tarafından iOS ve Android cihazlar için üretilen ve vatandaşların kullanımına sunulan 2019 yılı itibariyle 112 mobil uygulama bulunmaktadır. Bu uygulamaların ulaşım, turizm, kent rehberi ve su-kanalizasyon gibi akıllı hizmetlerde yoğunlaştığı görülmektedir. Büyükşehir belediyelerinin akıllı uygulamaları kentin özelliklerine göre farklılık göstermektedir.

Üç Büyükşehir: İstanbul, Ankara ve İzmir

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde akıllı uygulamalar, Akıllı Şehir Müdürlüğü tarafından organize edilmekte ve akıllı kent yatırımları "Akıllı Şehir İstanbul" projesi kapsamında akıllı kent uygulamaları yürütülmektedir. Akıllı ulaşım alanında akıllı sinyalizasyon, akıllı durak, akıllı park, akıllı tabela, araç takibi, mobil uygulama gibi çeşitli uygulamalar bulunmaktadır. Ancak uygulamaların özellikleri incelendiğinde karşımıza çıkan en önemli eksiklik, o sorun alanı veya geliştirilmeye çalışılan alan ile ilgili vatandaş katılımı ve yönetim yaklaşımının eksik bırakılmış olmasıdır. İstanbul'u diğer iki büyükşehirden ayıran sadece kurumsal olarak "akıllı şehir müdürlüğü" nün kurulmuş olmasıdır. Akıllı kent değişim sürecine ilişkin ortaya

konulan çalışmalar ve uygulamalar ise büyük oranda benzerlik göstermektedir. İlk aşamada kentlerde ortaya konulan “akıllı” projeler daha çok belirli alanlar olmak üzere (ulaşım, su ve kanalizasyon vb.) yoğunlaşmıştır.

Sonuç

Akıllı kent kavramı, kent sakinlerinin ve kurumların öğrenme kapasitesi ile ilgilidir. Özellikle ortak sorunların çözümünde yerel birimler arasında ilişkiler ile başa çıkarak ortak kararların alınabilmesi ve vatandaşların alınan bu kararları benimseyerek süreklilik içinde uygulayacaklarını gösteren bir irade beyanının olması akıllı kentin temel yaklaşımının sağlandığını göstermektedir. Kent sakinlerinin girişimlerini tespit eden ve tanımlayarak desteklenmesini sağlayan politikalar yukarıdan aşağıya uygulanmaya çalışılan akıllı kent politikalarını güçlendirecek, tutarlı ve kalıcı akıllı kent uygulamalarının geliştirilmesini sağlayacaktır. Yerel yönetim organlarının ve yerel yönetim aktörlerinin ortak paydaşları ekseninde kentin “akıllı” olması adına gerekli sorumlulukları üstlenerek yönetim yaklaşımına uygun bir tutum sergilemesi kentlerin etkin bir biçimde sorunları çözmesini sağlayacaktır.

Akıllı kentler, teknolojinin kullanılarak vatandaşların yaşam kalitesini iyileştirme, kamu hizmetlerinin daha kaliteli ve etkin sunulmasında, demokratik mekanizmaların geliştirilerek katılım araçlarının geliştirilmesini hedefleyerek yönetim kapasitesinin artırılmasını amaçlayan bir yönetim yapısı kurmaları gerekmektedir. Bu aşamada yönetimde yöneten ve yönetilenlerin teknolojiye uyumu ve yönetim mekanizmasına iş birliği halinde katılmaları önem taşımaktadır.

Türkiye’de akıllı kent bağlamında, “akıllı” politikaların uygulanması, genellikle yukarıdan aşağı, devlet kurumları tarafından tasarlanan, uygulanan ve vatandaşları ikinci adımda bu sürece dahil eden girişimlere atıfta bulunmaktadır. Tam anlamıyla akıllı bir kent oluşturabilmek ancak değişim sürecinde bulunan kentlerin tüm aktörlerini bir arada toparlayacak bir yönetim modeli kurmakla mümkün olacaktır.

Sonuç olarak sürekli göz önünde bulundurulması gereken hususu sudur: bir kenti akıllı bir kent haline getiren dönüşüm süreci kentsel gerçekliğin ve karmaşıklığını dikkate alarak gerçekleşecektir. Vatandaşları kullanıcı, teknoloji sahibi veya teknoloji tüketicisi olarak kabul etmenin ötesinde, ortaya çıkan vatandaşların girişimlerini

tanımlayabilen, besleyebilen ve bütünleştirebilen yerel yönetimler akıllı kent gerçekliğinin güçlendirilmesine katkıda bulunacaktır.

Kaynakça

- Barber, B. (1984). *Strong Democracy*. (M. Beşikçi, Çev.). İstanbul, Ayrıntı Yayınları. (Orijinal eserin yayın tarihi 1984).
- Barcelona City Council (2014). *iBarcelona - Barcelona is "iCapital" of Europe*. 8 Eylül 2019 tarihinde <http://ibarcelona.bcn.cat/en> adresinden erişildi.
- Bertot, J. C., Jaeger, P. T., ve Grimes, J. M. (2010). Using ICTs to create a culture of transparency: E-government and social media as openness and anti-corruption tools for societies. *Government Information Quarterly*, 27(3), 264-271.
- Bolívar, M. P. R. (2016). Mapping dimensions of governance in smart cities: Practitioners versus prior research. *In Proceedings of the 17th International Digital Government Research Conference on Digital Government Research*, 312-324.
- Burkhardt, D., Zilke, J.R., Nazemi, K., Kohlhammer, J. and Kuijper, A. (2014). Fundamental aspects for e-government. (P. Sonntagbauer, K. Nazemi, S. Sonntagbauer, G. Prister, ve D. Burkhardt Der.), *Handbook of research on Advanced ICT integration for Governance and Policy Modeling* içinde (s. 1-18). Hershey, PA: IGI Global.
- Castelnuovo, W., Misuraca, G., ve Savoldelli, A. (2015). Smart cities governance the need for a holistic approach to assessing urban participatory policy making. *Social Science Computer Review*, 34(6), 724-736.
- Estevez, E., ve Janowski, T. (2013). Electronic governance for sustainable development—conceptual framework and state of research. *Government Information Quarterly*, 30, 94-109.
- Giffenger, R. (2007). Smart cities ranking of European medium-sized cities. *Vienna University of Technology Research Report, October*, 8-18.
- Gil-Garcia, J. R (2012). Towards a smart State? Inter-agency collaboration, information integration, and beyond. *Information Polity*, 17(4), 269-280.
- Gil-Garcia, J. R., Helbig, N., ve Ojo, A. (2014). Being smart: Emerging technologies and innovation in the public sector. *Government Information Quarterly*, 31, 11-18.
- Goldberg, L. R. (1990). An alternative "description of personality": The Big-Five factor structure. *Journal of Personality and Social Psychology*, 59, 1216-1229.
- Gupta, P., Mustafa, S. Z., ve Kumar, H., (2017). Smart people for smart cities: A behavioral framework for personality and roles. (A. Kumar, M. Prasad ve P. Ilavarasan Der.), *Advances in Smart Cities- Smarter People, Governance, and Solutions* içinde (s. 23-30). Boca Raton, CRC Press.
- <http://www.22barcelona.com>, 13 Eylül 2019 tarihinde erişildi.

- Janowski, T., Pardo, T. A., ve Davies, J. (2013). Government information networks-mapping electronic governance cases through public administration concepts. *Government Information Quarterly*, 29, 1-10.
- Khan, Z., Anjum, A., Soomro, K., ve Tahir, M. A. (2015). Towards cloud based big data analytics for smart future cities. *Journal of Cloud Computing*, 4(2), 1-11.
- Klaus, L. C. O. (2016). Transforming armed forces through military transparency: open government challenges in a world of secrecy. *Transforming Government: People, Process and Policy*, 10(1), 99-119.
- Kumar, A., Mustafa, S. Z., Gupta, P., Ilavarasan, P. ve Dwivedi K. (2017). Understanding Smart Cities: Inputs for Research and Practice. (A. Kumar, M. Prasad ve P. Ilavarasan Der.), *Advances in Smart Cities- Smarter People, Governance, and Solutions* içinde (s. 1-10). Boca Raton, CRC Press.
- Linders, D., Liao, C. Z. P., ve Wang, C. M. (2015). Proactive e-Governance: Flipping the service delivery model from pull to push in Taiwan. *Government Information Quarterly*, 35(4), 68-76.
- Lombardi, P., Giordano, S., Farouh, H. ve Yousef, W. (2012). Modelling The Smart City Performance. *The European Journal of Social Science Research*, 2, 137-149.
- McCrae, R.R. ve Costa, P. T. (2008). The five-factor theory of personality. (O. P. John, R. W. Robins, ve L. A. Pervin Der.), *Handbook of personality: Theory and research* içinde (s. 182-207). New York, Guilford Press.
- Meijer, A. (2016). Smart city governance: A local emergent perspective. *Public Administration and Information Technology*, 11, 73-85.
- Meijer, A. J. ve Bolívar, M. P. R. (2016). Governing the smart city: a review of the literature on smart urban governance. *International Review of Administrative Sciences*, 82(2), 392-408.
- Mora, L. ve Bolici, R. (2017). How to Become a Smart City: Learning from Amsterdam. (A. Bisello, D. Vettorato, R. Stephens ve P. Elisei Der.), *Smart and Sustainable Planning for Cities and Regions* içinde (s. 251-266). Switzerland, Springer International Publishing.
- Nam, T. ve Pardo, T. A. (2011). Conceptualizing Smart City with Dimensions of Technology, People and Institutions, *Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference: Digital Government Innovation in Challenging Times* içinde (s. 280-298). New York, ACM New York Publisher.
- Osella, M., Ferro, E., ve Pautasso, M. E. (2016). Toward a methodological approach to assess public value in smart cities. (J. Gil-Garcia, T. Pardo, ve T. Nam Der.), *Smarter as the New Urban Agenda. Public Administration and Information Technology* içinde (s. 129-148). Switzerland, Springer International Publishing.
- Örselli, E. ve Dinçer, S. (2019). Akıllı kentleri anlamak: Konya ve Barcelona üzerinden bir değerlendirme. *Uluslararası Yönetim Akademi Dergisi*, 2(1), 90-110.

- Pereira, G. V., Parycek, P., Falco, E., ve Kleinmans, R. (2018). Smart governance in the context of smart cities: A literature review. *Information Polity*, 23(2), 143-162.
- Scholl, H. J., ve Alawadhi, S. (2016). Creating Smart Governance: The key to radical ICT overhaul at the City of Munich. *Information Polity*, 21(1), 21-42.
- TBV.(2016). *Türkiye akıllı şehirler değerlendirme raporu*. 13 Eylül 2019 tarihinde http://tbv.org.tr/Turkiye_Akilli_Sehirler_Degerlendirme_Raporu, adresinden erişildi.



Teknolojik Devinin Kentlere Getirmiş Olduğu Fırsat ve Tehditler: Akıllı Kentler Üzerinden Bir Analiz

Veysel Babahanoğlu
Düzce
Üniversitesi
veyselbabahanoglu@duzce.edu.tr

Zekeriya Bilici
Necmettin Erbakan
Üniversitesi
zbilici@erbakan.edu.tr

Erhan Örselli
Necmettin Erbakan
Üniversitesi
eorselli@erbakan.edu.tr

Öz

Küresel dünyanın rekabetçi kentleri, rekabetin küresel düzeye taşınması ve sürdürülebilir olması için yapısal bir dönüşüm içerisindedirler. Sürekli değişen ve gelişen teknoloji ile birlikte kentler bu yapısal dönüşümü daha ileri götürerek "akıllı"laşmaktadır. Günümüzde akıllı olma yolunda hızla ilerleyen kentler olarak tanımlanan kentler yeni nesil teknoloji ile gün geçtikçe daha fazla bütünleşmektedir. Artan nüfus, çevre kirliliği, trafik sıkışıklığı gibi sorunların varlığı beraberinde bu türden sorunların çözümü noktasında kentler üzerinde baskı kurmaktadır. Bu baskıdan kurtulmak, süreci yönetebilmek ve yaşam standartlarını artırmak isteyen kent yönetimleri sundukları servislere ve hizmetlere "Nesnelerin İnterneti (IoT)" cihazları entegre etme yoluna gitmektedir. Böylece akıllı yollar, akıllı evler, akıllı araçlar, akıllı sensörler, akıllı cihazlar derken akıllı kentler milyar dolarları aşan yatırımlar sonucu IoT ile buluşarak daha da akıllı hale gelmektedirler. Ancak kentlerin akıllı hale gelmesi kentlere çeşitli fırsatlar sunarken aynı zamanda bir dizi zorlukları ve tehditleri de beraberinde getirmektedir.

Bu bağlamda çalışmanın amacı yaşanan teknolojik devinin kentler üzerindeki olumlu ve olumsuz etkisini IoT tabanlı akıllı kentler üzerinden incelemektir. Bu kapsamda çalışmada öncelikle akıllı kent kavramı ve akıllı kent bileşenleri incelenmiş, ardından teknolojik gelişmelerin kentler üzerindeki etkisi fırsat ve tehditler bağlamında değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Akıllı Kent, IoT, fırsat, tehdit



Smart Opportunities and Threats of Technological Movement to Cities: An Analysis on Smart Cities

Veysel Babahanoğlu
Düzce
University

Zekeriya Bilici
Necmettin Erbakan
University

Erhan Örselli
Necmettin Erbakan
University

Abstract

Competitive cities of the global world are in a structural transformation in order to carry the competition to the global level and sustain it. With the constantly changing and developing technology, cities are getting smart by taking this structural transformation further. Today, cities that are defined as rapidly advancing towards being smart are becoming more and more integrated with new generation technology. The presence of problems such as increasing population, environmental pollution and traffic congestion puts pressure on the cities to solve such problems. Urban administrations who want to get rid of this pressure, manage the process and increase their living standards are going to integrate İnternet Internet of Things (IoT) devices into the services and services they offer. Thus, smart roads, smart homes, smart vehicles, smart sensors, smart devices and smart cities are becoming more intelligent by meeting IoT as a result of investments exceeding billions of dollars. However, the smartness of cities offers a variety of opportunities for cities, but also a series of challenges and threats. In this context, the aim of the study is to examine the positive and negative effects of the technological movement on the cities through IoT based smart cities. In this context, firstly the concept of smart city and components of smart city were examined and then the effects of technological developments on cities were evaluated in the context of opportunities and threats.

Keywords: Smart City, IoT, opportunities, threats

Giriş

Yaşadığımız yüzyılda teknoloji, insanoğlunun yaşamının neredeyse her anına etki ederek adeta yaşamları kuşatmakta ve büyük bir ivme ile sürekli gelişmektedir. Hatta öyle ki teknolojik gelişmeler birbiriyle etkileşim haline girerek yeni formlar kazanmaktadır. Bu değişim beraberinde hem fırsatlar hem de tehditler getirmektedir. Aynı zamanda bu değişim insanların yaşam alanlarını önemli düzeyde olumlu ya da olumsuz şekilde değiştirme gücüne de sahiptir. Bu değişimin temelinde bilişim, iletişim, internet, otomasyon, sensör gibi insanlarla nesnelere birbiriyle iletişim halinde olmasına olanak sağlayan yeni teknolojiler yer almaktadır. Günümüzde aklımıza gelebilecek neredeyse her türlü nesne internet ile buluşmuş ve insanlarla iletişim kurar hale gelmiş durumdadır. Nesnelere, internet ve sensörler aracılığıyla birbiri ile iletişim halinde olması onları bir bakıma akıllı nesnelere dönüştürmüştür.

Kentlerin insan yaşamının odak noktası olması ve kent nüfusunun her geçen gün daha da hızlanarak artması çeşitli kentsel sorunları da beraberinde getirmektedir. Kentler de tıpkı insanlar gibi dinamik bir yapıya sahiptirler ve bu durum kentlerde doğal bir gelişimin ve değişimin yaşanmasına neden olmaktadır. Bu bağlamda kentlerin sorunları da insan sorunları gibi zamana ve mekâna göre değişmekte ve gün geçtikçe daha karmaşık bir hal almaktadır. Hızlı nüfus artışı, artan hava kirliliği, iklim değişikliği, istihdam talepleri, enerji taleplerinin karşılanmasında kaynakların yetersizliği, yetersiz kalan alt yapılar, bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler neticesinde artan oranda ortaya çıkan yenilikçi kentsel hizmet talepleri kentlerin karşı karşıya kaldıkları başlıca sorunlar arasında başı çekenlerdir.

Kentlerin karşı karşıya kaldığı bu tarz sorunları yönetebilmeleri için geleneksel yöntemlerden vazgeçilerek, bunun yerine teknoloji ile bütünleşmiş modern yöntemler tercih edilmeye başlanmıştır. Yaşanan teknolojik devrim neticesinde kent ve insan yaşamı birlikte ele alınarak internet altyapısı ile donatılmış, nesnelere sensörler ve internet eklenerek akıllı kentler konsepti hayata geçirilmiştir.

Her geçen gün akıllı evler, akıllı arabalar, akıllı ulaşım sistemleri gibi yeni bir formda karşımıza çıkan teknolojik devrim kentler açısından da birtakım kolaylıklar ve yeni fırsatlar sunduğu gibi birtakım tehditleri de bünyesinde barındırmaktadır. Kentsel kaynakların daha verimli ve etkin

kullanılması, akıllı ulaşım sistemleri, acil durum uyarı sistemleri, enerji tasarrufu sağlayan akıllı sistemler, akıllı alt yapı sistemleri, bilgi ve iletişim teknolojilerinden etkin biçimde yararlanılarak vatandaşlara büyük kolaylıklar ile zamandan büyük tasarruf sağlayan çevre dostu ve insan merkezli kentsel hizmetler bu fırsatların başında gelmektedir. Ancak bu olumlu yanlarının yanında birtakım tehditler, zorluklar ya da sakıncalar da söz konusudur.

Bu bağlamda çalışmanın amacı yaşanan teknolojik devrimin kentler üzerindeki olumlu ve olumsuz etkisini IoT tabanlı akıllı kentler üzerinden incelemektir. Bu kapsamda çalışmada öncelikle akıllı kent kavramı ve akıllı kent bileşenleri incelenmiş, ardından teknolojik gelişmelerin kentler üzerindeki etkisi fırsat ve tehditler bağlamında değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Teknolojik Devrimin Ürünü Olarak Akıllı Kent Kavramı ve Bileşenleri

Kentleşmenin doğa ve insan üzerinde bıraktığı olumsuzlukların minimize edilmesi, nüfus ve kentleşme baskısının kaldırılabilmesi ve daha verimli, yaşanabilir kentler için yeni planlama yaklaşımları geliştirilmiştir. Bu kapsamda 1990'lı yıllar itibariyle yeşil kent, eko kent, yaşanabilir kent, dijital kent, akıllı kent vb. kavramlar ile açıklanan birçok girişim söz konusudur. Bu girişimler arasında "akıllı kent" kavramı birçok yaklaşımın temel unsurlarını bünyesinde barındıran yeni gelişen bir kavram olarak ön plana çıkmaktadır. Literatürde henüz üzerinde uzlaşmış genel bir tanımlama söz konusu olmamakla birlikte farklı kentsel gelişme senaryoları kapsamında incelenen bir niteleme olarak gündemdeki yerini korumaktadır (Kaygısız ve Aydın, 2017, s.59). Bu bağlamda akıllı kent kavramı en genel anlamda, "insanı ve kentsel uyumu geliştirmek için bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanan bir kent" olarak tanımlanabilmektedir. Bu yönüyle akıllı kent sürdürülebilirlik ve bilgi toplumu şeklinde iki temel kaynağa dayandırılmaktadır. Akıllı kent kavramı yönetimi, ekonomiyi, hareketliliği, doğal çevrenin korunması, sosyal eşitlik ve yaşam kalitesini kapsamaktadır (Kaya Altay ve Gökçür, 2019, s.116).

Küresel dünyada kentler birbiri ile rekabet halindedirler. Bu rekabetin küresel düzeyde devamını sağlayabilmek ve varlığını daha öteye taşıyabilmek için kentler, yapısal bir değişim yaşamak zorundadırlar. Kentlerin birer cazibe merkezi olması açısından zorunlu olan bu yapısal değişim, bilim ve teknolojiye son gelişmelerden maksimum düzeyde faydalanmayı zorunlu kılmaktadır. Kentsel alanın fiziksel yapısını değiştiren bu yapısal değişimler aynı zamanda bilimsel ve teknolojik gelişmeler çerçevesinde kamusal işlem ve hizmetlerin niteliğini de değiştirmektedir. Gündelik hayatı kolaylaştırmakla birlikte kentsel alanların kullanım şekillerini de yeniden dizayn eden kentsel donatılar, bu değişim süreci içerisinde kentlilerin hayat tarzlarını ve kentle olan ilişkilerini de yeniden belirleme kapasitesine sahiptir (Kılınc, 2019, s.1101). Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan bu değişim, kentli bireylerin yaşam tarzları, tüketim alışkanlıkları, sosyalleşme pratikleri, geleneksel olana karşı duruşları gibi birçok ögeyi etkilemiş ve halihazırda etkilemeye de devam etmektedir. Günümüzde nüfusu on milyonları aşan kentlerde yaşam bireysel ve toplumsal olarak yeni teknolojilerle iç içe geçmiş durumdadır. Öyle ki bu teknolojiler artık evlerde, sokaklarda, iş yerlerinde, meydanlarda, caddelerde ve zaman sınırı olmaksızın günün her saatinde gerek toplum tarafından gerekse de resmî kurumlarca aktif bir biçimde kullanılmaktadır (Çakır, 2019, s.14).

Akıllı kentlerin ortaya çıkması ve sürekliliğinin sağlanabilmesi, toplanması ve değerlendirilmesi belirli bir süreç alan bilginin aktarımı ile mümkün olmaktadır. Mevcut bilginin yönetilmesi sayesinde hem kentlerin daha iyi yönetilebilmesi hem de uygulamaların akıllı bir yapıya dönüşerek kentlilerce kullanılması ve yaşamı kolaylaştırması mümkün olacaktır. Bu bağlamda elde edilmesi gereken bu bilginin kaynağına iki yoldan ulaşmak mümkündür. İlki, açık veri olarak nitelendirilen kamu sektörü bilgileridir. İkincisi ise, gelişen teknolojiler neticesinde var olan dijital ayak izi, sosyal medya ve kent ile ilişkilendirilebilecek herkesten gelen kalabalık bilgi kaynağıdır. Bu bilgi kaynaklarının kullanımında gereken dikkat ve özen gösterildiği takdirde kentin akıllı teknolojilerinin uygulanabilmesinde ortaya çıkabilecek olası aksaklıklar yaşamadan örnek teşkil edecek bir yapı ortaya çıkacaktır (Örselli ve Dinçer, 2019, s.91).

Bilgi ve iletişim teknolojileri birçok işi ikame ederken ya da değiştirirken ortaya bir takım yeni işler de çıkarmaktadır. Teknolojide yaşanan akıl almaz hızla rağmen karar verme, analitik düşünme, sorun

çözme gibi görevler her zaman insanların kontrolünde olmuştur. Ancak günümüzde ilk defa teknoloji, insanın karar verme görevini ikame edecek bir yapıya dönüşmektedir (Akçomak, 2018, s.67). Bir başka anlatımla başta ulaştırma ve enerji olmak üzere, çeşitli kentsel altyapılar ve şebekeler insan müdahalesine gerek kalmadan kendi kendini yönetebilme durumu söz konusudur. Odağına dönüşümü koyan akıllı kent yaklaşımları ile böylece, insanların yaşam standartlarında önemli düzeyde bir iyileşme gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Ancak, temel felsefesi dönüşüm olan akıllı kentlerde bu dönüşüm kentin dokusuna zarar vermeden sistematik bir biçimde adım adım yapılmak zorundadır. Bu açıdan bakıldığında, bu dönüşüm hamlesinin kentlerin kendi içinden başlatılması ve kendi ihtiyaçlarına göre kurgulanması gözden kaçırılmaması gereken önemli bir husustur (Elvan, 2017, s.7).

Akıllı kentler tek bir bileşen veya gösterge üzerinden tanımlanamadığı için literatürde birden çok ve çeşitli tanımın varlığı söz konusudur. Akıllı kentler; planlama, inşaat, yönetim ve akıllı hizmetleri kolaylaştırmak için nesnelerin interneti, bulut bilişim, büyük veri ve coğrafi bilgi sistemleri gibi yeni nesil bilgi teknolojilerini uygulayan yeni bir konsept ve yeni bir model kent olarak kabul edilmektedir. Bu yönüyle akıllı kentlerin var olabilmesi, gelişimini ve sürdürülebilirliğini devam ettirebilmesi için birçok unsuru kapsamaması gerekmektedir. Bu bağlamda, akıllı kentlerin sürdürülebilir ve etkin olabilmesi kamusal hizmetlerin kolaylığı, kent yaşam ortamının canlılığı, akıllı altyapılar ve ağ güvenliliğinin sağlanması gibi unsurları amaç edinmesine bağlıdır (ISO/IEC, 2015, s.2). Bir kentin, akıllı kent olarak tanımlanabilmesi onu meydana getiren bileşenlerinin sürdürülebilir, bilgi ve iletişim teknolojilerine uyumu ve akıllı mimari tasarım fikri kapsamında oluşturulmuş olmasına bağlıdır (Bilici ve Babahanoğlu, 2018, s.129).

Akıllı kentsel çevrelerin evrimsel çalışması, genellikle “akıllı kent” olarak adlandırılan olgunun farklı kavramlarını ortaya koymuştur. Bir kentin akıllı kent sayılabilmesi için akıllı kent bileşenlerinden en az birini bünyesinde barındırıyor olması gerekmektedir. Akıllı kentlere dönüşüm sürecinin planlanması ve bu dönüşüm sürecinin izlenmesi ile ilgili literatürde ve uygulamada çeşitli yaklaşımlar bulunmaktadır. Bu yaklaşımlardan, Cohen’in “Akıllı Kentler Çarkı (Smart Cities Wheel-SCW)” metodolojisi ön plana çıkmaktadır. Avrupa Birliği (AB) tarafından da kabul edilen bu yaklaşıma göre, akıllı şehirler 6 ana bileşenden

oluşmaktadır (Zygiaris, 2013, s.217; Elvan, 2017, s.7; Bilici ve Babahanoğlu, 2018, s.137):

Akıllı Çevre (Smart Environment): Akıllı çevre doğal çevre şartlarının çekiciliği, kirliliğin olmaması ve kaynakların sürdürülebilir yönetimini içermektedir (Uçar, Şemşit, Negiz, 2017, s.1788). Bu bileşen, atık ürün yönetim sistemi, sensör bazlı kirlilik kontrolü gibi doğal kaynakların korunması ve denetlenmesi için akıllı bir yenilik ile bilgi ve iletişim teknolojilerini sağlamaktadır (Das, Sharma, Ratha, 2019, s.3).

Akıllı Ekonomi (Smart Economy): Bu bileşen iş büyümesini, istihdamı ve kentsel büyümeyi artıran teknoloji ve yenilik olarak kabul edilmektedir (Das, Sharma, Ratha, 2019, s.3). Akıllı ekonomi, yenilikçilik, girişimcilik, ticari markalar, iş gücü piyasasının üretkenliği ve esnekliği ile ulusal ve uluslararası pazardaki entegrasyon gibi ekonomik rekabetçilik faktörlerini içermektedir (Balakrishna, 2012, s.224).

Akıllı İnsanlar (Smart People): Akıllı insanlar, yalnızca vatandaşların yeterlilik düzeyi veya eğitimi ile değil aynı zamanda entegrasyon ve kamusal yaşam ile ilgili sosyal etkileşimlerin kalitesi ve “dış” dünyaya açılması ile de tanımlanmaktadır (Balakrishna, 2012, s.224). Sosyal sermaye akıllı kentlerin bu boyutunu yönlendirmektedir. Akıllı insanlar etnik ve sosyal çeşitlilik, hoşgörü ve katılımın sonucu olarak kabul edilmektedir. Akıllı kentler, çevrimiçi kurslar ve atölyeler, eğitimle çevrimiçi yardım, sosyal sermayeyi ve niteliği arttırmak için tasarlanmış programlar ve hizmetleri sunabilirler (Letaifa, 2015, s.1416).

Akıllı Yönetişim (Smart Governance): Akıllı yönetim politik katılımın yanı sıra vatandaşlar için hizmetler ve idarenin işleyişini de içermektedir (Balakrishna, 2012, s.224). Bu bileşen kapsamında e-devlet, sosyal medya, gönüllülük esaslı katılım örgütleri aracılığıyla şeffaf karar verme süreçlerine mümkün olduğunca kentin tüm aktörlerinin akıllı kent yönetimine dâhil edilmesidir (Letaifa, 2015, s.1416).

Akıllı Yaşam (Smart Living): Akıllı yaşam; kültür ve eğitim hizmetlerinin varlığı açısından istenilen ve ölçülen yaşam standardı, dijital hizmetlerin varlığı ve erişilebilirliği, turistik yerler, sosyal uyum, sağlıklı çevre, kişi ve konut güvenliği gibi alanları kapsamaktadır (Uçar, Şemşit, Negiz, 2017,

s.1788). Bir başka ifadeyle; akıllı yaşam sağlık, güvenlik, barınma, sağlıklı çevre, sosyal uyum, turist çekiciliği, kültürel ve eğitim hizmetlerinin kullanılabilirliği açısından ölçülen yaşam kalitesinin çeşitli yönlerini içermektedir (Buhalis ve Amaranggana, 2014, s.556).

Akıllı Hareketlilik/Ulaşım (Smart Mobility): Akıllı hareketlilik modern ulaşım sistemlerinin kent içinde ve dışında erişilebilirliğini ve kullanılabilirliğini ifade etmektedir (Buhalis ve Amaranggana, 2014, s.556). Akıllı hareketliliğe, trafik akışlarının optimizasyonunu desteklemek için kullanılan aynı zamanda vatandaşların kentlerde yaşanabilirlik veya yerel toplu taşıma hizmetlerinin kalitesi hakkındaki görüşlerini toplamak için kullanılan bilgi ve iletişim teknolojileri tarafından büyük ölçüde nüfuz edilmektedir (Benevolo, Dameri ve D’Auria, 2016, s.13). Kentsel planlama akıllı mobiliteye ulaşmanın en iyi yoludur. Kentsel planlama, bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımı yoluyla odağı bireyden kolektif ulaştırma modlarına taşımaktadır (Letaifa, 2015, s.1416).

Fırsat ve Tehditler Bağlamında IoT Tabanlı Akıllı Kentler

Geleceğin akıllı şehirleri, bir kentin günlük olarak kullandığı hemen hemen her araca, cihaza ya da ekipmana bağlı sensörler ile “Nesnelerin İnterneti (IoT)” sistemlerinin yaşama ve iş yapma biçimimizde devrim yapmasını sağlayacaktır. IoT; acil servislerde, suç önlemede, otopark yönetiminde ve birçok yerde insanoğlunun yaşamını kolaylaştırmaktadır (Das, Sharma, Ratha, 2019, s.8).

IoT uygulamaları dünya çapında akıllı kent girişimlerini mümkün kılmaktadır. Akıllı bir kentin temel özellikleri arasında yüksek derecede bilgi teknolojisi entegrasyonu ve bilgi kaynaklarının kapsamlı bir uygulaması yer almaktadır. Bu kapsamda IoT; cihazları uzaktan izleme, yönetme, kontrol etme ve büyük gerçek zamanlı veri akışlarından yeni bilgiler ile uygulanabilir bilgiler oluşturma olanağı sağlamaktadır. IoT genel mimarisi; medyanın her yerde bulunmasını ve çok karmaşık işler kullanan hizmetleri sağlamak amacıyla kusursuz bir biçimde çok sayıda farklı ve heterojen uç sistemi ve sensörün birleştirmesini sağlamaktadır. Böylece IoT, dijital çağın en yaygın kullanılan teknolojilerinden biri haline gelmiştir. Bu durum ise akıllı şebekelerden bağlantılı sağlık sektörlerine

kadar endüstriler arasında büyük değişiklikler yaşanmasına neden olmaktadır. Bununla birlikte, yapılan piyasa analizleri, akıllı kentler ile akıllı evlerin en belirgin IoT uygulamaları olarak öne çıktığını açıkça göstermektedir (Kim, Ramos, Mohammed, 2017, s.159).

IoT; akıllı kentler bağlamında yalnızca insanların yaşam kalitesini artırmak için değil, aynı zamanda işletme maliyetlerini azaltarak kent yönetimini güçlendirmek için büyük ilgi çeken akıllı aydınlatma, atık ve su yönetimi gibi birçok hizmet alanında çok çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Örneğin, akıllı IoT modülleri, enerjiyi verimli bir şekilde dağıtmak ve tüketmek için şebeke istasyonları, evler ve işyerleri içine yerleştirilebilmektedir. E-sağlık hizmetlerinde, IoT cihazları, sıcaklık, nabız ve şeker seviyesi gibi sağlık parametrelerini izlemek için hastaların vücutlarına yerleştirilerek, doktorların hastalarını düzenli olarak izlemeleri için fırsatlar sunmaktadır. Ayrıca, kentsel IoT'lar, modern araçlarda veya WAN'larda GPS servisleri aracılığıyla trafik yoğunluğunu izleyerek, böylece trafik sıkışıklığını kontrol etmek için çözümler üretebilmektedir. Atık yönetiminde, kamyon güzergahı akıllı atık konteynerleri tarafından yük seviyesi göstergesine göre optimize edilerek atık toplama maliyetini azaltabilir, böylece geri dönüşüm kalitesini artırılabilir (Mehmood vd., 2017, s.18).

Akıllı kentler, mevcut veri ve kaynakları daha rafine ve akıllı yollarla kullanarak sürdürülebilir bir kent oluşturmaya yardımcı olan bir dizi sistemi ve çözümlerini kullanarak vatandaşlar için daha iyi bir yaşam kalitesi sağlamaktadır. Bu sistemler arasında sensörler, IoT, bulut bilişim ve mobil telefonlar, veri toplanmasından sorumlu bileşenler bu ortama önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. IoT, nesnelerin küçük boyutlu cihazlarda buluta bağlanması, iletilmesi ve depolanması için ölçek ve platform sağlamaktadır (Verma, Khanna, Agrawal, Darwish, Hassanien, 2019, s.6). Uzun yıllar boyunca, "ZigBee™" ve "Bluetooth" gibi çok kanallı kısa mesafeli iletim teknolojileri, IoT servislerini uygulamak için uygun bir yol olarak kabul edildi. Her ne kadar bu standartlar birçok IoT cihazı için temel bir gereklilik olan çok düşük güç tüketimi ile karakterize edilse de sınırlı kapsamları, özellikle uygulama senaryosu kent çapında kapsama alanı gerektiren hizmetleri içerdiğinde büyük bir engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Bazı ilk akıllı kent hizmetlerinin denenmesi gerçekten de bu tür IoT uygulamaları için çok hatlı kısa menzilli paradigmanın sınırlarını ortaya koymuştur (Centenaro, 2016, s.60).

Akıllı kentler; akıllı otopark, akıllı sağlık, gerçek zamanlı kentsel gürültü haritalaması, trafik seviyesi izleme ve rota optimizasyonu ile akıllı sokak aydınlatması için gerekenler dahil olmak üzere çeşitli IoT sensörlerini barındırmalıdır. IoT, akıllı kent bileşenleri için olanak sağlayan bir teknoloji olarak kabul edilirken, bulut sistemleri ise merkezi veri depolama ve görüntülemeye olanak sağlayan platform olarak kabul edilmektedir (Baig vd., 2017, s.1). Bilgi ve iletişim teknolojisi alanında güvenlik her zaman bir endişe kaynağı olmuştur. Bulut hizmetleriyle, internet üzerinden herhangi bir yerden erişilebilen kritik verilerin ele alınması, güvenliği önemli bir sorun haline getirmektedir. Bulut sistemlerinin yaygın yapısı ve çeşitli coğrafi konumlarda verinin dağıtılması yüksek güvenlik riskleri anlamına gelmektedir. Bulut güvenliğinden söz ederken, güvenilir kimlik doğrulama, uygun yetkilendirme, veri güvenliği ve gizlilik gibi dikkate alınması gereken birçok husus söz konusudur. Bunlar, her bulut sağlayıcısının dahil etmesi için son derece önemli olan temel güvenlik hedeflerinden sadece bazılarıdır. Güvenlik, bilgi ve iletişim teknolojisi için bir özellik olarak görüldüğü için, veri şifreleme, veri güvenliği korumasını sağlamada kilit önlemlerden biri olarak kabul edilmektedir (Arora, Khanna, Rastogi, Agarwal, 2017, s.288).

IoT teknolojilerinin bir kent içinde geniş çapta kullanımı, kent sakinlerinin yaşam kalitesini iyileştirirken, kent operasyonlarını da verimli hale getirme sözünü vaat etmektedir. IoT ağlarından elde edilen ve taşınan, görev açısından kritik olan akıllı kent verileri, kent işlevlerini engelleyebilecek, kişisel verileri çalabilecek ve yıkıcı zarar verecek siber saldırıları önlemek için güvence altına alınmak zorundadır. Halihazırda dünya nüfusunun %50'sinden fazlası kentlerde yaşadığından, kent kaynakları ve altyapıları üzerinde önemli baskılar bulunmaktadır. Kentleri modernize etmek için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımı, kent nüfusunun etkilerini azaltan ve tüm halk için yaşam kalitesini iyileştiren akıllı kentler kurmayı sağlamaktadır. Akıllı kentler, uçtan uca güvende tutulması gereken kritik görevli verileri içeren ve kullanan büyük, karmaşık, dağıtılmış ve sürekli sistemlerdir. Bu bağlamda akıllı kentler gittikçe daha fazla IoT özellikli ve IoT bağımlı hale gelmektedir. Bu noktada akıllı kentlerin güvenlikleri IoT protokollerinin güvenliğine bağlıdır (Chakrabarty ve Engels, 2016, s.812).

Her IoT cihazı için güvenlik bir zorunluluktur. Akıllı kentler çok çeşitli cihazlara İnternet bağlantısı sağladığından, güvenlik çok önemli hale

gelir. HP'ye göre, akıllı bir kentde bulunan IoT cihazlarının yaklaşık yüzde 70'i, yetersiz yetkilendirme, yetersiz yazılım korumaları ve zayıf şifreli iletişim protokolleri gibi yeterli güvenlik açığı nedeniyle saldırı riski altındaydı. Bu güvenlik açıkları, çeşitli tehdit ve saldırılara neden olmakta ve güvenlik ve gizlilik açısından çeşitli sorunlara yol açmaktadır. Başarılı bir IoT tabanlı akıllı kent tasarlayabilmek için, aşağıda belirtilen hususlara dikkat edilmelidir (Mehmood vd., 2017, s.21):

- Kullanıcı verileri için gizliliğe duyarlı iletişim sağlanmalıdır.
- Veri doğruluğunu ve bütünlüğünü sağlamak ve IoT cihazları ile bulut tabanlı bir uygulama merkezi arasında güvenli iletişim sağlamak için basit, hafif ve verimli güvenlik çözümleri tasarlanmalıdır.
- Güvenlik açıklarına ve tehditlere dayalı olarak ortaya çıkan ve yeni çıkan saldırıları tespit etmek için ayrıntılı risk değerlendirmesi yapılmalıdır.
- Etkin ve yeterli bir güven yönetim sistemi tasarlanmalıdır.
- Kullanıcıların güven ve rızaları, güçlü gizlilik önlemleri sağlayarak sağlanmalıdır.

Akıllı kentler, vatandaşlarının yaşam kalitesini yükseltmek için çeşitli yenilikçi ve ileri hizmetlerin sunumuna aracılık etmektedir. Bir akıllı kent, özü IoT olan son derece gelişmiş ve entegre teknolojiyi kapsamalıdır. Akıllı yönetim, akıllı iletişim, akıllı çevre, akıllı ulaşım, akıllı enerji, atık ve su yönetimi uygulamaları gibi akıllı teknolojiler kentlerin akıllı büyümesini vaat etmektedir. Ancak akıllı kentler aynı zamanda, bu akıllı uygulamalar ile ilişkili geniş hacimli verilerin güvenliği ve gizliliğini de sağlaması gerekmektedir. Ayrıca akıllı kentler, kentsel aktarımın yenilikçi yönetimindeki kentleşme eğilimlerini ve sürekli artan talepleri karşılamak amacıyla bölge sakinlerine, ziyaretçilere ve yerel yönetime çeşitli akıllı hizmetler sağlamak için özel akıllı önlemler alması gerekmektedir. Kent sakinleri akıllı kent uygulamalarının güvenlik açıkları nedeniyle çeşitli gizlilik ve güvenlik sorunları karşısında birtakım zararlarla karşı karşıya kalabilirler (Verma vd., 2019, s.1). Akıllı kent projelerinin güvenlik ve gizlilik tehditleri, açıkları ve zorlukları kısaca aşağıda bir tabloda gösterilmektedir.

Tablo 1. Akıllı kentlerde güvenlik ile gizliliğe ilişkin zorluk ve tehditler

Akıllı Kent Güvenliğine Yönelik Zorluklar	Yönetişim Güvenliğine Yönelik Endişeler	Gizlilikle İlgili Sorunlar
Çeşitli Uygulamalar ile Bilgiye Erişim	Güvenlik Testinin Gerekliliği	Veri Türleri
Bilgi Takibi	Akıllı Mobilite Güvenliğinin Gerekliliği	Verinin Amacı
Vatandaşların Takibi	Verimli Enerji Kullanımı	Kişisel Veri
Vatandaşlarının Verilerini Kaybetmek		Kişisel Olmayan Veri
Veri Merkezlerinde Bilgiye İzinsiz Erişim		Veri Algılamada Gizlilik Çıkışı
İstemci Tarafında İzinsiz Erişim		Veri Depolama ve İşlemede Erişilebilirlik ve Gizlilik

(Verma vd., 2019, s.7-13)'den uyarlanmıştır.

IoT sensörleri akıllı kent ortamına entegre edildiğinden, güvenliği sağlamak zor bir iştir. IoT cihazlarının ürettiği verilerin çoğu, dijital araştırmalar için zorluklar ve fırsatlar sunan bulut sistemlerinde depolanmaktadır (Baig vd., 2017, s.5). IoT tabanlı kurulan akıllı kentlerde IoT cihazlarına ve sensörlerine yönelik çeşitli tehditler söz konusu olabilmektedir. Bu kapsamda verilerin güvenliğini sağlamak için veriler ve bu verilerle ilgili çeşitli bilgiler farklı boyutlarda korunmak zorundadır. IoT cihazlarına ve sensörlerine yönelik gerçekleştirilecek bazı güvenlik ve gizlilik tehditleri aşağıda yer almaktadır:

Gizlilik ve Bütünlük: Veri sahipleri, verilerini bulutta uzaktan depolayarak bu verilerini dış kaynaklardan alabilir ve paylaşılabilirler. Ancak, veri sahipleri ve bulut sunucuları aynı güvenilir etki alanında olmadığından dış kaynaklı veriler, bulut sunucusuna tam olarak güvenilemeyebileceğinden veri gizliliği ve bütünlüğü noktasında çeşitli riskler taşıyabilmektedir. Bu nedenle, böyle bir durumda veri gizliliği, kullanılabilirliği ve bütünlüğü çok önemlidir. Yetkisiz kişilerin erişim sağlaması durumunda cihaz ve sensör verilerinin bütünlüğü tehlikeye girebilir (Mukundan, Madria, Linderman, 2014, s.507; Baig vd., 2017, s.5).

Dinleme: Kablosuz Sensör Ağı (WSN); IoT altyapısı kapsamında çevre izleme, yapısal sağlık izleme, güvenlik, keşif ve erken uyarı uygulamaları gibi çeşitli uygulamalara hizmet edebilmektedir. Bu kapsamda sensör ve merkezi sunucu arasındaki iletişim güvenli değilse, verilerin bütünlüğü tehlikeye girebilir. Veriler merkezi sunucuya iletilirken, sensörlerin yanlış

eylemleri iletmesine ve sunucuların yanlış olayları kaydetmesine neden olabilecek şekilde iletişim durdurulabilir ve değiştirilebilir. Bu tür bir faaliyetin amacı, belirli bir olay ya da olguyla ilişkili hassas verilere yasadışı yollardan erişmektir (Baig, 2014, s.76; Baig vd., 2017, s.5).

Veri Kaybı: Dijital teknoloji, IoT verilerinin depolanmasını ölçeklendirmek için muazzam bir şekilde geliştirilmekle birlikte sensörlerin yetersiz veri yönetimi, akıllı bir kentin faaliyetlerini etkileyebilir. Veri yönetimi, akıllı kent ortamında sensörleri etkin ve güvenli bir şekilde kullanmak için dağıtım uygulamalarını, prosedürlerini ve politikalarını içermektedir. Veriler yeterince yönetilmezse sensörler ile toplanan, iletilen ve saklanan sensör verileri tehlikeye girebilir (Baig vd., 2017, s.5; Mishra, Lin, Chang, 2015, s.1-5).

Kullanılabilirlik Tehlikesi: Bulut servis sağlayıcısının sunduğu hizmetler, tüm sistemi yok edebilecek tek bir başarısızlık derecesi riski olan yüksek düzeyde bir risk içerir. Güvenlik, güvenilirlik ve kullanılabilirlik bulut bilişimin en önemli konusunu oluştururken, bugün bulut sistemleri bazı problemlerle karşı karşıyadır. Bu bağlamda hassas verilerin güvenliği bir kurumun en büyük önceliğini oluşturmaktadır. Sensör arızası durumunda akıllı bir kentin operasyonlarını olumsuz etkilemekten kaçınmak için prosedürler ve planlar yapılmalıdır. Örneğin, trafik tıkanıklığı sensörleri ana yollarda yeşil ışıkları yanlış göstermesi durumunda, daha küçük olan yan yollarda trafiğin tıkanmasına neden olabilir. Bu bağlamda bir sensör arızası trafiğin kilitlenmesine neden olabilir (Khan, Iqbal, Ubaid, Amin, Ismail, 2016, s.550; Baig vd., 2017, s.5).

Uzaktan Yararlanma: IoT sistemleri doğal olarak fiziksel sistemleri kontrol ettiğinden, kamu güvenliği doğal bir konudur. Kamu sektöründe bu, taşıma sistemleri, elektrik dağıtımı ve su arıtımının yanı sıra dağıtım ve depolama için de geçerlidir. IoT denetleyicilerinin dağıtım doğası çoğu zaman modern güvenlik kontrollerini veya protokollerini desteklemeyen bileşenlerle birlikte kullanılan ortak senaryo, uzaktan erişimin ortak bir saldırı vektörü olduğu yönündedir. Akıllı bir kente bağlı sensörler merkezi bir sunucu ile iletişim kuracağından, uzaktan yararlanabilmek için güvensiz iletişim kanalları kullanılabilir (Cisco, 2015, s.2-5; Baig vd., 2017, s.5).

Özetle akıllı kentlerin tüm unsurları çevrimiçi olarak birbirleriyle veri alışverişinde bulunmaktadır. Akıllı sistemler tarafından oluşturulan kent ortamı veri hırsızları için oldukça ilgi çekici olabilmektedir. Bu tarz sistemleri kullanan kentler; akıllı bir kent oluşturmayı, kentin insanlarına ve tüm bölgelerine yayılarak kent yaşamını kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Bununla birlikte, trafik izleme sensörlerine veya kent işletim sistemine sızan bir veri hırsızının neden olabileceği kaotik koşulları göz önüne almak zorunludur. Önde gelen güvenlik araştırmacıları, akıllı kentler gibi açık, hassas veri alışverişlerinin bilgisayar korsanlarına ve bilgisayarlara göre daha savunmasız olabileceğini belirtmektedir. Güvenlik araştırma şirketi IO Active Labs, kentlerin sel ve deprem gibi doğal afetlere karşı planları olmasına rağmen, birçok kentin siber saldırılara karşı koyacak bir planlarının olmadığını belirterek akıllı kentleri yönetenleri uyarılmaktadır. İnsan merkezli bir felaket büyük yıkımlara yol açabileceğinden, akıllı kentlere yönelik gerçekleştirilmesi muhtemel siber saldırılara karşı akıllı stratejiler geliştirilmelidir (Efe, Aksöz, Hanecioğlu, Yalman, 2018, s.37).

Çeşitli teknolojilerle giydirilmiş akıllı kentlerde yaşanan en büyük sorunlardan bir diğeri de çağımızın en büyük sorunları olarak kabul edilen gözetim toplumlarının oluşturulmasıdır. Akıllı kentlerde sokaklar, caddeler, binalar, ana yollar, ofis içleri gibi neredeyse kentin her noktasına çok sayıda ve çok çeşitli sensörler, kameralar ve gözetim araçları yerleştirilmektedir. Bu durum kentin neredeyse her alanında toplumun denetlenmesi, kayıt ve gözetim altına alınması ile yönlendirilmesi anlamına gelir ki, bu durum toplumda insanlar korku ve çekinceler yaşayarak aidiyet duygusunu yitirir. Bunun karşılığında insanlar kendilerini yalnız ev ortamında özgür ve rahat hissedebilmektedir. Gözetim toplumlarında gerçek bir kamusal alanın varlığından ve demokrasinin varlığından söz edilmesi ise mümkün değildir (Çakır, 2019, s.24).

Sonuç

Teknolojinin, insan ve kent hayatına entegre edilmesi ile sürdürülebilir ve rekabet edebilir kentsel yaşamlar hedeflenmiştir. Böylece kentler hem insan yaşantısı açısından daha pratik çözümler geliştirmekte hem de daha yönetilebilir bir hal almaktadırlar. Akıllılaştıran kentler; toplumsal

problemlerin çözümünde büyük bir potansiyele sahip olarak, ekonomik ve sosyal anlamda kentleri birer cazibe merkezi haline getirmektedir. Bu bağlamda akıllı kent, kent yaşamıyla ilintili, çevre ve yaşam alanlarındaki performansı bilgi iletişim teknolojileri vasıtasıyla ileriye taşımaya çalışan bir anlayışı ifade etmektedir.

Akıllı kent kavramının üzerinde uzlaşmış bir tanımı olmamasına rağmen, nihai amaç kamu kaynaklarının daha iyi kullanılmasını sağlamak, vatandaşlara sunulan hizmetlerin kalitesini artırarak, işletme ve yönetim maliyetlerini azaltmaktır. Bu amaç, kentsel bir IoT'nin konuşlandırılmasıyla, yani kamu hizmetleri ile birleştirilmiş, basit ve ekonomik erişim sağlayan ve böylece potansiyel sinerjileri açığa çıkaran ve vatandaşlara şeffaflığı artıran bir iletişim altyapısı ile gerçekleştirilebilir. Kentsel bir IoT, aslında, ulaşım ve park etme, aydınlatma, kamu alanlarının gözetimi ve bakımı, kültürel mirasın korunması, çöp toplama, hastanelerin sadakati gibi geleneksel kamu hizmetlerinin yönetimi ve optimizasyonunda çeşitli faydalar sağlamaktadır.

Ancak unutulmamalıdır ki teknoloji ile buluşan kentler beraberinde kent yaşamını olumsuz etkileyebilecek veri güvenliği, veri gizliliği, siber saldırılar gibi bir takım yeni teknolojik sorunları da bünyesinde barındırma potansiyeline her zaman sahip olacaktır.

Kaynakça

- Akçomak, İ. S. (2018). Teknoloji ve işgücü: Dijital dönüşüm işlerimize ne yapacak? *İktisat ve Toplum*, 92, 66-69.
- Arora, A., Khanna, A., Rastogi, A. ve Agarwal, A. (2017). Cloud Security Ecosystem For Data Security And Privacy. *7th International Conference on Cloud Computing, Data Science & Engineering – Confluence* içinde (s. 288-292), Amity University, Noida, Uttar Pradesh, India.
- Baig, Z.A. (2014). Securing the internet of things infrastructure – Standards and techniques. *Proceedings of the 12th Australian Information Security Management Conference*, içinde (s. 75-81), Edith Cowan University, Joondalup Campus, Perth, Western Australia.
- Baig, Z.A., Szewczyk, P., Valli, C., Rabadia, P., Hannay, P., Chernyshev, M., . . . ,Peacock, M. (2017). Future challenges for smart cities: Cyber-security and digital forensics. *Digital Investigation*, 22, 1-11.

- Balakrishna, C. (2012). Enabling technologies for smart city services and applications. *Sixth International Conference on Next Generation Mobile Applications, Services and Technologies*, 223-227.
- Benevolo, C., Dameri, R.P. ve D'Auria, B. (2016). Smart mobility in smart city: Action taxonomy, ICT intensity and public benefits. (Ed. T.Torre, A.M. Braccini, ve R .Spinelli), *Part of the Lecture Notes in Information Systems and Organisation Book Series (LNISO, Volume 11)* içinde (s. 13-28), Springer International Publishing.
- Bilici, Z. ve Babahanoğlu, V. (2018). Akıllı Kent Uygulamaları ve Konya Örneği. *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 9(2), 124-139.
- Buhalis, D. ve Amaranggana, A. (2014). Smart tourism destinations. (Ed.Z. Xianglis, ve L.Tussyadiah), *Information and Communication Technologies in Tourism 2014* içinde (s. 553-564), Proceedings of the International Conference in Dublin, Ireland.
- Centenaro, M., Vangelista, L., Zanella, A. ve Zorzi, M. (2016). Long-range communications in unlicensed bands: The rising stars in the IoT and smart city scenarios. *IEEE Wireless Communications*, 23(5), 60-67.
- Chakrabarty, s.ve Engels, D.W. (2016). A secure IoT architecture for smart cities. *13th IEEE Annual Consumer Communications & Networking Conference (CCNC)* içinde (s.812-813), Las Vegas, NV, USA.
- Cisco (2015). *IoT threat environment*. 18.09.2019 tarihinde <https://pdfs.semanticscholar.org/9120/50905a8533a525a10dcb9fe1dc303a53df9c.pdf> adresinden erişildi.
- Çakır, M. (2019). Yeni iletişim teknolojilerinin gelişimi bağlamında kent. *Etkileşim*, 2(3), 12-27.
- Das, A., Sharma, S.C.M. ve Ratha, B.K. (2019). The New Era of Smart Cities. From the Perspective of the Internet of Things. (D.B. Rawat, ve K.Z. Ghafour, Ed.), *Smart Cities Cybersecurity and Privacy* içinde (s. 1-19), Elsevier.
- Efe, A., Aksöz, E., Hanecioğlu, N. ve Yalman, Ş.N. (2018). Smart security of IoT against to DDoS Attacks. *Uluslararası Yenilikçi Mühendislik Uygulamaları Dergisi*, 2(2), 35- 43.
- Elvan, L. (2017). Akıllı şehirler: Lüks değil ihtiyaç. *İTÜ Vakfı Dergisi*, 77, 6-9.
- ISO/IEC JTC 1 Information Technology (2015). Smart cities preliminary report 2014. ISO, Switzerland.
- Kaya Altan, İ. ve Gökgür, P. (2019). "Akıllı Şehir" kavramının orta ölçekli şehirlerin gelişmesindeki araçsallığı. *Artium*, 7(2), 115-123.
- Kaygısız, Ü. ve Aydın, S.Z. (2017). Yönetimde yeni bir ufuk olarak akıllı kentler. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(18), 56-81.
- Khan, M.A., Iqbal, M.M., Ubaid, F., Amin, R. ve Ismail, A. (2016). Scalable and secure network storage in cloud computing. *International Journal for Computer Science and Information Security (IJCSIS)*, 14(4), 545-551.

- Kılınç, A. (2019). Akıllı kent: Öğreten kentlerden öğrenen kentlilere. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 18(3), 1101-1112.
- Kim, T., Ramos, C. ve Mohammed, s.(2017). Smart city and IoT. *Future Generation Computer Systems*, 76, 159-162.
- Letaifa, S.B. (2015). How to strategize smart cities: Revealing the smart model. *Journal of Business Research*, 68(7), 1414-1419.
- Mehmood, Y., Ahmad, F., Yaqoob, I., Adnane, A., İmran, M. ve Guizani, s.(2017). Internet-of-things-based smart cities: Recent advances and challenges. *IEEE Communications Magazine*, 55(9), 16-24.
- Mishra, N., Lin, C.C. ve Chang, H.T. (2015). A cognitive adopted framework for IOT big-data management and knowledge discovery prospective. *International Journal of Distributed Sensor Networks*, 11(10), 1-12.
- Mukundan, R., Madria, s.ve Linderman, M. (2014). Efficient integrity verification of replicated data in cloud using homomorphic encryption. *Distrib Parallel Databases*, 32(4), 507-534.
- Örselli, E. ve Dinçer, s.(2019). Akıllı kentleri anlamak: Konya ve Barcelona üzerinden bir değerlendirme. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 2(1), 90-110.
- Uçar, A., Şemşit, S., Negiz, N. (2017). Avrupa Birliği akıllı kent uygulamaları ve Türkiye'deki yansımaları. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(Kayfor15 Özel Sayısı), 1785-1798.
- Verma, A., Khanna, A., Agrawal, A. Darwish, A., ve Hassanien, A.E. (2019). Security and privacy in smart city applications and services: Opportunities and challenges. (A.E. Hassanien, E. Mohamed, Ed.), *Cybersecurity and Secure Information Systems* içinde (s. 1-15), Advanced Sciences And Technologies For Security Applications, Springer, Cham.
- Zygiaris, s.(2013). Smart city reference model: Assisting planners to conceptualize the building of smart city innovation ecosystems. *Journal of the Knowledge Economy*, 4(2), 217-231.



Expo: Ekonomik-Mekânsal Bağlamda Bir İnceleme

Selen Karadoğan
ODTÜ
karadogan17@gmail.com

Öz

Dünya Fuarı veya genel olarak Expo, 19. yüzyılın ortalarından bu yana çeşitli ülkelerde ve şehirlerde düzenlenen bir geniş çaplı bir organizasyondur. Yeni teknolojinin tanıtımı, inovasyonlar (yenilikler) ya da sadece bazı konulara dikkat çekmek Expo'ya atfedilen en popüler özellikler olarak nitelendirilmektedir. Bunlarla beraber Expo, iki temel bağlamda ele alınması gereken büyük bir ekonomik harekettir. Bu yazı, ana tartışma olarak, ev sahipliği yapan şehir için, organizasyonların ve buna bağlı ortaya çıkan kentsel 'eklenti'nin etkilerini belirlemeye ve ekonomik boyutu ile birlikte incelemeye odaklanmaktadır.

Bu bağlamda, teorik tartışmayı örneklemek amacıyla, Milano'da düzenlenen 2015 Expo örneği tartışılmaktadır. Sürecin 3 ana aşamasındaki deneyimler ve kentsel çevre üzerindeki etkileri üzerinde durulmaktadır. Milano, organizasyonu 4 yıl önce tamamladığı ve 'beklenti ile gerçeğin ne olduğunu' tartışmak adına veri sağladığı için seçilmiştir. Bütün bulgular değerlendirildiğinde araştırma, ekonomik-mekânsal bir bağlamı temellendirmek için 'Şehir ve Expo' hakkındaki teorik araştırmayla başlamakta ve daha sonra üretilen küçük kentsel çözümleri anlamak için 2015 Milan Expo alanını tartışmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Expo, Kentsel Eklenti, Ekonomik-Mekansaal



Expo: An Inquiry Through Economic-Spatial Context

Selen Karadoğan
METU

Abstract

World's Fair or commonly referred as Expo, is an organization that takes place in various countries and cities since the mid-19th century. The introduction of new technology, innovations or simply gathering attention on some issues are the most popular qualities attributed to Expo. Among all, Expo is a great economic movement that is to be considered in a bivariate context. In this paper, the main discussion focuses on the determining the effects of such a big event bringing a 'plug-in' urbanity for the hosting city along with economy. In this given context, in order to exemplify the theoretical discussion, 2015 Expo held in Milan is discussed. Experiences during main 3 phases of process, and the effects on urban environment is focused on. Milan is selected since it has completed the organization 4 years ago that provides data to discuss for 'what was the expectation and what is the reality'. Considering all, the study starts with the theoretical part about the 'City and Expo', to ground an economic-spatial context and later opens discussions on 2015 Milan Expo sites to understand the small urban solutions produced.

Keywords: *Expo, Plug-in Urbanism, Economic-Spatial*

Introduction

Expo's are mega-events that have social, spatial and economic main dimensions. These mega events are popularly considered as economic 'revitalization strategies' (Gotham, 2011) for cities and countries. With the experience produced in such organizations these mega events are becoming more and more responsive for the needs of the contemporary city. It is technologic, innovative, modern at the same time traditional, cultural and sensual. They are opportunities to see an exhibition of architectural elements within a flow of activities. Urban form, functions, social and economic processes are all included in a long process of work. Although the contemporary studies focus on the economic contribution of such events, actual costs of designing the process of organization step forward along with the critiques regarding to the effects of worldwide events.

Expo

World's Exposition, so called Expo's are fairs that hosts many countries all around the world to represent their culture and technology in the simplest sense. The case was not always related to technology even if it is such represented in media and thus, gained a technological image in our cognitive processes. One common example is movie Iron Man 2, Stark Exposition was a fair that a private company introduced its robots and high-tech army forces. In the movie, they also emphasize on another Exposition held in 1974, within an urban model and mentions the technology as the future of the city. This image shown in fiction can be assumed as an indicator of event's representation for society. However, it is to be considered that the event has not always been a high-tech show but rather an architectural and urban fair that introduces culture and industry of countries. Recent technologic developments and innovations deployment globally have roles in reputation of the event. In the 19th century when the organization has started, it was harmonic to the world's trends on industry and the knowledge on the industrialization of countries. Economy related meanings are not the only traces followed today; landmarks stand as main stones remained from the 19th and 20th century exhibitions.

Landmarks and Expo relation is popularly linked with Eiffel Tower of France and Crystal Palace of England. These commonly known examples are products of Expo's that remained to be attraction points for their cities and economic power. Even if the crystal palace was torn down (Encyclopedia Britannica, 2019), the importance of the structure independent from the event, the structure is rebuilt and used as it gained a significant attention as an architectural masterpiece. And Eiffel Tower is today visited by millions of people (7 million visitors per year according to official website of Tour Eiffel¹ even without knowing the landmark as a legacy from a World's Exposition of 1889.

City and Expo

Landmarks are the expected outcomes of such big events, but landmarks are not the only major affects the city and Expo relationship. It is an ordinary expectation since the World's Fair is highly related with the production of architectural structures and design in the process of introducing their culture and art. In other words, people visit the site to see specially designed pavilions and landmarks that creates an open-air exhibition ambiance which's each item is an architectural works while enjoying the various activities takes place all around the host city.

Exposition as the legacy of industrialization and modernity, selected sites back in time that now are at the very center parts of cities. That is one of the problems related to spatiality today, it needs a revised approach since this tradition of site selection is not applicable for contemporary cities. Namely, when the Eiffel Tower was built, it is visibility through the city was unquestionable. Nowadays, cities are facing other issues related to city and Expo. Integration of urban area and the exhibition site along with questions about the logistics and flexibility of structures. It is wished to be technologic with minimum costs, built without damaging natural features, an artificial land that tries to be natural. On the other hand, it is a show as it is represented in fiction; colorful, textured and avantgarde. To generalize these qualities, Expo's are the events that inserts what is new to the traditional while at the same time focusing 'on agenda' themes in forms of mottos that are sub categories of contemporary concepts as sustainability, smartness and resilience. For the contemporary situation,

¹ <https://www.tou Eiffel.paris/en/the-monument/key-figures>

these concepts move together with global economy in form of 'flow of people and money'. Time is not just considered as the equivalent of the labor's price, but also a very valuable asset that is wanted to be used efficiently since it is limited. Integration problem is held within time dimension. Transportation investments are an example of it; people wish to join the flow without consuming their valuable time. The city as the place of all these interconnected relationships. Then it is crucial to determine the effects of such a big urbanity for the city. In this study, the urban dimensions of Expo's are questioned under the term 'plug-in urbanity' and 'temporary urbanism' via 3 phases of Expo; before, during and after.

Phases of Expo

"Mega-events promote greater flows of tourists and visitors, especially in the short term. Nevertheless, they produce long-lasting effects, such as the attraction and stimulation of investments, urban regeneration, advanced facilities and equipment, in addition to the improvement of accommodation, services and infrastructures" (Ferrari and Guala, 2017).

Some scholars study the processes and phases of mega events in different categorizations. "Mega-event related activities can be organized into six main groups, namely planning, construction of the site, training, collaboration, communication and legacy, in three different time periods; before, during and after the event" (Menoni and Atun, n.d, p.67). In this paper the focus is on the before during and after periods, their basic qualities and its relationship with urbanism.

Before period is the initial phase that starts from the application to be a candidate for being the host city and continues until welcoming the very first guest. This phase is the baseline that includes preparing an organizational design. Identifying the actors and their roles, governing the process, selection and acquisition of land all are mostly criticized. Every decision made is built up on the before process. It seems necessary to be ready for a before period lasting a few years for an event that lasts a few months. Budget calculations, implementation and realizing the actual costs are faced.

During period is the phase that is lived and experienced by the visitors. Before period is not fully recognized by visitors but mostly the actors involved and the inhabitants of the city. Visitors on the other hand, includes a variety of people; locals and tourists all around the world

starting with the host country. This second period is the action area of theory testing which is defined in the previous period. Urban flow is the key element. The ultimate goal is without restricting the cities daily flow, creating an inner flow that is also physically connected to the rest of the city. With this approach, distribution of activities are the veins of the main site of the Expo reaching to inner city areas. This also provides an original experience of selected city, by walking in streets, visiting and observing natural being of local character tells more about the city rather than fully designed area of Expo which is a product of multicultural pavilions. It is related with the economic mobility, other than the Expo site is itself an investment that is directed to a specific part of the city, it is a factor that is hard to be controlled and limited; the economic effects of the organization is visible in every part of the city from house rents to the price of daily life. Controlling and easing the movement of large number of people is a serious field that requires the spatial design, allocation and distribution of the activities. Activity places thus, are important for determining the spatial-economic fluctuations. Selected areas rather than the main site of the exposition behave as extensions of Expo while spatially they do not require an extension but rather takes place in a form of sprawl.

After period is reminding the before period in terms of assigning new design projects, functions and structures to the site. Removing the pavilions from site, if possible, reusing them, deciding on future landmark possibilities and a new process of governance is characteristics of this period. After the event, observing the effects, rendering the collected data and learning from what is experienced is an opportunity by providing inputs for upcoming organizations.

Plug-in and Temporary Urbanism

Expo sites are considered in temporary category. Since the event has limited time, between 3 and 6 months so does the pavilions and structures made for the exposition. Madanipour defines these kind of processes as 'temporary urbanism' (Madanipour, 2017). This was one of the major problems of such mega events in 19th and 20th centuries. New technology, material variety and their introduction to architectural design makes possible to produce innovative solutions. In a sense, pavilion design is based on the idea that they are temporary, rather than building concrete solid structures, more flexible and sustainable element are sought. It is

coherent with the idea Expo wishes to emphasize, a temporary site without any further worries about the future of the site, gathers around a motto and gets attention with theme and relatedly designed pavilions. For some cases, especially those focuses on landmarks, what is temporary becomes so permanent that turns into the cities cover image. Temporary urbanism is discussed with pros and cons in literature but in accordance with Exposition, this term used along with plug-in urbanism for Expo case. Plug-in urbanism inspired by Plug-in City of Peter Cook(1964) on the other hand, used to define the ignorance of the site qualities that are specific and bound to the space. Designed structures are considered as legos and put on the reserved areas. Bringing many cultures together is not an easy task to complete but still, a balance between the site and the pavilion is to be created. Otherwise, there is no need to design for 'the place' over 'a place'.

Actually, it is a critique overview to the pavilions and the site design in general. By the establishment of the organization site, the infrastructure investment is brought to the area (if already exist an increase in capacity) is a serious decision that prepares the area for further development. It is possible to affect the growth trends and macroform of the city. On the economic frame, a temporary structure domain is expected to have a lower cost so that it is preferable. In the most cases, while aiming a profit, the temporary structure costs more than a permanent one.

"Linking the temporary to the permanent" and "turning the city into a stage" (Madanipour, 2017, p. 64) are both related with such mega events along with the problematic of temporary urbanism. In other words, these temporary structures that are plugged-in to any space without site specific decisions, non-profit and profit organizations; government, society, participants, investors etc. are to lead their way to find urban solutions. By this way, it is possible to achieve sustainable designs. Otherwise, how can something 'temporary' be 'sustainable'?

Case Study of Milan

For the year 2015, Milan was selected as the host city for Expo. Almost 4 years after the event, it provides us, a viewpoint to understand and learn from the case. Expo Milano is selected as a case study to see the evidences of certain practices regarding to these huge organizations. Even if the organization itself is very popular among people all around the world, it

is still a debatable organization with negative labels put on it. As a show, a recreational activity that provides opportunities such as getting familiar with other cultures and traditions while exploring a significant city, the householder of Expo. As a cultural experience, what is offered is incomparable with other international events and organizations. Not only offers an entertainment place, it is also a living project for 'starting action'; in this case sustainability-based studies are much encouraged and took place. Organization helps to providing knowledge, resources and networking for disadvantageous places and people. What makes Expo so unique is the raising awareness on topics that are global concerns. 'Feeding the Planet, Energy for Life' was the theme of the Expo 2015. This dedication on planetary issues and accessible food is handled under seven sub topics;

- Science for food safety, security and quality
- *Innovation*² in the agro-food supply chain
- Technology for agriculture and biodiversity
- Dietary education
- Solidarity and cooperation on food
- Food for better lifestyles
- Food in the world's cultures and ethnic groups

The involved countries are to select a sub-topic to create their own thematic structures" (Paciello, 2015, p.294).

The City

Milan is already a very popular and famous city. It is a global city and suggested as a city region that is beyond the legislated borders, the city has a wide hinterland including the northern part of the Italy, as a continuum of Lombardia tradition. "The Milan urban area is not one city, but a system of mutually dependent cities, linked to each other and the rest of the world by a transport network still requiring much investment." (Trono and Zerbi, 2002). Not only a business district but also an attention center of the north, the commonly known with the fashion industry, shows and the design weeks. Not only Europe's but the city is at the heart of the international organizations and events by being familiar with design events that occasionally takes places at the same times at a year. By

² The term innovation is later will be discussed in detail.

dealing with a city who knows how to handle international events, selection of Milan for expo is no surprise. "Regarding its dimension, economic importance, cultural level and political influence, the Milan Province is in the center of the Italian economy." (Atun, F. and Menoni, S.).

With such an event, Milan increased its public image and showed its place as a global city along with other big cities of Europe. "Open, multicultural and safe metropolis" (Arup, 2017).

Milan is suitable with the history arts, suitable, have economic power. city is expected to perform successful and interesting case studies with its strong economy and with the smart city agenda followed (Armandi and Bruzzese, 2017).

The City and Site

Considering the circular shape and placing Duomo di Milano in the center, the city represents itself within a radial and central macroform. Milan used the north and north-west directional land for the general site of Expo. This site selection is a strategic decision for all the processes of Expo. To be more explicit the site selection is crucial since, after period of the Expo is the one that targeted to change its destiny. From the visitor's perspective the site is a 'produced image' within a certain concept to emphasize thematic features, on the other hand a different perspective is the city's; what happens after the event in space? what will it offer to the new visitors? At the first glance the site seems irrelevant; it was not a very popular site for investment. But it actually developed the underdeveloped part of the northern Milan. It turned out to be a huge regeneration project that is one of the results of a strategical site selection. "The most interesting potential for development is to be found on the periphery and in the administrative districts immediately surrounding it, in the recovery of derelict industrial areas and dormitory towns established in the 1950s and 1960s, especially to the north." (Trono and Zerbi, 2002, p.65).

Morphologically, it encourages a growth through north in macroform. Rather than uncontrollable sprawl, the area within the frame of regeneration projects optimizes development-growth ratio. Therefore, it is not surprising to find the selected site at the northern districts of Milan as it has been a popular place for the regeneration projects. "Expo has invested places and initiatives throughout the city, modifying the

ordinary "pulsations". In a national context in difficulty, Milan showed a renewed towing capacity of the country, which must therefore be fed even after the conclusion of the event. Following the Milanese tradition, the results of the Expo are the result of a positive - unplanned - randomness that now, to be valued, needs to converge towards a common vision" (Botto and Di Vita, 2015).

"The area was chosen due to the presence of RHO Fiera, but also especially due to the presence of infrastructures (highway, high-speed rail, regional rail system, the metro line). As well as being part of a metropolitan area, both Milan and surrounding municipalities were affected by major urban transformation processes. From this perspective, the Expo 2015 area became the catalyst for territorial spread." (Atun, F. and Menoni, S., p. 63). Figure 1 shows the Expo site and Milan.



Figure 1. Expo Site in Milan³

Expo Site

Urban regeneration projects, that were based on the transformation of old industrial zones, gave clues about the production type and products of city's industry. Practice of basic goods and materials are known as primary sources. These traditional productions had placed in many places in the city. Since the basic sectors are incompatible with the others a decline in these sectors caused close-downs for these factories (Trono and

³ Retrieved from; Menoni & Atun, n.d.

Zerbi, 2002). These vacant lands are the base areas of future regeneration projects for the city.

Considering the conditions of land, the site of the Expo puts forward a new place with an 'island' concept. Creation of an artificial lake gives the sense of island. It emphasizes a similarity, when the channels running in the city has always been important for the city. Axial intersection of two main streets designed for the area, is to remind Roman heritage of *Cardo* and *Decumanus* to its visitors. It is actually a classical way of implying Italian urbanism. Centers, axial streets and ordered existence of pavilions. Figure 2 shows the general layout of Expo site.



Figure 2. General layout of Expo site⁴

“It was a very simple plan to create something that leaves behind a physical armature for a city,” says Burdett. “So, when the tents came down, you would have the infrastructure there, with all the services already laid.” Ricky Burdett, London Olympics’ chief adviser on architecture and urbanism. (Wainwright, 2015).

⁴ Retrieved from; www.expo2015.org

Pavilions and Ideas



Figure 3. Individual Structures of Expo Site⁵

One of the most important indicators of the structures and their convenience for achieving sustainability are studied through pavilions. What was expected from pavilions and what happens in reality are hidden at the design processes. Before the organization, some of the future plans were designed. Dubai for example, designed a pavilion that is both convenient to the climate of Dubai and Milan for the time. The structure later wished to move to Dubai, where it continues its existence. On the other hand, Italian pavilion is wished to be remained as the heritage landmark of Expo.



Figure 3. Dubai Pavilion for Expo 2015⁶

⁵ Retrieved from; www.expo2015.org

⁶Retrieved from: <https://www.archdaily.com/627599/uae-pavilion-milan-expo-2015-foster-partners>

“Some countries have already prepared a re-use strategy for their pavilions, for example Switzerland has designed it to be easily converted into 4 greenhouses to be relocated in different cities of the Confederation, and the Emirates devised to disassemble their pavilion, designed by Sir Norman Foster, to subsequently re-assemble it in Masdar City. But, looking at the other buildings, it is very unlike that all of them are really suitable for a painless reconversion.” (Bianchini, 2017).



Figure 4. Swiss Pavilion visualization and themes of sustainable food⁷



Figure 5. Italian Pavilion⁸

⁷ Retrieved from: https://www.swissinfo.ch/eng/milan-world-fair_putting-together-a-swiss-menu-for-expo-2015/41189396

⁸ Retrieved from: <https://www.archdaily.com/630901/italy-pavilion-milan-expo-2015-nemesi>

Process of Milan Experience of Expo

“Mega-event related activities can be organized into six main groups, namely planning, construction of the site, training, collaboration, communication and legacy, in three different time periods; before, during and after the event.” (p.67). In this study, the focus is on the after period and the later implications on the site, therefore only 3 main categories are used and mentioned.

Before Expo: Design ideas, process and the building the pavilions to Expo site are investigated under the ‘before period’. Previously discussed pavilions and their design are included to before period. As it is seen, the before period decisions highly affect the life span of the structures and implies their coherence with themes as sustainability, smartness and resilience.

For the before period, what affects the future of the place is related with the ‘site’ along with the function assigned to the space.

During Expo: The process seeks for answers to reuse of the acquired land, connection to the city center, material selection and others, that covers a logistic process that starts with the visitors first moment on the airport and finishes until they leave. It is an issue that needs comprehensive thinking, daily movement of people both visitors and local people are subject to consideration.

After Expo: British Pavilion; ‘The hive’ is moved to London, into a botanic park. It was selected as best pavilion of expo Milano. Now in harmony with the park, the structure is a landmark earned for British heritage. But what about the other pavilions and sites?

After the Expo, many different plans and projects are discussed for the site. The company Arexpo who owns the site after Expo, is a public company. This opens the discussions for the future public investments to the space. Along with many concepts thought for the site as sports areas, innovation centers, university campuses and many others. One of the obstacles was the societies opinion on directing such a big investment for a single space whose source is people’s taxes. Therefore, decision making process included society and concerns of them. The site remained some of the it’s pavilions after Expo and used them as an exhibition center, but it

was a temporary decision to utilize the place until a new project implementation.



Figure 6. Project Image of Carlo Ratti

Carlo Ratti prepared a master plan for transformation of the site. Turning it into an innovation hub (open lab, research areas, university campus etc.) with even self-driven cars. The area is wanted to be given 'a second life' scenario. Key word is innovation. This is in accordance with the idea of turning Milan into a smart city. A city of future with high technology and innovation labs. "The plan reflects also Milan's urban history. The buildings are disposed creating alleys and courtyards like in the historic city centre while canals and waterways sideline verdant boulevards." ("Carlo Ratti Masterplans", 2017) Ratti's plan is an example for that image of new northern Milan. Since it is the latest decision for the site, design principles of the project are shown. The masterplan is based on according to three principles:

A Verdant Urbanscape; green spaces are given importance in Project. The main axes (mentioned as Roman heritage) is placed at the heart of a green spine that includes various activities.

Autonomous Mobility; self-driven cars takes the stage, innovation, technology and infrastructure of the mobility is focused on.

Common Ground;_“A city’s health comes from the intensity of its ground floor’s *sidewalk ballet*”. Plazas, pedestrian areas, shared vegetable gardens, laboratories and retail facilities All the ground floors of the whole masterplan are open to the public whether they are private or public. “This is how greatest Italian universities and the most thriving international campus are designed. The project extends this model to urban scale.” (“Carlo Ratti Masterplans”, 2017)

Governance and Policy

Urban renewal and regeneration projects are at the agenda of Milan’s spatial studies. This is the case for more than two decades however new global trends and new institutionalization global cities have faced, the shift in governance systems affected the process of regeneration projects. The change is mainly the bodies who participate and take responsibility for the organizational design of the systems. Expo is a good example to see the spatial organization of the city later have the capacity to evolve, be regenerated.

In the long process of Expo, municipality has changed, and a shift from central right to left view is experienced. From the organization point of the view even the previous municipality took the project, new municipality accepted and applied the project (Paciello, 2015). Within such a shift, situation this indicates that the suggested benefit is hoped and pleasant for both governmental bodies. Expo included others in its governance; public bodies, investors as public-private and NGO’s are included to the financial and thematic process. 3.2 Million Euro are calculated for the total cost of the organization (Official Report, 2015). Almost 20 million of people flowed during the process. At the following scenarios, public and private investors take roles for the after plans of Expo. In the after process, Arup has the leading role. It is not expected since they are the actual owner of the land. Future scenarios of what will happen on the site is highly a political decision. Spatial changes are dependent on politic decisions in this case a company.

Economic Aspect

One of the general criticism about the event is the structures are not reflecting reality. The created hyper reality is not the actual tradition and

culture but an extreme exaggeration of countries identities through their pavilions. This monumental structures with misleading messages, are also subject to economic problems; they are products of public investment. And the public has contradiction opinions about directing such a large amount of money to an event. Not only where to use money, but also amount of it is on discussion. Even if the budget is defined before the event, the costs are high, and it generally exceeds what is predicted. Official Report (2015), gives numbers in detailed but the thematic scenarios includes economic models for economic prosperity of the site. 4 different scenarios with a “transformative approach” are mentioned in Arup (2017) report for the future scenarios. And these include public vs. private distinction along with strong and weak economic models. These all 4 phases defined in report are the phases of one single future city concept, and it includes institutions and universities as main stakeholders along with companies, entrepreneurs, creative class, NGO’s, researchers and citizens (figures arup7-8).

SCENARIOUS = FASES

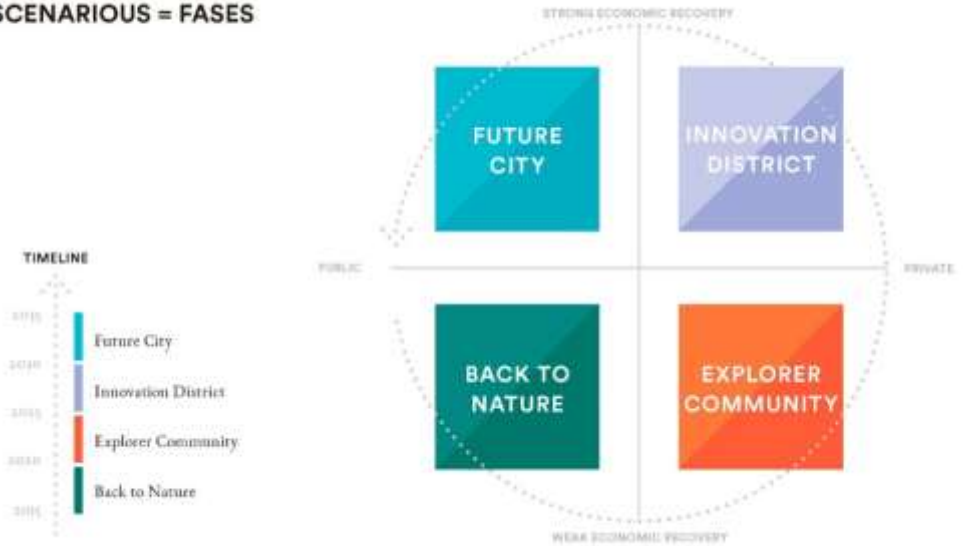


Figure Figure 7. Phases of future scenarios of Arup

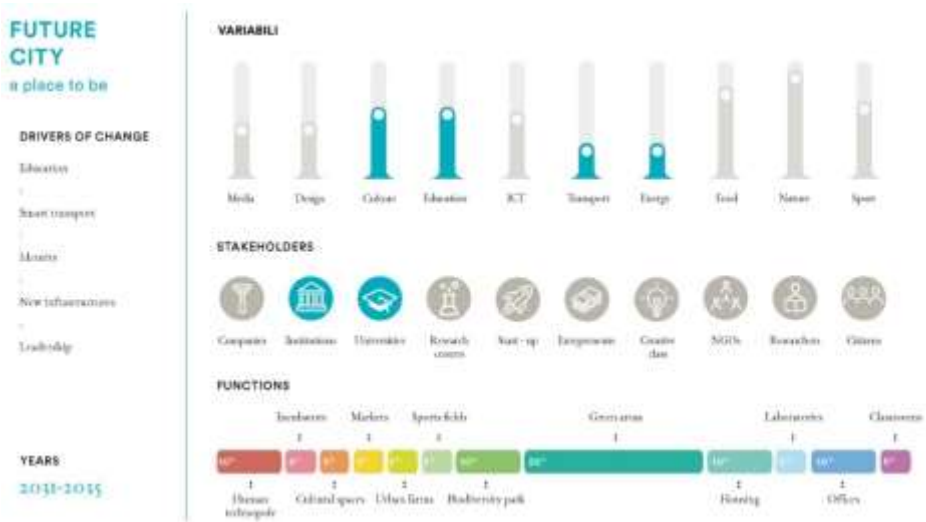


Figure 8. Variables, Stakeholders and Functions of Scenarios

Innovation has been the major key word of regeneration process. Expo became a part of the smart city agendas, stand as a way to implement projects within the concept. “Italian government has invested in Expo as a part of future national economic plan called as Human Technopole (Arup, 2017)”. Therefore, Expo is not the last but a stone in route to be an innovative center for the northern part of the city of Milan.

Conclusion

Mega-events are also engines for the structural development of cities, as economic resources gained by mega-events are used to activate urban development (De Steffani, 2011). As it is seen in many worldwide organizations Expo, is an important event that benefits are to be maximized. “Nations and cities have enthusiastically embraced the mega-event strategy as a major promotional tool to disseminate a favorable image, bolster profit-making and transform urban space (Gotham, 2011, p.198). It is multidimensional, as it is about all things related to ‘city’. On the other hand, throw-away societies are emerged as the natural outcome of the contemporary living styles of cities. It is not limited only with the boundaries of cities but still, cities are important nodes in the creation and performance of activities and behaviors that belong to throw away societies. In an organization that aims to emphasize on global related

issues, that has a role of influencing many people around the world thus cannot let things slide through social impacts. This sociality in fact, meets with the spatial qualities when the subject is the temporary structures of the expo site. Theoretically, to identify the structure of it, qualities regarding to throw away societies and temporary urbanism are clarified. Role of planning is everything. It is not just scheduling an event, but it is a process that may have long term effects/damages/benefits. Therefore, a holistic approach to consider all possible related bodies and issues are necessary.

What We Learn from Milan?

“Unlike other cities (e.g., Lisbon with the 1998 Expo, or London with the 2012 Olympics), the Milan Expo was not seized as an opportunity to promote extensive urban redevelopment” (Botto and Di Vita, 2015). But among other various examples, Milan is considered a successful mega-event. There are many ‘after’ project proposals that are based on innovation and smartness. The site (Rho Fiera) is still used for many events such as design weeks and festivals. It must be noted that the great investment of infrastructure of urban mobility has crucial role. New metro line (purple), and the transformation of vacant train routes, completes the mobility circle of Milan. Integration of smart systems to ‘the circle’ is an important contribution not just for city but also a positivity for the further regeneration projects. In terms of integration, with the increasing mobility, human flow and the spatial distribution of the activities are successes. Examples as Fuorisalone, vacant industrial structures and open spaces are all used in a marginalized way in this distribution. Contemporary art and popular cultures select this type of places for themselves. From an urban perspective, the marginalization of underuse sites is providing a functional transformation which is handled with a smaller economic burden under the hands of creative class of the society. Although the media and the politic power is represented over massive spaces and axes, small spaces and small urban solutions are the key to big cities with vacant areas and no intend to grow its outskirts. Considering Milan as an artistic hub of Europe, it is not surprising to find small urban solutions within such mega activities.

References

- Armondi, S., and Bruzzese, A. (2017). Contemporary production and urban change: The case of Milan. *Journal of Urban Technology*, 24(3), 27-45.
- Arup (2017). Post Expo 2015. scenarios for a 4d transformation. *Planum, The Journal of Urbanism, Magazine Section*, 34, 1-10.
- Bianchini, R. (2017, April 12). *The future of the EXPO Milan site sails into troubled waters*. Retrieved from <https://www.inexhibit.com/case-studies/future-expo-milan-2015-site-sails-troubled-waters/>.
- Botto, I.S. and Di Vita, S. (2015). *EXPO: Quale legacy per il futuro di Milano*. *Planum, The Journal of Urbanism*, 31, Roma-Milano.
- Carlo Ratti masterplans Milan's World Expo site as an innovation hub. (2017, November 30). *Archipanic*. Retrieved from <https://www.archipanic.com/carlo-ratti-masterplans-milans-world-expo-site/>.
- De Steffani, A. (2011). A la carte urban policies. Mega-events: from exceptionality to construction of ordinary planning practices. A look at Italy: case study of the 2006 Winter Olympic Games in Turin. *Science Future of Lithuania*, 3(3), 23–29 doi:10.3846/mla.2011.047
- Encyclopedia Britannica. (2019). *Crystal palace*, Encyclopedia Britannica Inc. <https://www.britannica.com/topic/Crystal-Palace-building-London>
- Ferrari, S., and Guala, C. (2017). Mega-events and their legacy: Image and tourism in Genoa, Turin and Milan. *Leisure Studies*, 36(1), 119-137.
- Gotham, K. F. (2011). Resisting urban spectacle: The 1984 Louisiana World Exposition and the contradictions of mega events. *Urban Studies*, 48(1), 197–214. <https://doi.org/10.1177/0042098009360230>
- Madanipour, A. (2017). *Cities in time: Temporary urbanism and the future of the city*. Bloomsbury Publishing.
- Menoni, S., Atun, F., Mega-event (Milan EXPO) Case Study Manual.
- Paciello, M.C. (2015). *Building sustainable agriculture for food security in the euro-Mediterranean area*. Rome: Edizioni Nuova Cultura
- Trono, A., and Zerbi, M. C. (2002). *Milan: The city of constant renewal*. *GeoJournal*, 58(1), 65-72.
- Wainwright, O. (2015, May 12). Expo 2015: what does Milan gain by hosting this bloated global extravaganza? *The Guardian*. Retrieved from <https://www.theguardian.com/cities/2015/may/12/expo-2015-what-does-milan-gain-by-hosting-this-bloated-global-extravaganza>



Sosyo-ekonomik Ayrışmanın Mekan Üzerindeki Etkisi: Karaköy Örneği*

Yasemin Bahçekapılı
ODTÜ
karadogan17@gmail.com

Öz

Küreselleşme, kentler arası rekabeti hızlandırırken kentlere yeni ekonomik, politik ve kültürel roller yüklemiştir. Kent yönetiminde girişimci yaklaşımın hakimiyetiyle birlikte kentlerin rekabetinde tüketimin mekânsal temellenmesi ön plana çıkmıştır. Bu çalışmada kent mekanının ve toplumun birbirini dönüştüren karşılıklı ilişkisi, İstanbul Beyoğlu ilçesinin Karaköy semtindeki güncel dönüşüm süreci üzerinden ele alınmıştır. Durum çalışması olan araştırmada 36 derinlemesine mülakat ve gözlem ile gerçekteştirilen saha çalışması esnasında yürüme metodu kendiliğinden gelişen bir yöntem olmuştur. Yürüyüşlerle katılımcıların Karaköy algıları hakkında bilgi edinilmiş ve semtin sosyo-ekonomik ve mekânsal ayrışması haritalandırılmıştır. Araştırmada Karaköy semtinin güncel sosyal, ekonomik, kültürel ve mekânsal özellikleri ele alındığında semtin bu özelliklerinin şekillenmesinde birçok farklı etkenle karşılaşılmıştır. Karaköy’de kültür ve sanat alanının genişlemesi, çevre bölgelerdeki soylulaştırma süreçleri, Galataport Projesi ve Beyoğlu genelinde yaşanan olaylar sonucu farklı sektörleri içinde barındıran Karaköy toplumsal sınıflara ve/veya gruplara bir arada ama farklı bölgelerde ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Bu bölgelendirmeler ekonomik olduğu kadar Bourdieücü anlamda sermayeler temelli de gerçekteşmiştir. Dönüşüm sürecinde mekanların tüketimi belirleyici olmuş hem kentsel girişimcilikle hem de toplumsal taleple bu süreç sürdürülebilir kılınmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Kentsel dönüşüm, kentsel girişimcilik, sosyo-ekonomik ayrışma, toplumsal sınıflar, mekanın tüketimi*

* Bu bildiri 2018 yılında tamamlanmış “Kent Merkezinde Toplumsallaşma Pratikleri: Karaköy Örneği” başlıklı yüksek lisans tezi esas alınarak hazırlanmıştır.



The Effect of Socio-Economic Segregation on Space: Karakoy Sample

Yasemin Bahçekapılı
METU

Abstract

While globalization accelerates the competition between cities, it imposes new economic, political and cultural roles on the cities. With the dominance of entrepreneurial approach in urban management, spatial basis of consumption has come to the forefront in the competition of cities. This study examined the interrelated relationship between urban space and society through the current transformation process in Karakoy neighbourhood of Beyoğlu district of Istanbul. The study is a case study, in the field research involving 36 in-depth interviews and observations. With the walking method, which developed spontaneously during the field study, the participants gave information about their perceptions of Karaköy and the socio-economic and spatial segregation of the neighbourhood were mapped. Considering the current social, economic, cultural and spatial characteristics of the Karaköy district, many different factors have been found in shaping these characteristics of the district. As a result of the expansion of the culture and art field in Karaköy, gentrification processes in the surrounding regions, the Galataport Project and events throughout Beyoğlu, Karaköy, which includes different sectors, started to host social classes/groups together but in different areas. These areas were based on Bourdieus' capitals as well as economic terms. Consumption of space has been decisive on transformation process, both urban entrepreneurship and social demand made this process sustainable

Keywords: *urban transformation, urban entrepreneurialism, socio-economic segregation, social classes, consumption of space*

Giriş

Bu çalışmada İstanbul Beyoğlu ilçesinin Karaköy semti üzerinden sosyo-ekonomik ayrışmanın mekânsal yansımaları ele alınmıştır. Araştırmada batıda Atatürk Köprüsü, doğuda Galataport inşa sahası, kuzeyde ise Bankalar Caddesi ve Kemeraltı Caddesi'yle Karaköy'ün sınırları çizilmiştir. Hem kentsel politikalar hem de toplumsal olarak üretilen ve/veya sürdürülebilir kılınan mekânsal ayrışmanın temelleri bu araştırmanın problemini oluşturmaktadır.



Harita 1. Araştırma Sahası: Karaköy

Köklü tarihinin yanında ticaretle, ulaşım araçlarının düğüm noktası olmasıyla ve sahip olduğu limanla öne çıkan Karaköy, 2000'lerin başından itibaren çeşitli aktörlerin devreye girmesi ve İstanbul genelinde yaşanan gelişmeler sonucu hızlı bir dönüşüm sürecine girmiştir. Bu süreçte 1) kentsel politikalar, 2) toplumsal talep olarak iki dinamik olduğu söylenebilir. Sırasıyla bu dinamikleri ele alacak olursak, ilk olarak Türkiye'deki kentlerin dönüşümüne ilişkin tartışmalara bakmak gerekir. Tartışmalarda sanayisizleşme merkez konumda yer almaktadır: Sanayisizleşmeyle birlikte boşalan şehir merkezlerinde hizmet sektörü ağırlık kazanmış ve bu sektörel değişiklik mekanın sınıfsal yapısını da dönüştürmüştür. Yeniden yapılandırılma sürecine giren kentler, Kurtuluş'a göre iki temel üzerinde gelişmiştir:

1. Neoliberal politikalar ile birlikte devlet ile sermaye arasında yeniden biçimlenen ilişkiler ve kentsel alanlarda sınıfların hak sahipliğinin yükselen sınıflar lehine yeniden düzenlenme çabası.
2. Kentsel alanın bütünüyle metalaştırılması yoluyla sermaye birikimi mantığının içine alınması ile kolektif eylemi de içinde barındıran kentin kamusal mekânsal varlığının aşındırılması” (Kurtuluş, 2006, s.9).

Harvey’e göre neoliberalizm “insan refahının; bireysel girişimcilik özgürlüklerini ve becerilerini, güçlü özel mülkiyet hakları, serbest piyasalar ve serbest ticaret ile karakterize edilen kurumsal bir çerçeve içinde özgürleştirerek en iyi şekilde geliştirilebileceğini öne süren bir politik ekonomik uygulamalar teorisidir” (2005, s.2). Bu teoride sınırlı bir role sahip olan devletin işlevi piyasa için uygun pazarlar yaratmaktır. “Neoliberalizm tanımı gereği kendini en iyi kent mekânında gerçekleştirmesi neoliberal kentleşme / kent kavramını geliştirmiş; kapitalist ekonominin bir politikası olarak görülen küreselleşme sürecinin hızlanmasıyla birlikte küreselleşme ve neoliberal kentleşme politikaları tartışılırken Sassen’in küresel kent kavramı bu tartışmalar içinde önemli bir kavramsallaştırma olmuştur” (Bahçekapılı, 2018: 9). Sassen’e göre (2001) 1980’li yıllardan itibaren büyük kentler ekonomik anlamda önemli stratejik merkezler haline gelerek “1) dünya ekonomisinin kontrol edildiği merkezler; 2) finans ve hizmetler sektörünün kilit noktaları; 3) ürün ve yeniliklerin üretildiği ve 4) pazarlandığı alanlar olma” (Bahçekapılı, 2018: 10) işlevlerine sahip oldu. Bu özellikleriyle tanımlanan küresel kentler, toplumsal adalet ve toplumsal ayrışma tartışmalarında yeni bir başlık haline geldi. Keyder, küresel kentlerin sadece ekonomik boyutuyla değil; toplumsal ayrışma ve yapı bağlamında da ele alınarak analiz edilmesi gerekliliğini vurgulamıştır:

“Post-Fordist bir dünyada yüksek gelir sahipleri bir dizi farklılaşmış üretim ve hizmet faaliyetini içeren emek yoğun tüketim kalıplarına eğilim gösterirler. Büyük çeşitlilik gösteren yiyecek ve giyecek sunan butikler, özel restoranlar, şarküteriler; özel yapım ve bakım gerektiren mutenalaşmış konutlar; sipariş üzerine yapılan mobilyalar; dadılar, hocalar, bodyguardlar gibi kişisel hizmetler; boş zaman ve eğlence faaliyetleri. Bütün bu alanlardaki istihdam, tüketim alışkanlıkları Fordist ve kalkınmacı çağın eski orta sınıfına göre çarpıcı farklılıklar gösteren bir yeni toplumsal katmanın varlığından kaynaklanmaktadır. Bir yanda bu yeni küresel sınıf ve onun lüks ihtiyaçlarına yanıt verenler arasında, öte

yanda ise bunlar ile “eski” orta sınıf ve işçi sınıfı arasında süregiden toplumsal alışveriş, küresel kentleri tahlil ederken kullanılacak temel çerçeveyi oluşturan bir dizi çatışmanın ve pazarlığın temelinde yatar. Öyleyse, küresel kent kavramsallaştırması yalnızca dünya sisteminde ortaya çıkan politik-ekonomik değişim çevresinde odaklaşan bir şey değildir; aynı zamanda, yeni metropollerde toplumsal yapı, uzlaşma ve çatışmanın analizi açısından da önemli sonuçları vardır” (Keyder, 2009, s.224-25).

Sassen, küresel kentleri ele aldığı çalışmasında kentlerin kendi içinde bir hiyerarşiye sahip olduğunu aktarmaktadır. Hiyerarşide üst seviyeye gelmek için kentler bir yarışa girmiş ve küresel kent kavramı girişimci/yarışmacı kentleri, kentsel girişimciliği doğurmuştur. Kentler bu yarışmada çeşitli stratejiler geliştirmiş; Harvey (2012, s.418-422) bu stratejileri dört başlıkta toplamıştır:

1. Uluslararası iş gücünün dağılımındaki rekabet, mal ve servis üretimi için belirli avantajların sömürü koşullarının yaratılması
2. Tüketimin mekânsal dağılımına müdahale
3. Yüksek finans ve bilgilerin işlenmesinde yönetimin ele geçirilmesi
4. Merkezi hükümetlerin yeniden dağıtımdaki rekabet avantajlarının kullanımı”.

Çalışma kapsamında ele alınan Karaköy’ün dönüşüm süreci tüketimin mekânsal dağılımına müdahale başlığıyla örtüşmektedir. Bunda bölgede devam etmekte olan Galataport Projesi en yüksek etkiye sahiptir. Asıl adıyla Salıpazarı Kruvaziyer Liman Projesi 2002 yılında duyurulsa da projenin önünü açan yasal düzenlemeler ise 1990’lı yıllara uzanmaktadır. ÇED Raporu’nda belirtildiğine göre proje “deniz araçlarının yanaşabileceği ticari amaçlı liman, iskele ve rıhtımlar”ı, “turizm konaklama tesisleri (100 oda ve üzeri oteller, tatil köyleri, turizm kompleksleri vb.”ni, ofis, yeme içme, rekreasyon ve kültürel alanları içermektedir. “Zemin altında ise perakende alanları, yolcu terminali, depolar, teknik alanlar ve otoparklar bulunacaktır” (ÇED Raporu, 2015: 4). Yolcuların gemilerden terminal alanlarına ulaşımı, pasaport kontrolü ve gümrük işlemleri zemin altında yapılarak “zemin üstü kamunun kullanımına bırakılacaktır” (ÇED Raporu, 2015, s.61).



Binalar Tanımları

	Tescilli tarihi binalar		Yıkılıp yeniden inşa edilebilecek bina
	Sosyokültürel tesisler		İmar planına aykırı bina

Binalar

	Genel Müdürlük		1 Nolu Antrepo
	Yolcu Terminali		2 Nolu Antrepo
	Çinilihan		3 Nolu Antrepo
	20 Nolu Antrepo		4 Nolu Antrepo (İstanbul Modern)
	Paket Postanesi		5 Nolu Antrepo (Mimar Sinan Üni.)
	Sıralı Dükkanlar		6 Nolu Antrepo
			7 Nolu Antrepo

Görsel 1. Galataport Proje Sahası'nda Bulunan Mevcut Yapıların Plan Durumları (ÇED Raporu, 2015, s.56)

Karaköy'ün dönüşümünde Galataport gibi büyük ölçekli proje etkeninin yanında kentsel mekanda yaşanan çok çeşitli değişimler de etkili olmuştur. 2004 yılında hem bireysel sanatçıların Karaköy'e yönelmesi hem de İstanbul Modern'in Karaköy'e taşınmasıyla birlikte kültür ve sanat sektörü Karaköy'ün yeni yüzlerinden birini oluşturmuştur. İstiklal Caddesi ve Cihangir'de yaşanan soylulaştırma süreci ise hem bireysel sanatçıların Karaköy'e yönelmesinde hem de eğlence sektörü kullanıcılarının mekânsal olarak yeni arayışlara girmesinde etkili olmuştur. Bunlara ek olarak Beyoğlu genelinde yaşanan olaylar da Karaköy'ün güncel halinin oluşmasında etkili olmuştur: İlk olarak Asmalımescit'te yerel yönetimin işletmelerin kaldırım üzerindeki masa sandalyelerine müdahalesi bölgenin sosyalleşme dinamiğini kötü yönde etkilemiştir. Ardından Gezi Parkı Protestoları sonrası Taksim ve çevresindeki polislerin yoğunluğu, aynı bölgedeki altyapı çalışmaları hem toplumsal hem de fiziksel anlamda bölgenin kullanımı kısıtlanmıştır. Terör olaylarına bağlı olarak turist profilinin değişmesi ve tüm bunlar sonucu Beyoğlu'nun hem toplumsal hem de mekânsal dinamiklerinin

dönüşümüyle bu bölgenin kullanıcıları kendine alternatif mekanlar aramaya başlamıştır. Bu arayışta Karaköy, Beşiktaş ve Kadıköy ön plana çıkmış; Karaköy mekânsal yakınlığı ve merkezi konumunun etkisiyle mekânsal arayışta olan toplumsal grubu kendine çekmiştir.

Bu noktada Karaköy, eğlence sektörünün yoğunlaştığı bir bölgeye sahip olurken Perşembe Pazarı ve Bankalar Caddesi'nden oluşan bölge ticaretin devam ettiği bir bölge olarak mekânsal varlığını sürdürmüştür. Tramvay hattından Atatürk Köprüsü'ne doğru devam eden bölge ağırlıklı olarak ticari ama aynı zamanda özellikle Bankalar Caddesi'ndeki kültür kurumlarının varlığıyla kültürel, Galata'yla olan ilişkisiyle turistik özelliğini devam ettirirken; Galataport inşa sahasına kadar devam eden bölge ise işletmelerin, tasarım dükkanlarının, butiklerin ve sanat galerilerinin yoğunlukta olduğu bir özellik kazanmıştır. Semtin iki farklı işleve eş zamanlı olarak karşılık vermesiyle bu iki bölge hem araç yollarıyla fiziksel hem de toplumsal temele dayanan hayali bir çizgiyle birbirinden ayrılmıştır.

Metodoloji

Nitel araştırma yöntemiyle gerçekleştirilen araştırma durum çalışması özelliği taşımaktadır. "Durum çalışması araştırması, araştırmacının gerçek yaşam, güncel sınırlı bir sistem (bir durum) ya da belli bir zaman içerisindeki çoklu sınırlandırılmış sistemler (durumlar) hakkında çoklu bilgi kaynakları (örneğin gözlemler, mülakatlar, görsel işitsel materyaller ve dokümanlar ve raporlar) aracılığıyla detaylı ve derinlemesine bilgi topladığı, bir durum betimlemesi ya da durum temaları ortaya koyduğu nitel bir yaklaşımdır" (Creswell, 2016: 97). Durum çalışmalarında "Yin (2009) veri toplamak için 6 tür veri kaynağı önermektedir: dokümanlar, arşiv kayıtları, mülakatlar, doğrudan gözlemler, katılımcı gözlemler ve çeşitli somut eserler" (Creswell, 2016: 100). Bu çalışmada bahsi geçen veri kaynaklarından farklı derecelerde yararlanılmıştır. Hazırlanan yarı yapılandırılmış mülakat formlarıyla gerçekleştirilen derinlemesine mülakatlar ve gözlemler, araştırmada temel veri kaynaklarını oluşturmuştur.

Çalışma grubu belirlenirken katılımcıların Karaköy'le kurduğu ilişki temel alınmış ve katılımcılar 1) işletmelere gelen müşteriler, 2) işletme ve dükkân çalışanları, 3) uzun süreli esnaf, 4) kültür sanat sektörü çalışanları

olarak dört gruba ayrılmıştır. Araştırma kapsamında toplam 36 kişiyle derinlemesine mülakat yapılmıştır.

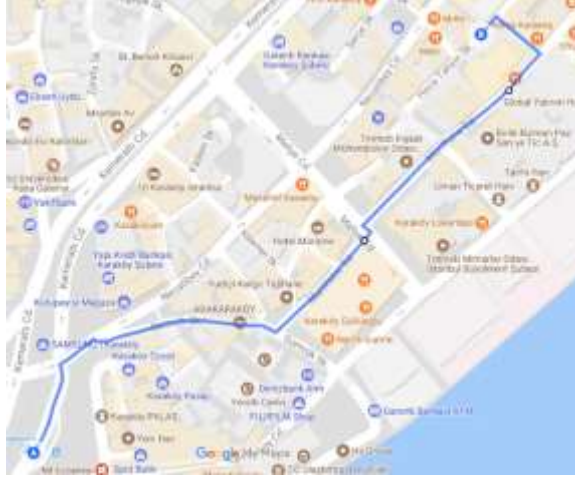
İlk aşamada Karaköy'le ilgili çalışmalar incelenmiş; ardından Karaköy'e kısa ziyaretler gerçekleştirilmiştir. Derinlemesine mülakat, gözlem ve sahada gerçekleştirilen kısa sohbetlere ek olarak araştırmanın özgün veri toplama aracı katılımcıların bir kısmıyla gerçekleştirilen yürüyüşler olmuştur.

Katılımcılarla gerçekleştirilen yürüyüşler, kendiliğinden gelişen bir metottur. İlk mülakatlarda katılımcılarla buluşup mülakat mekânına giderkenki süreçte "Karaköy aslında tam olarak neresi?", "Karaköy nerede başlar ve biter?" sorularının cevaplarının irdelenmesi ve dikkat çekici cevapların elde edilmesiyle birlikte yürüme metodu geliştirilmiştir. Yürüyüşlere araştırmacının hiçbir müdahalesi olmamış; başlangıç ve bitiş noktaları, duraklamalar, yürüyüşün rotası, yürüyüşün günü ve saati katılımcılar tarafından belirlenmiştir. Araştırmada yürüme yöntemiyle ortaya çıkan veriler Karaköy'ün sınırları ve nasıl bir yer olduğu ile hangi toplumsal gruplara hitap ettiği sorularına cevap vermiştir. Katılımcıların Karaköy'ü nasıl algıladıkları, kent mekanıyla nasıl bir ilişki kurdukları bu yürüyüşler esnasında ele alınmıştır. Yürüyüşler aynı zamanda mekanın sosyo-ekonomik ayrışmasının harita üzerinde gösterimini mümkün kılmıştır.

36 katılımcıdan 12'si ile birlikte yürünmüş, yürüyüşlerden bir tanesi bir çiftle gerçekleştirildiği için 11 harita ortaya çıkmıştır. Katılımcıların yürüyüş rotalarından oluşan bu haritalar zihinsel haritalar olarak adlandırılmış; yürüyüşler ve mülakatlar sonucu ortaya çıkan bölgelendirmeler hayali sınırlarla tanımlanmıştır. Katılımcılar numaralandırılmış, cinsiyet ve yaşları parantez içinde belirtilmiştir.

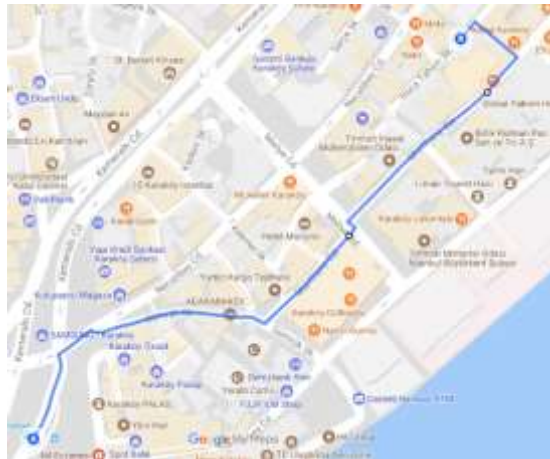
Bulgular

1.Grup: Müşteriler



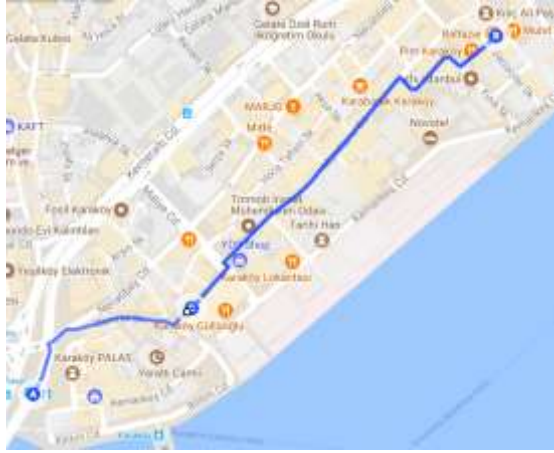
Harita 2. Katılımcı 2'nin (E, 24) yürüyüş rotası

Katılımcı, Karaköy'ü eğlence sektörüyle sınırlı bir alan olarak görmektedir. Karaköy'ün sokak sokak farklılaşabildiğini; orta bütçeye hitap eden bir yer olduğunu ve eğer düşük bütçeye hitap ederse, Karaköy'ün "arındırılmış / kurtarılmış bölge" olma özelliğini yitireceğini söyledi.

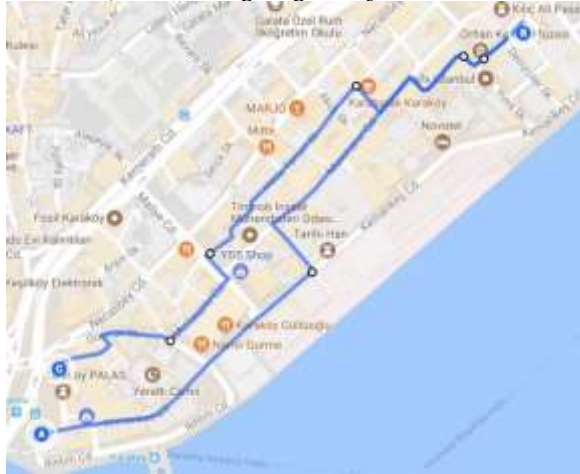


Harita 3. Katılımcı 3'ün (E, 20) yürüyüş rotası

Katılımcı, “otantik” ve “elit” olarak tanımladığı Karaköy’ü araştırma sahası sınırlarıyla görse de sadece eğlence sektörünün olduğu bölgeyle vurguladı. Karaköy’ün kendi içinde bölgelere ayrıldığını anlatan katılımcı, Galata Kulesi ve çevresinin turistik; kuleden sahile kadar olan bölgenin ara sokaklarını “sakat, sosyolojik yapıdan alt bir tabanda”; Necatibey ve Kemankeş Caddeleri arasında kalan kısmın orta tabakanın olduğu; Kemankeş Caddesi’ni ise üst sınıfın kullandığı bir bölge olarak ayırmaktadır.

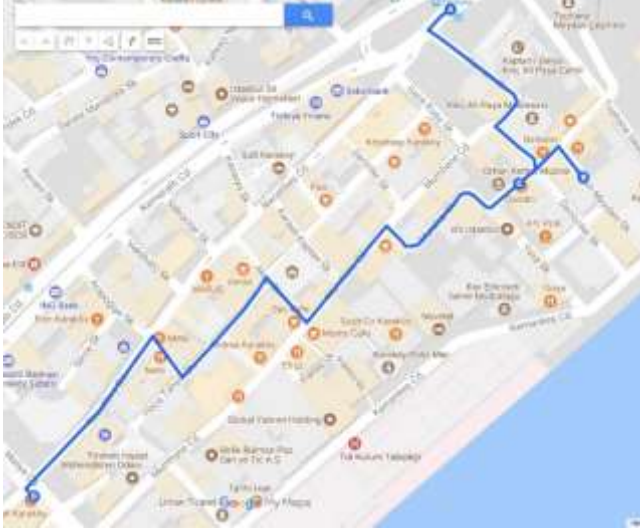


Harita 4. Katılımcı 4 (K, 23) ve Katılımcı 5’in (E,25) yürüyüş rotası
Katılımcılar “eğitim seviyesi yüksek”, “saygılı” insanların Karaköy işletmelerine geldiğini söylediler.



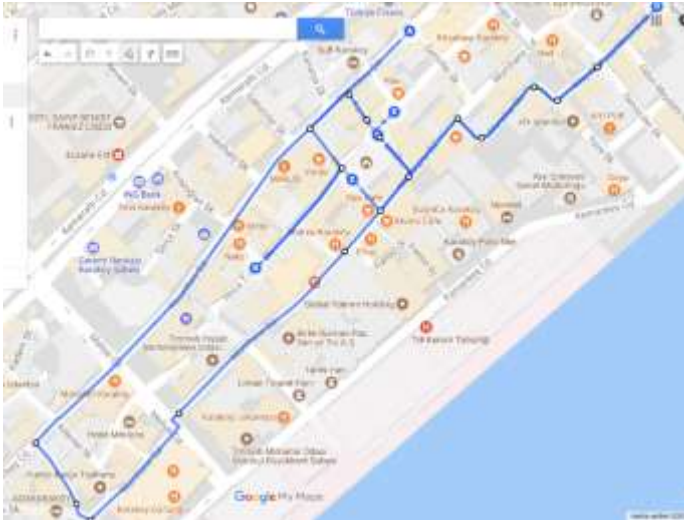
Harita 5. Katılımcı 8’in (K, 23) yürüyüş rotası

2.Grup: Çalışanlar (İşletmeler Ve Dükkanlar)



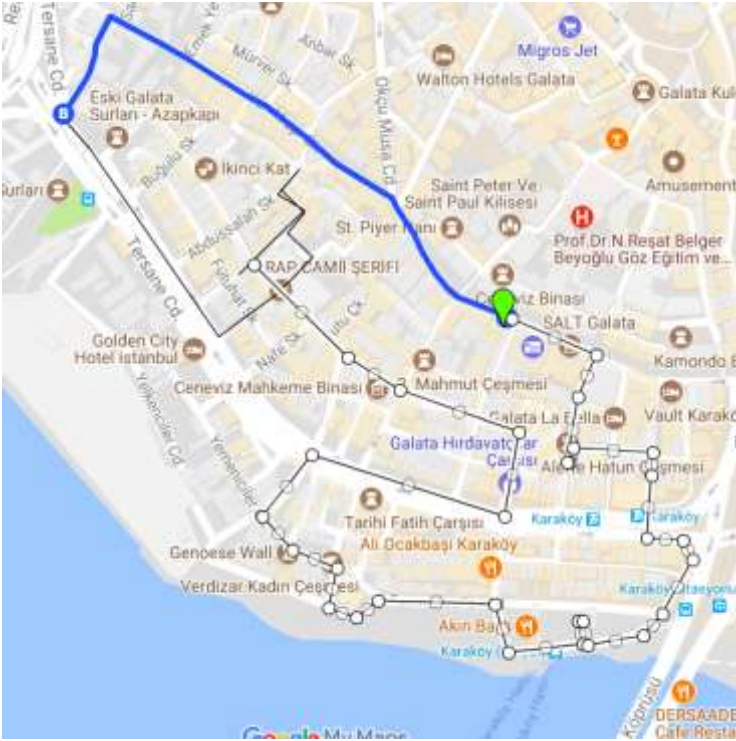
Harita 7. Katılımcı 1'in (E,21) yürüyüş rotası

Karaköy'den bahsederken daha çok işletmeler üzerinden yorumlama yapan katılımcı, Karaköy'e gelen insanları 4'e ayırmaktadır: para sıkıntısı olmayan, rahat, "cool" öğrenciler; yemeğe gelen beyaz yakalılar; ünlüler; ve parası olmayıp, para biriktirip gelen, "cool olmayan" öğrenciler.



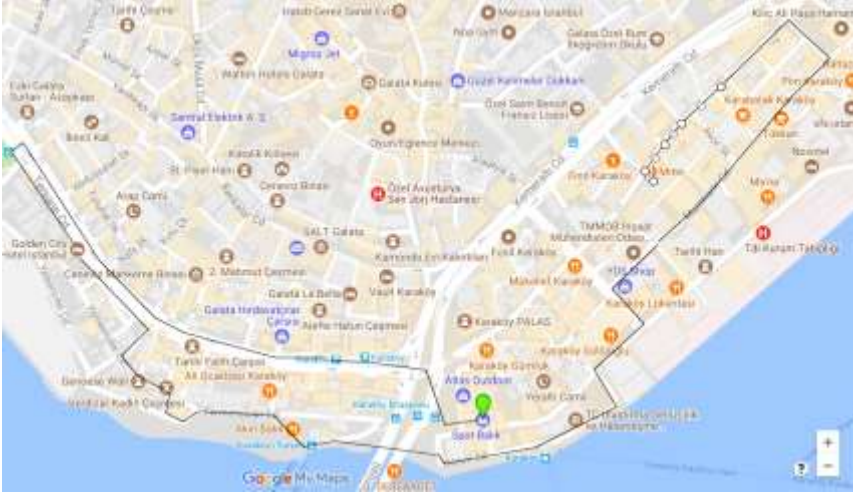
Harita 8. Katılımcı 6'nın (K, 21) yürüyüş rotası

Karaköy'ü kendi içinde 3 bölgeye ayıran katılımcı, ayırımını işletmeler ve işletmeyi kullanan insan profili üzerinden gerçekleştirmektedir: "Küçük Karaköy" olarak anılan Kılıç Ali Paşa Medresesi Sokak ve uzantılarının orta sınıfa; Mumhane Caddesi ve çevresiyle birlikte özellikle Fransız Geçidi'nin orta yaşlı ve zengin insanlara; iskele tarafında kalan, özellikle Güllüoğlu ve Namlı Gurme'nin ise yine üst sınıfa hitap ettiğini söyledi.



Harita 9. Katılımcı 9'un(K, 51) yürüyüş rotası

Diğer katılımcılardan farklı olarak tramvay hattı ve Atatürk Köprüsü arasında kalan, Perşembe Pazarı adıyla anılan bölgede yürümeyi tercih eden katılımcı Karaköy'ün kendi içinde farklılaştığını; bir tarafta esnafın diğer tarafta turist çeken, kafelerin yoğunlaştığı bir bölge olduğunu söyledi.



Harita 12. Katılımcı 11'in (E, 37, kent araştırmacısı) yürüyüş rotası

Katılımcı Karaköy'ü kendi içinde 6 bölgeye ayırmaktadır: Kılıç Ali Paşa ve iskele arasındaki bölge hanlardan oluşan bir "ekosistem"; bu hanların altındaki restoran ve kafeler bir bölge; tramvay yolu hattı bir diğer bölge; Bankalar Caddesi, Perşembe Pazarı ve Galataport ise kalan bölgelerdir.

Yürüyüş gerçekleştirilemeyen bir katılımcının bölgelendirme yaparken iskele ve çevresinin "kimliğinin biraz daha halk" olduğunu söylemesi, ek bir veriyi oluşturmaktadır.

Tüm gruplar genel olarak değerlendirildiğinde bölgelendirme yapılırken kullanımı temel aldıkları görülmektedir. İşlevsel ve fiziksel olarak iki bölgeye ayrılan Karaköy'ün zihinsel olarak da ikiye bölündüğünü söylemek mümkündür. Öyle ki bu bölünme yürüyüşlere de yansımış; yürüyüş esnasında katılımcılar tramvay hattının diğer tarafına geçmemeyi tercih etmiştir. Bu bağlamda semtin fiziksel özelliklerinin (tramvay yolunun yürümeyi duraklatması gibi) semti algılayış ve kullanım pratiğini de etkilediği söylenebilir. Dolayısıyla tramvay hattı semtin büyük hayali sınırı olarak tanımlanabilir. Bu hayali sınır ile Karaköy, Perşembe Pazarı ve Bankalar Caddesi ile Kemankeş Mahallesi ve Kemeraltı Caddesi'nin alt tarafı olarak; günlük dilde ise Perşembe Pazarı ve kafeler bölgesi olarak ikiye ayrılmaktadır (Bahçekapılı, 2018: 75).



Harita 13. Karaköy'ün bölgeleri ve hayali sınır

Mülakat, gözlem ve yürüyüşlerden elde edilen bilgiler üzerinden Karaköy'ün bölgeleri görselleştirilmiştir. Bu bölgelendirmeler toplumsal dinamikleri göstermesi bakımından öneme sahiptir. Nerede, ne yapıldığı ve nerenin hangi özelliklere sahip olduğu zihinsel haritalar ve hayali sınırlar ile analiz edilebilmektedir.

İlk olarak Küçük Karaköy'ün bir bölgeyi oluşturduğu görülmektedir. Nüfusu gece ve gündüz dinamik olan bölge, kafeler, restoranlar ve barlarla öne çıkmaktadır. Küçük Karaköy'ün devamında farklı sokaklara dağılmış işletmelere, sanat galerileri, tasarım dükkânları; küçük esnaf (berber, kahvehane, elektrikçi, camcı vb.) eşlik etmektedir (Bahçekapılı, 2018: 76). Bu bölgenin içinde kalan Fransız Geçidi ise kullanıcı profili bağlamında bir alt bölgeyi oluşturmaktadır. Bu iki bölge Karaköy'ün tanınırlığını arttıran, sosyal medyada en fazla yer alan bölgeleridir. Bölgenin tarihi değeriyle birlikte otantik bir yapıya sahip oluşuna ek olarak kentlerin küresel bir yarışa girmeleriyle birlikte kent yöneticilerinin kent imgesi yaratmak amacıyla "estetikleştirmeyi" desteklemelerine bağlı olarak semtin otantik yapısı iyice beslenmiş, sokak sanatları (özellikle grafitiler) semtin karakteristiğine eklenmiştir. Çok küçük bir alanda tercih edilebilirliğini artırmak için işletmeler de kendine özgülükler yaratma sürecine girmiştir.

Üçüncü bölgeyi katlı otoparkın altındaki işletmeler oluşturmaktadır: Özellikle yabancı turistlerin yoğun ilgisine sahip bu bölge yüksek gelirli kesime hitap etmektedir. Tramvay yolu hattı ise dükkanların yoğun olduğu bir diğer bölgedir. İskele ve çevresi genellikle meydanla

değerlendirilse de balık restoranlarının da dahil olduğu bir alanı oluşturmaktadır. Bu bölgenin kullanıcıları toplu taşımaların kullanıcıları; bölgeyi geçiş bölgesi olarak kullananlar; kamusal mekanı kullananlar ve balıkçılardan oluşmaktadır. Bankalar Caddesi hem çalışan nüfusu hem alıcıları hem de özellikle SALT Galata'nın kullanıcılarıyla önemli bir bölgedir. Caddenin Galata'dan inen turistlerle, Galata'daki galerilerle ve civardaki okullarla ilişkisi de yoğundur. Küçük esnaf bakımından yoğun olan bölge, Perşembe Pazarı'yla bu konuda süreklilik taşır (Bahçekapılı, 2018, s.77).

Karaköy, altı bölgesi ve bu bölgelerin arasındaki hayali sınırları ile farklı kullanıcılara ev sahipliği yapan bir semttir. Karaköy'ün bölgelere ayrılışı, kullanıcılarının çeşitliliği mekâna da yansımaktadır. Söz gelimi bölgeler mekânsal özellikleri bakımından da farklılık göstermektedir. Küçük Karaköy ve hemen yanındaki bölge gösterişçi tüketimin olduğu ve semtin otantik yapısının kullanıldığı bölgelerdir. Üçüncü bölgeyi oluşturan katlı otopark altındaki restoranlar, önlerinde kuyruklar oluşturacak kadar yoğunluğa sahip oldukları için sık masalara ve yoğun bir insan sirkülasyonuna sahiptir. Bu bölgenin dar bir alan olması ve müşterilerinin restoranların namı üzerine gelmeleri sebebiyle bölgenin görünümü ön planda değildir. İskele ve çevresi kamusal mekan olması bakımından ilk üç bölgeden farklılaşmaktadır. Bu bölge içine giren balıkçılar ve balıkçıların sırasındaki diğer dükkânlar (kafeler, takı dükkânı vb.) üçüncü bölge kadar yoğunluğa sahip olmaması ve ilk iki bölge gibi gösterişçi tüketime ev sahipliği yapmaması bakımından bu bölgelerden ayrılmaktadır. Bu bölgedeki küçük esnaf ise genel olarak küçük mekânlara sahiptir. Perşembe Pazarı, sokakla bütünleşmiş esnaf kültürünü göstermektedir. Satılan ürünlerin sokaklara kadar yayılması, esnafın yiyecek ihtiyacını kısa sürede karşılamasına hizmet eden restoranların salaşlığı ve aralarda yer alması bu bölgenin mekânsal özellikleridir (Bahçekapılı, 2018: 77). Perşembe Pazarı sahili ise ölçek olarak büyük bir kamusal mekanı oluşturmaktadır ve kullanıma yeni açılmasına da bağlı olarak kullanıcı profili bakımından keskin sınırlara sahip değildir. Bu bölgede yaşanan dönüşüm sonucu eskiden var olan balıkçıların kaldırılması ve balıkçıların dükkânlara geçmesiyle bu bölge eski bir mekânsal özelliğini kaybetmiştir. Sahil şeridinde yer alan tanınmış balıkçıların diğerlerine kıyasla görünüşleri ve fiyatlandırmaları bakımından turistlere yönelik olduğunu söylemek mümkündür. Son olarak Bankalar Caddesi, bankalar, avizeciler, küçük esnaf, işletmeler ve

kültür-sanat kurumları gibi farklı fonksiyonda mekânları barındırmaktadır. Bölgelerin mekânsal farklılıklarına rağmen semtin sahip olduğu tarihi doku tüm bölgelerde belirgindir.

Katılımcılar üzerinden genel bir değerlendirme yapıldığında Karaköy algısının kullanım pratiğiyle sınırlı olduğu görülmektedir. Haritaların oluşmasında eski kabullerin verdiği alışkanlıklar ve günümüz kullanım pratikleri etkili olmuştur. Müşteriler, kafelerin olduğu bölge ile sınırlı kalmaktadır. Çalışanlar grubu ise çalıştıkları bölgeyle sınırlı kalmaktadır. Uzun süreli esnaf Karaköy'e yönelik eski algıyla hareket etmekte; bu grubun semtin dönüşümüyle ilgili yaşadığı içsel çatışma; semtin *yeni gelenlerini* ve yeni halini kabul etmekte yaşadıkları ikilem Karaköy algılarında belirlemektedir. Son grup olan kültür sanat sektörü çalışanları, Karaköy sınırlarını araştırmanın sınırlamasına en yakın şekilde tanımlayan gruptur. Bu grupta kent araştırmacılarının olması bunda önemli bir etkidir (Bahçekapılı, 2018, s.78).

Hayali sınırlar kentle kurduğumuz ilişki biçimlerini göstermesi bakımından önemlidir. Farklı gruplardaki katılımcılar Karaköy'ün günümüzdeki halini yapaylıkla değerlendirmiştir. Diğer kullanıcılar üzerinden mekanı kullanım pratikleri eleştirilmiş; bu eleştirilerde gösterişçi yaklaşım ön plana çıkmıştır. Karaköy'ün otantik veya kendine özgü havasına yapılan atflar kente yüklenen anlamları ve bahsi geçen kent bölgesinin kullanım sebeplerini göstermektedir. Bu bağlamda bazı katılımcıların estetikleşmeyle kent imgesi üreten bölgelere özellikle girmemeyi tercih etmesi, kullanıcılar arasındaki ilişkinin gerilimlerini ve yaşanan dönüşüm sürecine karşı tavırlarını ortaya koymaktadır.

Özellikle işletmelerin olduğu bölgelere kültür seviyesi yüksek insanların geldiği ileri sürülmektedir. Bu konuda Karaköy'ün belli dönemlerine atflar yapılmaktadır: Karaköy'ün eğlence sektörüne ev sahipliği yapmaya başladığı ilk yıllarda, tarif edilen "kültürlü insan profili", "elit kesim" gibi tanımlanan kullanıcıların Karaköy'ü tercih ettiği görülmektedir. Fakat özellikle 2016 yılı İstiklal Caddesi ve çevresindeki terör saldırılarının başlattığı durgunluk ve devamındaki süreç Karaköy'ün profilinin değişmesine yol açmıştır. Artık Karaköy'ün tek bir kesime değil; çok farklı toplumsal tabandan gelen insanlara hitap ettiği genel kabul olarak yerleşmiştir. Bölgelelendirmeler eskiden beri var olan esnaf ve kullanıcıların gelir seviyesi üzerinden yapılsa da özellikle Küçük Karaköy'de karma profil görmek mümkündür. Bu karma profil ise ayırımın sınıfsal temelden çıkıp Bourdieu'nün sermayeleriyle

yapılmasıyla ilişkilidir. Bunun yanı sıra yeni kullanıcılarla birlikte Karaköy’de evsizler, dilenciler, tinerciler, sarhoşlar, mendil satan yaşlılar ve çocuklar da bulunmaktadır. Bu bakımdan Karaköy’ün İstanbul’daki en çeşitli kullanıcı profiline sahip semtlerden biri olduğunu söylemek mümkündür.

Tartışma ve Sonuç

Kullanım pratiğiyle geliştirilen hayali sınırlar, kenti algılayış ve yaşayış ilişkimizle doğrudan ilgilidir. Karaköy’de semti ikiye bölen bir temel hayali sınır ve semtin bölgeleri arasında ise diğer hayali sınırlar bulunmaktadır. Vurgulanması gereken nokta ise hayali sınırlara kişiler tarafından sahip çıkılması, hayali sınırların beslenmesidir. Karaköy’ün dönüşümünde etkili olan toplumsal talep burada kendini göstermektedir. Karaköy örneğinde hayali sınırların ve bu bağlamda oluşan bölgelerin toplumsal kabullerce sürekliliği sağlanmaktadır. Hayali sınırların oluşturduğu bölgeler ise temelinde ekonomik ayırım üzerinden inşa edilmektedir. Burada sınıf temelli bir ayırım söz konusudur. Öte yandan bölgelerin kendi içindeki yazılı olmayan kuralları, diğer bölgelerden “ayırımı” mümkün kılmaktadır: Bourdieu’nün ayırım yaklaşımının, mekâna yansıdığı görülmektedir. Kişiler, kendilerini ifade etmede araçsallaştırdığı mekânları da ayırım pratiğine bağlı tutmuşlardır. Kişilerin hem öteki insanlardan hem de öteki mekânlardan ayırımını zihnen somutlayan hayali sınırlar ise bu bağlamda ötekiyle kurulan ilişkide temel bir noktadır. Bölgelelendirmeyi yaparken kullanıcı profillerini çıkararak katılımcılar sadece sınıfsal özelliklerden değil; Bourdieucü anlamda sermayeler üzerinden de bir tanımlamaya gitmiştir. Bourdieu (2014, 2015) iktisadi, toplumsal, kültürel ve simgesel olarak dört sermaye türünden bahseder. İktisadi sermaye kişilerin sahip olduğu ekonomik kaynakları; toplumsal sermaye sosyal ağları; kültürel sermaye aileden veya eğitim yoluyla edinilen bilgileri ifade eder. Simgesel sermaye ise bu sermayelerin göstergelerinden oluşur. Katılımcılar Karaköy’de özellikle kültürel sermaye sahipliği üzerinden bir tanımlama yapmıştır. Öyle ki sınıfsal temelli yaklaşıldığında *ait olmadığı* bir mekanda bulunurken sahip olduğu sermayeyle mekan ile uyumlanabilmektedir.

Sınıfsal anlamda ve Bourdieucü anlamda sermayeler üzerinden gerçekleştirilen ayırımı işletmeler belirleyici konumdadır. Dolayısıyla Karaköy’deki sosyo-ekonomik ayrışmanın mekandaki en büyük

yansıması işletmeler üzerinden okunmaktadır. Farklı işlevleri içinde barındırması, farklı sınıflara hitap etmesi bakımından Karaköy birçok toplumsal kesimi içinde barındırmaktadır; fakat bu kesimler bir arada ama farklı bölgelerde yer almaktadır. Bölgeler arasında geçişkenliğin yüksek olması ötekiyle karşılaşmada çeşitli imkanlar sunmaktadır; fakat bu karşılaşmalar karşılıklı olarak ötekinin yeniden ve yeniden üretilmesiyle devam etmektedir. Dolayısıyla hayali sınırlar beslemeye devam etmektedir. Bu ayrımın mekana yansıtılması ise bölgelerin mekânsal özelliklerini oluştururken yaptığı tercihlerde kendini göstermektedir. Çok çeşitli kullanıcı profiline sahip olması hem mekanların hem kullanıcıların sürekli bir değişim halinde olması ise mekânsal aidiyet oluşturmayı ön plana çıkarmış ve bu aidiyet imgeler üzerinden geliştirilmiştir. Kentsel anlamda aidiyet ise saha çalışmasında uzun süreli esnaf üzerinde görülmüş; semtle kurdukları uzun süreli ilişki bu aidiyette etkili olmuştur.

Sosyo-ekonomik ayrışmanın mekan üzerindeki etkisini okumada zihinsel haritalardan yararlanılmış olan bu çalışmada canlı bir dönüşüm sürecinde olan Karaköy semti üzerinden kent mekanıyla kurulan ilişkide etkili olan dinamikler ortaya koyulmuştur. Hayali sınırların disiplinlerarası bir yaklaşımla okunmasıyla *mekânsal olarak temellenen toplumsal bir süreç olan kentleşmenin* İstanbul örneğinde hangi mekânsal ve toplumsal dinamiklerle gerçekleştiğini anlamada önemli bilgiler sunacaktır.

References

- Bahçekapılı, Y. (2018) *Kent merkezinde toplumsallaşma pratikleri: Karaköy örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Bourdieu, P. ve Wacquant, L. (2014) *Düşünsel bir antropoloji için cevaplar*. (Çev. N. Ökten), (7. Bsm), İstanbul, İletişim Yayınları.
- Bourdieu, P. (2015). *Ayrım: Beğeni yargısının toplumsal eleştirisi*, Çev. (D. F. Şannan), Ayşe Güne Berkurt, Ankara, Heretik Yayınları.
- Creswell, J.W. (2016). *Nitel araştırma yöntemleri beş yaklaşıma göre nitel araştırma ve araştırma deseni*. (Çev. M. Bütün, S. Beşir) Demir, 3. Bsm, Ankara, Siyasal Kitabevi.
- ÇED Raporu. (2015). *Salıpazarı Kruvaziyer Limanı projesi çevresel etki değerlendirmesi raporu*. DOKAY ÇED Çevre Mühendisliği Ltd. Şti., Ankara.
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford University Press.

- Harvey, D. (2012). *Sermayenin mekânları eleştirel bir coğrafyaya doğru*. İstanbul, Sel Yayıncılık, 408-435.
- Keyder, Ç. (2009). *İki semtin hikayesi. İstanbul: Küresel İle Yerel Arasında*, (Haz. Ç. Keyder), İstanbul, Metis Yayınları.
- Kurtuluş, H. (2006). *Kentsel dönüşüme modern kent mitinin çöküşü çerçevesinden bakmak. Planlama*.
- Sassen, S. (2001). *The global city: New York, Lodon, Tokyo*. 2nd Ed, Princeton University Press.
- Yin, R.K. (2009). *Case study research: Design and method*. 4th Edition, Thousand Oaks, CA: Sage.



Türkiye’de Sosyal Konutun Neoliberalleşmesi: Kayaşehir Örneği

Duygun Ruben
Boğaziçi Üniversitesi
duygun.ruben@ozyegin.edu.tr

Öz

Bu çalışma, Türkiye’de, AKP döneminde sosyal konut alanında yaşanan dönüşümleri incelemektedir. Eleştirel kent coğrafyacılarının sağladığı ve neoliberalleşme süreçlerinin hem metalaştıran ve piyasalaştıran, hem de bağlama özgü özellikler taşıdığını öne süren teorik çerçeveyi kullanan bu çalışma, Türkiye’de sosyal konut alanının neoliberalleşme sürecinin özelliklerini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Çalışma, AKP döneminde sosyal konut alanında yaşanan dönüşümlerin bir yandan konut kooperatifleri ve gecekondü tipi konut biçiminin dönüşünü ve gecekondü alanlarında ortaya çıkan kentsel dönüşüm projelerini, diğer yandan da TOKİ’nin sosyal konut programının ortaya çıkışını içerdiğini göstermektedir. Bu dönüşümleri incelerken, çalışma, Türkiye’de sosyal konut alanının neoliberalleşme sürecinin metalaşma ve piyasalaşma, devletin artan gücü ve kabiliyetleri ve yeniden dağıtım şeklinde üç özelliği olduğunu ortaya koymaktadır. Son olarak, bu çalışmada, sosyal konut alanının neoliberalleşmesinin bu üç özelliğinin, TOKİ’nin en büyük sosyal konut projesi olan Kayaşehir’de kendini gösterme biçimleri incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Neoliberalleşme, TOKİ, Sosyal Konut, Gecekondü, Kayaşehir



Neoliberalization of Social Housing in Turkey: The Case of Kayaşehir

Duygun Ruben
Boğaziçi University

Abstract

This study investigates the transformations in the realm of social housing in Turkey in the AKP era. Using the theoretical framework provided by critical urban geographers, which asserts that neoliberalization processes include both commodifying and marketizing and context-specific properties, it sets to decipher the properties of neoliberalization of social housing in Turkey. It finds that the transformations in the realm of social housing in the AKP era include the demise of the housing cooperatives and gecekondus, and the rise of urban transformation projects in the gecekondu areas on the one hand, and the initiation of the social housing program of TOKİ on the other. While investigating these transformations, it finds three properties of neoliberalization of social housing in Turkey, namely commodification and marketization, increasing power and capabilities of the state and redistribution. Finally, it traces the manifestations of these three properties of neoliberalization of social housing in the largest social housing project of TOKİ, namely Kayaşehir.

Keywords: Neoliberalization, TOKİ, Social Housing, Gecekondu, Kayaşehir

Giriş

AKP döneminde Türkiye'nin siyasi, ekonomik, kültürel ve sosyal yaşamında derin dönüşümler yaşanmıştır. Sayısız birçok dönüşümün yanında, Türkiye'de kentsel alanlar da AKP döneminde büyük dönüşümlere tanık olmuştur (örn. bkz. Yalçınan v.d. 2014). Ekonomik arka planını çok aktif bir inşaat sektörünün oluşturduğu bu dönüşümler, eski gecekonduların alanlarında yapılan ve yapılması planlanan kentsel dönüşüm projelerinden, büyük ölçekli altyapı ve ulaşım projelerine, TOKİ tarafından uygulanan sosyal konut projelerinden Türkiye'nin birçok şehrinde yapılan irili ufaklı AVM'lere kadar uzanmaktadır.

Bu dönüşümler akademinin de dikkatini çekmiş ve ilgili çalışmalarda çoğunlukla kentsel alanlarda metalaşma ve piyasalaşma süreçlerini besleyen “neoliberal” dönüşümler olarak kavramsallaştırılmışlardır (Bartu Candan ve Kolluoğlu, 2008, Kuyucu ve Ünsal, 2010, Türkün, 2011). Benim “sosyal konut” olarak kavramsallaştırdığım alanda yaşanan; gecekonduların yayılmasının bitişi, metalaşması tamamlanmamış gecekonduların alanlarında uygulanan kentsel dönüşüm projeleri, konut kooperatiflerinin gözden düşmesi ve TOKİ tarafından yapılan sosyal konut projeleri gibi gelişmeler de akademik çalışmalarda kendilerine önemli bir yer bulmuşlardır. Ancak, bildiğim kadarıyla, Gürbüz Türk (2017)'ün AKP döneminde sosyal konut alanında yaşanan dönüşümleri Türkiye'nin refah rejiminin dönüşümü içerisinde çerçevelediği çalışması haricinde, bu dönüşümler literatürde ‘konut’ kavramı etrafında çerçevelenmemiştir. İkinci olarak, bahsettiğim çalışmalar, kentsel alanda yaşanan dönüşümleri “neoliberal” olarak kavramsallaştırmışlar ve kentlerdeki metalaşma ve piyasalaşma süreçlerini öne çıkarmışlardır. Bu çalışmalardan çok azı “hakikatte var olan neoliberalizm” veya “neoliberalleşme” kavramlarını asıl teorik çerçeveleri olarak kullanmışlardır (bir örnek için Aksoy, 2014). Bu çalışma ise, Türkiye'de AKP döneminde sosyal konut alanında yaşanan dönüşümleri, eleştirel kent coğrafyacılarının sağlamış olduğu ‘hakikatte var olan neoliberalizm’ veya kısaca, ‘neoliberalleşme’ kavramı üzerinden okuyacaktır. Bu kavram bir nihai sonuç olarak neoliberalizmden ziyade bir süreç olarak “neoliberalleşme”den bahsederek bu sürecin “metalaşma ve piyasalaşma” süreçlerinin yanında bağlama özgü özellikler/karakteristikler içerdiğini de vurgulamaktadır.

Son olarak, bahsettiğim dönüşüm sürecinin önemli bir parçası olan TOKİ’nin sosyal konutları, literatürde kendine daha çok kentsel dönüşüm projelerinin bir “yan etkisi” olarak, bu projelerde yerinden edilen insanların yerleştirildikleri konutların incelemesi üzerinden yer bulmuştur (Kuyucu ve Ünsal, 2010, s.1488, Karaman, 2013, s.12, Çavuşoğlu ve Strutz, 2014, s.153, Lovering ve Türkmen, 2011, s.83). Çok az çalışma TOKİ’nin sosyal konutlarını asıl konusu yapmıştır (Bartu Candan ve Kolluoğlu, 2008, Erman, 2016). Ancak, bu çalışmalar da TOKİ’nin çoğunlukla kentsel dönüşüm projeleriyle yerinden edilen insanların yeniden yerleştirildiği sosyal konut projelerini incelemiştir. Bu çalışmaların önemli bulguları ve literatüre katkıları yadsınmamakla birlikte, TOKİ’nin sosyal konutlarının önemli bir çoğunluğu, kentsel dönüşüm projelerinde yerinden edilenlerin yerleştirildiği konutlar olmanın ötesinde, bu sosyal konut projelerine gönüllü olarak başvuran ve ev sahibi olma amacını taşıyan insanların yaşadığı veya yaşamak istediği konutlardır. Bu çalışmada, böyle bir sosyal konut projesi olan TOKİ’nin Kayaşehir konutları, çalışmanın örnek vaka çalışması olarak konu edilmiştir.

Metodoloji

Bu çalışmada, AKP döneminde sosyal konutun neoliberalleşmesini analiz etmek ve bu sürecin özelliklerini ortaya koymak için, ağırlıklı olarak Türkiye’de kentsel dönüşüm hakkındaki güncel literatür olmak üzere, ikincil kaynaklardan yararlandım. Daha az bir ölçüde, TOKİ’nin raporları ve verileri ve Türkiye İstatistik Kurumu’nun (TÜİK) istatistikleri gibi birincil kaynaklardan da faydalandım. Kayaşehir’deki saha çalışmam için; burada yaşayan, çalışan veya buraya taşınmayı düşünen on yedi insanla on bir yarı yapılandırılmış mülakat gerçekleştirdim. Bu mülakatlarda; insanların yaşı, medeni ve çalışma durumu gibi kişisel bilgileri yanında, Kayaşehir’de yaşayan insanların buradaki sosyal konutların fiyatının makul olup olmaması hakkındaki düşünceleri, Kayaşehir’e hangi mahallelerden geldikleri, Kayaşehir ve önceki mahalleleri arasındaki farklar, Kayaşehir’de yaşamının avantaj ve dezavantajları ve insanların Kayaşehir’de artan arazi ve konut fiyatları hakkında ne düşündükleri gibi konularda bilgi almaya çalıştım. Bunun yanında, TOKİ’nin bir üst düzey yetkilisiyle genel olarak TOKİ’nin sosyal konut programı hakkında ve özel olarak Kayaşehir hakkında bilgi edinmek ve TOKİ’nin Kayaşehir ile

ilgili planlarını öğrenmek amacıyla yarı-yapılandırılmış bir mülakat yaptım. Ayrıca, TOKİ'nin raporları ve belgeleri, Hürriyetemlak ve Zingat gibi emlak siteleri ve gazetelerde ve internet sitelerinde Kayaşehir hakkında çıkan haberler gibi birincil kaynaklardan da yararlandım.

'Sosyal Konut'u Tanımlamak

Bu çalışmada gecekondular, konut kooperatifleri ve TOKİ'nin toplu konutları sosyal konut olarak tanımlanmaktadır. Çalışmanın asıl kısmına geçmeden önce bu tanımlamanın neye dayandığını açıklığa kavuşturmak gerekmektedir.

Hansson ve Lungren'e göre sosyal konut kavramı bir "yüzer gösteren"dir, yani bu kavramın içi farklı şekillerde doldurulmaktadır ve "sosyal konut" kavramının, üzerine uzlaşılan tek bir tanımı yoktur. 2018 tarihli makalelerinde 2010 ve 2017 arasında kapsayan bir literatür taraması yapan Hansson ve Lungren, bu tarihler arasında yapılan çeşitli çalışmaların sosyal konut kavramını on altı farklı şekilde tanımladığını bulurlar (Hansson ve Lungren, 2018, s.6-8).

Farklı tanımların varlığına rağmen, bu tanımlamaların içinde ortak temalara rastlamak mümkündür. Öncelikle, neredeyse tüm tanımlar sosyal konutun belirli bir hedef gruba yönelik sağlandığından bahsederler (Hansson ve Lundgren, s.9-10). İkinci ortak nokta ise sosyal konutu sağlayan aktörler ve bununla alakalı olarak sosyal konut alanında kamusal müdahelenin varlığıdır. Sosyal konutu sağlayan aktörlere değinen tüm tanımlamalarda, devlet ve kamusal aktörler sosyal konut sağlayan aktörlerden birisi olarak geçmektedir. Buna ek olarak, bahsedilen tanımlarda kamusal kurumlar ve devlet sosyal konut sağlayan tek aktörler olmasa da, "herhangi bir sosyal konut sisteminin en önemli parçası" olarak belirtilmektedirler (Hansson ve Lundgren, 2018, s.13).

Türkiye bağlamına dönecek olursak, hem konut kooperatiflerinin hem de TOKİ'nin sosyal konutlarının belirli hedef gruplara yönelik sağlandığını görürüz. Aynı zamanda, bu iki konut türü de ya direkt devlet müdahalesiyle ya da devletin finansal yardımlarıyla sağlanmıştır. Bir sonraki bölümde daha ayrıntılı açıklanacağı üzere, konut kooperatiflerinin yararlanıcılarının ilk etapta memurlar ve bürokratlar olması hedeflenmiş, pratikte ise bu konutlardan işgücünün kayıtlı kesimleri faydalanmıştır. Bu konutlar devletin farklı kurumlarının finansal destekleri sayesinde inşa edilmiştir. TOKİ'nin sosyal konutları ise

devletin direkt kentsel arazi ve konut piyasasına müdahalesiyle ve resmi olarak TOKİ’nin belirlediği çeşitli gelir gruplarına yönelik inşa edilmiştir. TOKİ bu konutların ev sahibi olmayan insanları ev sahibi yapmak amacıyla inşa edildiğini söylemektedir. Tüm bu sebeplerle, bu çalışmada konut kooperatifleri ve TOKİ’nin sosyal konutları sosyal konut olarak kavramsallaştırılmıştır.

Gecekondu ise literatürde genellikle enformel konut (*informal housing*) olarak kavramsallaştırılmaktadır (Buğra, 1998, Eder, 2010, Erman, 2016, Türem, 2017). Bir sonraki bölümde daha ayrıntılı açıkladığım gibi, gecekonduların ortaya çıkışı ve yayılması devletin kendi arazileri ve özel araziler üzerinde kapitalist mülkiyet ilişkilerini sıkı bir biçimde işletmekte isteksiz oluşu ve bu ilişkilerin çığnemesini görmezden gelmesi sayesinde mümkün olmuştur. Öyle ki bazı çalışmalar kent yoksulları için geliştirilmiş resmi sosyal konut politikalarının yokluğu bağlamında, gecekondu Türkiye’nin refah rejiminin enformel ayağı olarak kavramsallaştırmışlardır (Buğra ve Keyder, 2006, Eder, 2013). Bu bahsedilen görmezden geliş de bir devlet müdahalesi tarzı olarak düşünülebilir. Bunun yanında, gecekondu kentli yoksullar ve köyden kente yeni göç edenler için en önemli konut/barınma imkanı olmuştur. Bu gruplar da yukarıdaki tanımlarda bahsedilen hedef gruplar gibi düşünülebilir. Öyleyse, yukarıdaki iki kriteri, yani devlet müdahalesini ve hedef grubu göz önüne alırsak, gecekondu da bir tür sosyal konut olarak kavramsallaştırılabilir. Bütün bu nedenlerle, bu çalışmada, gecekondu, konut kooperatifleri, ve TOKİ’nin sosyal konutları ‘sosyal konut’ olarak kavramsallaştırılacaktır.

Türkiye’de Sosyal Konutun Neoliberalleşmesi

Çalışmanın bu bölümü, Türkiye’de sosyal konut alanının neoliberalleşme sürecini oluşturan dönüşümleri, ve bu dönüşümlerin özelliklerini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu bölümde, AKP döneminde sosyal konut alanında yaşanan dönüşümlerin bir yandan konut kooperatifleri ve gecekondu tipi konut biçiminin düşüşünü ve gecekondu alanlarında ortaya çıkan kentsel dönüşüm projelerini, diğer yandan da TOKİ’nin sosyal konut programının ortaya çıkışını içerdiği anlatılmaktadır. Bu dönüşümler incelenirken, Türkiye’de sosyal konut alanının neoliberalleşme sürecinin metalaşma ve piyasalaşma, devletin artan gücü

ve kapasitesi ve yeniden dağıtım şeklinde üç özelliği olduğu ortaya konulmaktadır.

Konut Kooperatiflerinin Düşüşü

Konut kooperatifleri Türkiye’de ilk olarak cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara’daki memur ve bürokratların yaşadıkları konut sorunu bağlamında ortaya çıkmıştır. 1960 ve 1970’li yıllarda ise Sosyal Sigortalar Kurumu ve Emlak ve Kredi Bankası başta olmak üzere sosyal güvenlik kurumlarının verdikleri ucuz kredi desteğiyle konut kooperatiflerinin inşaaı Türkiye’de yaygınlaşmaya başlamıştır. 1975-1980 yılları arasında üretilen konut kooperatifleri, toplam yasal konut arzının yüzde 9-10 civarını oluşturmuştur (Pulat, 1992, s.221). Konut kooperatiflerinin altın çağı ise 1980 ve 1990’lı yıllarda yaşanmıştır. 1984’te TOKİ’nin kurulmasıyla bu kurum konut kooperatiflerine ucuz kredi desteği veren tek kurum haline gelmiştir. Verdiği kredilerin yüzde 90’ını konut kooperatiflerine yönelten TOKİ’nin desteğiyle 1984’ten 2000 yılına kadar 1 milyona yakın konut kooperatifi dairesi inşa edilmiştir (Keleş, 2012, s.484). Öyle ki, örneğin 1980 yılında toplam yasal konut arzının yüzde 8,7’sini oluşturan kooperatifler 1990 yılında gelindiğinde o yılın toplam yasal konut arzının yüzde 25’ini oluşturmuştur (Berkman ve Osmay, 1996, s.6).

Konut kooperatiflerinden faydalananlar ağırlıklı olarak işgücünün kayıtlı kesimi olmuştur (Buğra, 1998, p. 309, Osmay, 1995). Örneğin kooperatif üyelerinin sosyo-ekonomik durumunu araştıran bir çalışma, kooperatiflerde yaşayan en yaygın birinci meslek grubunun idari personel, alt kademe memurlar ve emekliler olduğunu, ikinci meslek grubunun ise zanaatkarlar, teknisyenler ve nitelikli işçiler olduğunu ortaya koymuştur (Osmay, 1995, s. 186). Konut kooperatifleri işgücünün kayıtlı kesimlerinin ev sahipliğine erişebilmesinde önemli bir rol oynamıştır (Buğra, 1998, s.308). Yukarıdaki çalışmanın yapıldığı kooperatiflerde yaşayan insanların yüzde 75’i daha önceki evlerinde kiracı olarak yaşadıklarını belirtmişlerdir (Osmay, 1995, s.185).

Türkiye’de konut kooperatiflerinin tamamen piyasaya bırakılmış konut üretiminden bazı farkları bulunmaktadır. Bir başka deyişle konut kooperatiflerinin bazı piyasa-dışı özellikleri vardır. Öncelikle piyasa bazlı konut üretiminde bireyler konut piyasasıyla bireysel olarak karşılaşırken, konut kooperatiflerinde insanlar kolektif bir şekilde örgütlenererek ev

sahibi olmaya çalışmaktadırlar. İkinci olarak, yukarıda da bahsedildiği gibi, önceleri devletin çeşitli sosyal güvenlik kurumları, 1980’li yıllardan sonra ise TOKİ, konut kooperatiflerine ucuz kredi desteği vermişlerdir. Bunların yanında Türkiye’deki konut kooperatiflerinin beklenmedik piyasa-içi özellikler de kazandığı görülmüştür. Örneğin özellikle 1980 ve 1990’lı yıllarda bazı konut kooperatifleri, inşaat şirketi olarak hayatına başlayıp daha sonra konut kooperatifine dönmüş, bazıları de facto olarak inşaat şirketleri tarafından yönetilmiş, yine bazıları ise kar amaçlı faaliyetlere ve kentsel arazi spekülasyonu faaliyetlerine girişmişlerdir (Özüekren, 1996). Bütün bunlara rağmen konut kooperatiflerinin yukarıda bahsedilen iki piyasa-dışı özelliğe sahip olduğu da unutulmamalıdır.

1984-2000 arası sayılarında büyük bir artış gözlenen konut kooperatiflerinin üretimi 2000’li yıllarda AKP döneminde büyük bir düşüş göstermiştir. 1984-2000 arası 1 milyona yakın konut kooperatifi dairesi inşa edilirken bu sayı 2003-2010 arası 40.000’de kalmıştır (TOKİ, 2011, s. 132). 1990’lı yıllarda kooperatiflere verilen yıllık inşa izinleri 15.000 civarındayken bu sayı 2010’lu yıllarda senede 3.000’e gerilemiştir. Bunun en büyük sebebi TOKİ’nin yeniden yapılandırılmasıdır. 1984’ten beri TOKİ’nin en önemli işlevi konut kooperatiflerine ucuz kredi sağlamak iken 2002’den sonra, bir sonraki bölümde daha ayrıntılı açıklanacağı üzere, TOKİ’ye yıllar içinde çok geniş yetkiler verilmiş ve TOKİ başka birtakım işlevler kazanmıştır. Bunun sonucunda TOKİ’nin konut kooperatiflerine verdiği destekler büyük ölçüde azalmıştır. Bunun dışında kooperatiflere sağlanan vergi indirimleri gibi bazı yasal avantajlar da 2002 sonrası dönemde kaldırılmıştır (Moreau v.d., 2008, p.77). Son olarak, 2005 yılında yasalanan ve daha sonra yürürlüğe giren yeni *mortgage* sistemi Gülhan’ın deyimiyle “kooperatiflerin tabutuna çakılan son çivi” olmuştur (Gülhan, 2014, s.442). Yeni mortgage sistemi kolektiflere değil sadece bireylere kredi sağlamaktadır, dolayısıyla kooperatifler bu sistemden faydalanamamaktadır (Moreau, 2008, s. 78). Yine bu sistemin yürürlüğe girmesiyle ev sahibi olmak isteyenler, tamamlanmasının çok uzun bir zaman aldığı ve hatta birçoğunun yapımının yarıda kaldığı konusunda kötü bir şöhreti olan konut kooperatiflerine yönelmek yerine mortgage sistemiyle ev sahibi olma yoluna gitmişlerdir (Gülhan, 2014, s.442)

Gecekonduların Düşüşü

Gecekonduların ilk öncülleri 1930'lu yıllarda Ankara'da ortaya çıkmış olsa da, asıl ortaya çıkışları ve kentlerde yaygınlık kazanmaya başlamaları 1950'li yılların başından itibaren olmuştur. Bu yıllarda geleneksel tarımın çözülmeye başlaması ve büyük kentlerde sanayileşmenin yaygınlık kazanmasıyla beraber köylerden kentlere göç süreci hız kazanmıştır (Pamuk, 2014, s.230-231). Devletin, köyden kente gelenlerin konut sorununu çözebilecek resmi bir politikasının yokluğunda gecekondu, köyden kente göç edenlerin ve kent yoksullarının barınma sorununa en önemli çözümünü oluşturmuştur. Çoğunlukla devlet arazisi üzerine izinsiz bir şekilde inşa edilen gecekondu, ilk başlarda çoğunlukla bu gecekondu inşaa edenlerin kendi kullanımı için, yani ticari amaçlar olmaksızın, bir-iki katlı evler şeklinde inşa edilmiştir.

Gecekonduların ortaya çıkışı ve yaygınlaşması birtakım ön koşullar sayesinde mümkün olmuştur. Bunların en önemlisi, devletin kent topraklarında kapitalist mülkiyet ilişkilerini sıkı bir şekilde işletmeyi tercih etmemesidir (Keyder, 1999, s.146). Daha ziyade, devlet bu topraklar üzerinde izinsiz bir şekilde gecekondu inşa edilmesine göz yummuş, hatta çeşitli dönemde çıkardığı imar aflarıyla gecekondu inşaa durumlarını düzenleme yoluna gitmiştir. Bu durum da gecekondu konu alan literatürde iki şekilde açıklanmaktadır. Birincisi, devletin ithal ikameci sanayileşme döneminde şehirlere gelip çalışacak kentli işçilere ihtiyacı olması ve gecekondu inşaa, bu işçilerin barınma ihtiyacını devlete yük olmadan karşılamasına imkan sağlamasıdır (Türem, 2017, s.16). İkinci açıklama ise populist ve klientalist siyasi ilişkiler olarak görmesi, ve oy karşılığında gecekondu bölgelerine kentsel hizmetler götürmesi pratiğidir (Öncü, 1998, Keleş 2012). Bütün bu faktörler sayesinde gecekondu Türkiye'nin büyük kentlerinde ortaya çıkmış ve önemli bir yaygınlık kazanmıştır. 1980 yılına gelindiğinde, bir tahmine göre Türkiye'deki kentsel nüfusun yüzde 26'sı gecekonduarda yaşamaktaydı (Keleş, 2012, s.510).

1980'lere gelindiğinde gecekondu inşaa durumlarının metalaşmamış ve piyasa-dışı özelliklerinde bazı dönüşümler yaşanmaya başlamıştır. Bunlardan ikisi gecekondu inşaa üzerinde inşa edildiği kentsel arazilerle ilgilidir. Birincisi, 1980'li yıllara gelindiğinde, büyük inşaa şirketleri ortaya çıkmış ve bunların siteler, alışveriş merkezleri, ofisler inşa etmek amacıyla kentsel

araziye olan dair talepleri artmış, bu da gecekonduların inşası için müsait bulunan kentsel araziye kıtlaştırmıştır (Keyder, 2005, s. 130). İkincisi, 1970’li yılların ortalarından itibaren bir “arazi mafyası” ortaya çıkmış, bu kişiler geniş kentsel araziler satın almış, bu arazileri parçalara ayırmış ve bu parçaları gecekondular inşa etmek isteyen kişilere satmışlardır. Bu arazi tipine “hisseli arazi” denmektedir (Öncü, 1988, s. 47). Üçüncüsü, yine 1970’li yıllarda başlayan gecekonduların “apartmanlaşma” süreci 1980’li yıllarda özellikle imar aflarının birçok gecekondular mahallesini yasallaştırmasıyla beraber hızlanmıştır. Bu süreçte gecekondular, bir iki katlı binalardan apartmanlara doğru evrilmeye başlamış, ve bu gecekonduların inşa edenlerin kendi barınma ihtiyaçlarını karşılama fonksiyonlarını kaybetmeye başlayıp ticari amaçlarla, alınıp satılmaya ve kiralanmaya başlamıştır (Öncü, 1988, Buğra, 1998). Bütün bu koşullar altında gecekondular kentlerde yayılmaya devam etmişler ve gecekonduların yayılmasını mümkün kılan populist ve klientalist ilişkiler varlığını sürdürmüşlerdir (Kuyucu and Ünsal, 2010, s.1484). 1995 yılına gelindiğinde, yine bir tahmine göre Türkiye’de kentsel nüfusun yüzde 35’i gecekondularda yaşamaktaydı.

Yukarıda bahsedildiği gibi, 1980’li yıllardan beri gecekonduların yayılmasının karşısında bazı yapısal baskılar vardı. Ancak, bu süreçlerin olgunluğa erişmesi ve gecekonduların tamamen engellenmesi 2000’li yıllarda ve AKP döneminde gerçekleşmiştir. AKP, 2003 yılında açıklanan Acil Eylem Planı’nda gecekonduların yayılmasının durdurulmasının, var olan gecekonduların kentsel dönüşüm projeleriyle ortadan kaldırılmasının ve gecekondulara alternatifler geliştirilmesinin kent alanında hedeflediği politikalar olduğunu açıklamıştır (T.C. Başbakanlık, 2003). 2005’te, gecekonduların inşa edilmesi suç kapsamına girmiş ve gecekonduların yapımının karşılığı beş yıllık hapis cezası olmuştur (Kuyucu and Ünsal, 2010, s.1483).

Yukarıda açıkladığım gibi, gecekonduların ortaya çıkmasını ve yayılmasını sağlayan asıl faktör devletin kentsel arazileri üzerinde yapılan gecekondulara göz yumması ve bu araziler üzerinde kapitalist mülkiyet ilişkilerini işletmeme yönündeki tavrıydı. Bu tavır 1980’lerden itibaren değişmeye başlasa da asıl olarak AKP döneminde tamamen sona ermiştir (Kuyucu ve Ünsal, 2010, Türem, 2017). Bu değişim, birazdan daha geniş bir şekilde bahsedeceğim kentsel araziler ve konut piyasası üzerinde “devletin artan gücü ve kapasitesi” ile yakından alakalıdır. Kısaca bahsetmek gerekirse, AKP döneminde, ekonomik büyümenin sağlanması

ve sermaye birikiminin devam ettirilmesinin en önemli bileşenlerinden biri inşaat sektörü olmuştur. Bu ekonomik bağlam içerisinde, AKP'nin iktidara gelişinden itibaren TOKİ'ye kentsel araziler ve konut piyasası üzerinde verilen imkan ve yetkiler, devlete ve belediyelere önemli yetkiler veren çeşitli kentsel dönüşüm yasaları ve tapu kadastro işlemlerinin modernleştirilmesi ve tamamlanmasıyla devletin (hazinenin) mülkiyetinde olan arazilerin artışı, devletin kentsel arazileri üzerinde tam kontrol sağlama amacıyla olduğunu göstermektedir. Bu da devletin gecekonduların yapımı ve yayılmasına müsaade eden tavrının AKP döneminde tamamen sona ermiş olduğunu ortaya koymaktadır (Türem, 2017).

Bu bahsedilen konularla yakından ilintili olarak, AKP döneminde gecekondular mahallelerinde yapılması planlanan ve bu bölgelerdeki arazi ve konutların mülkiyet yapısındaki belirsizliklerin bitirilmesi, metalaşmasının tamamlanması ve bu bölgelerin emlak ve konut sektörlerine tamamen entegre olmasını hedefleyen kentsel dönüşüm projeleri gündemde olmuştur (Kuyucu ve Ünsal, 2010, Kuyucu, 2014). Bazı bölgeler bu dönemde dönüştürülmüş, daha yüksek gelir gruplarının kullanımına açılmış ve süreçte, buralarda yaşayan bazı insanlar yerlerinden edilmişlerdir (Bartu Candan ve Kolluoğlu, 2008, Lovering ve Türkmen, 2011, Kuyucu, 2014). Ancak, kentsel dönüşüm projeleri, aslen bu projelerin planlandığı yerlerdeki insanlar arasında çok yaygın destek bulamaması sebebiyle AKP'nin başta öngördüğü ölçüde uygulanamamışlardır (Arslanalp, 2018). 2018 yılında yürürlüğe giren İmar Barışı'yla, İstanbul'da Boğaz'ın bazı kesimleri dışında, gecekondular dahil, yasadışı yapıların yasal hale getirilmesi yoluna gidilmiştir (Gazeteduvar, 2018). 2019 itibarıyla, AKP'nin kentsel dönüşüm hedefleri devam etmekle birlikte, yetkililer "yerinde dönüşüm" gerçekleşeceğini özenle vurgulamakta, böylelikle bazı dönüşüm projelerinde yaşadığı gibi kentsel dönüşümün insanları yerinden etmeyeceğini vurgulamaktadırlar (Sabah, 2019).

Yukarıda anlatıldığı gibi, gecekondular ve kooperatiflerin zaman içinde bazı metalaşmış ve piyasalaşmış boyutları oluşmasına rağmen, bu iki konut biçiminin de piyasa dışı ve metalaşmamış bazı özellikleri de bulunmaktadır. AKP döneminde Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşmesi sürecinde, piyasa dışı ve metalaşmamış bazı özellikleri bulunan bu iki konut biçimi düşüşe geçmiştir. Kooperatiflerin üretimi 2000'li yıllardan itibaren önemli ölçüde azalmış, gecekondular ise 2000'li

yıllardan itibaren yasaklanmış ve kentlerde daha da yaygınlaşmaları önlenmiştir. Bunun yanında bazı gecekonduların ve konut kooperatiflerinin dönüşümü bu bölgelerin piyasalaşma ve metalaşma süreçleri kentsel dönüşüm projeleriyle tamamlanmıştır. Bütün bunlar bize, Türkiye’de sosyal konutun neoliberalleşmesinin ilk özelliğini, yani metalaşma ve piyasalaşmayı göstermektedir.

Devletin artan gücü ve kapasitesi

Türkiye’de sosyal konutun neoliberalleşmesinin ikinci özelliği, 2000’li yıllarda gecekonduların ve konut kooperatiflerinin dönüşümüyle ve TOKİ’nin sosyal konut programı ile de yakından bağlantılı olan, devletin kentsel araziler ve konut alanında artan yetkileri ve kapasitesidir. Bu artan yetkileri ve kapasiteyi oluşturan başlıca üç ana başlık vardır. Bunlar, TOKİ’nin yeniden yapılandırılması, kentsel dönüşüm yasaları ve tapu ve kadastro işlemlerinin 2000’li yıllarda modernize edilmesidir.

AKP dönemine kadar asıl işlevi konut kooperatiflerine kredi sağlamak olan TOKİ, bu dönemde çok kapsamlı bir şekilde yeniden yapılandırılmıştır. TOKİ, bir dizi yasal ve yönetsel değişikliklerle, kentsel arazi ve konut alanında birçok yetkiye ve işleve sahip olmuştur. Öncelikle, 2003 ve 2004 yıllarında TOKİ’nin elindeki arazi stoğu, Emlak Bankası ve Arazi Ofisi’ne ait arazilerinin TOKİ’ye devredilmesiyle büyük bir ölçüde genişlemiştir (Altınok, 2012, ss. 124-125, Atasoy 2017, s. 672). Bunun yanında, TOKİ’ye 2003 yılında hazineye ait arazileri devralma yetkisi verilmiştir. Bu değişikliklerle, TOKİ, elinde büyük bir kentsel arazi stoğu bulunan bir kurum haline gelmiştir. Bunların ötesinde, TOKİ, özel sektör ile işbirliği içinde, elindeki araziler üzerinde planlar ve projeler yapabilecek yetkilere kavuşmuştur. 2003 yılında, TOKİ’ye özel şirketler kurabilme ve özel şirketlerle işbirliği içinde kar amaçlı projeler yapabilme yetkisi verilmiştir (Altınok, 2012, s.123, Demiralp v.d., 2016, s. 88). 2004 yılında, kendine ait arazilerde, valilik tarafından belirlenen toplu konut alanlarında ve kentsel dönüşüm alanlarında imar planı yapabilme yetkisini edinmiştir (Altınok, 2012, s.125). Ayrıca TOKİ’ye konut, sanayi, eğitim, sağlık, turizm ve kamusal hizmetler amacıyla arazi satın alma ve satma yetkileri de verilmiştir.

Bütün bunların yanında, TOKİ çeşitli yasal değişikliklerle hesap verebilirlik konusunda da ayrıcalıklı yetkilerle donatılmıştır. 2003 ve 2010 yılları arasında yapılan bu değişikliklerle, TOKİ doğrudan başbakanlık

ofisine bağlanmış, kamu ihale kanununun gerekliliklerinden muaf tutulmuş, devlet hazinesinden ayrı bir bütçe edinmiş ve arazi vergisi ile Sayıştay denetiminden muaf tutulmuştur (Altınok, 2012, ss. 124-126, Demiralp v.d., 2016, s.88).

Kısacası, AKP döneminde TOKİ, bir dizi yasal ve yönetsel değişiklikle asıl işlevi kooperatiflere kredi sağlamak olan bir kurumdan elinde çok geniş bir kentsel arazi stoğu ve yetkiler olan ve şeffaf olmayan bir "kapitalist-bürokratik makine"ye dönüşmüştür (Türem, 2017).

2000'li yıllarda yürürlüğe giren bir dizi kentsel dönüşüm yasası da devletin kentsel araziler ve konut alanında artan gücünün ve kapasitesinin ikinci başlığını oluşturmaktadır. Bunlar kentsel dönüşüm uygulamalarının yasal arka planını oluşturmuş ve belediyelere, TOKİ'ye ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na kentsel alanlara geniş müdahalelerde bulunabilecekleri bir alan açmıştır. Özellikle 2012 yılında yürürlüğe giren ve kamuoyunda Afet Yasası olarak bilinen 6306 sayılı "Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun", literatürde merkezi hükümete kentsel dönüşüm projeleri yürütebilme ve kentsel arazilere dilediği müdahaleleri yapabilme konularında çok geniş yetkiler veren bir kanun olarak yorumlanmıştır (Kuyucu, 2014, s. 613, Kayasü and Yetişkul, 2014, s.219, Demiralp et al., 2016, s.88, Aksoy, 2014, s.33).

2000'li yıllarda devletin kentsel araziler ve konut alanında artan gücünün ve kapasitesini oluşturan son konu başlığı, AKP döneminde devletin tapu ve kadastro işlemlerinin modernize edilmesidir. Tapu ve kadastro genel müdürlüğü hakkında yapılan yönetsel değişiklikler, devlet tarafından özel sektöre arazileri araştırması için verilen fonlar ve Dünya Bankasının Türkiye'ye tapu ve kadastro modernleşmesi için vermiş olduğu bir fon devlet hazinesine kayıtlı arazilerin önemli bir ölçüde artmasını sağlamıştır (Atasoy, 2017). Bütün bunların sonucunda, 2002'de devlet hazinesine kayıtlı olan özel taşınmazlar 95.000 km² iken, 2013 yılında 230.000 km²'ye çıkmıştır.

Bütün bu gelişmeler, devletin, arazilerini yönetme konusunda ve konut alanına bakışında ciddi bir dönüşüm geçirdiğinin göstergesidir. Devlet, özellikle 1980'li yıllardan önce, köyden kente göç edenlerin ve kent yoksullarının kentsel araziler üzerinde izinsiz gecekondular yapmasını, hatta bu gecekonduların mahallelere dönüşmesini tolere etmiş ve arazileri üzerinde kapitalist mülkiyet ilişkilerini işletmemiştir. Bunun tersine, devlet, 2000'li yıllar itibariyle "kentsel arazilerini kiskançça korumakta" (Türem, 2017), kimi zaman bu arazilerin metalaşmasına ve

piyalaşmasına ön ayak olmakta, kimi zaman buralarda kentsel dönüşüm projeleri uygulamakta, kimi zamansa buralarda sosyal konut projeleri uygulamaktadır.

TOKİ’nin Sosyal Konut Programı

2000’ler ve 2010’larda, AKP ve yukarıda bahsettiğimiz yetkilerle donatılmış TOKİ, Türkiye’de daha önceki dönemlerde görülmemiş ölçüde konut üretimine katkıda bulunmuştur (Özdemir, 2011). Bir karşılaştırma yapmak gerekirse, TOKİ 2002’den 2018’e kadar, 837.572 konut birimi üretmişken. 1984’ten 2002’ye kadar sadece 43.145 konut birimi üretmiştir (TOKİ, 2011, s.5).

TOKİ’nin 2002’den 2018’e kadar ürettiği 837.572 konut biriminin 503.607’si, kriterlerini TOKİ’nin belirlemiş olduğu yoksul, alt ve orta gelir gruplarına yönelik üretilmiştir. TOKİ’nin ürettiği bu sosyal konutlar, Türkiye’de sosyal konutun neoliberalleşmesinin yeniden-dağıtımcı özelliğini oluşturmaktadır. Bunun nedenini anlamak için, TOKİ’nin konutlarına başvuru koşullarına ve yoksul, alt ve orta gelir gruplarına yönelik oluşturmuş olduğu kriterlere yakından bakmak gerekir.

Öncelikle, yoksul grubuna yönelik yapılan konutlara başvurabilmek için 3295 sayılı kanunun kapsamında olmak, yani hanehalkının geliri hanehalkı sayısına bölündüğünde, bu gelirin asgari ücretin üçte birinden fazla olmaması gerekmektedir (ASPB, 2016, s. 119). Bu yüzden yoksul grup için yapılan konutların gerçekten yoksulları hedeflediğini söyleyebiliriz. TOKİ’nin orta gelir grubu için yaptığı konutlara başvuru koşulu ise başvuran kişinin ve ailesinin konut mülkiyetine sahip olmamasıdır. TOKİ’nin alt gelir gruplarına yönelik yaptığı konutlar için başvuru koşulu ise konut mülkiyetine sahip olmamanın yanında hane gelirinin her yıl güncellenen belli bir miktarı geçmemesidir (TOKİ, 2010). Bu miktar 2018 yılında Türkiye için 3.700 lira, İstanbul içinse 4.200 liraydı. Bütün bu koşullar, TOKİ’nin sosyal konut programının yeniden dağıtımcı özelliklere sahip olduğunu göstermektedir.

Ancak bu yeniden dağıtımcı özelliklerin belli sınırları vardır. Birincisi, 2011’den itibaren, TOKİ başvuru koşullarında belli bir üst gelir sınırı aranan yoksul ve alt gelir grubu konutlarından çok az miktarda üretmiş ve başvuru koşulunda sadece konut mülkiyeti sahibi olmamanın arandığı orta gelir grubuna yönelik konut üretimine ağırlık vermiştir. İkincisi, TOKİ’nin sosyal konutlarının ödeme koşullarına bakıldığında, yoksul

grubuna yönelik ürettiği konutlar haricinde, konut değerinin yüzde 10-20'si civarında bir depozito ödenmesini istemekte ve konut için aylık ödemeler yapılmasını istemektedir. Bu yüzden, enformelliğin ve işsizliğin yüksek, işgücüne katılım oranının düşük olduğu Türkiye koşullarında, TOKİ'nin sosyal konutlarından en yoksullardan ziyade, alt orta ve orta sınıfların yararlanabileceğini söylemek yanlış olmayacaktır (Arslanalp, 2018).

TOKİ'nin sosyal konut programının sınırlı yeniden dağıtıcı özellikleri yanında, metalaştırıcı ve piyasalaştırıcı özellikleri de vardır. Öncelikle TOKİ'nin ürettiği bütün sosyal konutlar yararlanıcılara satılmaktadır. Bu konutların daha sonra başkalarına satılmasının ve kiralanmasının ise bazı ön koşulları vardır,¹ ancak en nihayetinde bu konutlar satılabilmekte veya kiralanabilmektedir. Yani bu konutlar yapıldıktan sonra piyasa ilişkileri içine girmektedirler. Benzer bir şekilde, TOKİ'nin sosyal konutları genellikle TOKİ'nin portfolyosunda bulunan devlete ait kentsel araziler üzerinde yapılmaktadırlar, dolayısıyla bu araziler de sosyal konut projeleriyle metalaşmaktadır.

Sonuç

Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşmesini oluşturan süreçlerden birincisi 2000'li yıllarda gecekonduların ve kooperatiflerin düşüşüdür. Bazı piyasa-dışı ve metalaşmamış özellikleri olan bu konut biçimlerinin azalışı Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşmesi sürecinin piyasalaştırıcı ve metalaştırıcı özelliğini göstermektedir. Bu süreçlerden ikincisi TOKİ'nin sosyal konut programıdır. Bu sosyal konut programından ev sahibi olmayanlar ve bazı durumlarda belli bir gelir seviyesinin altında olanlar yararlanabilmektedir. Dolayısıyla bu program Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşmesi sürecinin yeniden-dağıtıcı özelliklerini göstermektedir. Ancak, bu yeniden-dağıtım sınırlıdır, çünkü TOKİ'nin sosyal konut programından yoksullardan çok, alt-orta ve orta sınıflar yararlanabilmektedir. Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşmesinin üçüncü özelliği, devletin kentsel arazi ve konut piyasası alanlarında artan gücü ve kapasitesidir. Bu özellik de bu bölümde

¹ *Yoksul gelir grubu konutların taksitlerini bitmeden ve buna ek olarak 10 yıl boyunca, alt gelir grubu konutların taksitleri bitmeden, ve orta gelir grubu da 1 yıl içinde konutları satamamakta veya kiralayamamaktadır (TOKİ, 2010, s.21, 27)*

açıklandığı gibi hem gecekondular ve kooperatiflerin düşüşü hem de TOKİ’nin sosyal konut programıyla yakından ilintilidir. Çalışmanın bir sonraki bölümünde, Türkiye’de sosyal konutun neoliberalleşmesinin üç özelliğinin; yani metalaşma ve piyasalaşma, devletin artan gücü ve kapasitesi ve yeniden dağıtımın, TOKİ’nin en büyük sosyal konut projesi olan Kayaşehir’de kendini gösterme biçimleri ortaya konulacaktır.

Türkiye’de Sosyal Konutun Neoliberalleşmesi: Kayaşehir Örneği

Kayabaşı, İstanbul’un Avrupa yakasının kuzeybatısında yer alan Başakşehir ilçesinin bir mahallesidir. TOKİ, 2008 yılında burada bir sosyal konut projesi gerçekleştireceğini açıklamış ve bölge bu konut projesiyle birlikte Kayaşehir olarak anılmaya başlamıştır. Kayaşehir, TOKİ’nin en büyük çaplı sosyal konut projesidir. Kayaşehir projesi toplamda 12 milyon m² büyüklüğünde bir alanı kapsamaktadır. 2002 yılından 2018 yılına kadar TOKİ ve ortağı Emlak Konut, İstanbul’da 32.433 sosyal konut birimi inşa etmiştir ve bu konutların 21.586’sı Kayaşehir’de yer almaktadır. TOKİ ayrıca burada kreşler, ilkokullar, liseler, camiler ve ticaret alanları da inşa etmiştir (TOKİ, n.d.). Ayrıca TOKİ, sosyal konut projesiyle bölgenin canlanmasından sonra yapımına başlanan lüks konut sitelerinin bir kısmının da ortağı konumunda bulunmaktadır (Seyranşehir, n.d.).

TOKİ’nin Kayaşehir’deki sosyal konut projesinden önce bu alanda iki gecekondular mahallesi ve birkaç lisanssız fabrika yer almaktaydı. Bunların dışında bölge İstanbul’un çeperinde yer alan ve üzerinde pek yerleşim olmayan bir araziydi. Bölgenin nüfusu TOKİ’nin projeyi kamuoyuna duyurduğu 2008 yılında 5.529’du (TÜİK, t.y.-d). 2018 yılında ise, TOKİ’nin sosyal konut projesi ve bunun tetiklediği başka gelişmeler ile birlikte bölgenin nüfusu on yedi katından biraz fazlasına, 87.217’ye fırlamıştı (TÜİK, n.d.-d). Bunların dışında, sosyal konut projesinin başlangıcından sonra bölgede lüks sitelerin de yapılmaya başlamasının ve bölgenin Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı ve Kanalistanbul gibi megaprojelere konum olarak yakın olmasının da etkisiyle bölgedeki emlak fiyatları giderek artmaktaydı. Kısacası, on yıllık bir süreçte Kayabaşı, TOKİ’nin sosyal konut projesinin etkisi ve getirdiği ivmeyle İstanbul’un çeperinde yer alan, adı pek duyulmamış ve düşük nüfuslu bir mahalleden, canlanmış ve giderek değeri artmakta olan Kayaşehir’e dönüşmüştü.

AKP ve TOKİ'nin en büyük sosyal konut projesi olan Kayaşehir, 2000'li yıllarda Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşme sürecinin en somut yansımalarından birisidir. Bu yüzden, burada bir saha araştırması yürüttüm ve Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşme sürecinin belirlemiş olduğum üç özelliği olan metalaşma ve piyasalaşma, yeniden dağıtım ve devletin artan gücü ve kapasitesinin izlerini Kayaşehir'de sürmeye çalıştım. Bu kapsamda Kayaşehir'de yaşayan, Kayaşehir'e taşınmayı planlayan ve Kayaşehir'de çalışan on yedi kişiyle ve bir TOKİ yetkilisiyle yarı yapılandırılmış mülakatlar yaptım. Ayrıca masa başı araştırma yaparak çevrimiçi emlak sitelerinden ve çeşitli haber sitelerinden Kayaşehir hakkında önemli bilgiler edindim. Şimdi sahadaki bulgularıma değineceğim.

Devletin Artan Gücü ve Kapasitesi ve Kayaşehir

Çalışmanın bir önceki bölümünde açıkladığım gibi, Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşmesinin özelliklerinden biri kentsel arazi ve konut alanında devletin artan gücü ve kapasitesiydi. Bu artan ve güç ve kapasitenin en önemli bileşenlerinden biri ise TOKİ'nin başlıca işlevi konut kooperatiflerine kredi sağlamak olan bir kurumdan 2000'li yıllarda bir "bürokratik-kapitalist makine"ye dönüşümüydü.

TOKİ, bir önceki bölümde bahsedildiği gibi, geniş arazi stoğu ve bu araziler üzerinde planlar ve projeler yapma yetkisi gibi yeni yetkilerini önemli ölçüde kullanmış ve lüks konut projeleri, kentsel dönüşüm projeleri ve sosyal konut projeleri gerçekleştirmiştir. 2002'den 2018'e kadar, TOKİ toplamda 837.572 konut birimi inşa etmiş veya inşa edilmesini sağlamıştır (TOKİ, 2018). Varoluşu itibariyle Kayaşehir, devletin kentsel arazi ve konut alanında artan yetkileri ve kapasitesinin direkt bir sonucudur. TOKİ, 2000'li yıllarda elde ettiği çok geniş arazi portföyü, arazi satın alma ve kamulaştırma ve arazileri üzerinde imar planları yapma yetkileri ve ayrıca AKP'nin sosyal konut politikasının başlıca aktörü olması sayesinde, Kayaşehir gibi bir projeyi hayal edebilmiş ve gerçekleştirebilmiştir.

Devletin kentsel araziler ve konut alanında artan gücü ve kapasitesi, İstanbul'un çeperinde yer alan çok düşük nüfuslu bir mahallenin, giderek canlanan ve nüfusu on yılda 5.529'dan 87.217'ye çıkan bir mahalleye dönüşmesini sağlamıştır. 2017 itibariyle, emlak sektöründeki bazı aktörler bölgeyi değeri sürekli artan ve düşük ve orta gelirlilerin yaşayabileceği en

ideal alanlardan biri olarak tarif etmekteydi (Harmonigd, 2017). Bütün bu gelişmelerin başlıca nedeni TOKİ’nin bölgede düşük ve orta gelir gruplarına 21.586 konut birimi inşa etmesi ve ayrıca bölgede TOKİ ve inşaat şirketlerinin işbirliğiyle lüks konut projelerinin inşa edilmesidir.

Kayaşehir, devletin kentsel araziler ve konut alanında artan gücü ve kapasitesinin somutlaştığı bir yer olmanın dışında, metalaştırıcı ve piyasalaştırıcı ve ayrıca yeniden dağıtımçı gelişmelere de sahne olmuştur. Bu bölümün geri kalanında, bu gelişmeleri analiz edeceğim.

Kayaşehir’in yeniden dağıtımçı özellikleri

AKP ve TOKİ’nin sosyal konut politikasının resmi amacı piyasa koşullarında ev sahibi olamayan insanları ev sahibi yapmaktır. Bu yeniden dağıtımçı politika, Kayaşehir örneğinde, en azından toplumun bazı kesimleri için, başarılı olmuş gibi görünmektedir. Kayaşehir’deki konutlarını TOKİ’nin kuralına başvurarak edinen görüşmecilerimin hepsi, Kayaşehir’den önce ya kirada oturduklarını ya da akrabaları veya aileleriyle yaşadıklarını söylemişlerdir. Yine bu görüşmeciler, TOKİ’nin sosyal konut projesi olmasa ya hiç ev sahibi olamayacaklarını ya çok daha uzun bir zaman zarfında ev sahibi olabileceklerini ya da İstanbul’un daha “kötü” mahallelerinde kalitesi çok daha düşük bir evin sahibi olabileceklerini düşünmekteydiler. Kayaşehir’e neden geldiklerini sorduğumda ise verilen en yaygın cevap, İstanbul’da başka herhangi bir yerde mümkün olmayan uygun koşullarda ev sahibi olma imkanının Kayaşehir’de mümkün olabilmesiydi.

Bir örnek vermek gerekirse, Kayaşehir olmasa, piyasa koşullarında ev alma imkanının olup olmadığını sorduğum bir görüşmeci, şöyle bir yanıt vermiştir:

- Kişisel görüşüm; imkanım belki olabilirdi ama çok daha uzun bir dönemde olabilirdi. Çünkü İstanbul’daki koşulları biliyorsunuz, her şey çok hızlı pahalılanıyor. Bu yüzden TOKİ’ye karşı adil olmamız gerektiğini düşünüyorum. TOKİ olmasa, ev sahibi olmak benim için çok daha zor olurdu. (Yasin, kişisel iletişim, Mayıs 20, 2017)

Benzer bir şekilde, başka bir görüşmecimin yanıtı da şu şekildedir:

- Şu var ki Kayaşehir’deki insanların yüzde 80’i, burası olmasa, ev sahibi olamazlardı. 20.000 lira peşinat, 300-350 liralık aylık

ödemeler. Böyle bir fırsat başka bir yerde yok. (Salih, kişisel iletişim, Ocak 12, 2018)

Yukarıdaki görüşmecinin de bahsettiği üzere, TOKİ'nin Kayaşehir'deki sosyal konutlarının fiyatının insanlara karşılanabilir gelmesi, aylık ödemelerin nispeten düşük olmasıyla yakından alakalıdır. TOKİ'nin İstanbul'da yaptığı sosyal konutları konu almış birçok çalışmada ise, aylık ödemelerin hedef gruplar için pahalı olduğu vurgulanmaktaydı (Bartu Candan and Kolluoğlu, 2008, s. 22-23, Karaman, 2013, s.12-13). Tersine, benim Kayaşehir'de görüştüğüm görüşmeciler, bu aylık ödemelerin kendilerine büyük bir yük getirmediğini, hatta birçoğu aylık ödemelerin daha önce ödedikleri kiradan daha ucuz olduğunu söylediler. Kayaşehir'deki bu bulgularıyla literatürdeki bulgular arasındaki zıtlık, literatürdeki çalışmaların kentsel dönüşüm projeleri sonrası TOKİ'nin sosyal konutlarına taşınmak zorunda bırakılan grupların yaşadıklarını konu almasından kaynaklanmaktadır. Benim çalışmamda ise, görüşmeciler Kayaşehir'e, bir ev sahibi olabilmek için gönüllü olarak gelmişlerdir. Bu çalışmadaki bulgularla literatürdeki bulgular arasındaki fark TOKİ'nin sosyal konut politikasının yeniden dağıtımçı karakteristiğinin önemli bir nüansını ortaya koymaktadır. Daha önce de belirttiğim gibi, TOKİ'nin yoksul gelir grubuna yönelik yaptığı konutlar hariç, sosyal konut politikası en düşük gelir gruplarını hedeflememektedir. Bir TOKİ yetkilisiyle yaptığım görüşmede edindiğim bilgiye göre Kayaşehir'de, yoksul gelir grubuna yönelik yapılmış konutlar bulunmamaktaydı. Bu da demektir ki TOKİ'nin Kayaşehir'de yapmış olduğu sosyal konutlar insanları ev sahibi yaparak yeniden dağıtımçı bir özellik sergilese de bu yeniden dağıtımçı özellik en düşük gelir gruplarını kapsamamaktadır, çünkü TOKİ'nin alt ve orta gelir grubu konutlarına sahip olmak için bir miktar peşin ödeme ve düzenli olarak aylık ödemeler yapmak gerekmektedir.

Kayaşehir'de görebileceğimiz ikinci yeniden dağıtımçı boyut, buraya gelmiş bazı insanların, özellikle çocuklu ailelerin tecrübe ettiği yukarıya doğru sosyal hareketliliklerdir. Bu boyut, özellikle "Neden Kayaşehir'e taşındınız?" sorusuna görüşmecilerin verdiği cevaplardan çıkarılabilmektedir. Görüşmeciler bu soruya ev sahibi olma imkanının yanında genellikle çocuklarına daha iyi imkanlar sağlayabilme olanağıyla alakalı cevaplar vermişlerdir. Aşağıdaki alıntı buna çok sembolik bir örnek oluşturmaktadır:

2011’in sonundan beri burdayım. Daha önce Bağcılar’da kötü bir mahallede yaşıyordum. Buraya geldiğimde kızım iki aylıktı ve oğlum bir buçuk yaşındaydı. Burayı gördüğümde, onlara “Allah size TOKİ evlerinin bahçesinde oynamayı nasip etsin” dedim. (Tolga, kişisel iletişim, Şubat 9, 2018)

Neredeyse bütün görüşmeciler bu yukarı doğru hareketlilik arzusunu çocukları üzerinden ifade etmişlerdir. Birçok görüşmecim daha önce sıkışık, kalabalık, çocukların oyun oynama imkanının olmadığı ve bir güvende olmama algısının mevcut olduğu düşük gelirli mahallelerden Kayaşehir’e gelmişlerdir. Daha önce çocuklarının içinde büyüyeceği koşullardan endişe ettiklerini ifade eden bu görüşmeciler, Kayaşehir’i çocuklarını daha iyi koşullarda büyütebilecekleri bir yer olarak görmektedirler. Örneğin eski mahalleleriyle Kayaşehir arasındaki farkları sorduğumda bir görüşmeci, şöyle demiştir:

Buraya çocuklarımı daha iyi bir ortamda büyüsün diye geldim. Daha önce Sultangazi’de yaşıyordum. İnsanların sosyal ve kültürel durumları açısından çocukları büyütmek için kötü bir yerdi. Her çeşit insanı görüyordunuz. Varoş mahallelerin her zamanki problemleri yaşıyordu, hep bir kavga ve kaos vardı. Bir sürü genç uyuşturucu kullanıyordu. Buraya çocuklarımı daha güvenli bir çevrede büyütmek için geldim. (Biol, kişisel iletişim, Şubat 9, 2018)

Kayaşehir’de görülebilecek yeniden dağıtımcı süreçlerin son boyutu, bu bölümün metalaşma/piyasalaşma kısmında daha geniş değerlendireceğim bir durum olan Kayaşehir’de hızla artan emlak fiyatlarıyla alakalıdır. Kayaşehir’de emlak fiyatları sosyal konut projesinin başlangıcından beri hızla artmaktadır. Örneğin TOKİ’nin 2009’da satışa çıkardığı 85m²’lik bir sosyal konut 79.950 lirayken 2018 itibariyle bir emlak sitesine göre Kayaşehir’de 85m²’lik bir konutun ortalama fiyatı 261.825 liradır (Zingat, n.d- a). Ayrıca aynı emlak sitesine göre 2015’ten 2019’a, İstanbul’da satışa çıkarılan evlerin ortalama fiyatı yüzde 19 artarken, Kayaşehir’de yüzde 62 artmıştır (Zingat, 2018). Kayaşehir’de artan emlak fiyatları yeniden dağıtımcı bir mekanizma olarak düşünülebilir, çünkü Kayaşehir’de, ev sahibi olmayan birçok insan TOKİ’nin görece uygun konutlarına başvurup ev sahibi olmuşlardır ve şu an giderek değeri artan bir konutun sahibi durumundadırlar.

Kayaşehir'in, özellikle buraya sosyal konut projesinin erken aşamalarında taşınmış sakinleri, sadece birkaç yılda mahallenin önemli bir ölçüde geliştiğine tanık olmuşlardır. TOKİ'nin sosyal konut inşa etmeye devam etmiş, özel inşaat şirketleri burada lüks konut projeleri inşa etmeye başlamış, yeni sosyal alanlar oluşmuş, ulaşım bağlantıları genişlemiş ve en çarpıcısı bölgenin nüfusu 17'ye katlanmıştır. Kayaşehir şehrin çeperindeki boş bir araziden giderek gelişmekte olan bir mahalleye dönüşmüştür. Bu gelişmeler TOKİ ve devlet yetkililerinin Kayaşehir'e yatırımların gelmeye devam edeceği ve İstanbul'un megaprojelerinin Kayaşehir'e önemli faydalar sağlayacağı yönündeki açıklamalarla birlikte doğal olarak Kayaşehir'in sakinlerinde geleceğe dair önemli beklentiler yaratmaktadır. Örneğin bir görüşmeci bu beklentileri şöyle ifade etmektedir:

- Devlet Kayaşehir'e çok büyük yatırımlar yapıyor. Bir metro hattı planlanıyor, ayrıca gelecekte üçüncü havalimanı ve Kanalistanbul da bitirilecek. Böylece burası çok çekici bir yer haline gelecek. İnsanlar da elit bir yerde yaşadıklarını anlayıp ona göre hareket edecekler. (Fatih, kişisel iletişim, Şubat 9, 2018)

Bu konuyla alakalı olarak bir başka görüşmeci, Kayaşehir'in şehir merkezine uzak olmasının kendisi için problemler yaratıp yaratmadığını sorduğumda şöyle bir cevap vermiştir:

- Biraz problem yaratıyor. Burası şehir merkezinden biraz uzak. Ama burayı geliştirmek için bir sürü planlar var. Bence zamanla, şehrin merkezi buraya doğru kaymış olacak. O zaman da şehir merkezine gitmeye gerek kalmayacak. (Fatma, kişisel iletişim, Şubat 9, 2018)

Kayaşehir'in devamlı gelişmesi, buradaki emlak fiyatlarının giderek artması ve bu sürecin Kayaşehir sakinlerinde geleceğe dair beklentiler yaratması burada yaşanan piyasalaşma ve metalaşma süreçleriyle yakından alakalıdır. Bir sonraki bölümde bunlara bakacağız.

Kayaşehir'de Metalaşma, Piyasalaşma ve Artan Emlak Fiyatları

Metalaşma ve piyasalaşmanın Kayaşehir'de karşımıza çıkan ilk ayağı, Kayaşehir'deki sosyal konut projeleri vasıtasıyla ortaya çıkmaktadır. TOKİ'nin imar planları ve bu planların gerçeğe dönüşmesiyle

Kayaşehir’deki arazi metalaşmakta ve nihayetinde yeni konut birimleri konut piyasasına eklenmektedir.

Kayabaşı mahallesinin genişliği 12 milyon m²’ye yakındır. Kayaşehir projesi ise bu arazinin TOKİ’ye ait olan 6,5 milyon m²’lik alanında gerçekleştirilmiştir. Bu arazide, 2012’den önce iki gecekondulu mahallesi, birkaç fabrika ve bir konut kooperatifi bulunmakta, bunların dışında yerleşim bulunmamaktaydı (Milliyet, 2012). TOKİ, buradaki sosyal konut projesiyle bu araziye yerleşim bulunmayan, büyük kısmı metalaşmamış bir araziden, emlak piyasasında değişim ilişkilerine giren metalaşmış bir araziye dönüştürmüştür. Bir önceki bölümde bahsettiğim gibi, TOKİ’nin sosyal konutları yararlanıcılara satılmaktadır. Dolayısıyla, TOKİ’nin sosyal konutlarıyla sadece sosyal konutların ve diğer donanımların üzerinde yapıldığı arazi metalaşmamakta, aynı zamanda yeni konut birimleri de konut piyasasına eklenmektedir. TOKİ, Kayaşehir’deki 21.586 sosyal konut birimini bir anda inşa etmemiş, bunları parça parça inşa etmiş ve sonra satışlarını duyurmuştur. Her bir yeni inşa ve satış süreci yeni kentsel arazinin metalaşması ve yeni konut birimlerinin piyasaya eklenmesi anlamına gelmektedir.

Kayaşehir’de zamanla canlı bir emlak piyasası oluşmuştur. Bu hem Kayaşehir’de emlak dükkanlarının yoğun olarak bulunmasından hem de internetteki emlak sitelerinin arama motorlarına “Kayabaşı” yazıldığında çıkan sonuçların yoğunluğundan kolayca anlaşılmaktadır. Bu konu birçok mülakatta da ifade edilmiş, görüşmeciler Kayaşehir’de TOKİ’nin yaptığı sosyal konutların sıkça kiralandığından ve satışa çıkarıldığından bahsetmişlerdir. Örneğin bir görüşmeci, Kayaşehir’de aylık ödemelerini yapamayıp buradan ayrılmak zorunda kalan insanlar tanıyıp tanımadığını sorduğumda şöyle bir cevap vermiştir.

Hayır, hiç öyle bir şey duymadım. Burada satılan evlerin çoğu rant amacıyla satılıyor. İnsanlar bu konutları çok ucuza elde edip buradaki rant arttıkça yüksek fiyatlara satıyorlar. Mesela ben, peşinat dahil evim için şu ana kadar 52 bin lira ödedim. Şu anda evi satmak istesem, fiyatı 320 bin lira. Burada çok büyük bir rant var. (Biol, kişisel iletişim, Şubat 9, 2018)

Yukarıdaki alıntıdan da anlaşılacağı gibi, Kayaşehir’deki emlak piyasasının canlılığı büyük ölçüde Kayaşehir’deki arazinin ve üzerindeki evlerin piyasa değerinin hızla artmasından kaynaklanmaktadır. Bu artış sadece Kayaşehir’de yaşayanların üzerine konuştuğu birşey değildir. Aksine, basında çıkan birçok haber ve emlak piyasası aktörleri

Kayaşehir'deki emlak fiyatlarının hızla arttığından bahsetmektedir (Milliyet, 2013a, 2013b). Örneğin MÜSİAD'ın inşaat sektörü kurulunun başkanı, 2017'de Kayaşehir'in emlak fiyatları bakımından İstanbul'da en hızlı gelişen mahallesi olduğunu açıklamıştır (Harmonigd, 2017).

Kayaşehir'deki emlak fiyatlarının artışının başlıca üç sebebi olduğundan bahsedilebilir. Bunlardan birincisi, Kayaşehir'de yapılan lüks konutlardır. 2015 itibariyle, Kayaşehir'de inşaatı bitmiş veya devam eden 11 lüks konut projesi bulunmaktaydı (Ekonomist, 2015). Bu lüks konutlar, Tahincioğlu, Makro İnşaat, Avrupa Konutları ve Torunlar GYO gibi büyük inşaat firmaları tarafından yapılmaktadır. TOKİ ve ortağı Emlak Konut GYO, bu projelerinin birçoğunun ortağı konumunda bulunmaktadır. Mülakat yaptığım bir TOKİ yetkilisi, Emlak Konut GYO'nun yer aldığı projelerde, projelerin arazisinin TOKİ'den Emlak Konut GYO'ya satıldığını söylemiştir (Turgut, kişisel iletişim, February 12, 2018). Aynı yetkili, TOKİ'nin Kayaşehir'in geleceğini düşük gelirli ve yüksek gelirli grupların bir arada yaşadığı bir yer olarak tahayyül ettiklerini söylemiştir. Bul bilgiler ışığında Kayaşehir'deki lüks konut sitelerinin TOKİ'nin isteği ve iradesi dahilinde burada lüks konut projeleri yaptıkları söylenebilir.

Kayaşehir'de emlak fiyatlarının artışının ikinci sebebi, bölgedeki ilk sosyal konutların inşa edilmesinden bu yana gerçekleşen özel ve kamu-özel ortaklılarıyla yapılan birçok yatırımdır. Bu projelerin ilki bir AVM, ünlü otel markası Hilton tarafından yapılan bir otel ve bir iş kulesinden oluşan ve 2011 yılında tamamlanan "Merkez Kayaşehir" projesidir (Emlakjet, 2011). Bir başka özel yatırım, bir lüks konut projesi olan "Bahçetepe"nin dış cephesinden yapılmış 212 dükkandan oluşan "Giriş Kayaşehir" projesidir. Bu iki proje, Kayaşehir'de lüks konut projeleri de bulunan Makro İnşaat tarafından gerçekleştirilmiştir. Bunlar dışında, bölgede yapılan en büyük yatırımlardan biri Şehir Hastanesi projesidir (RSY, n.d.). Kamu-özel ortaklığıyla gerçekleştirilen bu proje, 790.000 m²'lik bir alanı kapsayan ve faaliyete girdiğinde günlük 65 bin kişinin ziyaret etmesi beklenen bir büyük sağlık kompleksi projesidir. Bir başka yatırım, yetkililerin açıklamalarına göre 1,5 milyon m²'lik bir alanı kaplayacak dev bir park olarak planlanan Kayapark projesidir (TOKİ, 2017). Bölgedeki emlak fiyatlarının artışına sebep olan bir başka proje de Başakşehir ve Kayaşehir arasında yapılmakta olan metro hattıdır (Sabah, 2018).

Kayaşehir’deki emlak fiyatının üçüncü sebebi İstanbul’un megaprojeleri ve bölgenin bu megaprojeler ile olan bağlantısıdır. AKP döneminin en bilinen megaprojelerinden olan Üçüncü Köprü (Yavuz Sultan Selim köprüsü) ve Kanalistanbul’un Kayaşehir’le yakından bağlantısı bulunmaktadır. Üçüncü köprünün ana otoyoluna bağlanan bağlantı yolları Kayaşehir’in etrafından geçmektedir (Habertürk, 2009). Karadeniz ile Marmara Denizi arasında açılacak yapay bir su yolu projesi Kanalistanbul’un açıklanmış rotasının bir noktası, Kayaşehir’in 2 kilometre yakınından geçmektedir (Sabah, 2018). Ayrıca Kanalistanbul projesinin sadece bir su yolu projesi olarak değil, etrafında 500.000 kişilik yeni bir bölgenin kurulacağı bir proje olarak planlandığı basına yansımıştır (Hürriyet, 2015). 2013 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanı, bu yeni bölgenin merkezinin Kayaşehir olacağını açıklamıştır (Emlakkulisi, 2013). O günden bu yana böyle bir açıklama bir daha yapılmamış olsa da bu açıklamanın bile tek başına Kayaşehir’de beklentileri arttırdığı, yatırımcıların dikkatini çektiği ve Kayaşehir’deki emlak fiyatlarının yükselmesine katkıda bulunduğu söylemek yanlış olmayacaktır.

Daha önce belirttiğim gibi, Kayaşehir’deki emlak fiyatlarının yükselmesi Kayaşehir’in çok uygun bir fiyata ev sahibi olmuş sakinlerinin olumlu karşıladığı bir gelişmedir. Ancak, aynı zamanda, bu fiyat artışı düşük ve orta gelir grupları için Kayaşehir’de daha fazla uygun fiyatlı konut inşa edilmesi için bir engeldir. Bu konu, zaman zaman mülakatlarda da gündeme gelmiştir. Bir görüşmeci bu durumu şöyle ifade etmiştir.

Kayaşehir rantı çok hızlı yükselen bir yer haline geldi. Özellikle lüks konutların inşa edilmesinden sonra TOKİ düşük gelirli gruplar için konut üretmeyi bıraktı. Normalde düşük gelir için konut üreten bir kurumken, şimdi yüksek gelir için üretiyor. (Birol, kişisel iletişim, Ocak 12, 2018)

Bu söylenenleri destekler şekilde 2017 yılında, TOKİ’nin başkanı İstanbul gibi “arazi üretmenin zor olduğu” yerlerde düşük gelirliler için konut üretmekte zorlandıklarını söylemiştir. TOKİ’nin son ürettiği sosyal konutlara baktığımızda TOKİ’nin belirlediği fiyatların piyasa koşullarının altında olmadığı görülmektedir. Örneğin Eylül 2017’de TOKİ’nin Kayaşehir’de orta gelirliler için ürettiği standart 100 m²’lik bir evin fiyatı 400.000 lirayken, emlak sitesi Zingat’a göre Başakşehir’de bir 100 m²’lik konutun fiyatı 282.652 lirayla 471.086 lira arasındaydı (Zingat, n.d-b). Bu durum da TOKİ’nin piyasa koşulları altına ev sahibi olamayacak gruplara yönelik konut ürettiği iddiasını yanlışlamaktadır.

Son zamanlarda TOKİ'nin Kayaşehir'de düşük fiyatlı konut üretmediğine dair bir başka veri de TOKİ yetkilisiyle yaptığım mülakat sırasında ortaya çıkmıştır. Bu yetkiliye ürettikleri konut birimlerinin fiyatını nasıl belirlediklerini sorduğumda, konutun inşa edildiği bölgedeki piyasa fiyatlarını göz önüne aldıklarını ve bu fiyatın çok altında konut üretmeyeceklerini, eğer üretirlerse bunun özel sektörle haksız rekabet anlamına geleceğini belirtmiştir (Turgut, kişisel iletişim, Şubat 12, 2018). Bu da açıkça TOKİ'nin sosyal konut projesinin başladığı Kayaşehir'de TOKİ'nin artık düşük fiyatlı konut üretmeyeceği anlamına gelmektedir. Bu yetkiliye bu konuyu sorduğumda, TOKİ'nin Kayaşehir'de artık düşük fiyatlı konut üretmeyeceğini teyit eder bir şekilde, şöyle demiştir:

Kayaşehir'de ilk konutlar inşa edildiği zaman, insanların konuta dair beklentileri farklıydı. O zamanlar bir barınma ihtiyacı vardı. Kayaşehir'de üretilen sosyal konutlar bu barınma ihtiyacını karşılamak için üretilmişti. Artık insanlar yaşam alanları talep ediyorlar. Yeni inşa edilen evlerde bir fiyat farkı olduğu doğru, ama aynı zamanda bir kalite farkı var. (Turgut, kişisel iletişim, Şubat 12, 2018).

Sonuç

Bu çalışma, AKP döneminde Türkiye'de sosyal konut alanında yaşanan dönüşümleri eleştirel kent coğrafyacılarının sağlamış olduğu "hakikatte var olan neoliberalizm" veya kısaca "neoliberalleşme" kavramı üzerinden okumuştur. Bu yaklaşım, neoliberalleşme süreçlerinin metalaşma ve piyasalaşmanın yanında, bağlama özgü özellikler de içerdiğini önermektedir. Çalışma, Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşmesinin metalaşma ve piyasalaşma, devletin artan gücü ve kapasitesi ve yeniden dağıtım şeklinde üç özelliği olduğunu ortaya koymuştur. Bazı metalaşmamış özellikleri bulunan gecekondular ve kooperatif konut biçimlerinin 2000'li yıllardaki düşüşü Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşmesinin metalaşmayı ve piyasalaşma özelliğini; TOKİ'nin yoksul, düşük ve orta gelir grupları için yaptığı sosyal konutlar da neoliberalleşmenin yeniden dağıtımcı özelliğini yansıtmaktadır. Türkiye'de sosyal konutun neoliberalleşmesinin üçüncü özelliği olan devletin kentsel araziler ve konut alanında artan güç ve kapasitesi de hem

gecekondu ve konut kooperatiflerinin düşüşü, hem de TOKİ’nin sosyal konut programıyla yakından ilintilidir.

Bu çalışma, Türkiye’de sosyal konut alanının neoliberalleşmesinin bu üç özelliğinin, TOKİ’nin en büyük sosyal konut projesi olan Kayaşehir’de kendini gösterme biçimlerini de araştırmıştır. Devletin kentsel arazi ve konut alanında artan yetki ve kapasiteleri Kayaşehir projesini mümkün kılmış ve bu bölgenin üzerinde çok az yerleşim olan, İstanbul’un çeperinde bir mahalleden, nüfusu ve emlak fiyatları sürekli artmakta olan canlı bir mahalleye dönüşmesini sağlamıştır. Türkiye’de sosyal konut alanının neoliberalleşmesinin yeniden dağıtımçı özelliği ise Kayaşehir projesi sayesinde ev sahibi olan ve Kayaşehir’e daha düşük gelirli mahallelerden gelen, özellikle çocuklu ailelerin tecrübe ettiği yukarı doğru sosyal hareketlilikte kendini göstermektedir. Ayrıca, Kayaşehir’de artan emlak fiyatları ev sahibi aileler açısından bu yeniden dağıtım özelliğini daha da artırmaktadır.

TOKİ’nin sosyal konutlarını ele alan literatür bulgularında buralarda yaşayan insanların yoksulluğunun yeni boyutlar kazandığını öne sürmektedir (Bartu Candan ve Kolluoğlu, 2008, Karaman, 2013). Ancak, bu çalışmalar kentsel dönüşümden dolayı yerinden edilen ve TOKİ’nin sosyal konutlarına taşınmak durumunda bırakılan insanları ele almaktadır. Bu çalışma ise, TOKİ’nin sosyal konutlarına insanların gönüllü olarak da gelebildiğini ve bu insanların TOKİ’nin sosyal konut programından, bu programın yeniden-dağıtımçı özellikleri sayesinde olumlu yönde etkilenebildiklerini göstermektedir. Ancak, bu yeniden dağıtımın önemli sınırları olduğunu belirtmek gerekir. Örneğin Kayaşehir’de yapılan sosyal konutlar toplumdaki en düşük gelir gruplarını değil, alt ve orta gelir gruplarını hedeflemektedir. Dolayısıyla en alt gelir grupları bahsettiğim yeniden dağıtımçı özellikten faydalanamamaktadır.

Türkiye’de sosyal konutun neoliberalleşmesinin üçüncü özelliği olan metalaşma ve piyasalaşma ise ilk olarak kendini TOKİ’nin sosyal konutlarının inşasıyla beraber Kayaşehir’deki arazinin metalaşmasında ve yeni konut birimlerinin konut piyasasına eklenmesinde göstermektedir. Buna ek olarak Kayaşehir’de zamanla canlı bir emlak piyasası oluşmuştur ve Kayaşehir’deki emlak fiyatları, bölgede yapılan lüks siteler, bölgeye kamu-özel ortaklıklarıyla yapılan büyük yatırımlar ve Üçüncü Köprü ve Kanalistanbul gibi mega projelerin buraya yakınlığı nedeniyle artmış ve daha da artma eğilimindedir. Bu durum ise sosyal

konut inşa ederken bölgedeki arazi fiyatlarını da gözeten TOKİ'nin burada daha fazla ucuz sosyal konut inşa edememesi anlamına gelmektedir. Bu durum TOKİ'nin satışa çıkardığı son sosyal konutların piyasadaki konut fiyatlarının aşağısında olmamasıyla da kendini belli etmektedir.

Bu noktada, çalışmayı bitirirken eleştirel kent coğrafyacılarının “neoliberalleşme” teorisine son bir kez dönmeyi uygun buluyorum. Bu teorisyenler, neoliberalleşme süreçlerinin “içsel olarak çelişkili” olduklarını ve bu politikaların “başarılı bir şekilde uygulanabileceği sosyo politik ve politik ekonomik koşulların altını oyduklarını” sıkça vurgulamaktadırlar (Brenner v.d., 2010, s.333). TOKİ'nin Kayaşehir'de uygun fiyatlı sosyal konutlar inşa etmesi, daha sonra bu sosyal konutların bölgeye getirdiği ivmeyle buralarda yatırımların artması, bunun sonucunda buradaki emlak fiyatlarının çok yükselmesi, bu nedenle TOKİ'nin artık Kayaşehir'de uygun fiyatlı sosyal konutlar inşa edemiyor olması şeklinde özetleyebileceğimiz sürecin, içsel olarak çelişkili olan neoliberalleşme süreçlerine iyi bir örnek teşkil ettiği söylenebilir.

References

- Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun, no. 6306. (2012).
Resim Gazete. Erişim adresi:
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6306.pdf>
- Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı. (2016). 2016 Yılı Faaliyet Raporu. Erişim adresi:
<http://www.aile.gov.tr/data/58b58e4c691407119c139239/2016%20%20Faaliyet%20Raporu.pdf>
- Aksoy, A. (2014). İstanbul'un neoliberalizmle imtihanı. (A. B. Candan ve C. Özbay Ed.) *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar* içinde (s. 26-46). İstanbul: Metis Yayınları.
- Altınok, A. (2012). *Kentsel mekanın yeniden organizasyonunun ekonomi politiği ve mülkiyete müdahale: 2000 sonrası dönemde İstanbul TOKİ Örneği*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Arslanalp, M. (2018). Coalitional politics of housing policy in AKP's Turkey. *POMEPS Studies: Social Policy in the Middle East and North Africa*, 31, 25-33
- Atasoy, Y. (2017). Repossession, re-informalization and dispossession: The 'muddy terrain' of land commodification in Turkey. *Journal of Agrarian Change*, 17(4), 657-679.
- Berkman, G. ve Osmay, S. (1996). *1984 sonrasında konut kooperatifçiliği*. Ankara: T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı.
- Brenner, N., Peck, J., ve Theodore, N. (2010). Variegated neoliberalization: Geographies, modalities, pathways. *Global networks*, 10(2), 182-222.

- Brenner, N. ve Theodore, N. (2002). Cities and the geographies of “actually existing neoliberalism”. *Antipode*, 34(3), 349-379
- Buğra, A. ve Keyder, Ç. (2006). The Turkish welfare regime in transformation. *Journal of European Social Policy*, 16(3), 211-228.
- Bugra, A. (1998). The immoral economy of housing in Turkey. *International Journal of Urban and Regional Research*, 22(2), 303-317.
- Çavuşoğlu, E., ve Strutz, J. (2014). We’ll come and demolish your house!”: The role of spatial (re-) production in the neoliberal hegemonic politics of Turkey. *Turkey Reframed Constituting Neoliberal Hegemony*, 141-153.
- Demiralp, S., Demiralp, S., ve Gümüş, İ. (2016). The state of property development in Turkey: Facts and comparisons. *New Perspectives on Turkey*, 55, 85-106.
- Eder, M. (2010). Retreating state? Political economy of welfare regime change in Turkey. *Middle East Law and Governance*, 2(2), 152-184.
- Eder, M. (2013). Deepening neoliberalisation and a changing welfare regime in Turkey. (C. Rodriguez, A. Avalos, H. Yılmaz, A.I. Planet Ed.), *Turkey’s Democratization Process* içinde (s. 195-220). London: Routledge
- Kayaşehir’e markalı konut akını başladı (Aralık 6, 2015). *Ekonomist* Erişim adresi: <http://www.ekonomist.com.tr/haberler/kayasehire-markali-konut-akini-basladi.html>
- Merkez Kayaşehir’deki Ofisler 4 Günde Tükendi. (Kasım 16, 2011). *Emlakjet*. Erişim adresi: <https://www.emlakjet.com/haber/haber/merkez-kayasehirdeki-ofisler-4-gunde-tukendi-1>
- Emlakkulisi (Şubat 19, 2013). Kayaşehir 1,5 milyonluk nüfusuyla dünya ölçeğinde olacak. Erişim adresi: <https://emlakkulisi.com/kayasehir-15-milyonluk-nufusuyla-dunya-olceginde-olacak/151976>
- Erman, T. (2016a). *Mış gibi site: Ankara’da Bir TOKİ-Gecekondu dönüşüm sitesi*. Ankara: İletişim.
- Erman, T. (2016b). Formalization by the State, Re-Formalization by the People: A Gecekondu Transformation Housing Estate as Site of Multiple Discrepancies. *International Journal of Urban and Regional Research*, 40(2), 425-440.
- ‘İmar barışı’na 14 milyar lira ödendi. (2018, 28 Aralık). *Gazeteduvar*. Erişim adresi: <https://www.gazeteduvar.com.tr/ekonomi/2018/12/28/imar-barisina-14-milyar-lira-odendi/>
- Gülhan, S.T. (2014). *The honorable exception: State and social reproduction of concrete space in Istanbul*. Unpublished doctoral dissertation. Binghamton University, New York.
- Gürbüz Türk, A. (2017). *Social housing policy and the welfare regime in Turkey: A comparative perspective*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. İstanbul: Boğaziçi University

- Büyümenin şifreleri. (2009, 11 Mart). *Habertürk*. Erişim adresi: <https://www.haberturk.com/buyume-rakamlari-ne-soyluyor-2399821-ekonomi>
- Avrupa Yakası'nda Florya-Kayaşehir; Anadolu'da Pendik-Kurtköy'ü Öneririm (February 22, 2017). *Harmoni Gayrimenkul Değerleme ve Danışmanlık A.Ş.* Erişim adresi: <http://www.harmonigd.com.tr/tr/haber/avrupa-yakasinda-florya-kayasehir-anadoluda-pendik-kurtkoyu-oneririm/>
- Hanson, G. H. ve Lundgren, B. (2018). Defining social housing: A discussion on the suitable criteria, *Housing, Theory and Society*, 1-18.
- Erdoğan 'hızlandırın' dedi, Kanal İstanbul'un Ayrıntıları Netleşti (February 24, 2015). *Hürriyet*. Erişim adresi: <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/erdogan-hizlandirin-dedi-kanal-istanbul-un-ayrintilari-netlesti-28278580>
- Karaman, O. (2013). Urban renewal in Istanbul: Reconfigured spaces, robotic lives. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(2), 715-733.
- Kayasü, S., ve Yetişkul, E. (2016). Evolving legal and institutional frameworks of neoliberal urban policies in Turkey. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 31(2), 209-222.
- Keleş, R. (2012). *Kentleşme politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keyder, Ç. (1999). The housing market from informal to global. (Ç.Keyder Ed.), *Istanbul: Between the global and the local*, içinde (s. 143-160). Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers
- Keyder, C. (2005). Globalization and social exclusion in Istanbul. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(1), 124-134.
- Kuyucu, T., ve Ünsal, Ö. (2010). 'Urban transformation' as state-led property transfer: An analysis of two cases of urban renewal in Istanbul. *Urban Studies*, 47(7), 1479-1499.
- Lovering, J., ve Türkmen, H. (2011). Bulldozer neo-liberalism in Istanbul: The state-led construction of property markets, and the displacement of the urban poor. *International Planning Studies*, 16(1), 73-96.
- Kayaşehir'de 250 bin kişilik kent yükseliyor. (Ağustos 8, 2012). *Milliyet*. Erişim adresi: <http://www.milliyet.com.tr/kayasehir-de-250-bin-kisilik-kent-yukseliyor-ekonomi-1577788/>
- Milliyet (Mayıs 6, 2013a). Bu ilçelerde fiyatlar çıldırdı. Erişim adresi: <http://www.milliyet.com.tr/bu-ilcelerde-fiyatlar-cildirdi/ekonomi/detay/1704200/default.htm>
- Yatırımcı Kayaşehir'e koştı. (Nisan 28, 2013b). *Milliyet*. Erişim adresi: <http://www.milliyet.com.tr/yatirimci-kayasehir-e-kostu-ekonomi-1699640/>
- Moreau, S., Pittini, A., Cameron, J., Thorogood, J., ve Wood, D. (2012). *Profiles of a movement: Co-operative housing around the world*. CECODHAS Housing Europe and ICA Housing
- Öncü, A. (1988). The politics of the urban land market in Turkey: 1950-1980. *International Journal of Urban and Regional Research*, 12(1), 38-64.

- Özüekren, Ş. (1996). *Nasıl bir konut kooperatifçiliği?*. Ankara: T.C Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı
- Pamuk, Ş. (2014). *Türkiye’nin 200 yıllık iktisadi tarihi*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Peck, J., Brenner, N., ve Theodore, N. (2017). Actually Existing Neoliberalism. (D. Cahill, M. Cooper, M. Konings, ve D. Primrose Ed.), *Sage Handbook of Neoliberalism* (s. 3-16). London: Sage Publications Ltd.
- Pulat, G. (1992). *Dar gelirli kentlilerin konut sorunu ve soruna mekansal çözüm arayışları*. Ankara: Kent Koop.
- Kanal İstanbul’a komşu projeler yaşadı. (Ocak 17, 2018). *Sabah*. Erişim adresi: <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2018/01/17/kanala-komsu-projeler-yasadi>
- Seyran Şehir. (t.y.). *Seyran Şehir*. Erişim adresi: <http://www.seyransehir.com/seyran-sehir.php>
- T.C. Başbakanlık (2003). 58. *Hükümet acil eylem planı*.
- TOKİ. (2010). *Konut edinme rehberi*. Erişim adresi: <https://www.toki.gov.tr/content/images/main-page-slider/30102016231116-pdf.pdf>
- TOKİ. (2011). *TOKİ kurum profili*. Erişim adresi: <https://www.toki.gov.tr/content/images/main-page-slider/30102016225052-pdf.pdf>
- İstanbul Kayabaşı’nda inşa edilecek Kayapark’ın ihalesi gerçekleştirildi. (Eylül 7, 2017). *TOKİ*. Erişim adresi: <https://www.toki.gov.tr/haber/istanbul-kayabasinda-insa-edilecek-kayaparkin-ihalesi-gerceklestirildi>
- TOKİ. (2018). *TOKİ konut üretim raporu*. Erişim adresi: <https://www.toki.gov.tr/AppResources/UserFiles/files/FaaliyetOzeti/ozet.pdf>
- Türem, U. (2017). The state of property: From the empire to the neoliberal republic. (F.Adaman, B. Akbulut, ve M. Arsel Ed.), *Neoliberal Turkey and its Discontents: Economic Policy and the Environment under Erdoğan* içinde (s. 18-43). London: I.B. Tauris.
- Türkün, A. (2011). Urban regeneration and hegemonic power relationships. *International Planning Studies*, 16(1), 61-72.
- Yalçın, M. C., Çalışkan, Ç. O., Çilgin, K., ve Dündar, U. (2014). İstanbul dönüşüm coğrafyası. (A. B. Candan and C. Özbay Ed.), *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar* (s. 47-70). İstanbul: Metis Yayınları
- Başakşehir Satılık Daire (t.y.-a). *Zingat*. Erişim adresi: <https://www.zingat.com/basaksehir-satilik-daire>
- Zingat. (t.y.-b) *Konut fiyatları: İstanbul, Başakşehir, Kayabaşı, ortalama 85m2 konut için*. Erişim adresi: <https://www.zingat.com/kayasehir-14-bolge-de-85m2-2-1-uygun-fiyat-satilik-daire-1309127i>



Raylı Sistemlerin Hedeflerini Saptıran Etkenler: Adana Örneği

Fikret Zorlu

Mersin Üniversitesi
aliercan.ozgur@idema.com.tr

Elif Kızılay

Mersin Üniversitesi
kizilayelif76@gmail.com

Öz

Bu çalışmada raylı sistemlerin planlamasında öngörü ve hedeflerin yeterince gerçekleşmemesinin nedenleri araştırılmaktadır. Literatürde bu sorunun kaynağı olarak 21 etken gösterilmektedir. Adana raylı sistemi hedeflenen yolcu sayısı gerçekleşme oranı açısından Türkiye'deki en düşük orana sahiptir. Adana 1992 Ulaşım Ana Planı ve Fizibilite Raporu'nda öngörülen kentsel gelişim, nüfus, yolculuk, maliyet, gelir tahminleri ile 2018 gerçekleşme verileri karşılaştırılmış ve sorun kaynakları tespit edilmiştir.

Yapılan araştırmada raylı sistemlerin öngörülen yolcu sayısına ulaşamamasında en önemli nedenin kentlerin mekânsal yapısındaki değişimlerin etkili olduğu, dolayısıyla mekânsal plan öngörülerini, kararları ve zaman içindeki değişikliklerin neden olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte ulaşım planlarında nüfus, işgücü, toplu taşıma kullanım oranı, yolcu sayısı tahminleri ile gerçekleşme arasında büyük sapmalar olduğu tespit edilmiştir. Öne çıkan diğer önemli bir neden ise raylı sistemler ile diğer toplu taşıma sistemlerinin güzergâhlarının ulaşım planlarına uygun olmayan biçimde işletilmesidir (özellikle korunan minibüs hatları ve artan özel servis araçları). Son yıllarda döviz kurlarındaki artış ise finansmanı etkileyen en önemli dışsal neden olarak öne çıkmaktadır ki ulaşım planlarında bu yöndeki öngörülerde büyük sapmalar ortaya çıkmıştır. Bu sorun nedenlerinin büyük bölümünün değiştirilme olanağı bulunmamaktadır. Buna karşın mekânsal planların raylı sistem yolculuk talebini arttırmak amacıyla revize edilmesi ve diğer toplu taşıma sistemlerinin yeniden düzenlenmesi önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Raylı sistemler, tahmin hataları, proje başarısızlığı



Factors That Deviate the Objectives of Urban Rail Systems: Adana Case

Fikret Zorlu
Mersin University

Elif Kızılay
Mersin University

Abstract

In this study, reasons of estimation errors in rail system planning are investigated. In the literature 21 factors/problem sources are identified. Adana rail system has performed the lowest rate of passenger in Turkey when compared with the estimated number. The urban development, population, trips, cost, income figures that were predicted in Adana 1992 Transportation Master Plan and The Feasibility Report are compared with actual case in 2018 and the origins of the problems have been investigated.

Research findings showed that the most important reason that the rail systems do not achieve the estimated number of passengers is due to the changes in the spatial structure of the cities. Therefore, the spatial plan predictions, decisions and the changes in the period of time are seen to have caused this failure. Also, huge discrepancies have been found between the predicted and actual figures for population, employment, share of public transportation, number of passengers. The other important reason is about other public transportation systems' routes which are not operated in accordance with the proposals of the master plans (especially, competitive minibus routes and increasing share of private service vehicles). In recent years, the increase in the foreign currency has become the most important external reason that affects the financial recovery time of the rail investment. Therefore, the estimations of the transportation plans have been deviated substantially. There are not possibilities to change or recover the most of the reasons of this problem. However, it is proposed that the other modes of transportation systems can be re-organized in order to increase the demand for travel by rail systems via proper land use changes

Keywords: rail systems, estimation errors, project failure

Giriş

Bu çalışmada raylı sistemlerin planlamasında öngörü ve hedeflerin yeterince gerçekleşmemesinin nedenleri araştırılmaktadır. İlk aşamada literatürdeki çalışmalarda tespit edilen etkenler araştırılmıştır. İkinci aşamada Türkiye’de hedeflenen yolcu sayısına ulaşma oranı ve kapasite kullanım oranı düşük raylı sistemler tespit edilmiştir. Hangi nedenlerin hedeflerden sapmaya neden olduğunu tespit etmek için ilgili kentlerin ulaşım ana planları ve raylı sistem fizibilite raporları ve raylı sistemlerin 2018 yılı yolcu taşıma verileri incelenmiştir. Üçüncü aşamada literatürdeki (Mackie ve Preston, 1998) 21 etken/sorun kaynağı dikkate alınarak Türkiye’de kapasite kullanım oranı ve hedeflenen yolcu sayısı gerçekleşme oranı en düşük 16 raylı sistem tespit edilmiştir. Son aşamada raylı sistem yolcu sayısını arttırmaya yönelik öneriler sunulmuştur.

Gelişmiş ülkelerdeki kentlerde büyük ölçekli ulaşım ve teknik altyapı yatırımları 19. Yüzyıldan başlayarak 20. Yüzyıl sonuna kadar büyük oranda tamamlanmıştır. Yerel yönetimler kaynaklarını yeni ekonomik sektörlerin gelişmesi, istihdam yaratılması, yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, kültürel ve sosyal olanakların artırılması ve yenilikçi kentsel hizmetlere yoğunlaştırmaktadır. Buna karşın az gelişmiş ülkelerdeki kentlerde temel altyapıların eksik olması nedeniyle kamu kaynaklarının büyük bölümü bu kapsamdaki yatırımlara ayrılmaktadır. Bu da diğer kentsel hizmetlerin yeterince sunulamaması ve kentsel yaşam kalitesi ve niteliğin düşük kalması sorunu ile sonuçlanmaktadır. Raylı sistemlere ayrılan kaynağın sosyal ve ekonomik yönden geri dönüşünün yeterince sağlanamaması ise bu yatırımlara yönelik eleştirilere neden olmaktadır.

Raylı sistem yatırımları yüksek parasal kaynak gerektiren kamu yatırımlarıdır ve günümüzde yerel yönetimlerin borçlarında ve yıllık giderlerinde önemli bir paya sahiptir. İncelenen 16 raylı sistemin toplam ilk yatırım maliyeti 8 milyar A.B.D. Dolarını aşmaktadır. İşletme maliyetleri de eklendiğinde ortaya çıkan mali kaynağın büyüklüğü raylı sistemlerin kamuya yüksek maliyetleri olduğunu göstermektedir. Ödenen bu kaynakların sosyal faydası ve geri dönüşü için yeterli yolcu sayısına ulaşılması beklenir. Buna karşın düşük düzeyde kalan geri dönüş ve sosyal fayda oranı bu sorunun kaynaklarının detaylı araştırılmasını ve önlemler alınmasını gerektirmektedir.

Bu çalışmada Türkiye'deki 16 raylı sistem üzerine genel veriler elde edilerek bu sistemlerin başarı düzeyinin düşük kalmasında 21 nedenden/kaynaktan hangilerinin etkili olabildiği irdelenmiştir.

Literatür Araştırması

Walmsley ve Perrett (1992). Kanada, Fransa ve A.B.D.'deki 14 raylı sistem projesinin amaçlarını ve ulaşım sistemine ve kentsel gelişmeye katkılarını irdelenmiştir. Mackett ve Edwards (1998) kentsel raylı sistemlerin ne düzeyde başarılı olduklarını projelerin kendi amaçları çerçevesinde değerlendirmiştir. Araştırmacılar inceledikleri 46 projenin yolculuk sayısı dışındaki kentsel amaçlarına ne düzeyde ulaşıldığını 6 başlık altında incelemiştir:

- Trafik sıkışıklığının azaltılması,
- Toplu taşımanın geliştirilmesi,
- Gelişmenin teşvik edilmesi,
- Şehir merkezine erişimin artırılması,
- Çevrenin iyileştirilmesi ve
- Diğer amaçlar.

Mackett ve Sutcliffe (2003) başarı ölçütlerini raylı sistem proje raporlarından özetle 5 temel başlık altında tanımlamıştır:

-Yolcu sayısı ve geliri yüksek sonuçlar elde etmek (patronage) ve ülke ortalamasının üstünde yolcu sağlamak,

- Maliyet verimli (cost-effective) sistem elde etmek,
- Toplu taşıma kullanıcı sayısını ve oranını arttırmak,
- Trafik sıkışıklığını azaltmak,
- Arazi kullanım ve kentsel gelişmeyi iyileştirmek.

Yukarıda sıralanan amaçlara ulaşmak için en önemli gösterge yeterli yolcu sayısına ulaşılmasıdır. Yolcu sayısının yüksek olması durumunda kentsel gelişme, arazi kullanımında değişim, toplu taşıma kullanım oranındaki artış sağlanabilir, yine bu değişim ve gelişmeler de iki yönlü etkileşim nedeniyle yolcu sayısının artışında etkili olabilir. Bu çalışmada fizibilite projelerinde hedeflenen yolcu sayısına ne düzeyde ulaşıldığı, ulaşılamayan sistemlerde sorunların kaynakları araştırılmıştır. Raylı sistem projelerindeki öngörüler ve gerçekleşme düzeylerini kapsamlı

biçimde araştıran ilk çalışmalarda yolcu sayısının iyimser yaklaşım nedeniyle yüksek tahmin edildiği tespit edilmiştir (Wachs, 1987). Wachs bunun nedenini yerel yönetimlerin federal hibelerden yararlanmak için raylı sistem tahminlerinde özellikle anahtar varsayım ve parametrelerin (key assumptions and parameters) projelerin yapılabilir çıkması lehine belirlendiğini iddia etmektedir. Pickrell (1990), Amerika Birleşik Devletleri kentlerindeki projeleri incelediği çalışmasında hem yolcu sayısı hem de maliyet öngörülerinde gerçekleştirmeleri arasında ciddi sapmalar olduğunu tespit etmiştir. Pickrell, incelediği 10 raylı sistemde gerçekleşen yolcu sayısının öngörülenlerden %28 ile %85 arasında daha az gerçekleştiğini, maliyetlerin ise %-11 ile %106 arasında değişen farklarla gerçekleştiğini tespit etmiştir. Yolcu sayısı tahmini ile gerçekleşme arasında ortaya çıkan sapmaların nedenlerini şu şekilde sıralamıştır:

- Demografik faktörlerle ilgili tahmin hataları,
- Raylı sistem hizmet kalitesi (hız, frekans ve besleyici hatlar) ile ilgili yanılmalar,
- Otomobil kullanım maliyetleri (mesafe, yakıt maliyeti) ile ilgili yanılmalar (Pickrell, 1990)

Maliyet tahmini ile gerçekleşme arasındaki sapmaların nedenleri ise şunlardır:

- Yapıma başlama süresindeki gecikmeler,
- Yapım işlerinin gecikmesi,
- Enflasyon ve birim maliyet öngörülerindeki sapmalar (Pickrell, 1990).

Pickrell, bunların yanı sıra işletme maliyetleri ve gelir tahminlerinde de kayda değer sapmalar olduğunu tespit etmiştir. Literatürde büyük ölçekli ulaşım sistemlerinin öngörülen fayda düzeyine ulaşamaması (başarısızlığı) sorununu inceleyen az sayıda çalışma bulunmaktadır. Raylı sistem yatırımlarının başarısızlık nedenlerini inceleyen kapsamlı çalışmalarında (dünyadaki 97 örnek incelenmiştir) Mackie ve Preston (1998), sorun kaynakları (nedenler/etkenler) 21 başlık altında sınıflandırılmıştır. Bunlar arasında aşağıdaki sorun kaynakları/nedenleri öne çıkmaktadır:

- Planlama Aşamasında Yapılan Analiz Hataları,
- Yolculuk Tahminlerindeki Yöntem Hataları,
- Mekânsal Plan Öngörülerindeki Yanılmalar,

- Modellemede Ve Tahmin Aşamasında İyimsen Varsayım Ve Öngörüler,
- Yerel Yönetimlerin Ulaşım Politikasındaki Değişiklikler,
- Yolculuk Öngörülerini Değiştiren Mekânsal Plan Kararları,
- Ulaşım Ana Planı İle Çelişen Ulaşım Sistem Yönetimi,
- Kentin Sosyo-Ekonomik Yapısındaki Değişimler,
- Finansmanı Etkileyen Dışsal Faktörler,
- Programlama Ve Yatırım Etaplarında Değişiklik Ve Sapmalar.

Flyvbjerg vd. (2002) Flyvbjerg vd. (2003), büyük ölçekli ulaşım projelerinin barındırdığı riskleri, proje uygulamaları sonrası ortaya çıkan tahmin yanılmalarını tespit etmiş ve inceledikleri hiçbir projede benzer projelerdeki deneyimlerden ve sonuçlardan yararlanılmadığını tespit etmişlerdir (Flyvbjerg, 2006). Yatırımlar için öngörülen yatırım maliyetlerinin ne düzeyde aşıldığını tespit etmiş ve buna göre olasılık dağılımı çıkarmışlardır. İncelikleri raylı sistem projelerinin %80'inde maliyet yanılmaları %57'ye kadar ulaşmaktadır. Flyvbjerg vd. (2003) ve Flyvbjerg (2008) inceledikleri raylı sistem projelerinde öngörülen maliyetten ortalama %44,7 daha yüksek olduğunu, yolcu sayısının öngörülenden ortalama %51,4 daha az olduğunu tespit etmiştir.

Türkiye'de raylı sistemlerin öngörü/gerçekleşme düzeylerini inceleyen az sayıda çalışma bulunmaktadır. Özgür (2009) Türkiye'deki raylı sistem yatırımlarının beklentileri karşılayıp karşılamadığını İstanbul, Ankara, İzmir ve Bursa kentlerindeki örnekler üzerinden incelemiştir. Yarı yapılandırılmış görüşme yöntemini uygulayarak sistemler için performans ölçütleri (maliyet, yolcu sayısı) ve belirlenen hedefler (trafik sıklığının azaltılması, kente imaj kazandırma, entegre sistem) ile ortaya çıkan sonuçları karşılaştırmıştır. Çalışmada tüm sistemlerin toplu taşın sistemindeki yolcu sayılarının artışına katkı sağladığı, ancak yolcu sayısı tahminleri, maliyet tahminleri, entegre edilmiş toplu taşın sistemi, trafik sıklığının azaltma, kente imaj kazandırma vb. konularındaki beklentileri karşılayamadıkları tespit edilmiştir. Demircan (2010) İstanbul Metrosu Taksim-4.Levent Hattı, Taksim-Kabataş Füniküler Hattı ve Bursa Hafif Raylı Sistem Hattı için 2009 yılı yolcu sayılarının öngörülen yolcu sayısının çok gerisinde kaldığını tespit etmiştir. Akça (2018) İstanbul kentinde Taksim-Kabataş füniküler hattı, Topkapı-Mescid-i Selam tramvay hattı, Otogar-Kirazlı hafif metro hattı, Kirazlı-Başakşehir metro hattı, 4.Levent-Hacıosman metro hattı, Kadıköy-Kartal-Kaynarca metro

hattı ve Levent-Hisarüstü metro hatları için hazırlanan fizibilite raporlarında öngörülen yolcu sayıları, işletme ve yapım maliyetleri verileri için öngörülen ve gerçekleşen değerleri karşılaştırmış ve yüksek düzeyde sapmalar olduğunu tespit etmiştir. Ayan (2018) Türkiye’deki 12 raylı sistem projesi için hazırlanan fizibilite raporlarını incelediği çalışmada; fizibilite raporlarının içerik açısından yeterli olduğunu, işletmeye alınmış sistemlerden bir bölümünde yolcu sayısının öngörülenden az olduğunu, projelerin faydalarının hesaplanmasında zaman değerinin yüksek düzeyde alındığını (faydaların %30 ile %82’si arasında), bunun da projelerin kırılgan olmasına neden olduğunu tespit etmiştir.

Yukarıdaki çalışmalar raylı sistemler için öngörülen/hedeflenen yolcu sayıları, maliyetler ve faydaların gerçekleşme düzeylerini tespit etmiş ancak ortaya çıkan sapmaların kaynaklarını ve nedenlerini detaylı olarak inceleyen sınırlı çalışmalar bulunmaktadır. Akça (2008) aşağıdaki nedenlerin sapmalarda etkili olduğunu tespit etmiştir:

- Rakip toplu taşıma türlerinin kaldırılacağı varsayılması,
- Besleyici sistemlerin oluşturulacağı kabulü,
- Teknik gerekçelerden ziyade politikacıların istekleri,
- Ulaşım modelinin güncelliği,
- Nüfus ve istihdam kabullerinin doğruluğu,
- Ulaşım ağında hayata geçirildiği kabul edilen sistemlerin ve türler arası entegrasyonun gerçekçiliği,
- Yolcu öngörülerinin hatalı olması,
- Yolcu öngörülerinin kasıtlı olarak yüksek tutulması,
- İşletme maliyetleri hesabında dikkate alınan parametrelerin farklılığı,
- Birim işletme maliyetlerinin farklılığı.

Topaloğlu (2010) Kadıköy Kartal metro koridoru çevresindeki nüfusa hizmet eden otobüs hatlarının metro yolcu sayısının beklenenden düşük çıkmasında etkili olduğunu tespit etmiştir. Bunun yanı sıra metro istasyonlarının karayolu kenarında olması nedeniyle erişim zorluğu olduğunu tespit etmiş ve yaya erişimini iyileştirecek düzenlemeler yapılmasını önermiştir. Demircan (2010), raylı sistem fizibiliteleri hazırlanırken bölgedeki diğer ulaşım altyapılarının etkilerinin ve olası altyapı değişikliklerinin de senaryo analizinde dikkate alınmasını önermektedir. Çevik (2017) ise İstanbul kentinde Yenikapı–Havalimanı

Metro Hattı, Zeytinburnu-Kabataş Tramvay Hattı ve Topkapı-Sultançiftliği Tramvay Hattı üzerinde yaptığı araştırmada raylı sistem güzergahındaki değişikliklerin ve nüfus değişiminin yolcu sayısı değişiminde etkili olduğunu tespit etmiştir. Raylı sistem fayda ve maliyet tahminlerindeki yanılmaları azaltmak için Flyvbjerg vd. (2004) *referans sınıf tahmin yönteminin* ulaşım projeleri için nasıl uygulanabileceğine yönelik bir süreç geliştirmiştir. *Referans sınıf tahmini* (RCF) Daniel Kahneman (1977, 1980) tarafından geliştirilen risk altında tahmin ve karar verme teorilerine dayanmaktadır (Flyvbjerg, 2006). Flyvbjerg'e göre referans sınıf tahmini (reference class forecasting) daha doğru ve daha az hatalı tahminler yapılmasını sağlayabilecek bir yöntemdir (2007; 2008). Bu yöntem proje konusu ile ilgili uyumlu örneklerden yararlanılarak yansız ve daha az hatalı tahmin yapmayı amaçlayan bunun için önceki projelerdeki yanılmaları tespit ederek yanılma etkenlerini dikkate almayı ve olasılıklarını azaltmayı amaçlayan istatistiksel bir yöntemdir. Kahneman ve Tversky'ye göre insan yargılarında yanlıdır ve genel olarak iyimserdir, bu nedenle irrasyonel karar vermeye eğilimlidir (1977). Dolayısıyla karar vermede ve öngörülerde rasyonellikten ve nesnellikten uzaklaşarak yanılma olasılığı yüksektir. Bu sorunla karşılaşmamak için önceki deneyimlerin dikkate alınarak, yanılma ölçümleri yapılarak dış göz bakış açısıyla eleştirel öngörülerde bulunulması önerilmektedir. Çünkü karar vericiler ve plancılar, projelerin gerçekleşmesi isteğinin de beklentisi ile projelerde maliyetleri daha az tahmin etme (underestimate), riskleri göz ardı etme eğilimindedir. Bu da tahminden farklı sonuçlara, öngörülmeyen mali kayıplara neden olmaktadır (Flyvbjerg, 2007; 2008). Bu sorunu azaltmak amacıyla önerilen referans sınıfı tahmini (RCF) yöntemi üç aşamadan oluşmaktadır:

- Projeye emsal oluşturabilecek benzer niteliklerdeki projelerin seçilmesi (örnek sayısı arttıkça model güvenilirliği artacaktır),
- Referans sınıf için gerekli değişkenler için olasılık dağılımı (probability distribution) çıkarılır,
- Öngörülen proje için en uygun, en yakın proje referans alınarak ya da genel bulgular esas alınarak karşılaştırma ve tahmin yapılır (Flyvbjerg, 2007; 2008).

Bu yöntemle proje konusuyla eşdeğer kapsam ve nitelikteki önceki deneyimlerden, projelerden, uygulamalardan elde edilen sonuçların istatistiksel dağılımı çıkarılarak yanılma olasılıkları ve riskler hesaplanır.

Yöntem

Mackie ve Preston (1998) raylı sistem yolcu ve maliyet öngörülerindeki yanlışların 21 nedenden kaynaklandığını tespit etmiştir. Çalışmada bu etkenlerin ne derecede geçerli olduğu araştırılmıştır:

1. Hedeflerdeki belirsizlik ve hedefler arası çelişkiler,
2. Siyasi yönetim değişikliği nedeniyle hedeflerde değişim,
3. Mevcut ulaşım yapısının yeterince analiz edilmemesi, yetersiz bilgi,
4. Çalışma kapsamı, alanı ve sınırlarının doğru tespit edilmemesi,
5. Yolcu ve maliyet tahmininde aşırı iyimserlik,
6. Tahminlerde baz alınan bir değerlerin yanlış tanımlanması,
7. Planlama varsayımlarındaki hatalar,
8. Dış faktörlerle ilgili yanlış tahminler,
9. Ulaşım girdilerinin yanlış olması,
10. Modelleme hataları,
11. Etkileşimlerin dikkate alınmaması,
12. Dinamiklerin dikkate alınmaması,
13. Yatırımın yaşam süresinin yanlış değerlendirilmesi,
14. Ölçülemez etkileri tahminlerde ölçümlere katma,
15. Ölçülebilir bazı etkilerin dahil edilmemesi,
16. Yanlış verilerin kullanılması
17. Tahminlerde çift-hesaplama yapılması,
18. Transferlerin yanlış hesaplanması,
19. Sistemin etkilerinin yeterince öngörülememesi,
20. Düzenleme ve kuralların planlama sürecinde değişmesi,
21. Değerlendirmedeki iyimserlik.

Yukarıdaki hangi sorunun geçerli olduğu ve etkenin tahminlerde yanılmaya neden olduğunu saptamak için önce-sonra (ex-post) analizi yapılmıştır. Raylı sistemler için öngörülen ile gerçekleşen yolcu sayısı arasındaki hata oranı (r_E), Levinson'dan (1946) uyarlanan aşağıdaki denkleme göre hesaplanmıştır:

$$r_E = (X_{oi} - X_{mi}) / X_{mi} \quad (1)$$

Burada;

X_{oi} , i sisteminde gerçekleşen yolculuk değerini,

X_{mi} , i sistemi için modelde öngörülen yolculuk değerini ifade etmektedir.

Kök ortalama karesel hata (İng. Root mean square error) (İng.RMSE), bir tahmin modelinde öngörülen ile gerçekleşen değerler arasındaki farkın karelerinin toplamının örnek sayısına bölünmesiyle elde edilen değeridir. RMSE değeri ne kadar yüksekse modelin yanılma süzeyi de o derecede yüksektir. Kök ortalama karesel hata (RMSE) tahmin edilen yolcu değeri ile gerçekleşen yolcu değeri arasındaki fark temel alınarak aşığıdaki denkleme göre hesaplanır:

$$RMSE = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_{oi} - X_{mi})^2}{n}} \quad (2)$$

Burada;

X_{oi} , i sisteminde gerçekleşen yolculuk değerini,

X_{mi} , i sistemi için modelde öngörülen yolculuk değerini,

n , örneklem sayısını ifade etmektedir.

Normalleştirilmiş kök ortalama karesel hata (İng. NRMSE) ise öngörülen ile gerçekleşen arasındaki farklar ortalamasının öngörülen değere oranını ifade etmektedir. Ortalama yanılma oranını ifade eden normalleştirilmiş kök ortalama karesel hata (NRMSE) aşığıdaki denkleme göre hesaplanır:

$$NRMSE = \frac{RMSE}{\overline{X_m}} \quad (3)$$

Burada;

$RMSE$, kök ortalama karesel hatayı,

$\overline{X_m}$, modellerde tahmin edilen ortalama yolcu sayısını ifade etmektedir.

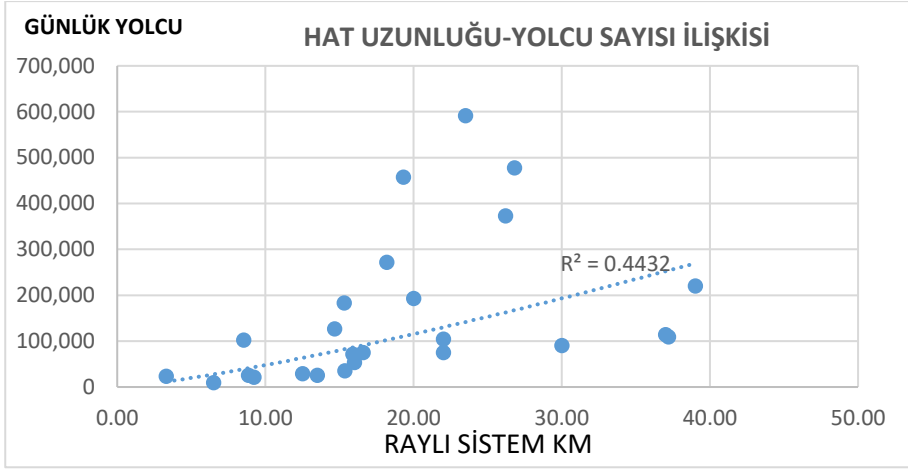
Türkiye'deki Raylı Sistem Uygulamalarına Yönelik Genel Tespitler

Türkiye'de faal 24 raylı sistemin yolcu sayıları, hat uzunlukları ve yolcu/km performansları Tablo1'de verilmiştir.

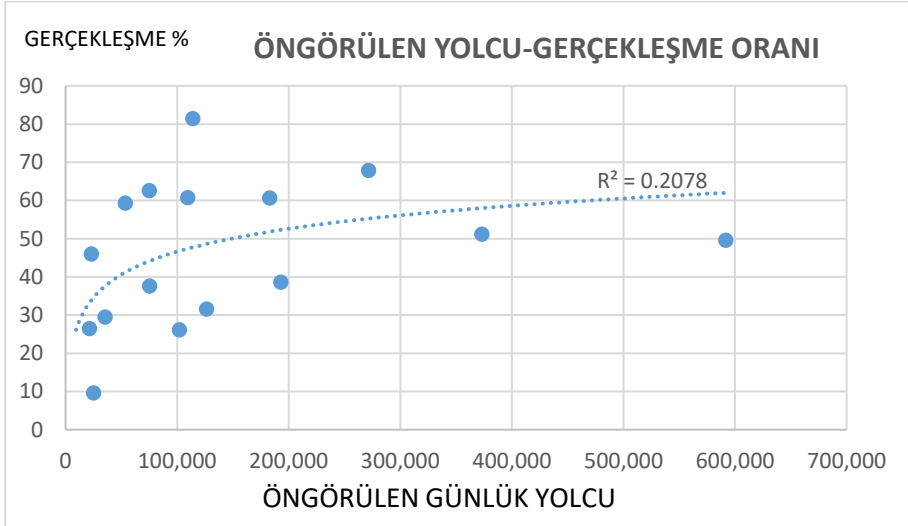
Tablo 1. Hizmet Veren Raylı Sistemler ve Günlük Yolcu, Hat Uzunluğu ve Km Başına Düşen Yolcu Sayıları (Kaynak: Büyükşehir Belediyeleri Faaliyet Raporları (2017,2018))

Şehir Adı	Raylı Sistem	Yolcu (Günlük)	Hat Uzunluğu (Km)	Km Başına Yolcu
İstanbul	M2 Yenikapı -Hacı Osman	591.510	23,49	25.181
İstanbul	T1 Kabataş-Bağcılar Tramvayı	457.535	19,3	23.706
İstanbul	M1A-BYenikapı - Atatürk Havalimanı	477.234	26,80	17.807
İzmir	İzmir-Metro	271.365	18,18	14.927
İstanbul	M4 Kadıköy-Kartal-Tavşantepe Metro	373.040	26,2	14.238
İstanbul	T4 Topkapı-Edirnekapı-Sultançiftliği Tramvayı	182.816	15,3	11.949
Ankara	Ankaray (AŞTİ-Dikimevi)	101.834	8,527	11.943
İstanbul	M5 Üsküdar-Çekmeköy Hattı	192.724	20	9.636
Ankara	M1 (Batıkent-Kızılay)	126.267	14,661	8.612
İstanbul	M6 Levent - Rumeli Hisarüstü	22.964	3,3	6.959
Bursa	Bursaray LRT	220.073	39	5.643
Konya	Konya Tramvay	104.000	22	4.727
Ankara	M2 (Kızılay-Çayyolu)	75.095	16,59	4.527
İstanbul	M3 Bağcılar (Kirazlı) - Başakşehir - Olimpiyat Köyü	71.083	15,9	4.471
Gaziantep	Gaziantep Tramvay	75.000	22	3.409
Samsun	Samsun Tramvay	53.369	16	3.336
Eskişehir	Eskişehir Tramvay	114.001	37	3.081
Antalya	Antalya Tramvay	90.000	30,00	3.000
Kayseri	Kayseray	109.315	37,2	2.939
İzmir	Karşıyaka Tramvay	25.577	8,85	2.890
İzmir	Konak Tramvay	29.118	12,5	2.329
Ankara	M3 (Batıkent-Töre)	35.303	15,36	2.298
Ankara	M4 (Keçiören-AKM)	21.174	9,223	2.296
Adana	Adana HRS	24.982	13,5	1.851
Bursa	Burtram T1	9.406	6,5	1.447

Türkiye’de mevcut durumda hizmet veren raylı sistemlerin km başına düşen yolcu sayılarına bakıldığında 16 sistemin yolcu sayısı çok düşüktür. Tramvay olarak hizmet veren hatlar arasında km başına 1.447 yolcu oranı ile bursa tramvayı en düşük sırada iken; hafif raylı, metro sistemleri arasında da Adana metrosu 1.851 km başına yolcu oranıyla en düşük sıradadır (Şekil 1). Raylı sistemlerde yolcu sayısı gerçekleşme oranı %10-80 arasında değişmektedir (Şekil 2).



Şekil 1. Raylı Sistemlerin Toplam Hat Uzunlukları ve Günlük Yolcu Oranları



Şekil 2. Raylı Sistemlerin Öngörülen Yolcu Sayıları ve Gerçekleşme Oranları

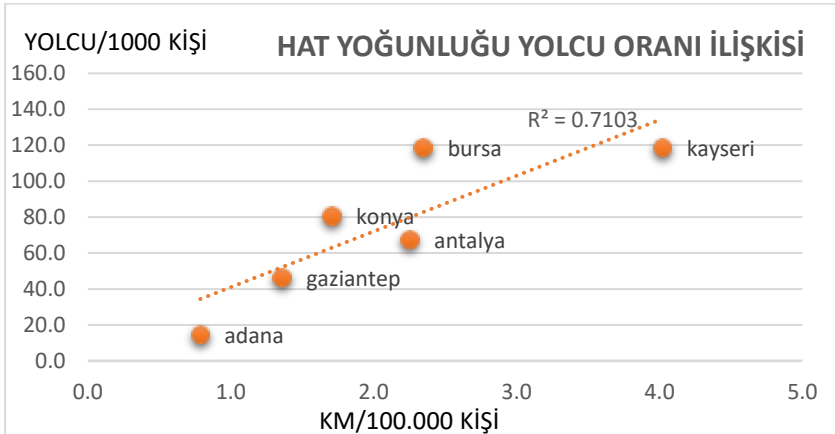
Raylı sistemlerin 2018 yılı için öngördükleri yolcu sayıları ve gerçekleşen yolcu sayıları verilerinden gerçekleşme oranları hesaplanmıştır. Grafikte de görüldüğü gibi gerçekleşme yüzdesi en düşük olan kent %10 ile Adana'dır. Öngörü ve gerçekleşen yolcu verisine ulaşılabilen 19 raylı sistem için hata oranları tespit edilmiştir (Tablo 2).

Tablo 2. Hizmet Veren Raylı Sistemlerin Öngörülen ve Gerçekleşen Günlük Yolcu Sayıları ile Hata Oranlar

Raylı Sistem Adı	Gerçekleşen günlük ortalama yolcu (2018)	Uzunluk (km)	Gerçekleşen km başı yolcu	Öngörülen günlük ortalama yolcu	Öngörülen km başı ortalama yolcu	Hata oranı (rE)	Mutlak hata karesi
M1A-B, Yenikapı - Atatürk Havalimanı	477.234	26,80	17.807	85.734	3.199	4,57	213.399.769
M3 Bağcılar (Kirazlı) - Başakşehir - Olimpiyat Köyü	71.083	15,9	4.471	42.849	2.695	0,66	3.153.193
M2 Yenikapı -Hacı Osman	591.510	23,49	25.181	1.193.970	50.829	-0,50	657.794.748
M4 Kadıköy-Kartal-Taşıantepe Metro Hattı	373.040	26,2	14.238	728.869	27.819	-0,49	184.450.611
M5 Üsküdar-Çekmeköy Hattı	192.724	20	9.636	500.000	25.000	-0,61	236.046.350
M6 Levent - Rumeli Hisarüstü	22.964	3,3	6.959	50.000	15.152	-0,54	67.120.780
T4 Topkapı-Edirnekapı-Sultançiftliği Tramvayı	182.816	15,3	11.949	301.468	19.704	-0,39	60.140.532
Ankaray (AŞTİ-Dikimevi)	101.834	8,527	11.943	390.000	45.737	-0,74	1.142.072.355
M1 (Batıkent-Kızılay)	126.267	14,661	8.612	400.000	27.283	-0,68	348.600.730
M2 (Kızılay-Çayyolu)	75.095	16,59	4.527	200.000	12.055	-0,62	56.684.789
M3 (Batıkent-Töre)	35.303	15,36	2.298	120.000	7.813	-0,71	30.405.473
M4 (Keçiören-AKM)	21.174	9,223	2.296	80.000	8.674	-0,74	40.681.050
İzmir Metro (HRS)	271.365	18,18	14.927	400.000	22.002	-0,32	50.064.964
Adana-HRS	24.982	13,5	1.851	260.000	19.259	-0,90	303.063.851
Gaziantep Tramvay	75.000	22	3.409	120.000	5.455	-0,38	4.183.884
Samsun Tramvay	53.369	16	3.336	90.000	5.625	-0,41	5.241.524
Eskişehir Tramvay	114.001	37	3.081	140.000	3.784	-0,19	493.753
Bursaray LRT	220.073	39	5.643	460.000	11.795	-0,52	37.846.789
Kayseray	109.315	37,2	2.939	180.000	4.839	-0,39	3.610.511
Ortalama	3.139.148	378,23	8.300	5.742.890	15.184	-0,45	181.318.719
Kök ortalama karesel hata (Km başına yolcu)				13.465			
Normalleştirilmiş kök ortalama karesel hata (Km başına yolcu)				0,8868			

1

Benzer nitelikte (kentsel nüfusları) olan raylı sistem hizmeti veren kentlerin hat yoğunluğu (100.000 kişiye düşen raylı sistem km) dağılımı analizi yapılmıştır. 1000 nüfus başına yolcu oranı ile hat yoğunluğu ilişkisine bakıldığında Adana raylı sistem hattı en düşük sayıyla en alt sırasındadır (Şekil 3).



Şekil 3. Referans Sınıfı Sistemlerin Hat Yoğunluğu (100.000 Nüfusa Düşen Raylı Sistem Km) 1000 Nüfus Başına Yolcu Oranı

Tablo 3. Raylı Sistemlerdeki Yanılmaların Etkenleri/Sorun Kaynaklarının Türkiye'deki Görülme Sıklıkları

Yanıma Etkenleri/Sorun Kaynakları (Mackie ve Preston, 1998)	Hataların Payı/Etki Derecesi
1.Hefedlerdeki belirsizlik ve hedefler arası çelişkiler	düşük
2. Siyasi yönetim değişikliği nedeniyle hedeflerde değişim	düşük
3. Mevcut ulaşım yapısının yeterince analiz edilmemesi, yetersiz bilgi	düşük
4.Çalışma kapsamı, alanı ve sınırlarının doğru tespit edilmemesi	düşük
5. Yolcu ve maliyet tahmininde aşırı iyimserlik	yüksek
6. Tahminlerde baz alınan bir değerlerin yanlış tanımlanması	yüksek
7. Planlama varsayımlarındaki hatalar	çok yüksek
8. Dış faktörlerle ilgili yanlış tahminler	yüksek
9. Ulaşım girdilerinin yanlış olması	yüksek
10. Modelleme hataları	orta düzeyde
11. Etkileşimlerin dikkate alınmaması	orta düzeyde
12. Dinamiklerin dikkate alınmaması	yüksek
13. Yatırımın yaşam süresinin yanlış değerlendirilmesi	orta düzeyde
14. Ölçülemez etkileri tahminlerde ölçümlere katma	orta düzeyde
15. Ölçülebilir bazı etkilerin dahil edilmemesi	orta düzeyde
16. Yanlış verilerin kullanılması	yüksek
17. Tahminlerde çift-hesaplama yapılması	düşük
18. Transferlerin yanlış hesaplanması	orta düzeyde
19. Sistemin etkilerinin yeterince öngörülememesi	düşük
20. Düzenleme ve kuralların planlama sürecinde değişmesi	çok yüksek
21. Değerlendirmedeki iyimserlik	çok yüksek
22. İstasyonlar arası mesafelerin fazla planlanması	orta düzeyde
23. Güzergah ve İstasyon çevresinin planlamasında olan hatalar	yüksek

Sonuç

Türkiye'de incelenen raylı sistemlerin yolcu tahminlerinde önemli yanımlar olduğu tespit edilmiştir. Bu sorunun çeşitli nedenleri olmakla beraber önceki çalışmalarda ulaşım sistemleri arasındaki bütünleşmenin sağlanamaması, sistem yönetimi, sistemi destekleyici düzenlemelerin eksikliği gibi sorunlar tespit edilmiştir. Öne çıkan diğer önemli bir neden ise raylı sistemler ile diğer toplu taşıma sistemlerinin güzergâhlarının ulaşım planlarına uygun olmayan biçimde işletilmesidir (özellikle korunan minibüs hatları ve artan özel servis araçları). Son yıllarda döviz kurlarındaki artış ise finansmanı etkileyen en önemli dışsal neden olarak öne çıkmaktadır ki ulaşım planlarında bu yöndeki öngörülerde büyük sapmalar ortaya çıkmıştır. Bu sorun nedenlerinin büyük bölümünün değiştirilme olanağı bulunmamaktadır.

Bu sorunların önemli bir nedeni de planlama aşaması ve izleyen süreçteki kararlar olduğundan günümüzde bazı pratik çözümler ile yolcu sayısı arttırılabilir. Geleceğe yönelik raylı sistemler için ulaşım ana planı ve fizibilite etüdüleri hazırlanırken referans sınıf tahmin yönteminin de uygulanması durumunda yanılma olasılıkları ve düzeyleri azaltılabilir. Diğer yandan yerel koşullar, yolcu davranışlarının da detaylı incelenmesi önerilmektedir. Yanılma sorununun en önemli kaynaklarından biri olan arazi kullanım planlaması aynı zamanda yolculuk sayısının arttırılması için de etkili bir araç olarak kullanılabilir.

Mackett ve Sutcliffe (2003) literatürden yararlanarak raylı sistemlerin başarı düzeyini ölçmek ve arttırmak için metodolojik bir çerçeve sunmaktadır. Yazarlar, arazi kullanımındaki değişikliklerin, kentsel gelişmenin raylı sistem odaklı planlanmasının, diğer toplu taşıma sistemlerinin entegre edilmesinin yolcu sayısını arttıracığı savunulmuştur. Akça (2008), Topaloğlu (2010), Demircan (2010) ve Ayan (2018), diğer toplu taşıma sistemlerinin raylı sistemle rekabet etmemesinin, diğer sistemlerle bütüncül olmasının, hattın yolcu potansiyeli yüksek bölgelere uzatılmasının yolcu sayısını arttıracığını savunmaktadır.

Bu çalışmada aşağıdaki çözümlerin yolcu sayısı artışında etkili olabileceği önerilmiştir:

- -Hattın yolcu potansiyeli yüksek kullanımlara (hastane, üniversite, toplu konut, çalışan ve ziyaretçi sayısı yüksek kamu tesisleri) erişim sağlayacak biçimde uzatılması,
- -Durak çevrelerindeki bölgelerde arazi kullanımı ve yoğunluk değişiklikleri yapılarak kullanıcı potansiyelinin arttırılması (düşük insan hareketi olan kullanımlar yerine yüksek olan kullanımlar),
- -Duraklara erişilebilirliği engelleyen bariyerlerin azaltılması, erişilebilirliğin iyileştirilmesi (yaya geçidi, yaya yolu),
- -Durak mesafelerinin mümkün olan yerlerde azaltılması için yeni duraklar inşa edilmesi (dünyadaki standartlarındaki 1200-2000m mesafesi Türkiye’de yürüme alışkanlıkları nedeniyle yüksek olmakta ve otobüs, minibüs gibi araçlar tercih edilmektedir),
- -Yeni yapılacak ulaşım terminallerinin raylı sistem durakları çevresinde planlanması (otogar, hızlı tren garı, ilçe otogarı, belediye otobüs aktarma merkezi),
- -Raylı sistemle rekabet eden diğer toplu taşıma hatlarının iptal edilmesi ve hatta aktarma yapmaya uygun dikey yeni hatlar planlanması.

Kaynakça

- Akça H. (2018). *İstanbul'daki bazı raylı sistem hatlarının öngörülen ile gerçekleşen yolcu sayıları, inşaat ve işletme maliyetlerinin değerlendirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Ulaştırma Mühendisliği Bilim Dalı.
- Ayan Y. (2018). *Raylı sistem projelerinde fizibilite raporlarının değerlendirilmesi*, yayımlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Raylı Sistemler Mühendisliği Anabilim Dalı
- Çevik S. (2017). *Raylı sistem hatlarının nüfus artışına ve hatta yapılan değişikliklere bağlı olarak yolcu sayılarının değişiminin incelenmesi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Ulaştırma Mühendisliği Bilim Dalı
- Demircan K. (2010). *Kentiçi raylı sistem hatlarının yolcu öngörülerindeki güvenilirliğin irdelenmesi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Ulaştırma Mühendisliği Bilim Dalı
- Flyvbjerg, B. (2006). From nobel prize to project management: Getting risks right. *Project Management Journal*, 37(3), 5-15.
- Flyvbjerg, B. (2007). Policy and planning for large-infrastructure projects: Problems, causes, cures. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34(4), 578-597.
- Flyvbjerg, B. (2008). Curbing optimism bias and strategic misrepresentation in planning: Reference class forecasting in practice. *European Planning Studies*, 16(1), 3-21.
- Flyvbjerg, B., Skamris Holm, M. K., and Buhl, S. L. (2003). How common and how large are cost overruns in transport infrastructure projects? *Transport Reviews*, 23(1), 71-88.
- Flyvbjerg, B., Glenting, C., and Rønne, A. (2004). Procedures for dealing with optimism bias in transport planning. *London: The British Department for Transport, Guidance Document*.
- Flyvbjerg, B., Holm, M. S., and Buhl, S. (2002). Underestimating costs in public works projects: Error or lie? *Journal of the American planning association*, 68(3), 279-295.
- Kahneman, D., and Tversky, A. (1977). *Intuitive Prediction: Biases and Corrective Procedures*. Decisions and Designs Inc Mclean Va.
- Kahneman, D., and Tversky, A. (2013). Prospect theory: An analysis of decision under risk. In *Handbook of The Fundamentals of Financial Decision Making: Part I* (eds. MacLean, L. C., & Ziemba, W. T.), (99-127).

- Levinson, N. (1946). The Wiener (Root Mean Square) Error Criterion in Filter Design and Prediction. *Journal of Mathematics and Physics*, 25(1-4), 261-278.
- Mackett, R. L., and Edwards, M. (1998). The Impact of New Urban Public Transport Systems: Will The Expectations Be Met?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 32(4), 231-245.
- Mackett, R., and Sutcliffe, E. B. (2003). New Urban Rail Systems: A Policy-Based Technique To Make Them More Successful. *Journal of Transport Geography*, 11(2), 151-164.
- Mackie, P., and Preston, J. (1998). Twenty-one Sources of Error and Bias in Transport Project Appraisal. *Transport Policy*, 5(1), 1-7.
- Özgür Ö. (2009), *An Analysis of Rail Transit Investments in Turkey: Are the Expectations Met?* Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı.
- Pickrell, D. H. 1990. *Urban Rail Transit Projects: Forecast Versus Actual Ridership and Cost*, Washington, DC: U.S. Department of Transportation.
- Topaloğlu H.M. (2017), *2004-2023 İstanbul büyükşehir belediyesi ulaştırma yatırımlarının İstanbul'a etkileri: Raylı sistemler-Hacıosman Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı.
- TUİK. (2010-2018). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, Yerleşim Yeri Nüfusları*.
- Tversky, A., and Kahneman, D. (1980). Causal Schemas in Judgments Under Uncertainty. *Progress in Social Psychology*, 1, 49-72.
- Wachs, M. (1987). Forecasts in Urban Transportation Planning: Uses, Methods, and Dilemmas. *Climatic Change*, 11(1-2), 61-80.
- Walmsley, D. A., and Perrett, K. E. (1992). *The Effects of Rapid Transit on Public Transport and Urban Development* (No. 6).

İnternet Kaynakları

URL 1: <https://www.endeksa.com/>

URL 2: <https://www.sahibinden.com/>

